

Regelrådet är ett särskilt beslutsorgan inom Tillväxtverket vars ledamöter utses av regeringen. Regelrådet ansvarar för sina egna beslut. Regelrådets uppgifter är att granska och yttra sig över kvaliteten på konsekvensutredningar till författningsförslag som kan få effekter av betydelse för företaget.

Infrastrukturdepartementet

Ansvarsfrågan vid automatiserad körning samt nya regler i syfte att främja en ökad användning av geostaket (promemoria)

Regelrådet finner att konsekvensutredningen inte uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Innehållet i förslaget

Uppdraget består av två delar: dels att överväga en ansvarsfördelning vid automatiserad körning, dels att överväga regler i syfte att främja en ökad användning av geostaket för vägfordon.

Utredningen konstaterar att dess överväganden och förslag avseende ansvar vid automatiserad körning inte avviker från huvudlinjerna i den föreslagna lagen om automatiserad fordonstrafik i *Vägen till självkörande fordon – introduktion* (SOU 2018:16). Dock görs i promemorian vissa anpassningar för att ta hänsyn till de synpunkter som remissinstanserna lämnat och den utveckling som skett internationellt. Bland annat föreslås vissa anpassningar av de i betänkandet föreslagna definitionerna avseende den nya tekniken. Dessutom föreslås vissa justeringar vad gäller förarrollen under automatiserad körning. En ny benämning införs – förare i beredskap – tillsammans med en definition av vad som avses. Vidare klargörs vilket ansvar som följer med denna nya förarroll. Det rör sig i huvudsak om samma uppgifter och ansvar som föreslogs i betänkandet, men med vissa justeringar och förtydliganden. Vidare görs en analys av i vilka fall det är motiverat med straffbestämmelser. Fordonsägaren ska i första hand vara ansvarig för att trafikregler följs under automatiserad körning. Vid överträdelser av de aktuella reglerna ska som utgångspunkt en sanktionsavgift tas ut av ägaren. Förslaget i SOU 2018:16 föreslås anpassas på så sätt att någon avgift inte ska tas ut om överträdelsen beror på ett fel i det automatiserade körsystemet utanför ägarens kontroll. Det föreslås också en anpassning av trafikbrottslagen, som innebär att den i tillämpliga delar ska gälla även för den som fullgör uppgift som förare i beredskap. Därutöver görs justeringar när det gäller användning av handhållen mobiltelefon och skyldigheter vid viltolycka.

Det konstateras att eftersom förslagen i promemorian i huvudsak innebär förtydliganden och inte ändringar i sak i förhållande till förslagen i SOU 2018:16 är konsekvensbeskrivningarna i betänkandet i mycket stor utsträckning fortfarande relevanta. Därför hänvisas i allt väsentligt till konsekvensanalysen i SOU 2018:16. Detta betänkande bereddes Regelrådet inte möjlighet att yttra sig över, då det inte remitterades till rådet.

Ett geostaket för vägfordon upprättas genom att i en digital karta inhägnas (avgränsas) ett geografiskt område och bestämma de villkor som ska gälla där. Det finns i dag inte någon

juridisk definition av begreppet geostaket. Därför föreslås i promemorian att definitioner för geostaket och geostakettillämpningar införs i 2 § förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner. Vidare föreslås att det införs ett bemyndigande som ska kunna användas som grund för lokala främjandeåtgärder. Bemyndigandet innebär att kommuner får medge avvikelser från förbud mot fordonstrafik för fordon som använder automatiska geostakettillämpningar. Det blir sedan upp till kommunerna själva att avgöra i vilken utsträckning de önskar använda denna möjlighet. I promemorian behandlas även vissa ansvarsfrågor vid användning av geostakettillämpningar, dels i förhållande till de nya regler som föreslås i promemorian, dels mer övergripande utifrån att geostakettillämpningar i vissa fall påverkar hur ett fordon framförs på liknande sätt som ett förarstöd.

Promemorian innehåller förslag till lag om ändring i lagen (2019:000) om automatiserad fordonstrafik, förslag till lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, förslag till lag om ändring i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov, förslag till lag om ändring i lagen (1999:216) om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken, förslag till lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner, förslag till förordning om ändring i jaktförordningen (1987:905), förslag till förordning om ändring i trafikförordningen (1998:1276) och förslag till förordning om ändring i förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner.

Skälen för Regelrådets ställningstagande

Bakgrund och syfte med förslaget

Uppdraget består av två delar: dels att överväga en ansvarsfördelning vid automatiserad körning, dels att överväga regler i syfte att främja en ökad användning av geostaket. Förslagen i den första delen innebär en viss anpassning och utveckling av de förslag som lämnades i SOU 2018:16 och syftar till att tydliggöra ansvarsförhållandena vid automatiserad körning. Justeringarna görs mot bakgrund av de synpunkter som lämnats i remissvaren samt den utveckling som skett internationellt på området. Förslagen i den andra delen syftar till att främja en ökad användning av geostaket, som bland annat kan användas till att styra fordons hastighet, drivlina (eldrift eller hybrid-drift) eller tillträde i tid och rum. Detta föreslås ske genom att kommuner ges möjlighet att särbehandla fordon som använder automatiska geostakettillämpningar. Digitala verktyg såsom geostaket möjliggör nya typer av tjänster och system inom transportsektorn samt skapar förutsättningar för att främja klimat- och transportpolitiska mål, öka regelefterlevnaden och förbättra samhällsskyddet.

Regelrådet finner redovisningen av bakgrund och syfte med förslaget godtagbar.

Alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd

Det står inget i promemorian beträffande förslaget om automatiserad körning.

Om förslaget vad gäller geostaket inte genomförs konstateras att dagens situation kommer att bestå. Kommunerna kommer fortsatt att sakna möjlighet att kunna reglera särskilt avseende fordon som använder geostakettillämpningar. Kommunerna skulle ha möjlighet att stödja utvecklingen av geostaket i någon mån, men det skulle liksom i dag vara begränsat till att exempelvis utfärda enstaka dispenser för försöksverksamhet med geostaket. Detta skulle inte i någon större utsträckning främja en ökad användning av geostaket och de positiva

effekter som det kan leda till. Därmed skulle även vad som hade kunnat utgöra ett första, potentiellt viktigt, steg i riktning mot ett bredare genomförande av geostaket utbli. Det finns ingen redovisning av alternativa lösningar.

Regelrådet finner redovisningen av alternativa lösningar och effekter av om någon reglering inte kommer till stånd bristfällig.

Förslagets överensstämmelse med EU-rätten

Det står inget i promemorian beträffande förslaget om automatiserad körning.

Vad gäller förslaget om geostaket bedöms att de föreslagna förordningsändringarna avseende bemyndigande och definitioner utgör sådana tekniska föreskrifter som bör anmälas till EU-kommissionen. Därutöver har EU-rätten även beaktats när förslagen har tagits fram. Ambitionen har varit att lägga fram förslag som inte ska riskera att komma i konflikt med exempelvis den fria rörligheten. Förslagen är utformade utifrån vad som bedöms vara möjligt att föreslå i dag med hänsyn till bland annat EU-rätten. De bedöms inte strida mot reglerna om statligt stöd eller EU-rätten i övrigt.

Regelrådet gör följande bedömning. I promemorian redogörs utförligt och tydligt för hur förslaget om geostaket förhåller sig till anmälningsskyldigheten avseende tekniska föreskrifter, förenligheten med EU:s regler om statligt stöd och förhållandet till EU-rätten i övrigt, vilket är värdefullt. Motsvarande information om förslaget avseende automatiserad körning saknas dock helt, vilket är en tydlig brist.

Regelrådet finner redovisningen av förslagets överensstämmelse med EU-rätten bristfällig.

Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser

Beträffande förslaget om automatiserad körning anges att tidpunkten för ikraftträdande har betydelse för företag som utvecklar och vill kunna sälja sådana fordon. Samtidigt behöver såväl företag som myndigheter få tid att förbereda sig innan de nya reglerna träder i kraft. Därför bedömer utredningen att det kan bli aktuellt med ett ikraftträdande tidigast den 1 juli 2022. Några särskilda övergångsbestämmelser bedöms inte behövas. Information om eventuellt behov av speciella informationsinsatser saknas.

Vad beträffar förslaget om geostaket är utredningens mening att de förordningsändringar som föreslås bör träda i kraft så snart som möjligt. Bedömningen är att ett ikraftträdande kan ske tidigast den 1 juli 2022. Det bedöms inte finnas behov av att genomföra speciella informationsinsatser om detta, utöver vad som normalt krävs vid införande av ny reglering.

Regelrådet finner redovisningen av särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser godtagbar.

Berörda företag utifrån antal, storlek och bransch

Det står inget i promemorian beträffande förslaget om automatiserad körning.

Vad gäller förslaget om geostaket anges att de som berörs är de som utför olika transporter. Regleringen innebär att viss infrastruktur kan göras tillgänglig vid användning av automatiska geostakettillämpningar. Det kan bidra till effektivare transporter för de som därigenom får tillträde till infrastrukturen samtidigt som trängseln på andra vägar kan minska. Enskilda vägars ägare berörs inte direkt eftersom de själva kan bestämma om trafik med motordrivna fordon ska få äga rum.

I den utsträckning som kommuner väljer att utnyttja bemyndigandet om det införs så kommer det innebära att fordon som använder automatiska geostakettillämpningar omfattas av mer förmånliga villkor än andra fordon på vissa vägar eller sträckor, genom att de tillåts att få köra medan andra motsvarande fordon utan automatiska geostakettillämpningar inte får köra där. Detta får konsekvenser för de som utför transporter på dessa sträckor. Utredningen gör antagandet att detta främst kommer att beröra den tunga lastbilstrafiken. Om det i en lokal trafikföreskrift föreskrivs att tunga lastbilar med automatiska geostakettillämpningar inte omfattas av förbud mot tung lastbilstrafik, kan det leda till att de som vill utföra transporter i det aktuella området i ökad utsträckning kommer att vilja använda automatiska geostakettillämpningar för att kunna undantas från förbudet. Sådan teknik finns i dag redan i en del tunga lastbilar, dock långt ifrån alla.

Regelrådet gör följande bedömning. Informationen om förslaget beträffande geostaket är mycket allmänt hållen och information om förslaget gällande automatiserad körning saknas helt, vilket är tydliga brister.

Regelrådet finner redovisningen av berörda företag utifrån antal, storlek och bransch bristfällig.

Påverkan på berörda företags kostnader, tidsåtgång och verksamhet

Det står inget i promemorian om påverkan på berörda företags kostnader, tidsåtgång och verksamhet, fränsett att användandet av geostakettillämpningar kan vara förenat med löpande kostnader, till exempel i form av en abonnemangskostnad för en tjänst.

Regelrådet finner därför redovisningen av berörda företags kostnader, tidsåtgång och verksamhet bristfällig.

Påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag

Det står inget i promemorian om påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag, fränsett att de definitioner av geostaket och geostakettillämpningar som föreslås bedöms vara konkurrensneutralt utformade.

Regelrådet finner därför redovisningen av förslagets påverkan på konkurrensförhållandena för företag bristfällig.

Regleringens påverkan på företagen i andra avseenden

Det står inget i promemorian om påverkan på företagen i andra avseenden.

Regelrådet finner därför redovisningen av regleringens påverkan på företagen i andra avseenden bristfällig.

Särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning

Det står inget i promemorian om särskild hänsyn till små företag vid reglernas utformning.

Regelrådet finner därför redovisningen av om särskilda hänsyn behöver tas till små företag vid reglernas utformning bristfällig.

Sammantagen bedömning

Beträffande förslaget om automatiserad körning kan Regelrådet konstatera att redovisningen i konsekvensutredningen i allt väsentligt hänvisar till konsekvensanalysen i SOU 2018:16, ett betänkande som rådet inte bereddes möjlighet att yttra sig över då det inte remitterades till rådet. Även vad gäller förslaget om geostaket saknas i stora drag konsekvensbeskrivningar i promemorian, särskilt med avseende på företagsaspekter.

Regelrådet finner därför att konsekvensutredningen inte uppfyller i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Stöd till regelgivare i konsekvensutredningsarbetet finns i [Tillväxtverkets handledning för konsekvensutredning](#).

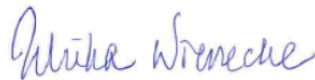
Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 8 december 2021.

I beslutet deltog: Claes Norberg, ordförande, Cecilia Gunne, Hans Peter Larsson och Lennart Renbjör.

Ärendet föredrogs av: Ulrika Wienecke.



Claes Norberg
Ordförande



Ulrika Wienecke
Föredragande