

Transportstyrelsen  
Väg och järnväg  
Box 267  
781 23 Borlänge

## Remissyttrande från RISE angående förslag till beslut om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2021:4) om tillstånd att bedriva försök med automatiserade fordon

RISE är ett oberoende, statligt forskningsinstitut som erbjuder unik expertis och 130 test- och demonstrationsmiljöer för framtidssäkra teknologier, produkter och tjänster. RISE samlar expertis och unika testbäddar inom transport- och mobilitetsområdet. Inom automatiserade fordon fokuserar vi på utveckling, simulering och tester av tekniker och metoder för aktiv och passiv trafiksäkerhet och för autonom körning.

RISE har tagit del av Transportstyrelsens förslag till beslut om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2021:4) om tillstånd att bedriva försök med automatiserade fordon och tillstyrker Transportstyrelsens förslag med följande kommentarer.

### Kommentarer

Utifrån våra samarbeten med industrin har vi fått intrycket att det idag finns en process för ansökan som fungerar bra. Att få sin första ansökan godkänd är en process som kräver en insats ifrån den sökande men som också har starka inslag av inläring. En andra ansökan upplevs som betydligt enklare att skapa och nå bifall för.

En möjlig invändning från industrin är att fler parter i ansökningsarbetet kommer driva kostnader för försöksverksamheten. Vi bedömer dock att allteftersom komplexiteten på försöken ökar kommer också insatsen både med att arbeta fram och tillräckligt dokumentera en säkerhetsargumentation samt själva analyserandet av säkerhetsargumentationen att öka. Att anlita en oberoende part i det arbetet kan visserligen påverka den slutliga kostnaden för en ansökan men i vilken utsträckning beror på hur stor insatsen blir och när den sker. Om det är den sökande som anlitar parten finns det fler möjligheter för den sökande att bestämma när insatsen sker i relation till det egna arbetet. Om myndigheten har behov av ytterligare resurser eller kompetens och det därför istället är den som anlitar parten sker insatsen i samband med att ett beslut tas. Det kan leda till att ansökan måste göras om vilket i sin tur driver kostnader.

Om vi blickar utanför den nationella försöksverksamheten med autonoma fordon ser vi också att förslaget är i linje med den internationella utvecklingen inom fler domäner. EUs kommande reglering av AI-system kommer beröra flera av Transportstyrelsens verksamheter då bland annat system som påverkar föroreningar och emissioner berörs. Vi ser också att klassningssällskapen inom den maritima sektorn vill bli en tredje part för att garantera en rimlig säkerhetsnivå när fartyg får fler autonoma funktioner.

Trenden idag är dessutom att regler, såsom lagar och standarder, antar ett funktionsbaserat perspektiv på säkerhet. Det innebär att den ansvarige för produkten eller verksamheten behöver redogöra för hur en specifik implementation uppfyller de funktioner som reglerna avser. Vi har därför föreslagit rollen som tredje part utifrån vår forskning (Burden &

### RISE Research Institutes of Sweden AB

Andersson, 2019) samt behovet av en utökad kompetens i branschen för att själv kunna avgöra hur en implementation motsvarar funktionella krav (Andersson, Burden & Stenberg, 2021).

Vi vill därför avsluta vårt yttrande med att betona vikten av behovet av nationell kompetens inom konstruerandet och analyserandet av säkerhetsargument samt hur tekniska lösningar överensstämmer med funktionella krav, både inom myndigheten som hos andra aktörer. Transportstyrelsens förslag kan komma att gynna en marknad för aktörer som kan ta rollen som en oberoende part för utlåtanden, och därmed också en breddad kompetens inom området. Den kompetensen kommer behövas både i branschen som helhet men också på myndigheten. Detta gäller enligt vår bedömning redan i en nära framtid eftersom försöken kommer få en mer komplex natur (Burden et al., 2021). Minns hur osäkerheten kring de första försöken 2018 och 2019 gått över till en process upplevd som rimlig av industrin 2022.

I ett längre perspektiv vill vi därför trycka på att fortsatt se försöksverksamheten som en möjlighet till lärande för alla inblandade. Den erhållna kompetensen kommer behövas när det finns internationellt godkända typer för autonoma fordon och/eller funktioner och de ska tillses med ett rättssäkert förfarande.

#### Referenser:

Andersson, K., Burden, H., & Stenberg, S. (2021). Självcertifiering av autonoma bussar. Drive Sweden Policy Lab. Hämtad från <http://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:ri:diva-52154>

Burden, H. & Andersson, K. (2019). Policy lab for autonoma transporttjänster. Hämtad från <https://www.drivesweden.net/projekt-3/platt>

Burden, H., Sobiech, C., Andersson, K., Skoglund, M., & Stenberg, S. (2021). The role of policy labs for introducing autonomous vehicles. Presenterad vid ITS World Congress 2021. 11-15 Oct, 2021. Hamburg, Germany. Hämtad från <http://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:ri:diva-57249>

Med vänlig hälsning

**RISE Research Institutes of Sweden AB**  
**Mobilitet och System – Mobilitet i Transformation**

Håkan Burden

Susanne Stenberg