DRIVE SWEDEN

Drive Sweden Lunch & Learn

Inriktning för en svensk regelmodell för automatiserad körning

29 maj 2026

Katarina Norén, Transportstyrelsen

Jenny Lundahl, RISE

Moderatorer: Karin Weijdegård & Thomas Axelsson, Drive Sweden

DRIVE SWEDEN

Drive Sweden, ett nationellt innovationsprogram om transportsystemets digitalisering och automatisering

Med stöd från

VINNOVA
Sveriges innovationsmyndighet

Energimyndigheten

FORMAS

Strategiska innovations-program

DRIVE SWEDEN

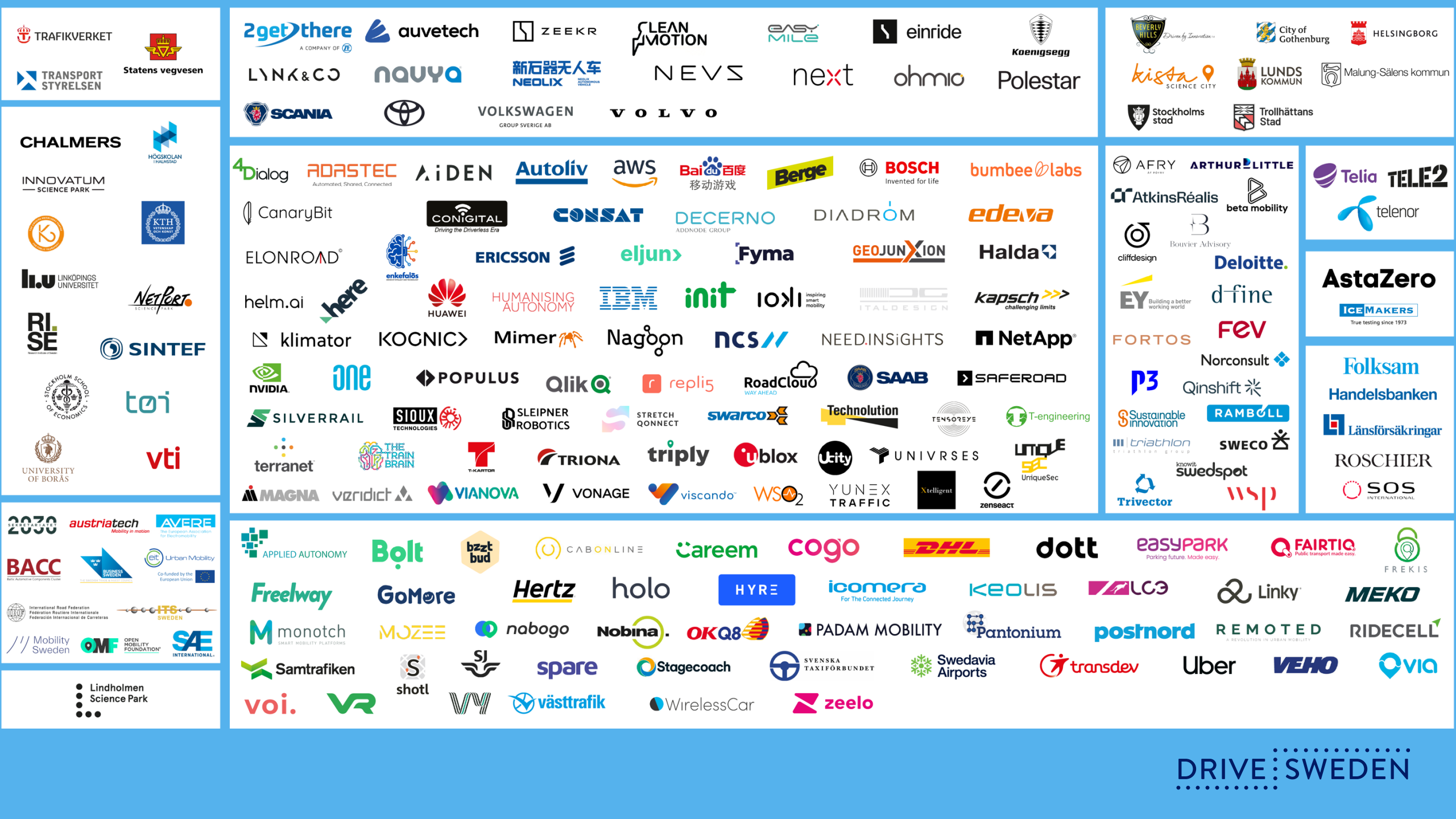
Vision

Drive Sweden stärker svensk konkurrenskraft genom digital teknik för mer hållbara transportsystem

Digital teknik som leder till

- effektiv användning av fordon och infrastruktur
- lika tillgång till resor och godsleveranser
- ökad miljöprestanda och trafiksäkerhet
- starka svenska företag och industri
- nya företag på mobilitetsmarknaden

DRIVE SWEDEN


TRAFIKVERKET
TRANSPORT STYRELSEN
Statens vegvesen
2getthere
auvetech
ZEEKR
CLEAN MOTION
EASY MILE
einride
Koenigsegg
LYNK&CO
NAVYA
NEOLIX
NEVS
next
ohmio
Polestar
SCANIA
VOLKSWAGEN
GROUP SVERIGE AB
VOLVO
Beverly Hills
City of Gothenburg
HELSINGBORG
kista SCIENCE CITY
LUNDS KOMMUN
Malung-Sälens kommun
Stockholms stad
Trollhättans Stad
CHALMERS
HÖGSKOLAN I HALMSTAD
INNOVATUM SCIENCE PARK
KTH
LINKÖPINGS UNIVERSITET
NetPort SCIENCE PARK
RI.SE
SINTEF
STOCKHOLM SCHOOL OF ECONOMICS
toi
UNIVERSITY OF BORÅS
vti
4Dialog
ADASTEC
Automated, Shared, Connected
AIDEN
Autoliv
aws
Baidu 百度 移动游戏
Berge
BOSCH
Invented for life
bumbee labs
CanaryBit
CONIGITAL
Driving the Driverless Era
CONSAT
DECERNO
ADDNODE GROUP
DIADROM
edeva
ELONROAD
enkefalos
ERICSSON
eljun
Fyma
GEOJUNXION
Halda
helm.ai
here
HUAWEI
HUMANISING AUTONOMY
IBM
init
ioki
inspiring smart mobility
ITALDESIGN
kapsch
challenging limits
klimator
KOGNIC
Mimer
Nagoon
ncs
NEED.INSIGHTS
NetApp
NVIDIA
one
POPULUS
QlikQ
replis
RoadCloud
WAY AHEAD
SAAB
SAFEROAD
SILVERRAIL
SIOUX TECHNOLOGIES
SLEIPNER ROBOTICS
STRETCH QONNECT
swarco
Technolution
TENSORFYE
T-engineering
terranet
THE TRAIN BRAIN
T-KARTOR
TRIONA
triply
ublox
Ucity
UNIVRSES
UniqueSec
MAGNA
veridict
VIANOVA
VONAGE
viscando
WSP
YUNEX TRAFFIC
Xtelligent
zenseact
AFRY
ARTHUR LITTLE
AtkinsRéalis
beta mobility
cliffdesign
Bouvier Advisory
Deloitte.
EY
Building a better working world
d-fine
FORTOS
fev
Norconsult
P3
Qinshift
Sustainable innovation
RAMBØLL
triathlon
SWECO
knowit
swedspot
Trivector
WSP
Telia
TELE2
telenor
AstaZero
ICE MAKERS
True testing since 1973
Folksam
Handelsbanken
Länsförsäkringar
ROSCHIER
SOS INTERNATIONAL
2030 SECRETARIATS
austriatech
Mobility in motion
AVERE
The European Association for Electromobility
BACC
BUSINESS SWEDEN
eit Urban Mobility
Co-funded by the European Union
International Road Federation
ITS SWEDEN
Mobility Sweden
OMF
OPEN MOBILITY FOUNDATION
SAE INTERNATIONAL
Lindholmen Science Park
APPLIED AUTONOMY
Bolt
bzzt bud
CABONLINE
careem
cogo
DHL
dott
easyPark
Parking future. Made easy.
FAIRTIQ
Public transport made easy.
FREKIS
Freelway
GoMore
Hertz
holo
HYRE
icomera
For The Connected Journey
KEOLIS
LCO
Linky
MEKO
monotch
SMART MOBILITY PLATFORMS
MOZEE
nabogo
Nobina
OKQ8
PADAM MOBILITY
Pantonium
postnord
REMOTED
A REVOLUTION IN URBAN MOBILITY
RIDECELL
Samtrafiken
shotl
SJ
spare
Stagecoach
SVENSKA TAXIFÖRBUNDET
Swedavia Airports
transdev
Uber
VEHO
VIA
voi.
VR
västtrafik
WirelessCar
zeelo
DRIVE SWEDEN

Drive Sweden Lunch & Learn

Inriktning för en svensk regelmodell för automatiserad körning

29 maj 2026

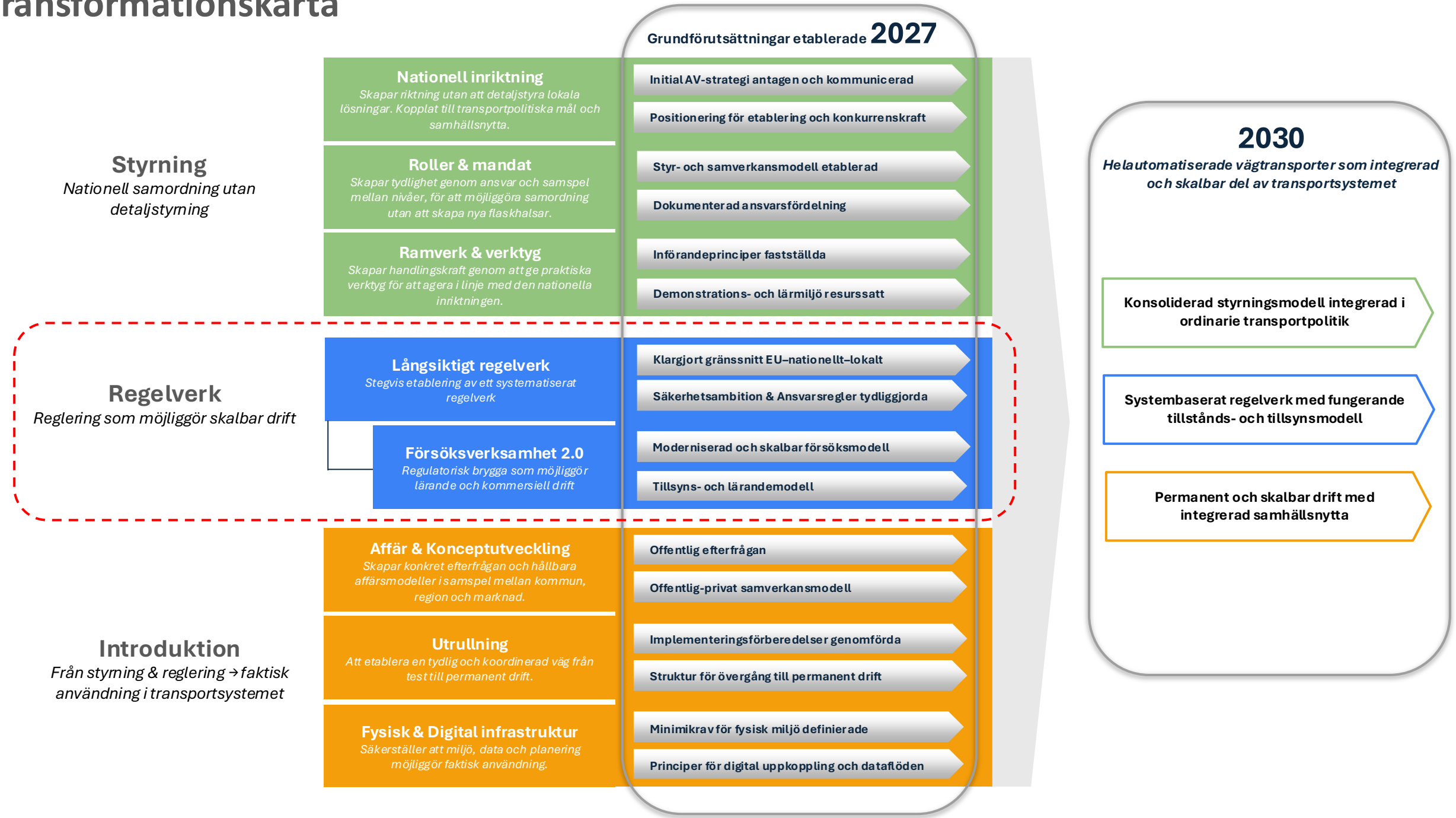
Katarina Norén, Transportstyrelsen

Jenny Lundahl, RISE

Moderatorer: Karin Weijdegård & Thomas Axelsson, Drive Sweden

DRIVE SWEDEN

Transformationskarta



Inriktning för en svensk regelmodell för automatiserad körning

Drive Sweden Lunch & Learn

29 maj 2026

Automatiserade fordon närmar sig marknaden – behovet av tydliga nationella regler blir allt mer påtagligt.

RISE och **VTI** har, på uppdrag av – och i nära dialog med – **Transportstyrelsen**, analyserat:

vilken inriktning Sverige bör ta i det fortsatta regelarbetet för att möjliggöra:

- en säker och ordnad introduktion,
- samhällsnytta och affärsutveckling.

RI. SE vti TRANSPORT STYRELSEN

Vi har undersökt:

- en möjlig modell som knyter ihop typgodkännanderegler med trafik- och ansvarsregler samt regler för drift av automatiserade transporttjänster,
- vad Sverige kan lära av andra länders regelmodeller,
- fortsatt betydelse av försöksregelverket och möjliga vägar för dess vidareutveckling, och
- andra regelområden som behöver beaktas för att skapa ett sammanhållet regelverk.

Arbetet bygger på:

- Transportstyrelsens rapport, tidigare svenska utredningar och remissvar, lagstiftning i andra länder (bl.a. DE, FR, UK) samt intervjuer, möten och workshoppar med myndigheter och branschaktörer.

Rapporten finns i DiVA.

RI. SE vti TRANSPORT STYRELSEN

Affärsmodeller och samhällsnytta

- Automatiserad körning har potential att på sikt bidra till **samhällsnyttor** som ökad trafiksäkerhet, ökad tillgänglighet, effektivare transporter, miljö- och klimatnytta.
  - Men nyttorna realiseras inte per automatik (beror bl.a. på regelverk, hur tekniken används, integration i transportsystemet, människors beteenden…)
- Sannolika **tidiga affärsupplägg** i Sverige:
  - logistik och godstransporter där driftmiljöer kan avgränsas tydligt (t.ex. terminal–terminal),
  - för persontransporter i avgränsade upplägg (t.ex. kollektivtrafiknära, kontrollerade driftmiljöer). För robottaxi är förutsättningarna mer osäkra, men tester planeras i Europa.
- En tydlig ansvarsordning är en grundförutsättning för att affärsmodeller ska bli realiserbara. Oklara ansvarsförhållanden försvårar prissättning, försäkringar och operativa upplägg.

RI. SE vti TRANSPORT STYRELSEN

Marknadsscenarier och regleringsalternativ

- AV i små serier* (~L4) och ALKS (~L3) kan typgodkännas och sättas på marknaden i dag. Typgodkännanderegler för obegränsade serier väntas finnas på plats ca 2027.
- → Utöver fordonsregler (tekniska krav) behövs **trafik-, ansvars- och användningsregler** som möjliggör tillämpning och genomslag i praktiken.
- Frånvaro av anpassad nationell reglering riskerar ett oklart rättsläge → minskar Sveriges attraktivitet för marknadsintroduktion.
- → En **anpassad och tydlig nationell reglering** behövs, särskilt när det gäller ansvar och användning.
- Samtidigt finns osäkerheter kring när och i vilken omfattning AV faktiskt kommer att introduceras i Sverige.
- → Allt måste inte regleras på en gång. **Reglering kan ske stegvis** i takt med marknadens mognad och med hänsyn till internationell regelutveckling.

Tre marknadsscenarier analyserades i relation till tre regleringsalternativ → graden av reglering påverkar både konsekvenser inom ett scenario och sannolikheten för att det inträffar:

Scenarier för marknadsintroduktion & regleringsalternativ

Scenario ↓	Regleringsalternativ →		
	Nollalternativet (vänta med reglering – rättspraxis får styra)	Alt. 1 (viss reglering)	Alt. 2 (komplett reglering)
Storskalig introduktion	Oklart rättsläge. Kan bli bråttom att reglera. *Dock tveksamt om storskalig introduktion alls är realistiskt om det saknas anpassade regler.*	Viktigt att snart gå mot komplett reglering.	Skapar rättslig klarhet och främjar en snabb och ordnad introduktion.
Begränsad introduktion	Oklart rättsläge. Kan bli bråttom att reglera.	Viktigt att gå mot komplett reglering men kanske inte så bråttom (jfr ovan).	Skapar rättslig klarhet som kan bidra till ytterligare uppskalning.
Ingen introduktion (utvecklingen stannar vid försök)	Oförändrat läge. Inget behov av att reglera, men reglering kan i sig främja en introduktion.	Oförändrat läge, men att viss reglering finns på plats kan främja en (begränsad) introduktion.	Risk för överreglering om inget börjar hända. Men att det finns regler på plats kan främja en introduktion.

RI.SE vti TRANSPORT STYRELSEN

Tidigare svenska utredningar är fortsatt relevanta

- **SOU 2018:16** och **Ds 2021:28** föreslår ramverk för automatiserad körning bortom försök.
- Förslagen bedöms i huvudsak fortsatt relevanta och användbara – en solid grund för hur svensk rätt kan anpassas till automatiserad körning.
  - Inriktningen i utredningarna liknar även införda modeller i DE/FR/UK med nya förarroller och förskjutning av ansvar till system och organisationer.
- Att *gå vidare* med dessa förslag – och göra det i tid – är angeläget för att undvika ett oklart rättsläge och möjliggöra marknadsintroduktion.
- Samtidigt finns behov av vissa kompletteringar, bl.a. för att hantera nya risker och internationella beroenden samt avseende fjärroperationer och drift.

RI. SE vti TRANSPORT STYRELSEN

Ansvarsfrågan är central

- En **tydlig ansvarsordning är en nödvändig förutsättning** för marknadsintroduktion av automatiserade fordon.
- Utredningarnas bedömning (SOU, Ds) – att **förarrollen behöver omdefinieras** och att **ansvar delvis bör förskjutas till andra aktörer** – får starkt stöd i intervjuerna. Riktningen i tidigare utredningar är välgrundad.
- Samtidigt kvarstår **vissa frågor**, bl.a. kring förarroller ombord och på distans, utformning av ett ev. ägaransvar samt ansvarsutkrävande över nationsgränser. Det behöver vidare utredas om Sverige kan förbjuda att föraren på distans befinner sig utanför landets gränser, särskilt om föraren befinner sig i tredje land.

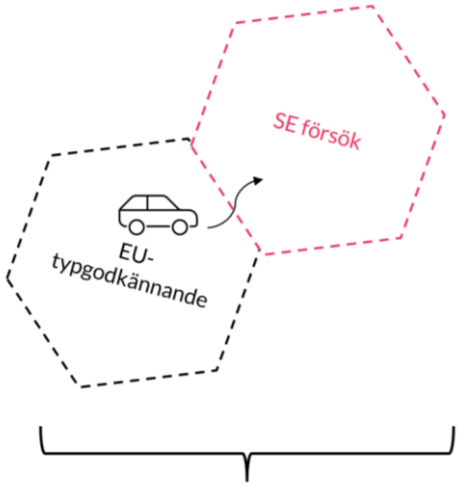
Driftreglering av automatiserade transporttjänster

- I länder som **DE, FR och UK** finns, utöver tekniska krav och ansvarsregler, även **regler för drift** av automatiserade transporttjänster.
- Vi ser behov av att överväga motsvarande komponent – **driftreglering** – i en svensk modell, särskilt för att säkerställa säkerheten vid fjärroperationer med högt och fullt automatiserade fordon.
  - Det kan bidra till en ordnad och säker utveckling.
  - Krav kan avse t.ex. ansvarig organisation, riskhantering, beredskap m.m. (Kraven får inte duplicera tekniska krav som prövas i typgodkännandeprocessen.)
  - Modellen bör vara tillräckligt flexibel för att fungera i takt med teknisk och organisatorisk utveckling.
- I mellantiden – innan en driftreglering kan komma på plats – kan det övervägas att **utvidga försöksregelverket till typgodkända automatiserade fordon** (jfr NO).

RI. SE vti TRANSPORT STYRELSEN

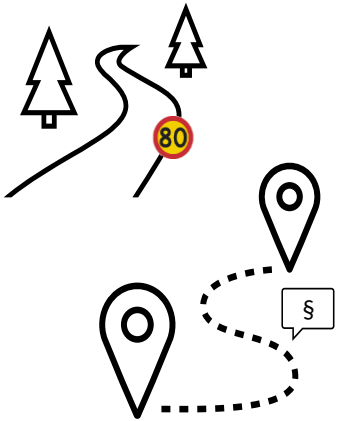
Försöksverksamheten spelar fortsatt en viktig roll – men behöver utvecklas

- Försökslagstiftningen fungerar *i dag* som ett flexibelt verktyg.
  - Möjliggör kontrollerade försök med automatiserade funktioner som inte är typgodkända, med krav på trafiksäkerhet, ansvariga personer och riskhantering.
- *Framöver* kan försöksramen även fungera som en **brygga** mellan typgodkännande och kommersiell drift.
  - Överbrygga gapet mellan befintligt typgodkännande och önskad framtida drift – ger möjlighet att testa affärsmodeller och bygga upp operativ kapacitet parallellt med teknisk utveckling.
- Vi bedömer dock att **vissa förändringar** kan övervägas i syfte att stödja tidiga affärsmodeller, exempelvis:
  - möjliggöra överlämning av föraruppgifter under pågående automatiserad körning,
  - tydliggöra förutsättningar för fjärroperationer,
  - tydligt hantera situationer där ett fordon är både typgodkänt och del av en försöksverksamhet.



Infrastrukturreglering bör vara återhållsam

- **Utgångspunkt:** Infrastrukturen bör inte anpassas efter automatiserade fordon. Det är dyrt och inte motiverat (dock saknas kunskap). → Fordonen ska kunna hantera den infrastruktur som finns (bedöms i typgodkännandeprocessen).
- Någon särskild generell infrastrukturreglering (som i t.ex. regeringens PM 2023) bedöms inte nödvändig, men…
- …däremot att möjliggöra **lokala trafikföreskrifter** för viss styrning.
- Vidare är det viktigt att fortsätta utvecklingsarbetet kring digital väg- och trafikinformation, inkl. **maskinläsbara trafikregler**.



RI. SE vti TRANSPORT STYRELSEN

Behörighets- och utbildningssystem behöver ses över

- Befintliga behörighetskrav har utvecklats för traditionell körning och tar inte höjd för **nya roller och uppgifter**, som t.ex. när ett automatiserat fordon hanteras från en fjärroperationscentral.
- Det finns behov av att definiera **vilka krav som är relevanta framåt**. Nya typer av behörigheter kan behövas.
  - Samtidigt är grundläggande körkunskaper fortsatt viktiga. Många intervjupersoner ansåg att distansförare bör ha praktisk erfarenhet av fysisk körning. Exempel: en distansförare behöver förstå hur den kan hjälpa ett tungt fordon som har fastnat i en hal brant backe.
  - Men de såg också en framtid där kraven gradvis minskar.
- Området behöver utvecklas gradvis och i takt med tekniken.

RI.SE vti TRANSPORT STYRELSEN

Försäkringsområdet kan i huvudsak kvarstå oförändrat

- Trafikförsäkringen i sin nuvarande form bedöms även fortsättningsvis fungera väl för automatiserade fordon. Försäkring kommer att erbjudas kunder precis som i dag.
- → Det saknas behov av regeländringar i närtid.
- Områden som behöver uppmärksammas framöver:
  - Försäkringsärenden kan bli mer krävande att utreda när förare och fordon befinner sig i olika länder.
  - Spårbarhet och tillgång till data från fordonet kommer att vara centralt för att utreda vållande och regressrätt.

Cybersäkerhet kräver särskild uppmärksamhet

- Cybersäkerhetsfrågorna kommer att öka i betydelse i takt med fordonsautomatisering.
- Hotbilderna förändras snabbt, och tekniken medför nya möjliga angreppspunkter.
- → Viktigt att Transportstyrelsen och andra berörda aktörer har möjlighet att följa utvecklingen och agera snabbt vid behov.

Uppföljning och utvärdering behövs för att möjliggöra lärande

- Det finns i dag väl upparbetade sätt att utreda olyckor.
- Förhoppningen är att automatiserad körning ska leda till färre trafikolyckor på sikt.
- Samtidigt är automatiserade fordon ett nytt inslag i trafiken som vi behöver lära mer om hur de fungerar tillsammans med övrig trafik.
- Tillgång till data från trafikolyckor samlad på en plats bidrar till effektiv uppföljning och lärande.
- → Det bör utredas:
  - om det är möjligt att ge polisen rätt att tömma EDR och överföra data automatiskt till Strada.
  - om även annan data som finns i fordon kan överföras automatiskt till Strada efter beslut av Transportstyrelsen då styrelsen utreder olyckor.

RI.SE vti TRANSPORT STYRELSEN

Samlad slutsats

- Sverige har goda förutsättningar att utveckla en väl avvägd regelmodell för automatiserad körning.
- Ett fortsatt proaktivt och samordnat arbete behövs för att stegvis skapa den struktur som krävs för en ordnad och säker utveckling.
- **Nästa steg** för Sverige kan bestå av:
  - att utveckla en nationell strategi för automatiserad mobilitet,
  - att utse en nationell samordnande funktion,
  - att gå vidare med reglering i trafik- och ansvarsfrågor med befintliga förslag som utgångspunkt,
  - att utforma en driftreglering, med försöksregelverket som ett möjligt mellansteg,
  - att fortsätta den aktiva internationella samverkan inom EU och FN, eftersom många frågor inte kan lösas nationellt.

RI.SE vti TRANSPORT STYRELSEN

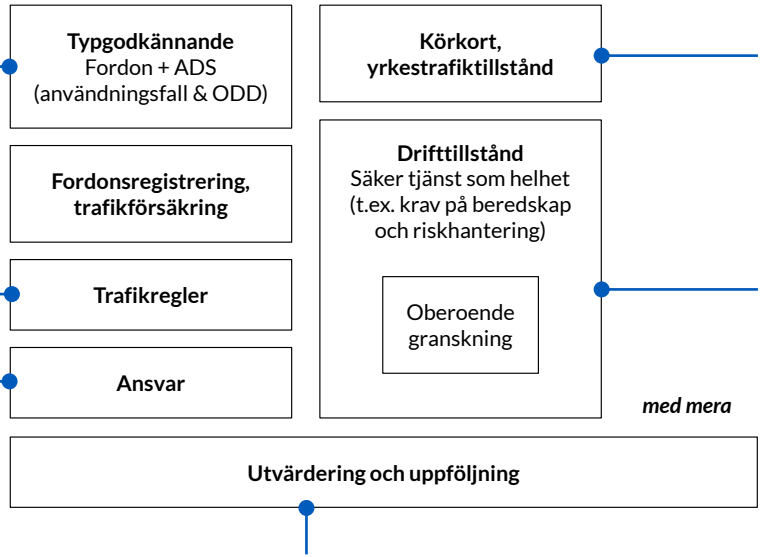
En möjlig svensk modell för ett automatiserat vägtransportsystem

Ett **typgodkänt fordon** med en accepterad teknisk säkerhet

Anpassade **trafikregler** och jur. definitioner av förar-/användarroller & skyldigheter → en reglerad mänsklig roll

Både befintliga och anpassade **ansvarsregler**, t.ex. straffbestämmelser, men ffa det civilrättsliga ansvaret kvarstår med ett oförändrat regelverk → ett klart ansvarssystem

Komponenter:



System för **uppföljning och utvärdering** av transport och trafik – i dag uppdelat på flera myndigheter, kvarstår med vissa anpassningar

Förarkrav & förarbehörighet för körkortspliktiga fordon gäller fortsatt trots att förarrollen förändras. **Yrkestrafiktillstånd** reglerar vem som får bedriva yrkesmässig trafik, alltså ett slags verksamhetstillstånd

Drifttillstånd för automatiserade transporttjänster. Söks av ansvarig organisation och meddelas av TS. Liknar dagens försökstillstånd. Krav på t.ex. beredskap och riskhantering. (Inte duplicera typgodkännande-krav!) Oberoende granskning kan ingå som delmoment → ett tillstånd att driva en säker automatiserad transporttjänst

RI.SE vti TRANSPORT STYRELSEN

Tack!

Frågor?

Kontakt:

RISE: Jenny.Lundahl@ri.se; Kristina.Andersson@ri.se; Daban.Rizgary@ri.se

VTI: Jeanette.Andersson@vti.se

Transportstyrelsen: Lars.Carlsson@transportstyrelsen.se

Drive Sweden Lunch & Learn

Inriktning för en svensk regelmodell för automatiserad körning

29 maj 2026

Katarina Norén, Transportstyrelsen

Jenny Lundahl, RISE

Moderatorer: Karin Weijdegård & Thomas Axelsson, Drive Sweden

Almedalen: Hur blir Sverige redo för självkörande fordon?

När: Tisdag, 23 Juni, 13:00 – 13:45

Var: **AI Swedens trädgård**, Berggränd 6

DRIVE SWEDEN

Drive Sweden Forum 2026

15 September
Gothenburg

DRIVE SWEDEN

Får du vårt nyhetsbrev?

TACK!

drivesweden.net

linkedin.com/company/drive-sweden

DRIVE SWEDEN