



Näringsdepartementet

**Yttrande över remissen "Vägen till självkörande fordon –
introduktion", SOU 2018:16**

Mot bakgrund av de tveksamheter och de behov av ytterligare utredning jag nedan lyfter fram, kan jag på detta stadium inte tillstyrka utredningens förslag.

Tekniken för automatiserade fordon är i sin linda och det är därför svårt att förutspå i vilken riktning tekniken kommer att utvecklas. Jag anser att det skulle vara värdefullt med en tydligare styrning än vad som föreslås i betänkandet av vilken väg samhället önskar att tekniken ska ta. Detta är i och för sig svårt eftersom Sverige inte ensidigt kan reglera användningen av teknik som finns på en global marknad, men en större tydlighet kan sannolikt uppnås. Jag vill här särskilt peka på definitionen av automatiserade fordon i förslagen till ändringar av lagen och förordningen om vägtrafikdefinitioner. Som utredningen pekar på kommer olika fordon att ha olika typer och grader av förarstöd och automatisering. En tydlig definition av de olika nivåerna av automatisering skulle ge industri och konsumenter något att förhålla sig till. En definition skulle ge en större möjlighet att veta vad som kan förväntas av just detta fordon – hur mycket kan jag överlämna till tekniken och hur mycket måste jag själv ansvara för? Utredningen använder genomgående de SAE-nivåer som synes vara etablerade inom branschen. Möjligen skulle dessa nivåer kunna användas även i lagstiftningsarbetet.

I likhet med utredningen ser jag problem med de trafikregler som idag finns i bland annat trafikförordningen och hur de ska tillämpas främst i samspelet med traditionell trafik. Ett exempel är ett ljusreglerat övergångsställe: Kommer ett självkörande fordon att stanna för personer som går mot rött? Eller blir

situationen den motsatta; att en sanktion åter kommer krävas för gående för att ett automatiserat fordon överhuvudtaget ska komma fram? Samspelet människa – maskin kommer att kräva ett större stöd från lagstiftaren än vad som är fallet idag. Ett antal oklara trafiksituationer måste detaljregleras eller rent fysiskt byggas bort. Ett omfattande arbete med att se över alla lokala trafikföreskrifter kommer att krävas. Det regelverk som finns idag är, som utredningen konstaterar, inte helt konsekvent utformat. Ett så stort teknikskifte som automatiserad körning innebär motiverar att hela regelverket genomgår en total översyn.

Utredningen föreslår att en förare eller en passagerare som finns i ett fordon som färdas helt automatiserat inte ska behöva ta något ansvar för vad fordonet gör. Resonemang förs kring hur många s.k. beslutsloopar som ska finnas och utredningen har kommit fram till att en kontrollfunktion inte ska finnas i den tredje beslutsloopen. Utredningen har i sammanhanget inte resonerat närmare kring de i trafiksammanhang vanliga vållandebrotten i 3 kap. brottsbalken. Följande exempel är inte svårt att föreställa sig. En person sitter som passagerare i ett fordon med en hög automatiseringsnivå (SAE nivå 5) utrustat med nödstopp. Om fordonet av någon anledning skenar mot en folksamling skulle det vara stötande om passageraren skulle undgå ansvar för exempelvis vållande till kroppsskada om passageraren inte agerar efter sina förutsättningar. Rimligt i denna situation är att passageraren trycker på nödstoppet istället för att bara sitta och iaktta förloppet inifrån fordonet. Jag ställer mig därför frågande till om det inte, trots den föreslagna regleringen, borde finnas ett kontrollansvar, en tredje beslutsloop, men att rättspraxis kommer att få avgöra gränserna för detta kontrollansvar och när en straffbar oaktsamhet ska anses föreligga.

Ur ansvarssynpunkt kan besvärliga situationer uppstå i de fall ett fordon kan köras såväl manuellt som automatiskt. I vilken situation överlämnar föraren till fordonet att köra? Kommer det att vara möjligt för en förare att när som helst överlämna körningen till fordonet - kanske till och med efter det att föraren själv försatt sig i en omöjlig situation? Kan den omvända situationen uppstå: Fordonet kan inte hantera en uppkommen situation och vill då överlämna ett omöjligt uppdrag till den fysiske föraren. I dessa situationer kommer den lagrade informationen att vara oerhört viktig. Den föreslagna lagtexten kan vara alltför kategoriskt utformad för att dessa situationer ska kunna hanteras på ett rimligt sätt.

Utredningen resonerar kring smitningsansvaret men en fråga som inställer sig är hur fordonet överhuvudtaget ska upptäcka att det haft del i uppkomsten av en trafikolycka om det inte själv krockat? Ett automatiserat fordon kan göra en rigid men korrekt tolkning och tillämpning av högerregeln vilket kan leda till att andra manuellt förda fordon tvärnitar och en kollision uppstår dem emellan. Det automatiserade fordonet kommer då kanske inte att ens registrera att en incident inträffat.

Vad gäller sanktionssystemet anser jag att utredningen funnit en bra lösning med sanktionsavgifter som ska drabba ägaren vid regelöverträdelser under automatiserad körning. Jag kan dock se svårigheter med det förslag till hur avgiftens storlek ska bestämmas. Jag anser inte heller att det ska finnas någon jämningsgrund för ringa fall som föreslås i 5 kap. 12 § 4 p. I och för sig har polisen en möjlighet till rapportteftergift, vilket detta kan uppfattas vara en motsvarighet till, men trafikförseelser uppfattas ofta som relativt ringa och det är av vikt att det finns en samstämmighet mellan de straffrättsliga förfarandena och sanktionsavgifterna. Dessutom kan en överträdelse i ett sammanhang uppfattas som bagatellartad och därför inte föranleda någon sanktion. Samma överträdelse kan i ett annat sammanhang få mer omfattande konsekvenser. Skapas incitament att korrigera exempelvis en felaktig programmering även om någon sanktionsavgift inte utgår?

Utredningen föreslår en reglering som innebär att information endast ska lagras avseende fordon som är konstruerade för såväl manuell som automatiserad körning. Enligt min uppfattning bör lagringsskyldigheten enligt lagen om automatiserad fordonstrafik även omfatta fordon som körs helt automatiserat. Utredningen gör bedömningen att helt automatiserade fordon faller in under lagen om elektronisk kommunikation. Den information som då ska lagras enligt den lagen skulle i viss mån täcka informationsbehovet som kan uppstå. Jag anser att det inte är självklart att lagen om elektronisk kommunikation är tillämplig på automatiserade fordon. En direkt reglering i lagen om automatiserad fordonstrafik som omfattar samtliga fordon som faller in under lagens tillämpningsområde är att föredra. Behov finns av att lagra uppgifter som ett helt automatiserat fordon genererar för utredande av exempelvis trafikolyckor som fordonet är inblandat i.

Vad avser informationslagring kan vidare konstateras att automatiserade fordon potentiellt kan samla in oerhörda mängder med information, sannolikt skulle även information från de kameror och andra sensorer som finns på fordonen

kunna lagras. Att kunna använda denna typ av inspelningar skulle vara mycket användbart i brottsutredningar. Att finna en avvägning mellan integritetsfrågorna och andra intressen är inte lätt eftersom en stor mängd information kan behövas i forskningssyfte, i produktutvecklingssyfte och inte minst för att utreda ansvarsfrågor vad gäller själva körningen. I vissa fordon kommer det inte att finnas någon förare eller passagerare medan det i andra fordon kommer att finnas personer som inte kan förväntas ha uppmärksamheten riktad mot trafiken. Det bör därför övervägas om inte även material från sensorer och kameror ska sparas i samband med trafikincidenter för att kompensera för de förhörsuppgifter som inte kommer att kunna inhämtas. Dessa uppgifter skulle sedan kunna begäras ut av och användas av rättsvårdande myndigheter vid utredning av allvarliga olyckor eller medvetet missbruk av det automatiserade fordonet. Integritetsskyddet bör här få ge vika för intresset av en brottsutredning vad avser detta begränsade material. Även lokaliseringsinformation bör lagras för de fordon i vilka det inte finns personer. För dessa fordon kan inte integritetsaspekter göra sig gällande så som är fallet då förare eller passagerare finns i fordonet. Lagrade lokaliseringsuppgifter skulle i viss mån kunna kompensera för uteblivna förhörsuppgifter.

En aspekt som utredningen inte närmare analyserar är det faktum att fordon används i samband med brott för att transportera vapen, kontanter m.m. Det är ett mycket användbart verktyg att kunna spåra fordon i samband med allvarlig brottslighet, såväl grov organiserad brottslighet, exempelvis storskalig narkotikasmuggling, som terroristbrott. De små motorfordon klass II som utredningen ser framför sig komma inom en relativt snar framtid skulle utan vidare kunna användas för att leverera vapen eller narkotika (de ska inte registreras utan endast märkas vilket gör att det är lätt att vara anonym ägare om de skulle bli vanliga) eller användas vid ett terrorbrott. Att då ha tillgång även till lokaliseringsinformation skulle vara oerhört värdefullt ur ett brottsutredningsperspektiv eller för att förebygga allvarliga brott.

Detta yttrande har beslutats av tf. riksåklagaren Kerstin Skarp efter föredragning av kammaråklagaren Johan Bülow. I den slutliga handläggningen av ärendet har också rättschefen Lars Werkström och överåklagaren Mats Svensson deltagit.


Kerstin Skarp


Johan Bülow

Kopia till
Informationsavdelningen
Rättsavdelningen
Charlotta Myrén, verksledningen