

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm
Dnr N2018/01630/MRT

Yttrande över betänkandet ”Vägen till självkörande fordon - introduktion” (SOU 2018:16)

Lunds tingsrätt har fått tillfälle att yttra sig över betänkandet Vägen till självkörande fordon – introduktion (SOU 2018:16).

Tingsrätten anser att utredningen behandlar en spännande utveckling och att ett omfattande arbete har gjorts med att analysera vilka behov av förändringar som kan förväntas uppstå vid en introduktion av automatiserade fordon. Det framstår som angeläget att förändringar i lagstiftningen genomförs för att möjliggöra en utveckling på området. Det får emellertid anses vara förenat med betydande svårigheter att utforma konkreta förslag i ett skede då det inte är känt hur automatiserade fordon kommer att användas.

Tingsrätten har granskat betänkandet utifrån allmän domstols verksamhet. Den närmare granskningen har inriktats på de delar av utredningen som rör straffrätt och ansvar. Tingsrätten har därvid identifierat ett antal områden där det finns behov av förtydliganden och ytterligare överväganden. Exempel på dessa redovisas i det följande.

Förarbegreppet

Den föreslagna lagen om automatiserad fordonstrafik saknar en definition av vem som är förare till ett automatiserat fordon. Det är oklart hur bestämmelsen i lagens 2 kap. 3 § förhåller sig till den definition som intagits i 7 § i förslaget till förordning till [sic] ändring i förordningen om försöksverksamhet med självkörande fordon. Med hänsyn till att vissa straffrättsliga förpliktelser knyts till den som anses vara förare anser tingsrätten att det bör finnas en tydlig definition av begreppet. Av samma anledning kunde det vara ändamålsenligt att utforma regleringen så att en viss person alltid anses vara förare när fordonet används.

Ansvarsfördelningen

Den osäkerhet som råder kring den framtida användningen och utformningen av automatiserade fordon innebär att det enligt tingsrättens uppfattning blir mycket svårt att bedöma om den föreslagna fördelningen av ansvar mellan förare, fordonsägare och fordonstillverkare kommer att vara rimlig och ändamålsenlig. Till exempel kan ett strikt ansvar för fordonsägaren – även om ansvaret inte är straffrättsligt – komma att uppfattas som mycket betungande om fordonsägaren inte på ett enkelt sätt kan kontrollera fordonets mjukvara. Ett straffrättsligt ansvar med sedvanliga krav på uppsåt eller oaktsamhet skulle bättre kunna motverka detta. Det finns vidare flera oklarheter kring vad ägarens ansvar att se till att fordonet har en förare innebär i praktiken och hur ägaransvaret kommer att fungera vid exempelvis leasing och biluthyrning.

Tingsrätten bedömer också att de situationer som kan komma att uppstå vid automatiserad fordonstrafik svårligen låter sig inrymmas i befintlig trafiksäkerhetslagstiftning. En brist med den föreslagna regleringen är att den i stora delar hänvisar till trafikförordningen och att de föreslagna brotten motsvarar de som finns i trafikbrottslagen. Till exempel kan det ifrågasättas om bestämmelsen om grov vårdslöshet i trafik under automatiserad körning är ändamålsenligt utformad för att fånga upp sådana situationer som bör föranleda straffansvar för en förare av ett automatiserat fordon. Förarens ansvar riskerar med den föreslagna regleringen att bli mer begränsat än vad som kan anses vara motiverat. Även fordonstillverkarens ansvar framstår som mer begränsat än vad som är önskvärt. Mot bakgrund av att fordonets egenskaper i ännu större utsträckning än idag får en avgörande betydelse för trafiksäkerheten, är det angeläget att fordonstillverkarna har incitament att hålla fordonet i gott skick under hela fordonets livslängd. Tingsrätten bedömer mot denna bakgrund att det behövs ytterligare överväganden och en övergripande genomsyn av lagstiftningen för att utforma ett heltäckande och ändamålsenligt regelverk.

När det gäller automatiserade motorredskap klass II noterar tingsrätten att det i praktiken kan bli mycket svårt att utkräva ansvar för någon som underlåter att märka redskapet på föreskrivet sätt.

Författningsförslagen

Tingsrätten har följande synpunkter på utformningen av förslaget till lag om automatiserad fordonstrafik.

1 kap. 4 §: För att undvika tillämpningsproblem bör formuleringen ”vid var tid” eller liknande övervägas i stället för ”när aktuell händelse inträffade”.

2 kap. 1 §: Det framstår som oklart vad skyldigheten att ”se till” att det finns en förare närmare innebär. Det bör också övervägas om straffskalan är adekvat.

2 kap. 3 §: Bestämmelsen borde innehålla en definition av vem som anses vara förare.

2 kap. 4 §: Formuleringen om förarens ansvar i andra stycket bör korrespondera med formuleringen i första stycket (”de uppgifter som utförs av fordonets automatiska körsystem”). Det framgår inte tydligt vad konsekvenserna blir för en förare som har påverkat körsystemet på annat sätt än vad som anges i andra stycket.

2 kap. 5 §: Om ett fordon begär att föraren ska ta över körningen bör föraren vara skyldig att göra det oavsett hur fordonet är konstruerat. Det bör också övervägas huruvida straffskalan för att underlåta att ta över körningen är adekvat.

2 kap. 6 §: För att undvika oklarheter bör bestämmelsen utformas på samma sätt som den bestämmelse om grov vårdslöshet i trafik som finns i trafikbrottslagen. Det kan ifrågasättas om det är lämpligt att bestämmelserna som avser olika svårighetsgrader av brottet återfinns i olika lagar.

2 kap. 8 §: Tingsrätten kan inte se några skäl för att utesluta bestämmelsen i 4 § tredje stycket trafikbrottslagen när det gäller automatiserade fordon.

2 kap. 9 §: Tingsrätten kan inte se några skäl för att en påtaglig fara för trafiksäkerheten inte skulle kunna medföra att brottet bedöms som grovt när det gäller automatiserade fordon. Hänvisningen till 10 § ska rätteligen vara till 8 §.

2 kap. 10 §: Såsom första stycket i bestämmelsen är formulerat riktar det sig varken till föraren eller ägaren, utan till fordonet. Om bestämmelsen avser den tek-

niska utformningen av automatiserade fordon bör den inte placeras här. Tingsrätten kan inte se några skäl för att, jämfört med motsvarande bestämmelse i trafikbrottslagen, utesluta ”i mån av förmåga” i andra stycket.

När det gäller 2 kap. noterar tingsrätten också att vissa bestämmelser talar om föraren medan andra talar om någon som ”använder” ett automatiserat fordon. Det är oklart om någon distinktion är avsedd.

3 kap. 23 §: Det bör övervägas om det inte ska vara straffbart att använda fordonet i strid mot 18 § även om registreringsskyltarna inte har tagits omhand.

3 kap. 24 §: Det framstår som oklart vad som avses med andra meningen samt hur den förhåller sig till förarbegreppet och ägarens ansvar att se till att det finns en förare.

4 kap. 3 §: Slutet av meningen bör formuleras ”i 1 § eller i föreskrifter som meddelats med stöd av denna lag”.

4 kap. 4 §: Slutet av meningen bör formuleras ”enligt denna lag eller enligt en förordning som meddelats med stöd av denna lag”.

5 kap. 1 §: Det bör förtydligas vad som avses med ”varje ny påbörjad färd”.

5 kap. 5 §: Om fordonsägaren ska ha ett strikt ansvar för att fordonet följer gällande bestämmelser borde det sakna betydelse huruvida någon använder fordonet utan ägarens lov. Oskäligen sanktionsavgifter kan ändå undvikas genom en tillämpning av jämkningsreglerna.

5 kap. 6 §: Formuleringen, särskilt ordet ”omständighet” i singular, riskerar att göra tillämpningsområdet vidare än avsett. Det bör också förtydligas att bestämmelsen gäller när *samma person* är föremål för dubbelbestraffning.

5 kap. 18 och 19 §§: Det ska vara ett mellanrum mellan bestämmelserna och ”19 §” ska vara fetstilt.

Tingsrätten noterar också att förslaget till lag om ändring i körkortslagen genomgående innehåller fel lagrumshänvisningar till brotten i 2 kap. lag om automatiserad fordonstrafik.

Sammanfattande slutsatser

Tingsrättens uppfattning är att den framtida utvecklingen när det gäller automatiserade fordon är alltför oviss för att det ska vara möjligt att utforma ett heltäckande, ändamålsenligt och generellt tillämpligt författningsförslag som reglerar ansvaret. Konkret lagstiftning skulle i nuläget, i avvaktan på ytterligare kunskap, kunna begränsas till försöksverksamheten. Det hade också kunnat underlätta att utforma olika regelverk för de olika nivåerna av automatisering. För närvarande, med den begränsade information som finns och med hänsyn till de tveksamheter som tingsrätten belyst ovan, avstyrks förslaget.

I handläggningen av detta ärende har deltagit chefsrådmannen Thed Adelswärd, rådmannen Magnus Andersson och tingsfiskalen Kajsa Johansson, föredragande.

Thed Adelswärd

Kajsa Johansson