

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

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

(N2018/01630/MRT)

Svea hovrätt har beretts tillfälle att yttra sig över SOU 2018:16, Vägen till självkörande fordon – introduktion. Svea hovrätt har med utgångspunkt från allmän domstols verksamhet följande synpunkter på betänkandet.

Övergripande synpunkter

Svea hovrätt anser att utredningen är angelägen och att det är av vikt att lagstiftaren ligger i framkant vad gäller ny teknik. Utredningen synes ha gjort ett gediget arbete i att identifiera de olika problemställningarna. Frågorna är komplexa och förändringarna i tekniken förväntas bli omfattande, vilket ställer stora krav på lagstiftningen. Att stifta lagar utifrån förmodade framtida scenarion medför dock betydande svårigheter eftersom den slutliga utformningen och användandet av tekniken inte är känd. Det är därför av vikt att i möjlig mån utforma reglerna teknikneutrala. Det kan vara en poäng i att reglera vissa frågor lägre i normhierarkin för att åstadkomma ett mer flexibelt regelverk, utifrån bl.a. legalitetsprincipen bör dock de centrala delarna regleras genom lag.

Hovrätten har inriktat sin granskning av förslagen på de straffrättsliga delarna. I dessa delar behövs enligt hovrätten ytterligare överväganden för att skapa ett heltäckande och konsekvent straffrättsligt system som står i överensstämmelse med grundläggande straffrättsliga principer. Hovrätten kan därför inte tillstyrka de straffrättsliga förslagen innan fortsatta överväganden har gjorts. Hovrätten redovisar i det följande exempel på de problem och frågeställningar som den identifi-

erat. I tillägg till vad som sägs där kan som en ytterligare övergripande synpunkt framföras att författningskommentarerna överlag ger endast liten vägledning till hur de olika bestämmelserna ska tolkas, vilket är en klar brist.

Förarbegreppet

Det finns ingen tydlig definition av begreppet och vad det innebär skiljer sig markant åt mellan en förare under automatisk körning och en förare under manuell körning. Under vilka förutsättningar en person blir förare är oklart. Om en ägare *inte* ser till att fordonet har en förare under automatisk körning (jfr. 2:1) men fordonet de facto används för automatisk körning av en person, är personen då förare? Om personen inte är förare så uppstår t.ex. inte straffansvar enligt 2:5, 2:7 första och tredje stycket eller 2:8-10. Straffansvar enligt 2:6 och 2:7 andra stycket kan dock utdömas om *någon använder* ett automatiserat fordon. Huruvida någon distinktion mellan dessa begrepp är avsedd framgår inte. Dessa oklarheter när det gäller gränserna för det straffrättsliga ansvaret måste undanröjas.

2 kap. 1 § lagen om automatiserad fordonstrafik – ägaren ska se till att fordonet har en förare

Bestämmelsen innebär ett särskilt straffansvar för ägaren till skillnad från övriga föreslagna straffbestämmelser som i huvudsak innebär ett straffansvar för föraren eller den som använder fordonet (se ovan). Skälen till att ett straffansvar kopplas till skyldigheten att utse en förare har inte utvecklats i utredningen och det bör motiveras varför inte en sanktionsavgift skulle kunna vara tillräcklig.

Utredningen har jämfört situationen med vad som gäller för luftfartyg. De särskilda reglerna om luftfart och luftfartyg kan inte direkt överföras till självkörande fordon och ger därför inte tillräcklig ledning i fråga om rimligheten av förslaget.

Det torde vara behövt att närmare föreskriva hur utseendet av en förare i praktiken ska gå till. Det kan även anmärkas att bemyndigandet i tredje stycket endast ger rätt att föreskriva undantag från förarkravet, inte att närmare reglera innebörden av det.

2 kap. 6 § lagen om automatiserad fordonstrafik – grov vårdslöshet i trafik under automatiserad körning

Enligt 1 § första stycket lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott (TBL) döms för vårdslöshet i trafik den vägtrafikanter som i väsentlig mån brister i den omsorg och varsamhet som till förekommande av trafikolycka betingas av omständigheterna. Vad som i huvudsak avses är trafikfarliga beteenden i samband med överträdelse av en trafikregel. Den föreslagna straffbestämmelsens rekvisit skiljer sig från rekvisiten för vårdslöshet i trafik enligt TBL. Även de situationer som straffbestämmelsen ska träffa skiljer sig åt från vad som avses i TBL. Enligt motiven till förslaget ska missbruk av tekniken i vissa fall kunna föranleda ansvar för grov vårdslöshet i trafik under automatisk körning, t.ex. om fordonet genom manipulation blir trafikfarligt (utredningen synes utgå från att dessa situationer även skulle kunna aktualisera ansvar för vårdslöshet i trafik enligt TBL). De av utredningen beskrivna situationerna skiljer sig åt från det straffbara området enligt 1 § TBL. Det kan därför ifrågasättas om utformningen och rubriceringen av bestämmelsen ska knyta an till 1 § TBL. Förslagsvis utarbetas en särskild bestämmelse i den nya lagen som tydligare tar sikte på de situationer som utredningen avser att straffbelägga. Bestämmelsen bör ha en mer lämplig rubricering och om det ska finnas en uppsåtlig form av brottet ska detta även spegla brottsbeteckningen. Det framstår inte heller som lämpligt att en straffbestämmelse ska delas upp i två olika lagar beroende på om brottet är av normalgraden eller att anse som grovt.

2 kap. 7 § lagen om automatiserad fordonstrafik – olovligt användande av ett automatiserat fordon

I bestämmelsen anges att en förare som *använder* ett fordon utan att vara berättigad till det kan dömas för olovligt användande av automatiserat fordon. I 2 kap. 2 § anges att en förare ska vara behörig att *köra* fordonet. *Använder* kan tolkas som ett vidare begrepp än att *köra*. Det framgår inte hur begreppen är avsedda att samverka och om någon skillnad dem emellan är avsedd.

2 kap. 9 § lagen om automatiserad fordonstrafik – grovt rattfylleri under automatiserad körning

Paragrafen hänvisar till 10 § men det ska rätteligen vara till 8 §.

5 kap. lagen om automatiserad fordonstrafik – sanktionsavgift

Hovrätten instämmer i utredningens bedömning (avsnitt 13:13) och tillstyrker införandet av en sanktionsavgift för fordonets ägare. Ett straffansvar framstår inte som möjligt när den ansvarige personen inte längre har ett direkt bestämmande eller kontroll över körningen.

I 5 kap. 6 § föreslås en regel vars syfte är att upprätthålla förbudet mot dubbelbestraffning, dvs. rätten att inte bli lagförd eller straffad två gånger för samma brott ("ne bis in idem"). Hovrätten delar bedömningen att en regel om detta behövs eftersom det är fråga om sanktioner som handläggs i skilda förfaranden.

Den föreslagna lydelsen innebär att sanktionsavgift inte får tas ut om frågan om ansvar för brott har prövats avseende samma *omständighet*. Högsta domstolen har avseende skattetillägg och skattebrott uttalat att det vid bedömningen av om det är fråga om samma brott närmast är fråga om att bedöma vilken eller vilka "gärningar" som ska prövas i de olika förfarandena, en prövning som ska utgå från de faktiska omständigheter eller konkreta rättshandlingar som åberopas mot den skattskyldige (se NJA 2013 s. 502 och NJA 2014 s. 377). Ett brott består sällan av en enda omständighet utan istället av flera omständigheter. En lämpligare formulering skulle kunna vara att istället för omständighet skriva omständigheter alternativt överträdelse. Den föreslagna regeln specificerar inte heller, vilket torde vara avsett, att det handlar om situationer när samma person är föremål för dubbelbestraffning. Med utgångspunkt i de ovan nämnda rättsfallen kan det övervägas om bestämmelsen skulle kunna ha någon av följande lydelser:

Om frågan om ansvar för brott har prövats, får en sanktionsavgift enligt denna lag inte tas ut av samma person i fråga om samma omständigheter/ överträdelse.

Sanktionsavgift enligt denna lag får inte tas ut, om fråga om ansvar för brott har prövats mot samma person i fråga om samma omständigheter/ överträdelse.

I handläggningen av detta ärende har deltagit hovrättspresidenten Anders Perklev, hovrättslagmannen Lars Dirke, hovrättsrådet Thomas Kaevergaard och tf. hovrättsassessorn Joar Söderlind, föredragande.

Anders Perklev

Joar Söderlind