

Näringsdepartementet

Vår referens: Dnr 69/2018
Olof Erixon

103 33 STOCKHOLM

Er referens: N2018/01630/MRT

(Sid 1 av 2)

2018-08-28

Remissyttrande

Vägen till självkörande fordon – introduktion (SOU 2018:16)

Föreningen Svenskt Näringsliv, som beretts tillfälle att yttra sig över rubricerade betänkande, vill anföra följande.

Allmänt

Stora och genomgripande samhällsförändringar skapar efter hand krav på lagstiftning. All sådan reglering bör emellertid innebära en rimlig avvägning mellan möjligheter och risker. För att en lagstiftning skall bli ändamålsenlig krävs empirisk kunskap som bara kan uppnås i efterhand. Historien har exempel på att nya tekniska eller sociala idéer, som mänskligheten i efterhand omfamnat, har kommit att hämmas i onödan p.g.a. överdriven försiktighet.

S.k. självkörande fordon är resultatet av den fortgående utvecklingen av datoriserade kontroll-, styr- och reglersystem. Det finns goda skäl att anta att denna nya teknik kan komma att användas i relativt stor omfattning inom en inte alltför avlägsen framtid. Den praktiska tillämpningen kan komma att innebära en stor samhällsförändring, ett tekniksprång, av en typ som åsyftas i det inledande stycket. Tekniksprång har, i de tider som vi kan överblicka, generellt sett alltid lett till kraftiga öknings i den ekonomiska produktiviteten. De problem som dessa kan ha

medfört har ofta varit av relativt övergående karaktär. Föreningen bejakar den teknologiska utvecklingen. Ur ett samhällsperspektiv finns det ingen anledning att dramatisera vad som sker på digitaliseringsområdet, ej heller avseende självkörande fordon.

Särskilt om detta betänkande

Självkörande fordon (och för den delen också andra automatiserade system för beslutsfattande) kommer med all sannolikhet att på sikt innebära flera gynnsamma effekter för samhället i stort. I nu aktuellt avseende kommer våra transportsystem att kunna effektiviseras, bränsleförbrukningen reduceras och antalet olyckor minska. Dock är ingen teknik är ofelbar. Det är troligt att personskador och materiella skador någon gång kommer att inträffa, som en följd av fel eller brister i de autonoma systemen. Både på detta och andra områden där ansvars- och ersättningsförhållanden måste kunna klarläggas är det väsentligt att inte i onödan hindra den tekniska utvecklingen genom försök att från grunden utforma helt ny lagstiftning. I förekommande fall bör därför befintlig lagstiftning användas så långt möjligt – i detta fall främst trafik-, ansvars- och försäkringslagstiftningen. Föreningen anser t.ex. att det alltid skall finnas en fysisk eller juridisk person i nu gällande mening som kan hållas ansvarig för uppkomna fel eller skador som en följd av trafik med självkörande fordon.

Mot denna och i det föregående angiven bakgrund anser föreningen att betänkandet är mycket väl motiverat, såväl i det allmänna anslaget som i många av de enskilda lagförslagen. Föreningen noterar särskilt, och med stor tillfredsställelse, att utredningen är synnerligen väl genomförd och genomarbetad, såväl avseende metod som djup. Föreningen saknar emellertid den nödvändiga tekniska kompetensen för att i alla enskildheter kunna bedöma huruvida ett specifikt lagförslag kan anses vara rätt utformat. Vi förutsätter att berörda branschorganisationer och fackmyndigheter skall komma att observera ev. ofullkomligheter i detaljer. Såvitt avser betänkandets allmänna inriktning står det dock klart att det till fullo motsvarar vad föreningen själv hade kunnat föreslå. Vi anser att förslagen i betänkandet i allt väsentligt bör genomföras.

Göran Norén

Olof Erixon