

Stockholm den 31 augusti 2018

R-2018/0777

Till Näringsdepartementet

N2018/01630/MRT

Sveriges advokatsamfund har genom remiss den 5 april 2018 beretts tillfälle att avge yttrande över betänkandet Vägen till självkörande fordon – introduktion (SOU 2018:16).

Sammanfattning

Advokatsamfundet ser positivt på den tekniska utveckling inom det område som behandlas, men konstaterar att det i erforderlig utsträckning saknas förslag till lagstiftning som enhetligt och utförligt reglerar de frågor som uppkommer i och med självkörande fordon. Advokatsamfundet konstaterar exempelvis att ett flertal avgörande straffrättsliga och andra ansvarsfrågor måste lösas innan förslaget kan leda till lagstiftning. Med hänvisning härtill kan Advokatsamfundet inte ställa sig bakom förslagen i nuvarande skick.

Synpunkter

Inledning

Den nya tekniken med självkörande fordon kommer med all säkerhet ta stora steg in på den befintliga fordonsmarknaden inom en nära förestående framtid. Behovet uppstår då av en uppdaterad lagstiftning. För att kunna komma med konkreta synpunkter på lagstiftningens utformning krävs det mer konkreta lagförslag än vad som i dagsläget är för handen. Vad som kan konstateras är att dagens lagstiftning inte är uppbyggd för att omfatta även självkörande fordon och det finns behov av helt ny lagstiftning, som måste vara effektiv och förutsebar. Advokatsamfundet ser med oro på utgångspunkten i

betänkandet att det får anses naturligt att det är förenat med svårigheter att skapa ett regelverk för en företeelse som ännu inte finns på marknaden. Självfallet måste tekniska innovationer som på olika sätt kan inverka på enskilda och samhället nogsamt regleras innan de introduceras.

Enligt Advokatsamfundet finns det uppenbara problem vad gäller möjligheten att effektivt lagstifta och kriminalisera ageranden hos en förare av ett självkörande fordon, utan att det i praktiken kan kontrolleras vem som är förare av ett fordon och om denne till exempel brister i nykterhet eller vakenhet. Denna problematik i fråga om kriminalisering adresseras inte i slutbetänkandet och risken är uppenbar att kriminalisering skulle komma att bli så ineffektiv att den inte skulle ge önskad effekt.

Med tanke på den stora mängden gränsöverskridande transporter förefaller det också nödvändigt med gränsöverskridande samarbete och harmonisering av lagstiftning på området.

Förarbegreppet

Det saknas i dag en legal definition i fråga om vem som är förare av ett visst fordon. Detta trots att straffrättsligt ansvar är kopplat till föraren av fordonet. Den teknik som i dag används med förarstyrda fordon föranleder inget problem i detta avseende, då det förefaller uppenbart i varje givet ögonblick vem som är förare av fordonet.

Med ny teknik för självkörande fordon, där en förare inte fysiskt befinner sig i fordonet eller där den person som befinner sig på förarplats inte kan ta kontroll över fordonet, är det emellertid nödvändigt att det tydligt definieras vem som är förare av ett fordon och om det över huvud taget finns en förare av ett fordon samt vilket ansvar föraren av ett självkörande fordon har.

En tydlig legal definition av förarbegreppet är en absolut förutsättning för lagstiftning kring självkörande fordon och utkrävande av straffrättsligt ansvar om detta är kopplat till föraren. Den jämförelse som i utredningen görs med en pilot såsom befälhavare på ett flygplan, är en i sammanhanget relevant jämförelse. Ett självkörande fordon kommer bära likheter med ett flygplan som flygs genom användande av autopilot. Trots användande av autopilot finns det andra ansvarsområden som kvarstår för befälhavaren. På samma sätt är föraren av ett fordon i trafik ansvarig för exempelvis lastning och ordning i fordonet och inte bara framförandet av fordonet. Även om det primära framförandet av ett fordon kan komma att utföras av automatiserade system, kvarstår det moment som en förare i dag ansvarar för som inte kan utföras av automatiserade system och det är därför viktigt att det definieras tydligt inte bara vilket ansvar föraren bär, utan också vad som är den legala definitionen av en förare och vem som annars ansvarar för sådana moment som föraren i dag ansvarar för.

Straffrättsligt ansvar

Med självkörande fordon följer behov av ny lagstiftning. Det är också viktigt att det tydligt definieras vilket ansvar som faller på ägare, förare, tillverkare och återförsäljare eller annan i olika sammanhang. Utredningen innefattar inga konkreta lagförslag, men redovisar vilka element som en ny lagstiftning måste beakta. Vidare redovisar utredningen hur lagstiftning ser ut i andra länder som har kommit längre med lagstiftning på området. Det kan konstateras att det finns olika lagstiftningstekniska lösningar i olika länder och att det i dagsläget inte går att framföra annat än tämligen allmänt hållna synpunkter, då konkreta förslag saknas. Behovet av harmonisering av lagstiftning och erkännandet av andra länders jurisdiktion över egna medborgare, framstår som nödvändigt om lagstiftaren tänker sig att förare ska kunna befinna sig i annat land än Sverige och samtidigt vara förare av fordon på svenska vägar med straffrättsligt ansvar enligt svensk lag.

Kriminalisering av visst beteende förutsätter vidare att lagstiftningen är förutsebar. Det måste därför vara tydligt vem som vid varje given tidpunkt är förare av ett fordon och vem som kan komma att bära ett straffrättsligt ansvar för framförandet av fordonet. Detta är av vikt dels för utkrävande av straffrättsligt ansvar, men också för att den enskilde ska kunna försvara sig i en situation då denne påstås vara förare till ett visst fordon eller av annan anledning kan komma att hållas ansvarig för något som inträffat.

Kriminalisering måste dessutom vara effektiv. När förare befinner sig på annan plats än det fordon denne är förare till, förefaller det i praktiken omöjligt för polisen att vid kontroll av fordonet också kontrollera exempelvis nykterhet eller vakenhet hos föraren. Det finns därför behov av att tillse att kontroller kan ske på ett effektivt sätt även av förarlösa fordon. Som berörts ovan är det av vikt att det genom lagstiftning tydliggörs vem som är förare av ett fordon. För att kriminalisering ska vara effektiv måste rätt person kunna hållas ansvarig och det måste finnas effektiva sätt för polis och andra myndigheter som utför fordonskontroller att fastställa vem som är förare av ett visst fordon.

SVERIGES ADVOKATSAMFUND

Anne Ramberg