

Regeringskansliet
Infrastrukturdepartementet

Ansvarsfrågan vid automatiserad körning samt nya regler i syfte att främja en ökad användning av geostaket (Ds 2021:28)

Sammanfattning

Åklagarmyndigheten delar många av de slutsatser som utredningen kommer fram till men kan inte tillstyrka att en förare i beredskap aldrig ska vara ansvarig för fordonet under automatiserad körning. Istället förordas en lösning med en form av ventil med en handlingsplikt då det är uppenbart att det automatiserade körsystemet inte längre går att använda.

Inledande synpunkter

Det är, som utredningen finner, svårt att veta hur tekniken med automatiserade körsystem kommer att utvecklas och därmed vilka problem som kommer att uppstå. Det är av vikt att lagstiftaren är lyhörd men också visar vägen. Det föreliggande förslaget kan förvisso diskuteras men är en sådan vägvisare.

Det är enligt Åklagarmyndighetens uppfattning av största vikt att en harmonisering av regelverken sker mellan olika länder. Det skulle ge upphov till stora problem om olika ansvarssystem införs i olika länder.

Genomgående för många av de komplicerade frågor som automatiserad körning ger upphov till är att det krävs en dokumentation av vad som hänt och att de rättsvårdande myndigheterna behöver få tillgång till denna dokumentation. Det har inte ingått i utredningens uppdrag att närmare analysera detta men Åklagarmyndigheten vill särskilt poängtera vikten av frågan.

Nedan redovisas Åklagarmyndighetens inställning till utredningens förslag och överväganden.

Avsnitt 9 - Ansvarsfrågan vid automatiserad körning

9.2.1 *Det krävs en förare även vid automatiserad körning*

Åklagarmyndigheten delar utredningens uppfattning i denna del.

9.2.2 *En ny förarroll – förare i beredskap*

Åklagarmyndigheten tillstyrker utredningens förslag i denna del med de reservationer som framgår av följande avsnitt.

Mot bakgrund av behovet av en likartad reglering av frågan i olika länder och den av utredningen redovisade regleringen i andra länder delar Åklagarmyndigheten uppfattningen att begreppet förare i beredskap är lämpligt.

Utredningen anför att det finns anledning tro att ett typgodkännande kommer att ge svar på hur fordonet är avsett att framföras.¹ Detta är en mycket viktig fråga kring vilket inte någon oklarhet får föreligga. Är jag förare i beredskap på grund av att mitt fordon är automatiserat eller utnyttjar jag bara förarstödjande system så att jag fullt ut ansvarar för körningen?

9.2.4 *Ett begränsat föraransvar för den körning som utförs under automatiserad körning*

Åklagarmyndigheten tillstyrker inte utredningens förslag.

Åklagarmyndigheten har förståelse för att en begränsning av förarens ansvar under automatiserad körning bör ske, dels för att det ligger i sakens natur att kunna lita på systemet dels för att den tekniska utvecklingen annars kanske inte drivs på i den grad som är önskvärd. Genom den valda lösningen uppnås också en samstämmighet med vissa länders gällande eller föreslagna regleringar som redovisas av utredningen. Frågan är dock om inte utredningens lösning är alltför långtgående. Skulle en förare observera ett fel – även ett relativt ringa sådant – kan det ifrågasättas om det inte bör leda till att föraren har en skyldighet att överta körningen eftersom systemet då inte är så säkert som det kan förväntas vara. Den lösning som utredningen redovisar har valts i Tyskland

¹ Sid. 163.

för fordon på SAE-nivå 3², med en skyldighet för förare att ingripa vid uppenbara fel, skulle vara att föredra enligt Åklagarmyndighetens uppfattning.

9.2.5 En skyldighet att ta över körningen på begäran av det automatiserade körsystemet

Åklagarmyndigheten tillstyrker utredningens förslag men ser att tillämpningssvårigheter kan uppstå.

En skyldighet för en förare att ta över körningen måste naturligen finnas om utredningens förslag genomförs. Precis som utredningen finner så är det en svår fråga hur en överlämning ska ske. Det behövs uppenbarligen mer forskning för att finna fram till vilken tidsrymd och andra förutsättningar som behövs för att en person ska finna sig i situationen och kunna ta kontroll över fordonet på ett trafiksäkert sätt. En sådan tidsrymd måste rimligen vara beroende av många faktorer, kopplade såväl till individen som yttre förhållanden. Den tidsrymd som nämns med tio sekunder synes väl tilltagen men också beroende av att systemet är mycket väl rustat för att förutse ett behov av att föraren tar över körningen, exempelvis vid övergång från motorvägskörning till landsvägskörning. Andra mer oförutsebara händelser måste vara mycket svåra att hantera för ett system i en så komplex miljö som körmiljön är. De av utredningen valda begreppen ”utan dröjsmål” och ”med den skyndsamhet situationen kräver” kommer att behöva uttolkas i praxis.

9.2.6 Användningen av straffrätt

Åklagarmyndigheten tillstyrker den valda lösningen med en förändring av trafikbrottslagen (1951:649).

Åklagarmyndigheten anser att den av utredningen valda lösningen med att infoga relevanta ansvarsbestämmelser direkt i trafikbrottslagen (1951:649) är att föredra framför den lösning som presenterades i SOU 2018:16. Lösningen bidrar till en ökad tydlighet.

Utredningen redovisar i denna del också Advokatsamfundets kritik mot SOU 2018:16 kring frågor som uppstår då fordon förs på distans. Fjärrstyrning av fordon ligger enligt utredningen långt fram i tiden men frågan bör enligt Åklagarmyndigheten väckas redan nu. En stor mängd av trafikarbetet utförs av utlandsregistrerade fordon på svenska vägar. I vilket land begås ett eventuellt

² Sid. 219.

brott om ett fordon i Sverige fjärrstyrs från ett kontrollrum som inte ligger inom Sveriges gränser? Detta blir mycket konkret vid rattfylleribrott där olika länder i Europa har olika promillegränser. Även svårigheterna att utreda brott med en förare i ett annat land skulle bli mycket stora.

9.2.7 Straffansvar för underlåtenhet att ta över körningen

Åklagarmyndigheten delar utredningens uppfattning i denna del.

9.2.8 En anpassning av trafikbrottslagen

Se ovan under 9.2.6. Myndigheten har inte några ytterligare synpunkter på den närmare utformningen av respektive bestämmelse.

9.2.9 Ansvar enligt brottsbalken

Åklagarmyndigheten delar inte utredningens ställningstagande.

Åklagarmyndigheten konstaterar att utredningens ställningstagande att förare i beredskap inte är ansvarig för vad som händer under automatiserad körning är konsekvent och även avses tillämpas på brottsbalksbrott. Detta kan enligt myndighetens uppfattning få långtgående konsekvenser. Myndigheten anser därför att det bör finnas någon form av ventil som ger även en förare i beredskap en handlingsplikt när det är uppenbart att så krävs, se vidare nedan under 9.2.13.

Utredningen tar mycket kort upp frågan om straffrättsligt ansvar för en tillverkare.³ Om ett fordon konstrueras felaktigt, uppsåtligt eller av oaktsamhet, kommer detta sannolikt och förhoppningsvis att upptäckas i en godkännandeprocess. Utredningen redovisar dock ett fall när straffrättsligt ansvar utkrävts av tillverkare, dock inte i Sverige. Någon ytterligare analys har inte gjorts av utredningen. En sådan analys hade kunnat tydliggöra gränserna för tillverkarens straffrättsliga ansvar vid en olycka som föranletts av tillverkningsfel.

9.2.10 Användning av mobiltelefon

Åklagarmyndigheten delar utredningens uppfattning i denna del.

³ Sid. 201.

9.2.11 Skyldigheter vid viltolycka

Åklagarmyndigheten har inte någon direkt synpunkt på förslaget i denna del men konstaterar att tillämpningssvårigheter kan uppstå.

Eftersom det kan bli svårt för ett automatiserat körstystem att skilja på olika arter av djur kan samtliga sammanstötningar med djur komma att behöva anmälas till polis i de fall en förare i beredskap inte finns i fordonet. Även sammanstötningar med tamdjur kan då komma att anmälas. Mängden anmälningar skulle kunna bli mycket omfattande givet att den tekniska utvecklingen inte ger möjlighet att skilja på olika djurarter.

9.2.12 Ansvar för uppgifter som inte kan utföras av ett automatiserat körstystem

Åklagarmyndigheten delar utredningens uppfattning i denna del.

9.2.13 Ingen generell skyldighet att ingripa i en nödsituation

Åklagarmyndigheten delar inte utredningens bedömning.

Utredningen anför en rad argument för varför en förare inte ska vara skyldig att ingripa i en nödsituation. Dessa ligger väl i linje med grundtanken kring hur köruppgiften för en förare i beredskap föreslås bli reglerad. Å andra sidan anser utredningen att det ”kan hållas för visst att föraren av ren självbevarelsedrift och omsorg om andra människors liv och hälsa”⁴ kommer att ingripa i en nödsituation. Detta framstår som motsägelsefullt. Att sätta sin tillit till ett allmänmänskligt beteende och samtidigt konstatera att det inte finns behov att straffsanktionera beteendet leder enligt Åklagarmyndighetens uppfattning fel. Istället bör det beteende som utredningen förväntar sig av en förare också vara det som regleras. Åklagarmyndigheten förordar istället den lösning som utredningen redovisar har valts i Tyskland med en handlingsplikt om det är uppenbart att det automatiserade systemet inte längre fungerar. Denna lösning har också bäring på vad som anförts ovan under 9.2.4 och 9.2.6.

9.3 Ägarens ansvar

Åklagarmyndigheten har inte någon synpunkt i denna del.

⁴ Sid. 221.

9.4 Tillverkarens ansvar

Åklagarmyndigheten vill endast peka på att utredningen inte har gjort någon analys av tillverkarens eventuella straffrättsliga ansvar, se vidare ovan under 9.2.9.

9.4.3 Skyldighet att lagra data om den automatiserade körningen

Som anförts inledningsvis är detta en fråga av största betydelse. Frågan har inte bara betydelse för att utreda vad som hänt i en trafiksituation utan har även en bredare betydelse för de brottsutredande myndigheterna då ett automatiserat fordon lagrar en stor mängd data. Naturligtvis kan det vara av största vikt att få fram uppgifter i utredningar rörande exempelvis synnerligen grova narkotikabrott om hur fordon färdats.

9.5 Övriga frågor – nya definitioner för automatiserade fordon och system

Åklagarmyndigheten har inte någon synpunkt i denna del.

11 Främja användningen av geostaket för vägfordon

Vad avser geostaket och tillämpningarna av dessa har Åklagarmyndigheten inte några synpunkter.

Detta yttrande har beslutats av vice riksåklagaren Katarina Johansson Welin efter föredragning av kammaråklagaren Johan Bülow. I den slutliga handläggningen av ärendet har också rättschefen Marie-Louise Ollén och överåklagaren Mikael Björk deltagit.

Katarina Johansson Welin

Johan Bülow

Kopia till

Kommunikationsavdelningen

Rättschefen

Biblioteket