

Infrastrukturdepartementet  
Transportmarknadsenheten

I2020/02858

### **Yttrande**

Stockholm 2021-12-16

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

I ett gemensamt yttrande över promemorian vill Svenskt Försäkring och Trafikförsäkringsföreningen framföra följande:

Vi delar promemorians uppfattning att den lagstadgade trafikförsäkringen lämpar sig väl även för autonom körning. Trafikförsäkringen tillförsäkrar att den eller det som skadas i trafiken av ett trafikförsäkringspliktigt fordon får en sakkunnig prövning av de skador som uppkommer genom den erfarenhet och organisation som trafikförsäkringsbolagen erbjuder. Detta gäller såväl sakskador som de svårreglerade personskadorna. Det strikta ansvaret är ur ett konsumentperspektiv viktigt; något som produktansvaret saknar.

Vi vill än en gång påpeka att det är av stor vikt för försäkringsbranschen att det ges möjlighet att ta del av digital information från det autonoma fordonet för att kunna fastställa vad som framkallade/orsakade en olycka. Detta behövs för att kunna lägga ansvaret på rätt skadevållare. Det är vidare viktigt att det medges att verkstäder har tillgång till relevanta uppgifter för att på ett betryggande sätt kunna reparera och återställa skadade fordon.

Det är vidare förnuftigt att avvakta de initiativ som idag finns inom EU som berör regleringen av ansvar och systemkrav. Det skulle kunna skapa stora problem om Sverige i dessa delar går före och sedan EU väljer en annan väg. Att närmare ställa nationella tekniska krav skulle sannolikt kunna medföra problem för ett svensk autonomt fordon att få framföras i övriga EU-länder och vice versa.

Det bör påpekas att de överväganden om AI och produktansvar som idag görs inom EU tar avstamp i att undanta områden där det redan finns en särreglering för ansvar – t ex för fordon. Ur ett försäkringsperspektiv ser vi dessutom betydande svårigheter med att överhuvudtaget kunna erbjuda separata ansvarsförsäkringar för AI mot bakgrund av den osäkerhet som skulle råda kring skadors omfattning.

Vad gäller ägarens ansvar finns det alltså en del frågor som inte har belysts.

- En sådan fråga är i vad mån en förare i beredskap har rätt att samtidigt övervaka flera fordon. Eller förväntas en förare i beredskap endast ha ansvar för ett fordon åt gången? Måhända finns det i vissa begränsade trafikmiljöer möjlighet att på ett trafiksäkert sätt övervaka flera fordon samtidigt. Detta bör klargöras.
- En fordonsägare ska i första hand vara ansvarig för autonom körning, men vissa lättnader straffrättsligt föreslås när fordonet i autonomt läge gör trafiköverträdelser. Här bör det förtydligas i kommande lagrådsremiss och proposition att motsvarande lättnader inte gäller det civilrättsliga ansvaret enligt trafikskadelagen.
- Vidare saknas resonemang och tydlighet kring vem som har ansvar för underhåll av fordonet, t ex att fordonet rengörs så att sensorer fungerar fullt ut. Ligger det ansvaret på ägaren eller ligger det på brukaren? Jämför situationerna för ett företagsfordon som används av många inom företaget, ett fordon som hyrs ut tillfälligt eller ett fordon som leasas över flera år.
- På motsvarande sätt råder det oklarhet kring ansvar för uppdateringar av ett fordon AI. Vem har ansvaret om detta inte genomförs? Tillverkaren, importören, försäljaren, ägaren eller brukaren? Vid olyckor kan det föreligga både ett civilrättsligt ansvar och ett straffrättsligt. Lämpligen klaras denna fråga ut innan en lagstiftning sjösätts.

Ansvarsfrågan kring geostaket hanteras i promemorian uteslutande ur ett straffrättsligt perspektiv med utgångspunkt i att föraren försöker manipulera systemet. Det kan emellertid även uppstå fel i själva geostaket varvid en olycka uppstår. Promemorian saknar här analys av vem som ytterst ska hållas ansvarig. Självfallet kommer trafikförsäkringen träda in i det första skedet för ett trafikförsäkringspliktigt fordon, men sedan bör ansvaret kunna via regress läggas över på fallerande part. Vår bedömning är att ansvaret bör i första hand ligga på den som beslutat om att geostaket ska installeras. Denne bör ha en skyldighet att upphandla rätt och säkert system samt att kontrollera att det fungerar fullt ut innan det tas i bruk. Det bör även ligga ett underhållsansvar på den som låter uppföra ett geostaket.

Svensk Försäkring

Trafikförsäkringsföreningen

Mats Galvenius

Cecilia Fabiansson Huss