



Regeringskansliet  
Landsbygds- och infrastruktur-  
departementet

## Automatiserad körning

---

Mot bakgrund av de intressen som Åklagarmyndigheten har att bevaka lämnas följande yttrande.

Åklagarmyndigheten avstyrker att förslaget i dess nuvarande form genomförs.

### 7.1 *En ny förordning*

Åklagarmyndigheten förordar av främst systematiska skäl att regleringen kring var helautomatiserade fordon får framföras i så stor utsträckning som möjligt hanteras som lokala trafikföreskrifter och bland annat inarbetas i trafikförordningen. Den föreslagna regleringen har stora likheter med de lokala trafikföreskrifter som redan idag meddelas av olika myndigheter. Argumentet som framförs i promemorian att trafikförordningen inte innehåller någon reglering kring typgodkännande av fordon är inte övertygande. Det som föreslås är tvärtom sådana handlingsregler som trafikförordningen primärt innehåller, i detta fall att en viss typ av fordon endast får framföras på en viss plats. En hänvisning från trafikförordningen till relevant regelverk skulle kunna göra att systematiken i olika regelverk bibehålls.

### 7.2 *Vissa helautomatiserade fordon ska få föras på utpekade områden*

Åklagarmyndigheten vill inledningsvis uppmärksamma att det i förslaget inte finns någon sanktion kopplad till de föreskrifter som avses begränsa var ett helautomatiserat fordon ska få framföras. Ett sådant fordon kan alltså straffritt komma att framföras var som helst utan möjlighet för de rättsvårdande myndigheterna att ingripa. Ett av syftena bakom regleringen kan därigenom komma att äventyras. Genom en inarbetning i trafikförordningen skulle de där gällande straffsanktionerna kunna omfatta den föreslagna regleringen. Vidare skulle ändringar av trafikförordningen kunna ge polis möjlighet att hindra fortsatt färd om ett helautomatiserat fordon framförs på en plats där detta inte är tillåtet.

Det bemyndigande som föreslås för kommuner och Trafikverket att meddela föreskrifter om var helautomatiska fordon ska få framföras kan leda till stora

skillnader i bedömningar. Kommuner kan vara i olika grad progressiva i sin inställning till denna nya teknik. Det finns inte heller några riktlinjer eller hållpunkter för bedömningar av var trafik med helautomatiserade fordon är lämplig. Åklagarmyndigheten skulle hellre se att en central myndighet ges bemyndigande att meddela dessa föreskrifter för att uppnå en större enhetlighet i bedömningarna, åtminstone i ett initialt skede.

Det föreslås inte finnas någon möjlighet att överklaga en föreskrift om var helautomatiserade fordon får framföras. Då dessa föreskrifter har stor likhet med lokala trafikföreskrifter, som är möjliga att överklaga enligt trafikförordningen, synes detta inte vara i linje med tidigare regleringar. Problem kan uppstå för olika väghållare när vägar korsar varandra och en är tillåten för helautomatiserad körning men inte den andra. Väghållare ska då få möjlighet att yttra sig men har enligt förslaget inte någon möjlighet att agera mot ett beslut som går den emot. Det kan också upplevas problematiskt om en kommun, som ovan anförts, är mer progressiv än en annan. Att en sakägare då inte har möjlighet att klaga på ett alltför offensivt användande av bemyndigandet kan i jämförelse med möjligheterna att överklaga lokala trafikföreskrifter framstå som svårförklarligt. För att uppnå en likhet inför lagen och bygga upp en rättspraxis behöver möjligheten finnas att överklaga beslut om föreskrifter om var helautomatiserade fordon får framföras.

Det föreslås inte heller någon ändring av förordningen (2007:231) om elektroniskt kungörande av vissa trafikföreskrifter. Hur kungörande ska ske av en föreskrift om var ett helautomatiserat fordon får framföras är därmed oklart. En återgång till ett system med liggare hos kommunerna eller liknande synes inte vara ändamålsenligt.

### *Straffrättsliga konsekvenser m.m.*

Åklagarmyndigheten vill också peka på de straffrättsliga och praktiska svårigheter som kan uppstå genom regleringen som innebär att den som aktiverar den automatiserade körningen också är att bedöma som förare. Det finns i förslaget inte något krav på *var* denna aktivering ska ske. Utifrån den föreslagna regleringen skulle aktivering kunna ske på distans, även från annat land. Den som då är att anse som förare blir härigenom svårtillgänglig för de svenska rättsvårdande myndigheterna i de fall något brott begås. Det kan också uppstå svårigheter då länder i viss mån skiljer sig åt vad gäller trafikregler, exempelvis har olika länder olika promillegränser för rattfylleri. Om en person som aktiverat ett automatiserat fordon befinner sig i Storbritannien, som enligt uppgift har en gräns för rattfylleri på 0,8 ‰, men fordonet framförs i Sverige som har en lägre gräns – vad gäller då vid en lagföring i Sverige om en sådan ens är

möjlig? Denna problematik har tidigare lyfts fram av Åklagarmyndigheten vad avser fjärrstyrda fordon men har bäring även här.<sup>1</sup> Ett krav på att den som aktiverar fordonet också ska befinna sig inom Sveriges gränser när fordonet aktiveras och fortsatt under tiden fordonet är aktiverat skulle vara rimligt, åtminstone så länge denna teknik befinner sig i det tidiga utvecklingsstadiet som den för närvarande gör.

I konsekvensbeskrivningen avseende statliga myndigheter, avsnitt 9.2, anförs bland annat att särskilda rutiner behöver tas fram för att identifiera förare. För att detta ska bli praktiskt möjligt behöver ett tydligt stöd finnas i regelverket. Den som aktiverar ett fordon behöver identifiera sig på ett säkert sätt och aktiveringen loggas. Dessa loggar måste vid behov göras tillgängliga för de rättsvårdande myndigheterna.

I sammanhanget kan också pekas på att trafik, i synnerhet godstrafik, till stor del är gränsöverskridande. Det kan därför förutses att helautomatiserade fordon aktiveras i ett land för att sedan färdas in i Sverige. De rättsliga förutsättningarna och vilka regelverk som då ska gälla måste klargöras.

---

Detta yttrande har beslutats av chefen för Utvecklingscentrum, överåklagaren Lennart Guné, efter föredragning av kammaråklagaren Johan Bülow. I den slutliga handläggningen av ärendet har också överåklagaren Mikael Björk deltagit.

På Åklagarmyndighetens vägnar



Lennart Guné

Johan Bülow

Kopia till

Kommunikationsavdelningen

Rättschefen

Biblioteket

---

<sup>1</sup> Åklagarmyndighetens svar på remissen Ansvarsfrågan vid automatiserad körning samt nya regler i syfte att främja en ökad användning av geostaket, Ds 2021:28, Infrastrukturdepartementets dnr I2020/02570, vårt dnr ÅM2021-1778.