

Regeringskansliet
Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
Transportmarknadsenheten

Remissvar över promemorian Automatiserad körning (LI2023/02996)

Hovrätten över Skåne och Blekinge har granskat promemorian utifrån de aspekter som domstolen har att beakta i sin verksamhet och lämnar följande yttrande.

Definitioner

Hovrätten har inte några synpunkter på definitionerna i 2 § i den föreslagna förordningen.

Förslaget om att den nya förordningen ska ange var ett typgodkänt helautomatiserat fordon får köras (4–5 §§ samt avsnitt 7.2)

Förslaget innehåller inga ansvarsbestämmelser för den som bryter mot föreskrifterna om var ett helautomatiserat fordon får köras. Helautomatiserade fordon kan därmed komma att framföras utanför de utpekade områdena i strid med föreskrifterna utan risk för sanktioner. Ansvarsbestämmelser av det slag som återfinns i 14 kap. trafikförordningen bör därför övervägas.

Förslagen om att den som aktiverar det automatiska körsystemet ska anses som förare samt att de allmänna bestämmelserna i trafikförordningen ska gälla även vid förandet av helautomatiserade fordon (6–7 §§ samt avsnitt 7.2)

Hovrätten kan inte tillstyrka förslagen innan fortsatta överväganden har gjorts.

Förslagen riskerar enligt hovrätten att ge upphov till praktiska och rättsliga tillämpningssvårigheter av flera bestämmelser i såväl trafikförordningen som trafikbrottslagen och övrig trafikreglering i bestämmelsernas nuvarande utformning, liksom i lagstiftning inom flera andra områden.

Hovrätten noterar att behovet av anpassning av trafikreglerna inför introduktionen av helautomatiserade fordon har utretts vid flera tidigare tillfällen. I SOU 2018:16 föreslogs en ny lag och en ny förordning om automatiserad fordonstrafik liksom flera anpassningar av reglerna i trafikförordningen, vägmärkesförordningen och kameraövervakningslagen. Det föreslogs även en ansvarsfördelning mellan ägare, förare och tillverkare. I Ds 2021:28 reviderades och kompletterades de tidigare förslagen i samband med att ansvarsfrågan vid automatiserad körning belystes närmare. Bland annat föreslogs en ny förarroll (förare i beredskap), vars uppgifter vid automatiserad körning skulle vara förenad med vissa särskilda skyldigheter och ansvarsbegränsningar. De

förslag som lämnades i de nu angivna utredningarna har hittills inte kommit att genomföras i någon del.

I promemorians förslag anges att någon särskild reglering av ansvaret enligt trafikförordningen vid förandet av typgodkända helautomatiserade fordon inte är aktuell. Det är emellertid hovrättens uppfattning att förslaget alltså, på samma sätt som tidigare, aktualiserar behovet av en genomgripande översyn och anpassning av föraransvarets utformning i de nuvarande regelverken på trafikens område.

Som exempel på tillämpningsproblem som kan uppstå om befintliga bestämmelser ska tillämpas för helautomatiserade fordon kan nämnas situationen där ett sådant fordon orsakar en trafikolycka. Förslaget ger i ett sådant scenario ingen vägledning kring hur trafikbrottslagens bestämmelser om ansvar för vårdslöshet i trafik ska tillämpas på en förare som endast har aktiverat det automatiska körsystemet på fordonet, jämfört med en förare som i motsvarande situation har framfört fordonet manuellt. Samma frågeställning gör sig även gällande beträffande hur ansvaret för en förare av ett helautomatiserat fordon förhåller sig till vållandebrotten i 3 kap. brottsbalken, däribland brotten vållande till annans död och vållande till kroppsskada (3 kap. 7–8 §§ brottsbalken).

Det framstår även som oklart hur de nuvarande reglerna ska tillämpas på förare av helautomatiserade fordon i de fall där bestämmelserna utgår från att föraren befinner sig på samma plats som fordonet. Som illustrerande exempel kan nämnas 2 kap. 8 § trafikförordningen och 5 § trafikbrottslagen, enligt vilka bestämmelser det åligger trafikanter som haft del i en trafikolycka att kvarstanna på olycksplatsen och där vidta vissa åtgärder.

De nu angivna exemplen på problemställningar är inte nya, utan har lyfts fram både av de tidigare utredningarna och av deras remissinstanser. Behovet av vidare överväganden och anpassningar av föraransvaret i trafiklagstiftningen är fortfarande angeläget för att åstadkomma ett ändamålsenligt, enhetligt och rättssäkert regelverk även efter introduktionen av helautomatiserade fordon.

Detta yttrande har beslutats av hovrättsråden Ann-Louise Roos och Lars Lindblad samt tf. hovrättsassessorn Filip Redin (referent).

Ann-Louise Roos

Filip Redin