

Infrastrukturdepartementet
Transportmarknadsenheten
i.remissvar@regeringskansliet.se
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

I2020/02858

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

Utifrån de intressen tingsrätten har att beakta lämnar tingsrätten följande synpunkter på förslagen i promemorian.

Ansvarsfrågan vid automatiserad körning

Allmänna synpunkter

Tekniken gällande automatiserad körning är fortfarande i ett tidigt utvecklingsstadium. Det kan vara lämpligt att genom lagstiftning främja användning av tekniken och reglera ansvarsfrågor innan tekniken får en utredd användning i samhället. Tingsrätten anser dock att det är svårt att lämna konkreta förslag och synpunkter om ansvarsfrågor eftersom det i många avseenden är oklart hur tekniken kommer att fungera och användas.

Tingsrätten har granskat promemorian utifrån en allmän domstols synvinkel. Den närmare granskningen har inriktats på de delar som rör straffrätt och ansvar. Tingsrätten har därvid identifierat ett antal områden där det finns behov av förtydliganden och ytterligare överväganden. Exempel på dessa redovisas i det följande.

En angränsande fråga är hur förekomsten av förare i beredskap kan komma att påverka utredningar om misstänkta trafikbrott. Den som stoppas av polisen eller fotograferas av en trafiksäkerhetskamera kan – korrekt eller

felaktigt – komma att påstå att den påstådda överträdelsen har skett under automatiserad körning. Det är en invändning som normalt måste motbevisas av åklagaren om personen ska kunna dömas för brott på grund av överträdelsen. Det bör belysas i vilken utsträckning det är tillåtet och proportionerligt att använda tvångsmedel för att utreda frågan. Eftersom det inte längre kommer att vara lika självklart som i dag att den person som sitter på förarplats är förare av fordonet, bör det även belysas vad det kan innebära ur rättssäkerhetssynpunkt om en person som till exempel har fotograferats av en trafiksäkerhetskamera under automatiserad körning väljer att använda sin rätt att inte uttala sig under förundersökning och rättegång.

2 kap. 1 § lagen om automatiserad fordonstrafik

Det bör övervägas att placera definitionen av förare i beredskap i den föreslagna lagens första kapitel under rubriken Termer och uttryck, där bland annat fordonets ägare definieras. Det bör vidare övervägas att byta ut begreppet ”förare i beredskap” mot ett sammansatt ord som är enklare att använda i löptext utan risk för syftningsfel.

Enligt förslaget avses med förare i beredskap den som aktiverar automatiserad körning eller som tar över den uppgiften för ett fordon där sådan drift är aktiverad. I den föreslagna lydelsen är det otydligt om ”den uppgiften” syftar till en uppgift att aktivera automatiserad körning eller uppgiften att vara förare i beredskap (jfr tredje stycket där uttrycket ”uppgiften som förare i beredskap” används).

Att uppgiften att vara förare i beredskap kan lämnas över mellan flera personer kan medföra svårigheter att fastställa vem som vid en viss tidpunkt är ansvarig. För att den som tar över uppgiften ska omfattas av begreppet bör krävas att tekniken tillåter att det kan fastställas vem som vid varje tidpunkt är förare i beredskap och när uppgiften har tagits över. Detta är angeläget mot bakgrund av de bestämmelser om ansvarsfördelning och straffansvar som föreslås.

2 kap. 4–6 §§ lagen om automatiserad fordonstrafik

I paragraferna anges först vad en förare i beredskap inte är ansvarig för (2 kap. 4 §) och därefter vilka uppgifter och vilket ansvar en förare i beredskap har (2 kap. 5–6 §§). Enligt tingsrätten är det naturligare att först ange vilka uppgifter och vilket ansvar en förare i beredskap har och därefter ange vad han eller hon inte är ansvarig för.

2 kap. 8 § tredje stycket lagen om automatiserad fordonstrafik

I promemorian föreslås följande lydelse: ”är brottet att anse som ringa ska gärningen inte medföra ansvar”. Det kan ifrågasättas om ett brott föreligger när gärningen inte ska medföra ansvar. Någon av följande lydelse bör i stället övervägas: ”i ringa fall döms inte till ansvar” eller ”om gärningen är ringa, ska den inte medföra ansvar”.

5 kap. 1 § lagen om automatiserad fordonstrafik

Tingsrätten noterar att förslaget innebär att fordonets ägare inte har något ansvar för att ett automatiserat fordon har en förare i beredskap när automatiserad körning har aktiverats. För att undvika situationer där ingen är ansvarig för körningen bör detta förutsätta att tekniken möjliggör att det kan klarläggas vem som vid varje tidpunkt är förare i beredskap.

Mot bakgrund av den osäkerhet som råder kring teknikens framtida utformning och funktion är det i nuläget svårt att överblicka fordonets ägares ansvar för att fordon under automatiserad körning följer relevanta bestämmelser i trafikförordningen (1998:1276). Utifrån den tillgängliga beskrivningen av tekniken är det oklart vilka trafikförseelser som fel i det automatiserade körsystemet kan komma att orsaka och vilken kontroll ägare kommer att ha över sådana fel.

Det kan även förväntas vara förenat med betydande svårigheter för den myndighet som ska besluta om sanktionsavgift att utreda och bevisa att överträdelser inte har berott på fel i fordons automatiserade körsystem utanför ägares kontroll. Det bör nämligen, som tingsrätten uppfattar det, vara ett fel i det enskilda fordonet som avses och inte ett generellt fel i fordon av en viss modell eller med en viss programvara. För att en sådan utredning ska kunna göras krävs att fordonets ägare medverkar och ställer fordonet till förfogande för en utredning. Det bör belysas om fordonets ägare har några skyldigheter i det avseendet.

4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott

Enligt förslaget ska bestämmelsen i tillämpliga delar gälla den som fullgör uppgift som förare i beredskap. Formuleringen antyder att bestämmelsen i någon del inte gäller för den som fullgör uppgift som förare i beredskap. Tingsrätten noterar att första stycket 3 inte förefaller vara tillämplig på förare i beredskap eftersom en sådan inte ansvarar för körningen under automatiserad körning. Mot bakgrund av att det rör sig om en straffbestämmelse bör det tydligt framgå i vilka avseenden bestämmelsen gäller för förare i beredskap.

5 § lagen om straff för vissa trafikbrott

Enligt förslaget ska bestämmelsen i tillämpliga delar gälla den som fullgör uppgift som förare i beredskap. Formuleringen antyder att bestämmelsen i någon del inte gäller för den som fullgör uppgift som förare i beredskap. Mot bakgrund av att det rör sig om en straffbestämmelse bör det tydligt framgå i vilka avseenden bestämmelsen gäller för förare i beredskap.

Enligt den föreslagna sista meningen i första stycket gäller skyldigheten att i mån av förmåga medverka till de åtgärder vartill olyckan skäligen bör föranleda även förare och förare i beredskap som inte befinner sig i fordonets närhet. Tingsrätten noterar att förare och förare i beredskap som inte befinner sig i fordonets närhet åläggs ett mer omfattande ansvar än vad som gäller för vägtrafikanter i övrigt. Som anges i promemorian kan sådana trafikanter straffas för underlåtenhet att medverka till att vidta skäliga åtgärder endast om de avlägsnar sig från olycksplatsen. I promemorian är det inte tydligt om ett sådant vidare ansvar för förare och förare i beredskap som inte befinner sig i fordonets närhet är avsett. Det är otydligt vilka skyldigheter förare och förare i beredskap som inte befinner sig i närheten av fordonet har i samband med en trafikolycka som fordonet haft del i. Detta bör förtydligas. Vid bedömningen av vilka åtgärder som en olycka skäligen bör föranleda kan ledning normalt sökas i 2 kap. 8 § trafikförordningen. Den bestämmelsen är dock utformad med utgångspunkten att trafikanten fysiskt befinner sig på olycksplatsen. Någon anpassning av bestämmelsen till att trafikant kan befinna sig på distans föreslås inte i promemorian.

Av bestämmelsens föreslagna lydelse framgår inte tydligt om straffansvaret för den som undandrar sig att uppge namn och hemvist eller att lämna upplysningar om händelsen även omfattar förare och förare i beredskap som inte befinner sig i närheten av fordonet. Detta bör förtydligas. En förutsättning för att straffansvaret ska omfatta förare och förare i beredskap som inte befinner sig i närheten av fordonet bör vara att tekniken gör det möjligt för dem att lämna föreskrivna uppgifter och upplysningar.

4 kap. 10 e § trafikförordningen

Enligt förslaget ska förbudet mot att mobiltelefon eller annan kommunikationsutrustning används på sådant sätt att utrustningen hålls i handen träffa förare i beredskap som ska vara beredd att ta över körningen om det automatiserade systemet begär det. Av 2 kap. 5–6 §§ i den föreslagna lagen om automatiserad fordonstrafik följer att en förare i beredskap får ägna sig åt annat än att övervaka körningen under förutsättning att det inte hindrar honom eller henne från att över den automatiserade körningen om systemet begär det och i övrigt vidta de åtgärder av betydelse för trafiksäkerheten som

systemet begär. På många ställen i promemorian framhålls att en förare i beredskap kan ägna sig åt andra saker än att övervaka körningen. Såvitt tingsrätten förstår tillåter bestämmelserna att en förare i beredskap till exempel läser en bok eller äter mat under förutsättning att det inte hindrar honom eller henne från att ta över den automatiserade körningen eller vidta behövliga åtgärder.

Det är svårt att förstå motiven för den således föreslagna särbehandlingen av mobiltelefoner och annan kommunikationsutrustning i förhållande till andra åtgärder som en förare i beredskap får ägna sig åt. Det bör övervägas om det i stället inte vore mer ändamålsenligt med ett allmänt utformat förbud för förare i beredskap mot att ägna sig åt aktiviteter som hindrar honom eller henne från att ta över den automatiserade körningen om systemet begär det och i övrigt vidta de åtgärder av betydelse för trafiksäkerheten som systemet begär.

Av promemorian framgår att ett undantag för högre automatiseringsnivåer är avsett genom formuleringen ”som ska vara beredd att ta över körningen om det automatiserade körsystemet begär det”. Tingsrätten konstaterar dock att det av 2 kap. 5 § i den föreslagna lagen om automatiserad fordonstrafik följer att alla förare i beredskap ska vara det oavsett automatiseringsnivå. Även om fordonet vid en högre automatiseringsnivå rent tekniskt inte kommer att begära att föraren i beredskap tar över körningen kommer han eller hon därför att ändå omfattas av bestämmelsen i 4 kap. 10 e § trafikförordningen.

Nya regler i syfte att främja användning av geostaket

2 § förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner

I definitionen av geostaket används begreppet geostakettillämpningar och i definitionen av geostakettillämpning används begreppet geostaket. För att undvika rundgång i definitionerna kan övervägas att ta bort orden ”med villkor för fordon som använder geostakettillämpningar” i definitionen av geostaket.

Detta yttrande har beslutats av tingsrätten i sammansättningen chefsrådmannen Lennart Christianson, rådmannen Ola Jonshammar och tingsfiskalen Oskar Nyqvist, föredragande.

Lennart Christianson

Oskar Nyqvist