

Regeringskansliet
(Näringsdepartementet)
103 33 Stockholm

Remiss: Vägen till självkörande fordon- introduktion (SOU 2018:16)

Juridiska fakultetsnämnden vid Stockholms universitet har tagit del av det remitterade betänkandet Vägen till självkörande fordon – introduktion, del 1–2 (SOU 2018:16). Betänkandet har tagits fram av Utredningen om självkörande fordon.

Fakultetsnämnden har följande synpunkter på utredningens förslag:

Allmänt sett delar fakultetsnämnden utredningens uppfattning att det är svårt att exakt förutse hur den framtida tekniken kommer att utvecklas på området. Vidare finns det avsevärda trafiktekniska svårigheter att övervinna. Det gäller inte minst genom att automatiserade och manuella motorfordon under överskådlig tid kommer att behöva samexistera i trafiken. Hänsyn måste också tas till andra typer av trafikanter som exempelvis fotgängare och cyklister. Utredningens slutsats att lagstiftningen inte bör lägga hinder i vägen för den tekniska utvecklingen samtidigt som riskerna med den nya tekniken måste beaktas framstår enligt fakultetsnämnden som rimlig. Det gäller i fråga om riskerna för såväl trafikskador som att obehöriga kommer över känslig information om fordonet.

Beträffande fördelningen av ansvaret för körningen mellan fordonets ägare och dess förare anser fakultetsnämnden att denna bör övervägas ytterligare. Enligt 2 kap. 1 § i förslaget till lag om automatiserad fordonstrafik ska ett automatiserat fordon om inte annat föreskrivs ha en förare. Beträffande ansvarsfrågorna bygger sedan lagförslaget på en uppdelning mellan ägaren och föraren där den förstnämnde har ansvar för att fordonet vid automatiserad körning förs i enlighet med gällande trafikbestämmelser (2 kap. 4 § första stycket) medan föraren ansvarar den manuella körningen (2 kap. 4 § andra stycket samt 5 och 6 §).

Fakultetsnämnden är dock av den uppfattningen att det framstår som betänkligt att överflytta ansvaret för den automatiserade körningen från föraren till ägaren. Utredningen motiverar förslaget med att föraren i den situationen kan liknas vid en passagerare och att den sistnämnde inte har någon skyldighet att ingripa i körningen även om denne märker att det föreligger en risk för en trafikförseelse eller en fara för att en olycka ska inträffa.

Juridiska fakultetsnämnden

Fakultetsnämnden delar inte den uppfattningen. Istället bör i linje med vad som gäller i Tyskland föraren vara skyldig att ingripa mot faror vid automatiserad körning även i situationer där fordonet inte har begärt att föraren ska ta över körningen. Med andra ord bör föraren ha en kontinuerlig övervakningsplikt i syfte att förebygga trafikförseelser och olyckor även i situationer oavsett om fordonet förs automatiskt eller manuellt. Det sagda framstår som särskilt viktigt i ett utvecklingskede där tekniken framstår som ny och oprövad. Risken för att fel och olyckor inträffar i samband med den automatiska körningen kan här antas vara relativt hög.

Beträffande skyldigheten att ingripa vid fara bör det även påpekas att förhållandet till den allmänna straffrätten inte har utretts tillräckligt. Kan exempelvis en förare som inte ingriper under automatiserad körning dömas för vållande till annans död eller kroppsskada om underlåtenheten leder fram till en olycka där en fotgängare avlider eller skadas enligt 3 kap. 7 och 8 § brottsbalken? Precis som utredningen framhåller har enligt nuvarande synsätt föraren ett slags garantställning och därmed skyldighet att ingripa vid fara.

Rörande överflyttningen av ansvaret till ägaren menar utredningen att en sådan är möjlig eftersom ägaren inte straffas utan istället drabbas av en sanktionsavgift. Det synsättet framstår enligt fakultetsnämnden som alltför formalistiskt. Frågan är om inte sanktionsavgiften i realiteten kommer att fungera som ett bötesstraff, det gäller särskilt som avgiften precis som i fråga om böter tillfaller staten. Principiellt sett är det också svårt att motivera att ägaren påförs ett strikt ansvar för fel som han eller hon många gånger inte kan råda över och heller inte kan förebygga. Beror exempelvis felet på att fordonet har programmerats felaktigt eller att det har mottagit felaktiga data har ägaren svårt att göra något åt detta. Ägaren skulle här riskera att tvingas erlagga avgiften för att sedan vända sig mot tillverkaren eller den som sänt felaktiga data till bilen med krav på ersättning. Visserligen finns det en möjlighet att jämka sanktionsavgiften i situationer då överträdelser berott på omständigheter ägaren varken kunnat förutse eller borde ha förutsett och inte heller kunnat påverka (5 kap. 12 § 2), men detta synes förutsätta att ägaren överklagar beslutet om sanktionsavgift.

Fakultetsnämnden anser således att ansvaret för att fordonet förs i enligt med gällande trafikbestämmelser bör ligga kvar på föraren samt att denne bör ha en kontinuerlig plikt att övervaka att fordonet följer trafikbestämmelserna även vid automatiserad körning. Endast i det fallet det är fråga om helt förarlösa fordon bör ansvaret falla på ägaren. Det sistnämnda kan tala för att ansvarsfördelningen bör se olika ut i fråga om helautomatiserade och halvautomatiserade fordon.