



Självkörande fordon på väg

N 2015:07

Catrin Tidström

08 405 28 69

catrin.tidstrom@regeringskansliet.se

Svar på remiss av SOU 2017:55 En ny kamerabevakningslag

Utredningen om självkörande fordon begränsar sitt yttrande till att avse frågor som direkt berör kameror monterade i och på självkörande fordon.

Sammanfattning

Självkörande och uppkopplade fordon är under stark utveckling. De utgör en del av det utvecklade och hållbara transportsystem som kan möjliggöras av digitalisering, elektrifiering och automatisering. För att kunna utnyttja dessa tekniker och få de samhällsvinster som förutses, krävs att hinder för användning och utvärdering av körningen tas bort. För dessa fordon är karosskameror och andra fordonsmonterade kameror nödvändiga, främst av trafiksäkerhetsskäl. Utredningen om självkörande fordon anser att förslaget till ny kamerabevakningslag bör vara teknikneutralt, så att tillståndsplikten inte gäller kamerabevakning som sker med en kamera som för ett säkert framförande i trafiken eller arbetsmiljön är uppsatt på ett fordon, en maskin eller liknande

Vidare anser utredningen att fordonsmonterade kameror, exempelvis i kupén, som är till för att kunna övervaka och framföra ett fordon på väg, explicit bör undantas från kamerabevakningslagens tillämpningsområde. Det är viktigt att det tydligt framgår vad som omfattas av lagen, exempelvis för fordonstillverkare och för den som bedriver forskningsverksamhet på området.

Behov av kameror i fordon

I nya fordon finns idag ett stort antal kameror som förbättrar säkerheten genom att föraren får en avancerad hjälp att köra genom varningar och genom att fordonet automatiskt kan hålla sig i samma fil, hålla avstånd,

bromsa in om hinder upptäcks och till och med göra automatiska undanmanövrar för att undvika en sammanstötning. Självkörande fordon kommer att vara ännu mer beroende av kameror för att kunna framföras på ett säkert sätt och för att navigera. Under ett utvecklingskede finns också ett stort behov av att använda kameraupptagningar för forskningsändamål, exempelvis för att utveckla möjligheterna för automatiskt framförda fordon att interagera med andra trafikanter.

Gällande bestämmelser och självkörande fordon

Kameraövervakningslagen (2013:460) tar sikte på viss kameraanvändning i samhället som sker öppet. Syftet med lagen är att tillgodose behovet av kameraövervakning för berättigade ändamål samtidigt som enskilda skyddas mot otillbörliga intrång i den personliga integriteten. Lagen gäller i stället för personuppgiftslagen (1998:204). Som huvudregel gäller ett krav på tillstånd för att kameraövervakning ska få ske av platser dit allmänheten har tillträde, men undantag finns. Handhållna kameror för användning i privat bruk omfattas exempelvis inte av tillståndskravet. Tillstånd till kameraövervakning ska ges om intresset av att övervaka väger tyngre än den enskildes intresse av att inte bli övervakad.

Med övervakningskameror avses TV-kameror, andra optisk-elektroniska instrument och därmed jämförbara utrustningar, som är uppsatta så att de, utan att manövreras på platsen, kan användas för personövervakning, samt separata tekniska anordningar för avlyssning eller ljudupptagning vilka i samband med användning av sådan utrustning används för personövervakning. Med personövervakning avses att personer kan identifieras genom övervakningen. Det innebär att definitionen av kameror i lagens mening troligen omfattar många av de utrustningar som finns monterade i fordon.

Vidare finns ett krav på att det ska upplysas om kameraövervakning både vad gäller platser dit allmänheten har tillträde och vad gäller andra platser. Lagen reglerar inte så kallad hemlig kameraövervakning, som regleras av annan lagstiftning.

När det gäller övervakningskameror på rörliga objekt, som drönare, fartyg eller fordon finns vissa bedömningar i praxis. När det gäller rörliga kameror som sitter på en drönare var det enligt ett ärende i Högsta förvaltningsdomstolen (HDF 2016 ref. 71 I) avgörande för om lagens

tillståndskrav ska anses tillämpliga om kameran kan anses uppsatt samt om den anses manövreras på platsen. Det konstaterades i målet att en kamera på en drönare kan vara uppsatt och att manövrering av kameran kunde ske på avstånd (till skillnad från handhållna kameror som normalt undantas). Regeringen har dock nyligen infört en lagändring om att viss kameraövervakning från drönare ska undantas från kameraövervakningslagens tillämpningsområde. Enligt lagändringen undantas kameraövervakning som sker från ett obemannat luftfartyg, om övervakningen bedrivs av någon annan än en myndighet, från lagens tillämpningsområde (se vidare prop. 2016/17:182). Lagändringen trädde i kraft den 1 augusti 2017. Motsvarande ändring gjordes dock inte när det gäller kameror i fordon.

När det gäller användning av kameror som monterats i fordon finns även ett fall där Högsta förvaltningsdomstolen (HFD 2016 ref. 71 II) har prövat om en kamera monterad på ett cykelstyre eller på insidan av vindrutan i en bil, en så kallad dashcam, föll in under kameraövervakningslagens tillämpningsområde. Av avgörandet framgår att en kamera som monteras på något av de angivna ställena kan vara uppsatt, om placeringen av kameran har en viss varaktighet eller kameran återkommande kommer att fästas på eller i fordonet. I fråga om platsen för manövrering anförde domstolen att kameran skulle vara uppsatt på cykelstyret eller på vindrutans insida, dvs. i fordonsförarens omedelbara närhet, och att föraren skulle starta och stänga av kameran samt avgöra vad som skulle filmas genom att styra fordonet. All manövrering av kameran ansågs därför ske på platsen. Kameran omfattades därmed inte av kameraövervakningslagen.

Utredningen om kameraövervakning har utrett hur lagens tillämpningsområde förhåller sig till ny teknik och bland annat tagit ställning till om det behövs integritetsstärkande eller teknikfrämjande åtgärder.

Gällande undantag för kameror monterade på fordon är teknikhämmande

För användning av kameror monterade på fordon gäller enligt 10 § kameraövervakningslagen att en övervakningskamera som för säkerheten i trafiken eller arbetsmiljön är uppsatt på ett fordon, en maskin eller liknande för att förbättra sikten för föraren eller användaren undantas från tillståndskravet. Bestämmelsen är inte teknikneutral och det är oklart hur det skulle bedömas om fordonet saknar förare, eftersom kameran för att undantas ska förbättra sikten för föraren eller användaren.

Undantaget för trafiksäkerhetshöjande kameror såsom backkameror har dock i förslaget inte anpassats till en mer teknikneutral skrivning som inbegriper kameror i självkörande fordon. Undantaget är också mycket snävt. Den nuvarande lydelsen i 10 § 1 p. föreslås behållas och lyder i förslagets 10 § 9p: *”vid övervakning som sker med en övervakningskamera som för säkerheten i trafiken eller arbetsmiljön är uppsatt på ett fordon, en maskin eller liknande för att förbättra sikten för föraren eller användaren”*

För självkörande fordon är kameror i vid bemärkelse helt nödvändiga för att kunna operera i trafiken. Även andra moderna fordon använder sig i hög utsträckning av sådan utrustning för stöd till föraren. Därför bör kameror som finns i fordon och används för att kunna framföra detta, helt undantas från lagens tillämpning (alternativt från kravet på tillstånd). Utredningen om självkörande fordon föreslår följande ändring av denna bestämmelse (som finns både i gällande lag och i den föreslagna lagen om kamerabevakning):

10 § Tillstånd till kameraövervakning/bevakning krävs inte vid

”bevakning som sker med en övervakningskamera som för ett säkert framförande i trafiken eller arbetsmiljön är uppsatt på ett fordon, en maskin eller liknande,

Kameror i kupén

I fordon som är självkörande eller har avancerat förarstöd förekommer kameror i kupén för flera ändamål. Det kan bland annat finnas behov av att övervaka om det finns passagerare i fordonet och hur dessa är placerade, eller övervaka föraren, om sådan finns, för att exempelvis kunna ge trötthetsvarning eller signal om att ta över körningen. Fordon som avses är inte nödvändigtvis personbilar utan några av de mest aktuella fordonen är mindre kollektivtrafikfordon för personbefordran (podar eller skyttlar), samt mindre godsleverans fordon och fordon för anläggning och vägunderhåll.

För kameraövervakning av platser dit allmänheten inte har tillträde, som kupén i ett privat fordon, behövs normalt inget tillstånd. Däremot ska övervakningen ändå vara tillåten, så att den följer kameraövervakningslagens bestämmelser. Lagen ger två möjligheter: Den ena är att den som ska övervakas lämnar sitt samtycke till övervakningen. Den andra möjligheten är att övervakningen sker efter att man tillämpat överviktsprincipen, vilken innebär att kameraövervakningen är tillåten om övervakningsintresset, som

till exempel kan vara att förebygga, utreda och avslöja brott, förhindra olyckor, väger tyngre än den enskildes intresse av att inte bli övervakad. Datainspektionen har operativ tillsyn av kameraövervakning som sker på platser dit allmänheten inte har tillträde.

Kameror som riktas inåt i fordonets kupé, och inte övervakar det som sker utanför fordonet, torde alltså kunna användas efter samtycke eller skyltning. Däremot för kameror som övervakar det som sker utanför fordonet måste integritetsfrågorna lösas på annat sätt, exempelvis genom avidentifiering.

I kamerabevakningsutredningens förslag till ny kamerabevakningslag bedöms användning av dashcams och liknande kameror i fordon omfattas av dataskyddsförordningen men i regel inte av kameraövervakningslagen. Kamerabevakningsutredningen anser därför att kameror som monterats i exempelvis vindrutan på fordon och manövreras från platsen normalt är undantagna från lagens tillämpningsområde. Vid utvecklingen av självkörande fordon kommer troligen kameror för övervakning av trafiksituationer att behövas. Det bli aktuellt med självkörande leveransfordon som fjärrmanövreras från en trafikcentral, eller fordon som rangeras av en person på avstånd, med visuell kontakt via skärmar. Det kan också bli aktuellt med kolonnkörning, där exempelvis flera tunga lastfordon kör efter varandra. Den som kör det första fordonet kan då ha behov av att via skärm kunna se och ta hänsyn till vad som händer runt de efterföljande fordonen. Dessa kameror kan troligen inte anses manövreras från platsen. Utredningen om självkörande fordon anser därför att fordonsmonterade kameror, som är avsedda för att kunna övervaka och framföra ett fordon på väg på ett säkert sätt, explicit bör undantas från kamerabevakningslagens tillämpningsområde. Dataskyddsförordningens bestämmelser ska förstås ändå följas. Det är dock viktigt att det tydligt framgår vad som omfattas av lagen exempelvis för fordonstillverkare och den som bedriver forskningsverksamhet på området.

Vissa utvecklare av försöksverksamhet och fordonstillverkare har till utredningen framfört önskemål om att kunna använda kameror för upptagningar utanför fordonet av forskningsändamål, för att se hur andra trafikanter reagerar då på ett förarfrött fordon och hur samspelet mellan ett självkörande fordon och andra trafikanter fungerar. Dessa frågeställningar liknar dem som kan uppstå även i andra försök med fordon eller vid annan forskning. Dessa frågor bör enligt utredningen om självkörande fordon inte

särbehandlas då det gäller självkörande fordon, utan får lösas inom ramen för befintligt regelverk. I samband med Innovationsrådets arbete och i Samverkansprogrammen diskuteras dessa frågor och möjligheterna att skapa innovationsområden eller policylab för att kunna möjliggöra tester av ny teknik i verkliga miljöer, med färre administrativa hinder. Utredningen förutsätter att bedömningen när det gäller tillstånd till kamerabevakning för forsknings- och utvecklingsändamål sker på ett sätt som främjar utvecklingen av tekniken.

För utredningen om självkörande fordon



Jonas Bjelfvenstam

Särskild utredare