

2017-09-25

Till:

ju.16@regeringskansliet.seju.registrator@regeringskansliet.seJustitiedepartementet
103 33 Stockholm

Svar på remiss Ju2017/05495/L6

SOU 2017:55, En ny kamerabevakningslag

BIL Sweden har efter kontakt med justitiedepartementet getts möjlighet att inkomma med synpunkter på förslagen i betänkandet ”En kamerabevakningslag”.

Bakgrund

Den svenska regeringen har satt upp högt ställda politiska mål inom en rad områden däribland säkerhet och miljö för vägtransporter. Svenskt trafiksäkerhetsarbete utgår från Nollvisionen och de etappmål som riksdagen beslutar om på vägen dit. Det nuvarande etappmålet beslutades 2009 och innebär att antalet dödade ska halveras och antalet allvarligt skadade minska med en fjärdedel från 2007 till 2020. När det gäller miljöpåverkan från vägtransporter finns ett mål om en fossilfri transportsektor till 2045.

Utvecklingen av allt säkrare fordon, vägar och annan infrastruktur står bakom en stor del av framgången för trafiksäkerheten i Sverige. Det sker en snabb teknikutveckling nu mot mer och mer automatiserade och uppkopplade fordon som på sikt kommer leda till helt och/eller delvis självkörande fordon. Systemen för att styra, bromsa och hantera fordonen automatiskt (för att bland annat undvika olyckor) finns redan i form av assistentsystem (även om alla systemen ännu inte finns kommersiellt tillgängliga). Kameror är här en viktig parameter liksom sensorer, radars, GPS-positionering etc. Utmaningen ligger nu i att integrera och kombinera fordonens system med människa, infrastruktur och andra trafikanter samt att garantera funktionalitet i alla tänkbara situationer.

Platooning-projekten och de automatiserade anläggningsmaskins-projekten är två exempel där automatiserade fordon skapar nytta för miljön där mjuk och följsam körning resulterar i lägre bränsleförbrukning och därmed minskad miljöpåverkan.

Utvecklingen mot mer och mer automatiserade fordon kommer både gynna arbetet mot förbättrad trafiksäkerhet, minskad miljöpåverkan och förbättrad logistik.

BIL Swedens synpunkter på förslagen i betänkandet ”En ny kamerabevakningslag”

BIL Sweden väljer att begränsa vårt yttrande till enbart de frågor som berör kameror som har monterats på och/eller i fordon av fordonstillverkarna.

Med ”fordon” avses här de fordon som våra medlemmar tillverkar, d.v.s. personbilar, bussar, lastbilar och anläggningsmaskiner.

I första hand anser BIL Sweden att kameror som är monterade på och/eller i fordon av fordonstillverkarna, med syfte att kunna övervaka och framföra ett fordon på ett säkert sätt och/eller med minskad miljöpåverkan, ska undantas från kamerabevakningslagens tillämpningsområde.

I andra hand har BIL Sweden följande synpunkter på några av de föreslagna paragraferna (skrivna med blå text nedan) i betänkandet:

Tillstånd och undantag från tillståndskravet

9 § Tillstånd till kamerabevakning ska ges om intresset av sådan bevakning väger tyngre än den enskildes intresse av att inte bli bevakad. Vid bedömningen av intresset av kamerabevakning ska det särskilt beaktas om bevakningen behövs för att

4. förebygga, förhindra eller upptäcka olyckor eller begränsa verkningarna av inträffade olyckor,

Vid bedömningen av den enskildes intresse av att inte bli kamerabevakad ska det särskilt beaktas

1. hur bevakningen ska utföras,
2. om teknik som främjar skyddet av den enskildes personliga integritet ska användas, och
3. vilket område som ska bevakas.

samt

Undantag från tillståndskravet

10 § Tillstånd till kamerabevakning krävs inte vid

9. bevakning som sker för säkerheten i trafiken eller arbetsmiljön från ett fordon, en maskin eller liknande för att förbättra sikten för föraren eller användaren.

BIL Sweden anser att 10 § inte är teknikneutralt utformad och att skrivningen begränsar/förhindrar att syftet med kameraövervakningen som beskrivs i 9 § 4 uppnås.

Skrivningen i 10 § anger ”förbättra sikten för föraren eller användaren”, d.v.s. vi tolkar därmed att skrivningen i förslaget utgår ifrån att det finns en fysisk förare eller användare i eller nära fordonet.

Helt självkörande fordon behöver inte innehålla en människa över huvud taget. Helt självkörande fordon kan innehålla en människa men det kan också vara en lastbil/distributionsbil som enbart transporterar gods eller en buss/personbil som är tom, men som är på väg för att hämta någon person eller gods.

Högt automatiserade fordon (ej helt självkörande fordon) innehåller en förare som i vissa lägen är ålagd att ägna sig åt köruppgiften men som i andra lägen erbjuds ägna sig åt andra uppgifter än köruppgiften.

Både helt självkörande fordon, fordon med hög automatiseringsnivå och fordon med assistentsystem använder sig bland annat av kameror för att utföra hela och/eller delar av köruppgiften. Kamerorna hjälper då fordonens system att ”se”, det är då inte föraren eller användaren som behöver kamerorna för att förbättra sikten, det är systemen som behöver kamerorna för att ”se” och för att kunna utföra köruppgiften.

Fordon kan även köras av en person som inte befinner sig inuti fordonet, de kan t.ex. köras av en person som står vid sidan av fordonen, står en bit bort eller befinner sig i en trafikcentral (fjärrmanövrering, rangering).

Kamerorna bidrar inte enbart till förbättrad trafiksäkerhet genom att de förbättrar sikten i och runt omkring fordonen, de bidrar även till minskad miljöpåverkan, t.ex. inom platooning-projekten och de automatiserade anläggningsmaskins-projekten där de automatiserade fordonens mjuka och följsamma körning resulterar i lägre bränsleförbrukning och därmed minskad miljöpåverkan.

Utvecklingen mot mer och mer automatiserade fordon kommer alltså både gynna arbetet mot förbättrad trafiksäkerhet, minskad miljöpåverkan och förbättrad logistik.

- **BIL Sweden anser att alla lagkrav som berör fordon ska skrivas på ett teknikneutralt sätt, det är viktigt att den nya kamerabevakningslagen skrivs på ett teknikneutralt sätt så att den inte begränsar/hindrar utvecklingen mot allt mer självkörande fordon.**
- **BIL Sweden anser att tillståndsplikten inte ska gälla kameror som är monterade på och/eller i fordon av fordonstillverkarna för bevakning som sker för säkerheten i trafiken eller arbetsmiljön från ett fordon, en maskin eller liknande och/eller med minskad miljöpåverkan.**

Vi föreslår följande formulering istället:

10 § Tillstånd till kameraövervakning krävs inte vid

9. bevakning som sker med en eller flera kameror för säkerheten i trafiken, arbetsmiljön eller minskad miljöpåverkan från ett fordon, en maskin eller liknande.

Aidentifiering

För forskning och utveckling av avancerade trafiksäkerhetssystem som ska fungera i interaktionen mellan fordonet och oskyddade trafikanter, speciellt gångtrafikanter, så är det viktigt att studera hela den oskyddade trafikanten (längd/bredd, åt vilket håll de står/går/springer, åt vilket håll de tittar, ansiktsuttryck m.m.). Om de oskyddade trafikanterna aidentifieras så går mycket värdefull information förlorad vilket skulle innebära att AI-funktioner (Artificiell Intelligens), som används i utvecklingsarbetet, inte skulle fungera.

- **BIL Sweden föreslår att istället ställa krav på hanteringen av och vilka som har tillgång till bildmaterialet för att skydda integriteten på de som avbildats via kameraövervakningen. Forskare/utvecklare kan komma att behöva verifiera AI-systemens läsning varmed undantag bör kunna ges till vissa personer.**

Ljudupptagning

16 § ...Om ljud kan avlyssnas eller tas upp vid bevakningen, ska en särskild upplysning lämnas om detta.

- **BIL Sweden anser att (om samtycke finns för att ta upp ljud från insidan av fordonet) externa ljud från t.ex. signalhorn och sirener får tas upp utan samtycke (om de hörs från insidan av fordonet).**

Forskning, försöksverksamhet och demonstratorer

Det är många aktörer som är involverade i utvecklingen mot allt mer självkörande fordon, både fordonstillverkare, leverantörer till fordonsindustrin, IT-industri, beteendevetare, logistikföretag m.fl. samt anställda inom universitet, högskolor och institut etc.

Det är såklart viktigt att kunna använda kameror både i och utanför fordonen i forsknings- och demonstrationsprojekt för att kunna studera hur förare och passagerare samt andra trafikanter reagerar och agerar i samverkan mellan högt automatiserade fordon, helt självkörande fordon, dagens fordon, cyklister, fotgängare etc.

- **BIL Sweden anser att tillståndsbedömningen för kamerabevakning kring forskningsprojekt, försöksverksamhet och demonstratorer bör ske på ett sätt som gynnar/främjar utvecklingen av ny teknik samt vidareutveckling av befintlig teknik.**

BIL Sweden tackar för möjligheten att inkomma med våra medlemmars synpunkter på förslagen i betänkandet ”En kamerabevakningslag”.

Anders Norén
Teknisk chef
BIL Sweden

Maria Backlund
Teknisk samordnare: fordonslagkrav och forskning
BIL Sweden