



JURIDISKA FAKULTETEN
vid Lunds universitet

Gustav Ahlgren

Självkörande fordon – problematiken kring förare och straffansvar

LAGF03 Rättsvetenskaplig uppsats

Kandidatuppsats på juristprogrammet
15 högskolepoäng

Handledare: Per Norberg

Termin: HT 2017

Innehållsförteckning

SUMMARY	1
SAMMANFATTNING	2
FÖRKORTNINGAR	3
1 INLEDNING	4
1.1 Bakgrund	4
1.2 Syfte	4
1.3 Avgränsning	5
1.4 Metod och material	5
2 GÄLLANDE RÄTT	7
2.1 Grundläggande om ansvar inom straffrätten	7
2.1.1 Gärningsculpa och personlig culpa	8
2.1.2 Garantläran	9
2.2 Vållande till annans död	10
2.3 Vårdslöshet i trafik	12
2.4 Vem är förare?	12
3 DEN SJÄLVKÖRANDE BILEN	15
4 ANSVARIG VID OLYCKA – HYPOTETISKT SCENARIO	17
4.1 Aktuell rätt	18
4.2 Gärningsculpa	18
4.2.1 Handling eller underlåtenhet?	19
4.2.2 Kontrollerad gärning	19
4.2.3 Otillåtet risktagande	20
4.2.4 Relevant orsakssamband	21
4.2.5 Garantställning	22
4.3 Personlig culpa	24
4.3.1 Medveten och omedveten oaktsamhet	24
4.3.2 Gemensamma krav för oaktsamhet	25
5 ANALYS	27

Summary

The topic of this essay is the issue of self-driving vehicles and related liability matters that have not yet been addressed by the legislator or Swedish court. The key question in this essay is if someone other than the car's AI can be considered a driver and if that person will be responsible for criminal liability in a traffic accident. The essay mainly uses criminal law theories by Nils Jareborg, but also legislative history, precedents and other legal sources that are of relevance. The law that will be applied to the essay's hypothetical scenario is mainly discussed in Chapter 2, the self-driving vehicle in Chapter 3 and the essays hypothetical course of events in Chapter 4. In Chapter 5, the essay ends with an analysis and discussion of current law and my view on how the law ought to be applied.

To review and illustrate the problem as clearly as possible, a hypothetical example is used where a physical person is travelling in a vehicle equipped with an autonomous driving function that causes a fatal accident. The essay arrives at the conclusion which in summary means that according to current law, a person will act as a driver and have criminal liability for the other person's death due to failure to prevent the accident. Criminal liability is also possible by activating the autonomous driving functions within the car. Both the criminal culpa and the personal culpa shows that physical person can be held accountable despite the fact that it is the AI of the car that controls the vehicle at the time of the accident.

In the analysis, current law is discussed as it may hamper the technological development in this area. The law need to be developed to adapt to the future as soon as possible, allowing for self-driving cars for private individuals, elevated culpability thresholds and in some cases exempting culpa for autonomous vehicles.

Sammanfattning

Denna uppsats behandlar problemet kring självkörande fordon och ansvarsfrågan som än så länge inte har behandlats av lagstiftaren eller svensk domstol. Uppsatsens frågeställning är om någon annan än bilens AI kan anses vara förare och om den personen kommer vara straffrättsligt ansvarig vid en trafikolycka. Främst används straffrättsliga teorier från Nils Jareborg men även lagförarbeten, rättsfall och andra juridiska källor som är av relevans. Den juridik som kommer appliceras på uppsatsens hypotetiska scenario går huvudsakligen igenom i kapitel 2, det självkörande fordonet i kapitel 3 och uppsatsens hypotetiska scenario i kapitel 4. I kapitel 5 avslutas uppsatsen med en analys och diskussion kring gällande rätt och min syn på hur framtidens rätt bör se ut.

För att så tydligt som möjligt gå igenom och beskriva problemställningen används ett hypotetiskt exempel där en person färdas i ett självkörande fordon som orsakar en olycka med dödlig utgång. Uppsatsen kommer slutligen fram till att med gällande rätt kommer en fysisk person att räknas som förare och bli straffrättsligt ansvarig på grund av underlåtenhet att förhindra olyckan. Även en garantställning uppkommen genom aktivering av de självkörande funktionerna bör medföra straffansvar. Både genomgången av gärningsculpa och personlig culpa visar på att ett straffrättsligt ansvar kan utkrävas av en fysisk person trots att det är bilens AI som kontrollerar fordonet vid olyckstillfället.

I analysen diskuteras gällande rätts framtidssäkerhet då den kan hämma den teknologiska utvecklingen inom detta område. Juridiken behöver utvecklas för att anpassa sig till framtiden snarast och detta kan ske genom att tillåta självkörande bilar för privatpersoner, förhöjda culpatriösklar samt i vissa fall undanta culpa för självkörande fordon.

Förkortningar

AI	Artificiell Intelligens
BrB	Brottsbalken
FvSF	Förordning (2017:309) om försöksverksamhet med självkörande fordon
HD	Högsta Domstolen
HovR	Hovrätten
KKL	Körkortslag (1998:488)
Trafikbrottslagen	Lag (1951:649) om straff för vissa trafikbrott
Trf	Trafikförordning (1998:1276)
SOU	Statens Offentliga Utredningar

1 Inledning

1.1 Bakgrund

För över ett sekel sedan började Ford producera Model T som kom att bli en av världens första massproducerade bilar som den vanliga medborgaren hade råd att köpa. Bilindustrin har utvecklats enormt mycket fram till idag och nu ligger fokus hos många inte på vilken motor bilen har eller vilket företag som producerat den utan vilken teknologi den är utrustad med. Bilmarknaden har ett stort utbud av liknande bilar i samma prisklass vilket kräver att det företagen producerar måste sticka ut på något annat sätt. En av de mest intressanta av dessa teknologier är artificiell intelligens. Drömmen om en autonom, självtänkande och förarlös bil är ett av de hetaste ämnena på biltillverkarnas agenda.

Idag är den drömmen inte långt borta. Flera företag experimenterar med detta och vissa har redan släppt både hårdvara och mjukvara som möjliggör att bilar hemma hos vanliga människor till viss del blir självkörande. Inom några år kommer antagligen de helt självkörande bilarna ta sin plats på våra vägar. Men vad händer när en självkörande bil orsakar en olycka där föraren inte har haft kontroll över bilen?

1.2 Syfte

Målet med denna uppsats är framförallt att undersöka om gällande rätt i Sverige kan ge några tydliga svar på hur ansvarsfördelningen ser ut när en självkörande bil orsakat en olycka utan förarens inblandning. Frågeställningen som denna uppsats ämnar besvara är om ansvaret vid en trafikolycka där en självkörande bil har kontrollen kan åläggas en fysisk person i bilen. Då ämnet fortfarande är nytt kommer analysen utgå från ett rättsutvecklingsperspektiv där den grundläggande problematiken i gällande rätt behandlas samt ge exempel på hur möjlig framtida rätt istället bör se ut.

1.3 Avgränsning

Denna uppsats kommer att behandla den straffrättsliga aspekten vid trafikolyckor med dödliga utgångar som självkörande bilar har orsakat, mer specifikt vållande till annans död. Fall där uppsåtligt agerande krävs kommer inte behandlas. Uppsatsen avgränsas till att enbart bearbeta svensk gällande rätt.

Det straffrättsliga ansvaret som går igenom begränsas till personen som möjligtvis räknas som förare i den självkörande bil. Allt ansvar som faller utanför denna ram kommer inte att behandlas i denna uppsats.

1.4 Metod och material

Den metod jag har valt är klassisk rättsvetenskaplig metod då jag har tolkat gällande rätt genom en analys av svenska rättskällor såsom propositioner, domstolsavgöranden och doktrin. I brist på reglering kring ämnet utgör majoriteteten av uppsatsen en diskussion kring svenska straffrättsliga teorier för att på bästa sätt förklara hur ett möjligt hypotetiskt scenario hade bedömts idag.

Nils Jareborgs straffrättsliga teorier har huvudsakligen använts eftersom de skapar en förståelig översiktsbild av hur straffrätten är uppbyggd och hur den fungerar i praktiken. De flesta källor jag undersökte innan arbetet påbörjades använde i nästan alla fall någon form av Jareborgs teorier som grund vilket gör att även jag fokuserar på dessa. Kriminalrättens grunder med Asp, Ulväng och Jareborg är en oundgänglig källa när det kommer till dessa teorier då den ger en heltäckande sammanfattning av ansvar inom straffrätten. Även äldre litteratur från Jareborg har använts för att undersöka hur teorierna har utvecklats och vilka delar av dessa som har levt kvar i doktrin.

Utöver ovan nämnda källor används även diverse internetkällor. Dessa har till syfte att förklara tekniken och bedömningen av självkörande bilar och är inte till för att styrka de straffrättsliga delarna av arbetet.

2 Gällande rätt

2.1 Grundläggande om ansvar inom straffrätten

Ett sätt att beskriva vad som är ett straffbart brott är att använda sig av brottsbegreppet författat av Jareborg. Det är en konstruktion som utgår från lagstiftning, förarbeten och rättspraxis. Utöver de allmänna brottsförutsättningarna i 1 kap. 1 § Brottsbalken ska även rekvisit för otillåten gärning och rekvisit för personligt ansvar vara uppfyllda. Dessa delas in i fyra nivåer: A1, A2, B1 och B2. Nivåerna A1 och B1 är de positiva krav som finns för straffansvar, brottsbeskrivningsenlighet respektive det allmänna skuldkravet. A2 och B2 behandlar de negativa krav såsom rättfärdigande omständigheter och ursäktande omständigheter. Sammanfattningsvis är ett brott förövat ifall det föreligger brottsbeskrivningsenlighet, frånvaro av rättfärdigande omständigheter, gärningsmannen kan tillskrivas personlig skuld och det finns en frånvaro av ursäktande omständigheter.¹

För att kunna tillskriva gärningsmannen ett straffrättsligt ansvar för dennes handlande krävs det ofta att ett handlingsrekvisit är uppfyllt vilket skiljer sig åt mellan de olika brottsbeskrivningarna som finns. Konformitetsprincipen kräver att enbart den som har möjlighet att kontrollera sitt handlande ska vara straffrättsligt ansvarig.² Vissa brott kräver enbart att någon underlåtit att göra något vilket leder till ett straffrättsligt ansvar för denna underlåtelsen. Vidare kräver även många brottsbeskrivningar att handlingen eller underlåtenheten har en viss effekt som exempelvis någons skada eller död. De brottsbeskrivningar som behandlas nedan är exempel på brott som kräver att någons handlande eller underlåtenhet har lett till en viss effekt.

¹ Se Asp m.fl. (2013). s. 58f.

² Se Jareborg (1993) s. 41f.

Om det bevisas att någon har handlat på ett visst sätt och någon annan har tagit skada eller dött måste detta samband vara tillräckligt starkt för att ansvar ska kunna utkrävas. Detta kallas för kausalitet mellan den brottsliga handlingen och effekten.

2.1.1 Gärningsculpa och personlig culpa

Det är viktigt att skilja på gärningsculpa och personlig culpa inom straffrätten. Gärningsculpa hänför sig till om själva handlingen eller underlåtenheten är oaktsam oberoende av gärningsmannens personliga uppfattning av situationen. I modellen för brottsbeskrivningsenlighet ovan återfinns gärningsculpa på A1-nivå. Om en kontrollerad gärning innefattar ett otillåtet risktagande som orsakat en följd på ett relevant sätt är kravet på gärningsculpa uppfyllt.³

Bryter vi ned begreppet *gärningsculpa* får vi tre olika beståndsdelar som måste uppfyllas. Dessa är kontrollerad gärning, otillåtet risktagande och relevant orsakssamband. Ett kontrollerat handlande innebär att gärningsmannen har möjlighet att avsluta det förlopp som handlandet utgör och en kontrollerad underlåtenhet är att gärningsmannen kan påbörja den handling som krävs. Innehar personen som utför den kontrollerade handlingen eller underlåtenheten förmågan att förhindra att dess fortskridande kan en kontrollerad gärning tillskrivas denne.⁴

Ett otillåtet risktagande kan definieras som att det finns tillräckligt starka skäl för gärningsmannen att inte vidta den handling som leder till risktagandet. Många aktiviteter medför redan från början en viss risk trots att de inte kan klassas som otillåtna, ex. fallskärmshoppning eller cykling på en trafikerad väg. I de fallen kan en handling anses otillåten om man inte vidtagit tillräckliga skyddsåtgärder innan man tar risken.⁵ Ett otillåtet risktagande kan

³ Se Jareborg (2000) s. 31.

⁴ Se Asp m.fl. (2013) s. 138f.

⁵ Ibid s. 148.

också ske genom underlåtenhet ifall en handling bör utföras men detta inte sker.

Det relevanta orsakssambandet innebär att gärningsmannens oaktsamhet har orsakat brottet på ett sätt som är relevant. Gärningar som innehåller element av otillåtet risktagande kan anses vara otillräckliga för straffansvar om orsakssambandet inte är tillräckligt nära varandra i tid och rum. Ett exempel är om någon oaktsamt faller ett träd som landar på en annans fot. Den skadade joggar någon dag senare, faller på grund av denna skada och hamnar i koma. Trots att det var trädfällningen som orsakade skadan på foten är orsakssambandet till joggingturen så pass långt ifrån de plausibla händelserna, sett ur gärningsmannens perspektiv, att straffansvar inte bör förekomma.⁶

Ytterligare krävs det att gärningsmannen har varit personligt oaktsam för att kunna ålägga denne straffrättsligt ansvar. Den personliga culpan prövas fristående från gärningsculpan. Detta sker på B1-nivå. Oaktsamheten måste kriminaliseras särskilt för att kunna bli aktuell enligt 1 kap. 2 BrB. Oaktsamheten kan vara antingen medveten eller omedveten. Medveten oaktsamhet kan förklaras med att gärningsmannen har insett att en följd kan inträffa men ändå fortskrider sitt risktagande. Omedveten oaktsamhet innebär att gärningsmannen inte är medveten om den följd som kan inträffa men han borde inse detta.⁷

2.1.2 Garantläran

Asp m.fl. delar in underlåtenhetsbrotten i *ommissivdelikt* och *kommissivdelikt*. De brott som betecknas som ommissivdelikt kan enbart begås genom underlåtenhet och lagtexten är formulerad så att man vet vem som ska hållas ansvarig för underlåtenheten. Dessa kallas för äkta underlåtenhetsbrott. Den andra varianten är kommissivdelikt som både kan begås genom handling och

⁶ Se Jareborg (1993) s. 252.

⁷ Se Asp m.fl. (2013) s. 179.

i vissa fall genom underlåtenhet. De kallas för oäkta underlåtenhetsbrott och dessa brott kräver som huvudregel dels att underlåtenheten kan bestraffas enligt ordalydelsen och att gärningsmannen befinner sig i en garantställning. Skälet till att man använder sig av garantläran är för att kretsen av personer som kan vara straffrättsligt ansvariga inte ska bli alltför stor vid underlåtenhetsbrott.⁸

Garantläran delas in i övervakningsgaranter och skyddsgaranter. Skyddsgaranter är skyldiga att skydda en viss person eller sak från risker såsom en förälder ska skydda sitt barn. Skyddsgaranter kommer inte att beröras ytterligare då det inte är relevant för den här uppsatsen. Övervakningsgarant innebär att en person är skyldig att förhindra risker som utgår från vissa farokällor vilket kan vara från andra personer eller saker. Den som aktiverar ett självkörande fordon är möjligtvis en sådan övervakningsgarant som är skyldig att avvärja risker. Övervakningsskyldigheten brukar grundas på lag eller myndighetsbeslut.⁹

Det finns även ytterligare en situation som kan göra att garantställning uppkommer. Ifall någon framkallar en fara för att en brottsbeskrivningsenlig följd ska inträffa genom en otillåten gärning kan denne, både som skyddsgarant och övervakningsgarant, vara ansvarig för händelser som uppkommer. Denna form av garantställning är svensk doktrin mer tveksamt inställd till än de förra varianterna. Det är den efterföljande underlåtenheten att inte förhindra händelseförloppet som är grund för ansvaret och inte igångsättandet.¹⁰

2.2 Vållande till annans död

I 3 kap. 7 § BrB regleras vållande till annans död. Till skillnad från de uppsåtliga brotten mord och dråp så krävs det enbart att man har varit oaktsam

⁸ Se Asp m.fl. (2013) s. 108ff.

⁹ Ibid s. 121.

¹⁰ Ibid s. 122f.

vilket har lett till att någon har dött. Man borde emellertid ha insett att ens handlande kan leda till annans död. Det ska även finnas ett relevant samband mellan gärningsmannens oaktsamhet och offrets död. Det kan rubriceras som grovt ifall gärningen har innefattat ett medvetet risktagande av allvarligt slag, om gärningsmannen har varit påverkad av alkohol eller liknande eller annars gjort sig skyldig till en försummelse av allvarligt slag.

För att kunna döma någon för vållande till annans död krävs det att denne har varit oaktsam. Det räcker inte enbart att man orsakat någon annans död och förfarit oaktsamt, utan det krävs även att oaktsamheten har relevans för denna effekt. I propositionen formuleras det som att gärningsmannen måste ha haft skäl att ta risken för den dödliga utgången i beaktning vid sitt handlingssätt för att kunna tillskrivas en straffbar oaktsamhet.¹¹

Det är möjligt att underlåtenhet leder till straffrättsligt ansvar om den är oaktsam. Underlåtenheten måste anses vara lika straffvärd som om effekten hade uppstått genom ett handlande. Dels finns det en skyldighet att ingripa om det är lagstadgat krav men det finns även andra möjligheter att bli ansvarig genom underlåtenhet. Ifall någon genom en tidigare handling skapar en risk för annans död och sedan underlåter att förhindra att risken blir till verklighet kan denna vara straffrättsligt ansvariga. Ett exempel finns i RH 1998:51 där några ansvariga för en forsfärd i Råneåälven inte utfört en tillräckligt omsorgsfull säkerhetsgenomgång vilket var en bidragande orsak till åtta personers död. De ansvariga för denna forsfärd blev dömda för vållande till annans död då bland annat då säkerhetsgenomgången varit undermålig.

Vållande till annans död är sammankopplat till trafikolyckor i många fall. Det sker ofta i form av onyktra förare.¹² När detta brott sker inom trafiken konkurrerar det med ofta vårdslöshet i trafik som behandlas nedan.

¹¹ Se Berggren m.fl., Brottsbalken (10 nov. 2017, Zeteo), kommentaren till 3 kap. 7 § under rubriken Den brottsliga handlingen; Prop. 1993/94:44 s. 45.

¹² Se prop. 1993/94:44 s. 45.

2.3 Vårdslöshet i trafik

Lag (1951:649) om straff för vissa trafikbrott (Trafikbrottslagen) reglerar vårdslöshet i trafik i 1 §. Ifall en vägtrafikant i väsentlig mån brister i den omsorg och varsamhet som till förekommande av trafikolycka betingas av omständigheterna kan denne dömas enligt 1 §. Trots att trafikolycka nämns i regeln krävs det inte att en trafikolycka har skett för att kunna få ett straffansvar.¹³ Många fall av vållande till annans död eller kroppsskada sker i trafiken vilket gör att det föreligger brottskonkurrens.

Oaktsamheten enligt Trafikbrottslagen måste vara mer än ringa för att det ska vara straffbart, det ska främst vara fall av medveten oaktsamhet som ska åläggas straff.¹⁴ Ett exempel på ett händelseförlopp som ansetts vara vårdslöshet i trafik finns i NJA 1996 s. 764 där en bilförare dömdes efter att ha kört mot rött ljus efter att han inte kontrollerat trafiksignalen. En motorcyklist blev påkörd som resultat av detta och föraren ansågs ha uppnått den nivå av kvalificerad oaktsamhet som krävs för att kunna dömas för sitt handlande.

2.4 Vem är förare?

I 1 § Trafikbrottslagen är den straffansvariga ”vägtrafikanten”, den som för spårvagn eller för motordrivet fordon. Trafikant definieras i 2 § i Förordning (2001:651) om vägtrafikdefinitioner som den som färdas eller annars uppehåller sig på en väg eller i ett fordon på en väg eller i terräng samt den som färdas i terräng. Den öppnar upp för tolkning av vem som är att anse som förare och har lett till flera extensiva tolkningar av detta begrepp i mål från HD.

Förande har av HD i NJA 2011 s. 77 ansetts vara när någon trampar sig fram på en moped när motorn var funktionsduglig men inte igång. Gränsen för

¹³ Se NJA 2009 s. 819; Prop. 1994/95:23 s. 122.

¹⁴ Se prop. 1994/95:23 s. 57f; Ibid s. 122.

förande är inte svåruppnåelig utan i detta avgörandet räckte det med att den tilltalade satt på sin moped och sparkade sig fram en kortare sträcka. Den enda drivkraften var hans fötter som användes för att öka farten och bromsa. I ett liknande fall, NJA 1978 s. 458, var motorn inte funktionsduglig och detta ansågs av HD inte som förande. Det krävs vidare att man har uppsåt att sätta sitt fordon i rörelse för att ansvar ska kunna utkrävas av föraren, NJA 1967 s. 211.

Vem är då att anse som förare när vi talar om självkörande bilar? Den magra lagstiftningen inom detta ämne gör Förordningen (2017:309) om försöksverksamhet med självkörande fordon till den enda rättskälla som någorlunda behandlar denna problematiken. Inom trafikbrotten anses det vara svårt att koppla fordonsföraren till ett straffrättsligt ansvar om fordonet är självkörande på nivå 4 och 5. Lagförslaget i SOU 2016:28 har en bestämmelse som uttryckligen undantog en fysisk person som förare ifall någon manuell styrning inte skett men denna finns inte med i förordningen. Ansvarsproblematiken har inte berörts ytterligare vid fall som innebär straffrättsligt ansvar. Det krävs dock att det finns en fysisk förare i eller utanför fordonet, enligt 7 § i ovannämnda förordning, vilket kan vara ett tecken på att lagstiftarens vilja är att ansvarsproblematiken inte ska bli för diffus och den fysiske föraren har det yttersta ansvaret vid olyckor.¹⁵

Då svensk rätt inte uttryckligen definierar vem som är förare är det möjligt att leta efter ytterligare vägledning i internationella rättskällor. Wienkonventionen om vägtrafik är en av flera internationella överenskommelser gällande trafik som har ratificerats av Sverige. Detta innebär att svensk lagstiftning ska utformas i överensstämmelse med denna.¹⁶ I Wienkonventionens art. 8 (p. 1, 3, 5, 6) och art. 13 (p. 1) står det skrivet att varje fordon ska ha en förare kompetent nog att köra ett fordon. Föraren ska även under all tid ha möjlighet att kontrollera sin bil samt undvika att ägna sig åt

¹⁵ Se SOU 2016:28 s. 112; Ibid s. 19.

¹⁶ Ibid s. 51.

någon annan aktivitet än att föra bilen.¹⁷ Såsom det är tolkat av regeringen, eftersom självkörande bilar tillåts genom tillståndspliktig verksamhet, tillåter emellertid denna konvention testverksamhet av självkörande bilar, men ytterligare vägledning finns inte i svenska rättskällor.

Det viktigaste att poängtera i detta fall är när någon har möjlighet att överta kontrollen över bilen vid behov men underlåtit att göra det. Skulle någon enligt de definitioner som finns i lag inte anses vara förare i egentlig mening finns det ändå utrymme för att fler personer i bilen ska klassificeras som förare. I NJA 1989 s. 552, som rörde vållande till annans död, ansågs bägge personer som satt i framsätet vara förare. Personen i passagerarsätet tog kontroll över bilen vid ett tillfälle och orsakade en annans död. HD kom fram till att en inbromsning av personen i förarsätet under ett tidigare skede i händelseförloppet sannolikt hade minskat riskerna för någons död men att föraren ändå inte kunde anses varit oaktsam när hon underlät att bromsa trots att passageraren dömdes för vållande till annans död. Det finns alltså en möjlighet för någon som inte normalt är att anse som förare att ändå bära det ansvar som en vanlig förare har.

¹⁷ Vienna Convention on Road Traffic, Wien 8 november 1968, SÖ 1989:1-5.

3 Den självkörande bilen

Biltillverkare såsom Tesla, Audi och Volvo är i full gång med att utveckla fullt självkörande bilar. Tesla har till och med intygat att deras bilar redan har hårdvaran som krävs för att nå nivå 4–5 på skalan hur autonom en självkörande bil är.¹⁸ Men vad innebär det att en bil uppnår dessa nivåer?

I denna uppsats kommer en nivåindelning skapad av Society of Automotive Engineers (SAE) att användas då det är den som används i SOU 2016:28.¹⁹ Den innehåller sex nivåer från 0–5 där nivå 0 är en vanlig bil utan självkörande teknologi och nivå 4–5 ska klara av alla trafikförhållanden som en mänsklig förare hade klarat utan inblandning av någon. Skillnaden mellan nivå 4–5 är att en bil på nivå 4 har ratt och pedaler medan en bil på nivå 5 inte har det.

Den svenska regleringen av självkörande bilar är mager. Under perioden som detta skrivs skulle lagstiftaren ha släppt en utredning om vilka regelförändringar som krävs för att introducera självkörande fordon på allmänna vägar men den blev försenat till våren 2018.²⁰ Den enda riktiga lagstiftningen vi har är en förordning utfärdad av regeringen som behandlar försöksverksamheten med självkörande fordon, Förordning (2017:309) om försöksverksamhet med självkörande fordon (FvSF). Det visar på ett intresse från statens håll att påbörja en utveckling mot att tillåta helt automatiserade bilar på våra vägar. Det ska vara tillåtet att pröva alla automatiseringsnivåer som är listade i SAE:s nivåindelning.²¹ För att få påbörja försöksverksamhet ute på allmänna vägar krävs det tillstånd som ges ut av Transportstyrelsen, 4–5 § FvSF.

¹⁸ Teslas blogg, “All Tesla Cars Being Produced Now Have Full Self-Driving Hardware”, 19 oktober 2016, <<https://www.tesla.com/blog/all-tesla-cars-being-produced-now-have-full-self-driving-hardware/>>, besökt 2017-11-16

¹⁹ SOU 2016:28 s. 37.

²⁰ Dir. 2017:110.

²¹ Se SOU 2016:28 s. 9.

Men för den vanliga medborgaren är det inte tillåtet att använda sig av en självkörande bil än. Med självkörande menas i detta fallet nivå 4–5 där den förs fram utan den fysiske personens inblandning. Det framgår inte explicit av lag men kan enligt Transportstyrelsen utläsas ur Trafikförordning (1998:1276) (Trf) och Körkortslag (1998:488) (KKL). I 3 kap. 1 § Trf förbjuds framförande av fordon om föraren av flera olika skäl inte kan föra fordonet på ett betryggande sätt och i 2 kap. 1 § KKL så får personbil, lastbil, buss och liknande enbart föras av personer med ett gällande körkort för fordonet.²²

²² Mejlkonversation med Transportstyrelsen, ärendenummer TSMS 2017/14955, 2017-11-24.

4 Ansvarig vid olycka – hypotetiskt scenario

För att svara på vem som är ansvarig kommer ett hypotetiskt scenario att användas som grund. Lösningen kommer enbart behandla grundläggande gällande rätt vilket gör att detaljfrågor kring väglag, väder och andra omständigheter som kan påverka en domstols bedömning inte kommer tas hänsyn till.

Det hypotetiska scenariot är enligt följande. En bil färdas på en motortrafikled och följer hastighetsbegränsningen. I bilen sitter en person (A) på fordonets förarplats som innehar körkort och det är personbil som är godkänd för bruk på allmänna vägar. Den har teknik som möjliggör självkörning enligt nivå 4 på SAE:s skala. Det innebär bland annat att personen på förarplats kan ingripa genom att manuellt bromsa bilen. Bilen framför bromsar in men inte det självkörande fordonet vilket gör att en person i bilen framför dör på grund av kollisionen. A hade inget uppsåt att orsaka detta resultat. Personen som dör var en fullt frisk människa och det finns inga andra bidragande orsaker till dödsfallet. Att fordonet har kapacitet till nivå 4 på SAE:s skala innebär att alla aspekter av förandet ska kunna utföras av fordonets AI men det finns en möjlighet att en fysisk person tar över kontrollen.²³

Jag kommer nu att applicera den gällande rätt som redogjorts för ovan på detta scenario. I brist på domstolspraxis som behandlar fall med självkörande bilar kommer min diskussion utgå från tolkningar av gällande rätt i liknande fall av vållande till annans död och dra paralleller mellan dessa som enligt min mening är relevanta.

²³ U.S. Department of Transportation's New Policy on Automated Vehicles Adopts SAE International's Levels of Automation for Defining Driving Automation in On-Road Motor Vehicles, 22 september 2016, <<https://www.sae.org/news/3544/>>, besökt 2017-11-20.

Enligt den modell som redogjorts för ovan, brottsbegreppet, kan man systematiskt gå igenom de olika rekvisit som krävs för att se om ett brott har förövats. Det krävs inte att man behandlar nivåerna A1-B2 i författarnas tågordning i en domstolssituation, men för enkel- och tydlighetens skull behandlas först A1-nivå och sedan B1-nivå.²⁴ Inom ramen för denna uppsats kommer inte de rättfärdigande och förmildrande omständigheterna i A2 och B2 gås igenom djupare, till exempel om A:s eventuella sinnesförvirring kan ha bidragit till ouppmärksamhet.

4.1 Aktuell rätt

A körde inte fortare än vad motorvägens hastighetsbegränsning tillät men kolliderade ändå med en framförvarande bil vilket gjorde att en person i den bilen dog. Detta skedde utan uppsåt men resulterade i någon annans död vilket gör 3 kap. 7 § BrB aktuellt. Som redogjorts för i kapitel 2 krävs det enligt 3 kap. 7 § BrB att den som vållat annans död ska ha agerat oaktsamt. Frågan som ska besvaras är om A:s oaktsamhet har orsakat offrets död.

För det första behöver det påvisas att det föreligger gärningsculpa för att gärningen ska vara otillåten då det krävs för både uppsåts- och oaktsamhetsbrott.²⁵

4.2 Gärningsculpa

Vem är det egentligen som är ansvarig vid denna olycka? Det finns en person på fordonets förarplats, men kontrollen över bilen är helt överlåtten till fordonets AI. Det första momentet är att undersöka om det handlar om en *kontrollerad gärning*. Denna kan ske genom en handling eller underlåtenhet. I detta fallet kan den kontrollerade handlingen bestå utav underlåtenheten att inte manuellt bromsa in i tid. När gärningsmannen närmar sig fordonet

²⁴ Se Asp m.fl. (2013) s. 59f.

²⁵ Se Anderberg (2015) s. 89.

framför så övergår den kontrollerade handlingen till en okontrollerad när det inte längre finns möjlighet att bromsa in tillräckligt mycket och det oönskade resultatet är oundvikligt.

4.2.1 Handling eller underlåtenhet?

A hade inte kontroll över fordonet när denne underlät att bromsa in, det var fordonets AI som framförde fordonet. Det bör inte röra sig om en handling från A:s sida då gärningar som utgår från ett handlande alltid består av mänskliga gärningar och ska ha en fysisk karaktär. A har inte påverkat denna situationen rent fysiskt, snarare underlåtit att ingripa genom att inte ta kontrollen över fordonet. Därför bör det röra sig om en gärning som skett genom underlåtenhet. Men detta scenariot kan beröra två olika händelseförlopp, dels att A som möjlig förare inte tog kontrollen över bilen för att förhindra kollisionen och dels att A över huvud taget aktiverade fordonets självkörande funktion.²⁶

4.2.2 Kontrollerad gärning

En kontrollerad handling eller underlåtenhet kan avslutas eller påbörjas av gärningsmannen för att förhindra konsekvensen. I detta fall finns en reell möjlighet för gärningsmannen att påbörja sin inbromsning vid ett tidigare tillfälle. Det viktiga är just möjligheten att kunna förhindra konsekvensen, inte insikten om att något kommer att ske. Enligt Asp m.fl. är det mer träffsäkert att använda sig av termen *kontrollerbar gärning* istället då gärningsmannen inte behöver ha kontroll över något förutom förmågan att förhindra att brottet fullbordas.²⁷

Trots att bilen är självkörande finns det en möjlighet att när som helst ta kontrollen. Det finns en reell möjlighet för A att bromsa manuellt och undvika kollision fram tills avståndet blir för kort till bilen framför vilket då gör att

²⁶ Se Asp m.fl. (2013) s. 71.

²⁷ Ibid s. 139.

kollisionen blir omöjlig att undgå. Under denna korta tidsperiod kan inte A göra något för att undvika kollision vilket gör det till en okontrollerad följd. Detta skiljer sig från en situation då bilen innehar teknik för nivå 5 på SAE:s skala vilket innebär att ratt och pedaler saknas.²⁸ Då finns det inget sätt att manuellt ta kontroll över bilen för att i stunden förhindra en olycka. Att det är otillåtet att ens aktivera en sådan bil återkommer vi till nedan.

4.2.3 Otillåtet risktagande

De flesta aktiviteter medför någon form av risktagande. Varje gång någon kör en bil finns det risk för skador och död, men det gör det inte olagligt att ägna sig åt aktiviteter som inbegriper en viss risk. Det måste även klargöras ifall ett *otillåtet risktagande* har vidtagits av gärningsmannen. I ljuset av den enkelhet som det hypotetiska scenariot utstrålar kan det vara svårt att koppla gärningsmannens beteende till ett otillåtet risktagande, förutom möjligtvis en brist i uppmärksamheten på bilens bromsfunktion när den framförs med AI och avståndet till bilarna framför. I ett hovrättsfall ansåg domstolen att det på en motortrafikled krävs extra uppmärksamhet på trafiken framför ens egna fordon då hastigheten är så pass hög.²⁹ Då det i fallet fanns en kö framför bilen krävdes även ytterligare uppmärksamhet och lägre hastighet. Trots att gärningsmannen i målet inte trodde att kön var stillastående, vilket var skälet till att han inte bromsade tillräckligt, ansåg HovR att den oaktsamhet som förelåg var tillräcklig för att döma honom till både vårdslöshet i trafik och vållande till annans död.

Det är möjligt att A haft den uppmärksamheten som krävs men förlitat sig på att fordonet hanterar situationen själv. Men då det inte är tillåtet att framföra självkörande bilar i Sverige utan tillstånd samt att det är en relativt obeprövad form av transport talar det starkt för att det inte är ett tillåtet risktagande att enbart förlita sig på fordonets AI. Som vid all trafik finns det risk för att någon

²⁸ U.S. Department of Transportation's New Policy on Automated Vehicles Adopts SAE International's Levels of Automation for Defining Driving Automation in On-Road Motor Vehicles, 22 september 2016, <<https://www.sae.org/news/3544/>>, besökt 2017-11-20.

²⁹ Se Hovrätten över Skåne och Blekinge, mål B 150-15, dom 2015-06-10.

kommer till skada, och denna risk är inte obetydlig. Därför finns det reglerat i lag vad som gäller för vägtrafikanter för att tydliggöra vad som ska anses vara risktagande och inte. Det finns således en indikation på att ett otillåtet risktagande vidtas när A inte har beredskap för att ta kontroll över bilen manuellt.

De få biltillverkare som idag erbjuder teknik för självkörning skriver uttryckligen att det inte är utan risk att aktivera systemet. Företaget Tesla har i sin fordonsmanual varnat bilägarna för riskerna som kommer med de självkörande funktioner som erbjuds och att föraren måste ha kontroll över fordonet hela tiden. Även ifall A inte uppmärksammat dessa varningar innan händelseförloppet inleddes bör det inte påverka bedömningen. I NJA 1993 s. 86 så ansåg HD att en underlåtenhet att inte sätta sig in i säkerhetsföreskrifter inte var förmildrande för bedömningen, utan försvårande.³⁰

Med det som ovan sagts bör det anses att det brustit i aktsamhetsplikten vilket gör att det föreligger ett otillåtet risktagande. A borde ha haft en beredskap på att ta manuell kontroll över bilen istället för att förlita sig på AI:n.

4.2.4 Relevant orsakssamband

A kan alltså tillskrivas kontrollerat handlande och otillåtet risktagande. Kravet på *orsakssamband* är det sista steget i gärningsculpamodellen. Det otillåtna risktagandet måste ha orsakat följden, vilket är någon annans död. Detta skedde i direkt anslutning till A:s underlåtenhet att manuellt bromsa. Enligt Asp m.fl. ska det finnas ett skäl för gärningsmannen att ta det konkreta händelseförloppet i beräkning och det ska tillhöra den klass av händelseförlopp som gör den kontrollerade gärningen oaktsam. För att gärningsmannen ska kunna tillskrivas ett straffrättsligt ansvar krävs alltså att riskförverkligandet dels varit förutsebart för någon som befinner sig i samma

³⁰ Tesla: ”Model S Ägarhandbok”
<https://www.tesla.com/sites/default/files/model_s_owners_manual_europe_sv_se.pdf>, s 69, besökt 2017-11-20

position och att något av de skälen som fanns för att avstå genomförandet av gärningen har realiserats.³¹

När A underlåter att ta manuell kontroll över bilen sker en kollision med framförvarande fordon och en person dör. Då en av riskerna med A:s otillåtna risktagande är att en kollision med andra vägtrafikanter sker utgör det ett förverkligande av en av riskerna som kan uppkomma genom det otillåtna risktagandet.

4.2.5 Garantställning

Den kontrollerade underlåtenheten att inte ta kontroll över bilen kräver att A befinner sig i en garantställning eftersom det är ett oäkta underlåtenhetsbrott.³² Det mest träffande i detta fallet är *övervakningsgarant* eller en garantställning som uppkommer genom ens egna föregående handlande.³³ Som nämntes ovan så kan garantställningen uppkomma genom lag eller myndighetsbeslut och frågan blir då om det finns något sådant som gör B till övervakningsgarant i detta fall.

Enligt 2 kap. 1 § Trf ska trafikanter iakttä omsorg och varsamhet som krävs med hänsyn till omständigheterna för att undvika trafikolyckor. Det kan ses som en plikt att handla på ett visst sätt vilket garantläran förutsätter. En vital del i det straffrättsliga ansvaret för A är att denne räknas som förare av det självkörande fordonet. Det skulle visa på att fordonet var under A:s kontroll vid tiden för olyckan. Vem som är att anse som förare enligt gällande rätt har redogjorts för ovan. Det är ingen strikt tolkning av begreppet om man ser till HD:s avgörande i flera fall och det är rimligt att anta att A kan klassificeras som förare trots att bilen styrs av AI:n vid olyckstillfället. Det är A som aktiverat AI-systemet och A har möjlighet att manuellt bromsa bilen. Som förare bör A ha ansvar för att inte utsätta andra för risk med sitt fordon.

³¹ Se Asp m.fl. (2013) s. 164f.

³² Ibid s. 77.

³³ Ibid s. 115.

Men om A inte skulle räknas som förare vid olyckstillfället finns det ytterligare en möjlighet till straffansvar. När A aktiverar fordonets självkörande funktion kan en garantställning på grund av dennes föregående handlande uppstå om detta handlande kan betecknas som otillåtet risktagande. Det är fastställt att självkörande bilar utan tillstånd inte får föras på allmänna vägar i Sverige och när personen använder sig av detta fordon för att färdas på en allmän väg så bör även aktiveringen av sådan teknik vara ett otillåtet risktagande. Förutom att det är olagligt så är det även en helt obeprövad verksamhet för privatpersoner. Personen som aktiverar bör således inse att det finns allvarliga risker som normalt medföljer vägtrafik vilka inte försvinner bara för att det är AI som styr. Det innebär att i och med att fordonet sätts i självkörande läge så befinner sig A i en garantställning och måste då avvärja farorna som uppkommer på grund av detta. När A inte vidtar den nödvändiga inbromsningen åsidosätts skyldigheten att avvärja faror. Denna underlåtenhet bör medföra straffansvar enligt garantläran trots att A inte räknas som förare.³⁴

Även om det skulle visa sig att A inte varit insatt i detaljerna kring självkörande bilar bör det inte vara något som talar mot ett otillåtet risktagande. Personen försätter sig medvetet i en situation så att fordonet blir självkörande. Den som påbörjar en verksamhet som är riskfylld kan inte undkomma ansvar genom att hävda att denne var okunnig om att den specifika verksamheten kräver speciell kompetens. Jämför detta med att någon utan kunskap om båtar försöker navigera i en smal kanal och orsakar skada. Det kan vara så att oaktsamheten bedöms hårdare då den personen från första början inte skulle försöka sig på den riskfyllda verksamheten.³⁵

³⁴ Se Asp m.fl. (2013) s. 122.

³⁵ Ibid s. 158f.

4.3 Personlig culpa

Till skillnad från gärningsculpa tar den denna form av culpa sikte på gärningsmannens personliga attribut. Det finns två former av personlig culpa vilket är *medveten oaktsamhet* och *omedveten oaktsamhet* vilket kapitel 2.1.1 redogör för. Kort förklarar man medvetet oaktsam ifall man är likgiltig inför risken, men inte till följderna. Vid omedveten oaktsamhet ska gärningsmannen ha haft en skälig anledning att anta eller borde förstått att en viss följd kommer att inträffa eller att en viss omständighet förelåg, men insåg inte att det fanns en risk i stunden. Gärningsmannen är likgiltig inför riskens existens istället för risken i sig.³⁶

4.3.1 Medveten och omedveten oaktsamhet

Det var A:s ouppmärksamhet samt underlåtenhet att vidta tillräcklig åtgärd som ledde till att en kollision skedde. Den första delen i en bedömning för att ta reda på om omedveten oaktsamhet föreligger är att utreda vad gärningsmannen kunde ha gjort för att komma till insikt om existensen av en risk. Det kan konstateras att A bör ha varit mer uppmärksam på det självkörande systemets bromsfunktion och framförvarande trafik. Den potentiella uppmärksamheten kunde lett till en insikt om att det fanns en risk i att fortsätta använda sig fordonets självkörande funktion och inte ta manuell kontroll.³⁷

Men enbart den potentiella möjligheten att komma till insikt om en risk är inte tillräcklig för att fastställa personlig culpa. A måste ha haft en personlig förmåga att komma till den insikt som hade uppstått ifall en uppmärksamhet hade riktats mot det självkörande systemets bromsfunktion och framförvarande trafik. Det bör inte vara komplicerat att vidta den åtgärd som krävs för att undvika förverkligandet av risken i detta fall. Den personliga förmågan riktar exempelvis in sig på ifall personen befann sig i ett tillstånd

³⁶ Se Anderberg (2015) s. 96; Asp m.fl. (2013) s. 314f.

³⁷ Se Asp m.fl. (2013) s. 316.

av panik eller rent av förlorade förmågan att tänka normalt. Så är inte fallet här då A enbart var ouppmärksam vilket i detta scenario inte berodde på något kroppstillstånd utöver det vanliga. A hade förmåga att rikta sin uppmärksamhet på det självkörande systemets bromsfunktion och vägen framför.³⁸

Det är också troligt att detta fall kommer utgå från en medveten oaktsamhet. A har inget uppsåt till någon annans död, men i och med det otillåtna risktagandet och likgiltigheten inför detta så bör det karaktäriseras som medveten oaktsamhet. Att det skulle beskrivas som omedveten oaktsamhet skulle kräva att A inte ens övervägt att det finns någon risk genom att bedriva denna verksamhet. Med de varningar som finns i fordonsmanualen, lagstiftning som förbjuder privatpersoners användande av självkörande fordon samt avsaknaden av erfarenheter och kunskap om självkörande fordon verkar det inte sannolikt att A kan ha undgått att förstå riskerna med självkörande fordon.

Bedömningen ska emellertid ske individuellt och det är tänkbart att A faktiskt inte övervägde huruvida det fanns några potentiella risker över huvud taget. Det måste i så fall krävas att A hade skälig anledning att anta eller borde ha förstått att det fanns risk för viss följd. Vidare ska A även haft förmåga och möjlighet att komma till denna insikt och det ska kunna begäras av denne. När A påbörjar sitt användande av ett självkörande fordon är det i dagsläget ett område som kräver särskild kunskap. Den personliga oaktsamheten kan då bestå av bristen på kunskap som föranledde den brottsbeskrivningsenliga gärningen.³⁹

4.3.2 Gemensamma krav för oaktsamhet

Vidare krävs det förutom den personliga förmågan att kunna agera korrekt även att gärningsmannen borde ha gjort det. Detta kallas av Asp m.fl. för

³⁸ Se Asp m.fl. (2013) s. 316.

³⁹ Ibid s. 317.

klandervärdhetsledet. Att rikta sin uppmärksamhet på det självkörande systemets bromsfunktion och vägen framför när man kör bil på en motortrafikled är en rimlig åtgärd som gärningsmannen hade kunnat vidta för att undvika en kollision. Denna bedömning ska utgå från A som individ och ta dennes svagheter i hänsyn, men för tydlighetens skull är gärningsmannen en fullt frisk person utan nämnvärda svagheter. Det begärs följaktligen av A att rikta sin uppmärksamhet på det självkörande systemets bromsfunktion och trafiken framför.⁴⁰

Förtroendegrundsaten kan även den appliceras på detta fall fast utan framgång för A:s frikännande. Syftet med denna är att man förväntar sig att andra personer handlar rationellt och vid vissa fall fria någon som annars ansetts vara oaktsam. Exempelvis om man kör vid grönt ljus kan man förvänta sig att de som har rött ljus har stannat. Köbildning på allmänna vägar är normalt förekommande och något som trafikanter bör förvänta sig och anpassa sitt körsätt till. Det är således inte ett argument som gynnar A i detta scenario.⁴¹

Den personliga culpan ska täcka den rättsstridiga gärningen vilket är ett uttryck för *täckningsprincipen*. Om en täckningsrelation inte kan etableras är A inte straffrättsligt ansvarig. I fall som rör omedveten oaktsamhet är detta tämligen enkelt. Det bör räcka med att beskriva gärningen på ett sätt som får det att se ut som om täckningsprincipen är uppfylld genom en fråga till gärningsmannen. Ifall gärningsmannen svarar jakande på om denne anade att gärningen var på väg att ske och om något borde gjorts för att undvika det så anses en täckningsrelation finnas.⁴²

⁴⁰ Se Asp m.fl. (2013) s. 317.

⁴¹ Ibid s. 318.

⁴² Se Jareborg (1993) s. 68; Asp m.fl. (2013) s. 341f.

5 Analys

Utfallet i det hypotetiska scenariot är förmodligen att ett straffrättsligt ansvar kommer åläggas den som räknas som förare av fordonet. Genom en tillämpning av garantläran i kombination med självkörande bilers olaglighet för personer utan tillstånd bör ansvaret falla på den som underlåter att förhindra olyckan eller den som aktiverar dessa funktioner under färd. AI är något som kommer tillämpas i en mängd applikationer och inte bara i trafiken. Denna oaksamhetsbedömning behöver därför inte begränsas enbart till fordon som kontrolleras av AI utan även andra maskiner som styrs av sådan teknik.

I brist på reglering och definiering av självkörande bilar har tolkning gjorts med stöd av Transportstyrelsens utlåtande om tolkning av trafikregler för att undersöka de självkörande bilarnas laglighet, vilket resulterat i att dessa bilar inte får föras i självkörande läge utan tillstånd. Det kan diskuteras ifall denna tolkning stämmer överens med vad en domstol hade dömt men i brist på annat är den vägledande. Det råder emellertid inga tvivel om att HD tolkat definitionen av förare extensivt under en lång period. I vårt fall bör enbart den som sitter vid ratten och pedalerna räknas som förare trots att det är tänkbart att flera inblandade kan passa in under definitionen som exempelvis att någon annan än den i förarsätet har aktiverat den självkörande funktionen. Endast den som har möjlighet att ta manuell kontroll över fordonet bör åläggas straffansvar annars är det stor risk att konformitetsprincipen kränks.

En stor del av ansvaret beror just på olagligheten kring självkörande bilar. Denna skapar en garantställning för den som bör räknas som förare enligt diverse trafiklagar och praxis. Den handlingsplikt som personer implicit får på grund av en garantställning kan resultera i straffrättsligt ansvar när man underlåter att förhindra olyckor i sitt självkörande fordon. Straffrätten är ett känsligt rättsområde på grund av inskränkningen av människors frihet och när ett rättsfrågor är otydliga, men straffbara, kan det få negativa konsekvenser

för intet ont anande människor som utnyttjar teknik som är tillgänglig. Garantlärans syfte är att begränsa antalet ansvariga vid underlåtenhetsbrott och frågan blir då om begränsningen även bör undanta de som annars är ansvariga vid dessa brott. Jag anser att det bör bero på hur kvalificerad tekniken är och om den kan ersätta en mänsklig förare till fullo. Så som det ser ut idag så bedömer jag det som att tekniken inte är så pass utprövad och mogen att bilens AI kan ersätta en fysisk förares ansvar, men att det kan komma att omprövas i framtiden.

Så som gällande rätt kring trafikregler och oaktsamhetsbrott är uppbyggt finns inte mycket som talar emot en fällande dom. Problemet med detta är inte om det kommer bli en fällande dom eller ej, utan om det bör det bli en fällande dom.

Ett av de huvudsakliga syftena med den självkörande teknologin är att den som transporteras genom fordonet ska kunna rikta sin uppmärksamhet mot annat än att framförandet av fordonet. Människor kommer att vilja utnyttja sina självkörande fordon till det yttersta genom att exempelvis arbeta, sova eller läsa medan de blir körda till sin destination och jag tycker att det slutliga målet med självkörande system bör vara att det ska vara lagligt. Jämför med en taxiresa där man inte behöver hålla uppsikt på hur ens chaufför kör. Det kommer emellertid vara nödvändigt med hårda krav på biltillverkarnas kompetens och de självkörande systemens tillförlitlighet.

Enligt mig bör ansvarsfrågan utgå från graden av självstyrning som ett fordon innehar. För att framgångsrikt implementera självkörande bilar i samhället tror jag att personligt ansvar måste begränsas så långt som möjligt vid olyckor som beror på den självkörande bilen. Desto mer teknologiskt avancerat ett fordon är desto högre tröskel för ansvar. Ett fordon som är självkörande på nivå 4 bör ha en högre culpitröskel än vad som gäller för fordon utan självkörande egenskaper för att medföra straffansvar när den framförs av bilens AI. Jämför skillnaden mellan 3 kap. 7 § BrB och 1 § Trafikbrottslagen där det krävs en kvalificerad form av oaktsamhet för ansvar i den senare.

Fordon på nivå 5 som varken har ratt och pedaler bör inte medföra straffansvar för personer som färdas med den då någon påverkan på bilens förande inte kan ske. Detta ska självfallet inte påverka situationer där brott begås genom uppsåt. Det oavsagda förutsätter självklart att tekniken har nått en så pass hög nivå av säkerhet att AI:n är överlägsen en mänsklig förare och att det inte finns anledning att begära någon typ av manuellt manövrerande. Eftersom teknologin utvecklas stegvis är det tänkbart att lagstiftaren successivt ökar tröskeln för oaktsamhet i samarbete med fordonsindustrins utveckling.

Avslutningsvis är det upp till lagstiftaren att anpassa sig efter teknologins framgångar. Ansvarsfrågan är viktig för både privatpersoner och företag då den kommer påverka benägenheten att byta från manuella bilar till självkörande. Framtiden kommer förmodligen till stor del bestå av produkter som styrs av AI vilket gör detta till en ytterst aktuell fråga som lagstiftaren löpande bör följa och anpassa lagstiftningen till.

6 Källförteckning

Otryckta källor

Mejlkonversation med Transportstyrelsen, ärendenummer TSMS 2017/14955, 2017-11-24.

Offentligt tryck

SOU 2016:28 – Vägen till självkörande fordon – försöksverksamhet.

Prop. 1994/95:23 – Ett effektivare brottmålsförfarande.

Domstolsavgöranden

NJA 1967 s. 211.

NJA 1978 s. 458.

NJA 1989 s. 552.

NJA 1993 s. 86.

NJA 1996 s. 764.

NJA 2009 s. 819.

NJA 2011 s. 77.

Hovrätten över Skåne och Blekinge, mål B 150-15, dom 2015-06-10.

Litteratur

Anderberg, Andreas (2015), *Straffbar oaktsamhet*, uppl. 1:1, Iustus Förlag, Uppsala.

Asp, Petter – Ulväng, Magnus – Jareborg, Nils (2013), *Kriminalrättens Grunder*, uppl. 2, Iustus Förlag, Uppsala.

Jareborg, Nils (1993), *Brotten, första häftet, grundbegrepp brotten mot person*, uppl. 2:3, C.E. Fritzes, Stockholm.

Jareborg, Nils (2000), *Straffrättens gärningslära*, uppl. 1:2, Norstedts Juridik, Stockholm.

Elektroniska källor

Tesla: ”Model S Ägarhandbok”

<https://www.tesla.com/sites/default/files/model_s_owners_manual_europe_sv_se.pdf>, s 69, besökt 2017-11-20.

U.S. Department of Transportation’s New Policy on Automated Vehicles Adopts SAE International’s Levels of Automation for Defining Driving Automation in On-Road Motor Vehicles, publicerad 22 september 2016, <<https://www.sae.org/news/3544/>>, besökt 2017-11-20.

Teslas blogg, “All Tesla Cars Being Produced Now Have Full Self-Driving Hardware”, publicerad 19 oktober 2016, <<https://www.tesla.com/blog/all-tesla-cars-being-produced-now-have-full-self-driving-hardware/>>, besökt 2017-11-16.