



JURIDISKA FAKULTETEN

VID LUNDS UNIVERSITET

Adam Hansson

Rattlös rättvisa

Straffrättsligt ansvar och skuld i en tid av
självkörande fordon

JURM02 Examensarbete

Examensarbete på juristprogrammet

30 högskolepoäng

Handledare: Lena Wahlberg

Termin: VT25

Innehåll

Summary	5
Sammanfattning	6
Förord.....	7
Förkortningar.....	8
1 Inledning	9
1.1 Bakgrund	9
1.2 Syfte & frågeställningar	10
1.3 Metod.....	10
1.3.1 Teoretisk utgångspunkt: Rättsdogmatisk metod enligt Kleineman, Jareborg & Peczenik.....	11
1.3.2 Uppsatsen metodologiska arbetssätt	13
1.4 Material & forskningsläge.....	14
1.4.1 Material	14
1.4.2 Forskningsläge	16
1.5 Avgränsningar	17
1.6 Disposition.....	18
2 Självkörande fordon.....	20
2.1 SAE:s nivåindelning.....	20
2.2 Autonomi & beslutsloopar	21
3 Specialstraffrättens reglering av trafikbrott.....	23
3.1 Introduktion	23
3.2 Vårdslöshet i trafik – 1 § TBL.....	23
3.2.1 Översikt.....	23
3.2.2 <i>Vägtrafikanter & förare</i>	24
3.2.3 <i>Förare</i>	25
3.2.4 Första stycket – Vårdslöshet i trafik.....	27
3.2.5 Andra stycket – Grov vårdslöshet i trafik	28
3.3 Tillämpning på automatiserade körsystem (nivå 4–5)	29
3.3.1 Problematisering	29
3.3.2 Lösningar enligt SOU 2018:16	30
3.3.3 Luckor i utredningens förslag	32
3.4 Sammanfattning kapitel.....	33
4 Varför straffar vi? – Straffrättens ideologiska grunder.....	34
4.1 Inledning.....	34
4.2 Straffrättsteorier – prevention och vedergällning.....	34
4.3 Hybridteori	36

4.4	Övergripande syfte	39
4.5	Skyddsintressen & kriminaliseringsprinciper.....	40
4.5.1	Skyddsintressen.....	40
4.5.2	Beteendets påtagliga risk för skada & motstående intressen 41	
4.5.3	Skuldprincipen & strikt ansvar.....	42
4.5.4	Ultima ratio	44
4.5.4.1	Ultima ratio enligt Jareborg.....	45
4.5.4.2	Ultima ratio & framtidens fordon.....	47
4.6	Sammanfattning kapitel.....	47
5	Förutsättningar för straff i svensk rätt – Straffrättens normativa grunder	48
5.1	Inledning.....	48
5.2	Legalitetsprincipen & förutsebarhet.....	48
5.3	Konformitet & skuld.....	50
5.3.1	Konformitetsprincipen	50
5.3.2	Skuldprincipen	50
5.4	Oaktsamhet, gärningsculpa & risktagande	51
5.4.1	Skuldformerna – Uppsåt & Oaktsamhet	51
5.4.2	Oaktsamhet.....	52
5.4.3	Gärningsculpa	54
5.4.4	Otillåtet risktagande	56
5.5	Straffansvar genom underlåtenhet & garantläran.....	58
5.5.1	Garantläran.....	58
5.5.1.1	Skyddsgarant	59
5.5.1.2	Övervakningsgarant.....	59
5.5.1.3	Garantställning på grund av eget handlande	60
5.5.1.4	Garantställning i framtidens trafik – självkörande fordon 61	
5.6	Sammanfattning kapitel.....	62
6	Analys.....	63
6.1	Inledning.....	63
6.2	Tillämpning av gällande rätt (<i>de lege lata</i>)	63
6.2.1	Begreppen förare, kontroll & trafikant.....	63
6.2.2	Gärningsculpa & oaktsamhetsbedömningen.....	65
6.2.3	Garantställning	67
6.3	Straffrättens gränser – legalitet, skuld & ultima ratio (<i>de lege ferenda</i>) 68	
6.3.1	Problem med analog tillämpning	68

6.3.2	Skuldprincipen i teknikmiljö.....	70
6.3.3	Ultima ratio & ideologisk legitimitet	71
6.4	Nyttoperspektiv & straffrättens ideologiska spänningar (<i>de lege ferenda</i>)	72
6.4.1	Otillåtet risktagande kontra nytta	72
6.4.2	Straffrättens syfte, symbolfunktion & moralbildning	74
6.5	Sammanfattande reflektioner.....	76
7	Några sista ord	77
	Källförteckning	78

Summary

This thesis paper explores the possibility of criminal liability under Swedish law when highly automated vehicles (level 4–5 according to SAE's classification) are used. It focuses on whether a physical person can be held responsible for careless driving under Section 1 of the Traffic Offences Act (TBL), even when the vehicle is controlled by an autonomous driving system.

A legal dogmatic method is used, based on the theoretical perspectives of Kleinman, Jareborg, and Peczenik. The analysis is conducted both *de lege lata*, by reconstructing current law, and *de lege ferenda*, by evaluating the normative foundations of criminal law. These include the principles of *legality*, *culpability*, *ultima ratio*, and the requirement of individual moral responsibility. The thesis paper also examines different criminal law ideologies, including utilitarian and retributive ideas, to understand how they influence the legitimacy of criminalization in relation to autonomous technologies.

The study begins by clarifying key legal terms like “driver” and “control,” and shows the difficulties in assigning legal responsibility when a human is not actively driving. A central issue is whether a person who activates the self-driving system, or fails to take back control, can be held responsible for negligence or under the concept of guarantor responsibility (*garantansvar*), especially if that responsibility is based on their own previous conduct. The thesis paper also discusses cases where the human actor has the ability to take control during the automated driving.

The findings suggest that some existing legal terms can, in principle, be interpreted to include certain forms of human interaction with automated vehicles. However, any such interpretation must be carefully justified. The criminal justice system risks undermining core principles if punishment is applied in situations where control, foreseeability, or fault are lacking. The thesis paper argues that any expansion of responsibility must be grounded in ideologically sound criteria that clearly connect the person's behaviour to the values behind criminal law.

In conclusion, the thesis paper shows that a limited but principled application of responsibility is possible under current Swedish law, provided that core values like fault and proportionality are respected. It concludes that human actors can, under strict conditions, be held responsible for incidents involving self-driving vehicles, but such responsibility must be justified both legally and ideologically. As technology continues to evolve, the criminal law must adapt in ways that preserve both its integrity and legitimacy.

Sammanfattning

Denna uppsats undersöker möjligheten till straffrättsligt ansvar vid användning av högautomatiserade fordon (nivå 4–5 enligt SAE:s indelning) enligt svensk rätt. Specifikt fokuserar uppsatsen på tillämpligheten av 1 § Trafikbrottslagen (TBL) och undersöker om en fysisk person kan hållas ansvarig för vårdslöshet i trafik när ett autonomt körsystem är i kontroll.

En rättsdogmatisk metod används med utgångspunkt i Kleinemans, Jareborgs och Peczeniks teoretiska perspektiv. Analysen genomförs både *de lege lata*, genom att rekonstruera gällande rätt, och *de lege ferenda*, genom att utvärdera straffrättens normativa grunder. Bland annat i *legalitetsprincipen*, *skuldprincipen*, *ultima ratio* och kravet på individuell moraliskt ansvar. Uppsatsen behandlar även straffrättsliga ideologier, innefattade utilitaristiska- och förtjänstetiska-idéer, för att förstå hur dessa påverkar kriminaliseringens legitimitet i förhållande till autonoma teknologier.

Studien börjar med att klargöra några grundläggande lagstadgade begrepp som "förare" och "kontroll", och visar svårigheterna med att fastställa straffrättsligt ansvar när den mänskliga föraren kanske inte aktivt kör fordonet. Centralt i diskussionen är om en person som aktiverar det självkörande systemet eller underlåter att ta tillbaka kontrollen kan hållas ansvarig på grund av personlig oaksamhet eller genom garantläran, framför allt om ett garantansvar kan härledas från personens eget föregående handlande. Även situationer där den mänskliga aktören har möjlighet att utöva kontroll under den automatiska körningen har varit en viktig fråga i uppsatsen.

Resultaten tyder på att vissa nuvarande juridiska begrepp i princip kan tolkas så de omfattar vissa former av mänsklig interaktion med det självkörande fordonet. Den normativa motiveringen för att göra en tolkning måste dock prövas noggrant. Det straffrättsliga systemet riskerar att underminera grundläggande principer om straff utdöms i situationer där kontroll, förutsebarhet eller skuld saknas. Uppsatsen argumenterar därför för att en utvidgning av ansvar måste vara förankrat i ideologiskt försvarbara kriterier, grundade i en tydlig koppling mellan aktörens beteende och straffrättssystemets underliggande värderingar.

Sammantaget visar uppsatsen att en begränsad men principiell tillämpning av ansvar är möjlig inom gällande rätt, men förutsatt att tillämpningen respekterar grundläggande värden som skuld och proportionalitet. Slutsatsen är att svensk straffrätt, under strikta villkor, kan ålägga mänskliga aktörer ansvar vid användning av självkörande fordon, men att detta måste ske med hänsyn till både rättslig förenlighet och ideologisk motivering. I takt med att den tekniska utvecklingen fortsätter måste straffrättssystemet utvecklas på ett sätt som upprätthåller både straffrättens integritet och legitimitet.

Förord

Sometimes I'll start a sentence and I don't even know where it's going. I just hope I find it along the way.

– Michael Scott

En vacker sensommardag för nästan fem år sedan satt jag för första gången på snälltåget ner till Lund. Spänd, förväntansfull och lite nervös. Ett helt juristprogram är en lång tid – alldeles för lång enligt många, kanske enligt mig. Nu sitter jag dock här, fem år senare, och tänker – hur kan det redan vara över?

Det här arbetet innebär slutet av juristprogrammet, och därmed min tid i Lund. Det är en märklig känsla – lättnad över att vara färdig, spänning inför framtiden och, återigen, lite nervositet. Utan att bli onödigt långgrandig eller sådär gubbigt sentimental måste jag fokusera på den övervägande känslan av tacksamhet.

Tack till Lund – för några av mina roligaste tider, vackraste dagar och mest blomstrande minnen. Jag kommer alltid vara en Lundapåg.

Tack till min handledare Lena – för trevliga samtal, inspiration och vägledning – när min skrivprocess var allt annat än självkörande.

Tack till mina nära och kära – min familj, mina vänner och min kära. Tack till er där hemma för stöd, uppoffring och kärlek. Tack till er här hemma för att ni gjorde min tid i Lund till exakt det den var – tänk, vad roligt vi har haft!

Jag vill även rikta ett särskilt tack till Repan. Tack för allt kaffe, häng och vänskaper för livet – jag hade aldrig velat göra om det utan dig.

Jag lämnar in den här uppsatsen – men aldrig riktigt tiden, staden eller människorna som gjorde resan värd allt.

Howdy!

Lund, juni 2025.

Adam

Förkortningar

ABS	Antiblockeringssystem
BrB	Brottsbalk (1962:700)
Dir.	Direktiv
EKMR	Europakonventionen om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna
EU	Europeiska unionen
HD	Högsta domstolen
NJA	Nytt juridiskt arkiv
Prop.	Proposition
RF	Regeringsformen (1974:152)
RH	Rättsfall från Hovrätterna
SOU	Statens offentliga utredningar
SAE	SAE International
TBL	Lag (1951:649) om straff för vissa trafikbrott
TFL	Trafikförordning (1998:1276)
TR	Tingsrätten

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Alla som regelbundet rör sig i trafiken har säkert någon gång kommit i kontakt med vad som brukar kallas *road rage*.¹ Kanske i sina egna känslor, när den där irriterande grannen parkerat så snett att det enda rimliga alternativet är att leta efter en ny parkeringsplats. Möjligtvis även som passagerare i en taxi, där chauffören verkligen vaknat på fel sida. Några har nog till och med fått uppleva det komma mot sig, när dem faktiskt följde högerregeln. Men vart ska denna *road rage* riktas om den som sitter i förarsätet i den huvudlösa bilen inte faktiskt kör?

Om vi föreställer oss en situation då den nyinköpta bilen för första gången ska försiktigt backas ut ur garaget. När bilen har halva baken ute på gatan kommer en hastigt farande bil. Det uppstår en kollision och både du som förare och din nya bil får en rejäl smäll. Arg och irriterad över det som hänt går du för att konfrontera den andra föraren. Den andra föraren har däremot en ny, självkörande bil och hade inte alls kontroll i kollisionens skede. Vart riktar du dina känslor av ilska och irritation? Går du från 100 till 0 när du inser att den andra föraren hade samma roll i situationen som en passagerare hade haft? Kanske finns det viss irritation kvar. Riktar den sig fortfarande mot föraren, irriterad över att hen ens använder en självkörande bil?

Vad händer med känslorna när vi, i samma situation, går för att konfrontera den andra föraren men märker att det inte sitter någon bakom ratten – när bilen kör helt utan förare?

Den tekniska utvecklingen kör fort framåt och påverkar inte bara hur vi lever våra liv, utan även hur vi begår brott. Självkörande fordon utmanar inte bara infrastrukturen, de utmanar även våra grundläggande idéer om kontroll, skuld och ansvar – fundamentala element inom straffrätten. Det kanske känns som problem för framtiden, men troligtvis kommer självkörande fordon vara en vanlig företeelse på de allmänna vägarna inom snar framtid. När ett självkörande fordon framförs, utan att en människa är med i manövreringen, vem är det då som kör? Eller kanske mer relevant – vem kan klandras om något går fel?

Det är denna framtidsutmaning som uppsatsen inspirerats av. Genom en granskning av gällande rätt och dess grundläggande ideologier kommer uppsatsen undersöka hur straffrätten kan tillämpas i en tid där mänsklig påverkan kan anta en mer passiv roll. Vad händer med ansvar när tekniken kör ifrån juridiken?

¹ Ett allmänt begrepp för aggressivt och ilsket beteende på vägarna.

1.2 Syfte & frågeställningar

Meningen med uppsatsen är att utmana innebörden av begreppen skuld och ansvar genom att granska de tillämpningsproblem som uppkommer vid användning av avancerade autonoma system – självkörande fordon.

Mer specifikt är syftet att undersöka om och i vilken utsträckning en fysisk person kan hållas straffrättsligt ansvarig för vårdslöshet i trafik enligt 1 § lag (1951:649) om straff för vissa trafikbrott (TBL) vid användning av ett självkörande fordon på automatiseringsnivå 4–5. För att uppnå detta analyseras centrala straffrättsliga begrepp som *oaktsamhet*, *kontroll* och *gärningsculpa*, samt garantlärans eventuella tillämplighet.

Uppsatsen syftar även till att pröva om det, i det fall gällande rätt inte medger ansvar, finns behov av och möjligheter till att utvidga det straffrättsliga ansvaret mot bakgrund av svenska straffrättsliga principer och ideologier, som *skuldprincipen*, *legalitetsprincipen* och principen om *ultima ratio*. För att uppnå uppsatsens ändamål ämnar jag att svara på frågeställningarna:

- Under vilka förutsättningar kan en fysisk person hållas straffrättsligt ansvarig för *vårdslöshet i trafik* enligt 1 § TBL vid användning av ett självkörande fordon på nivå 4–5?
 - Hur kan begreppen *förare*, *förande* och *kontroll* förstås i förhållande till användning av självkörande fordon – särskilt med avseende på kommandon, beslutsloopar och faktisk påverkan?
 - Vilken roll spelar *gärningsculpa* och *oaktsamhetsbedömningen* för att fastställa ansvar vid aktivering eller användning av självkörande system?
 - Kan ansvar grunda sig i *garantställning*, särskilt vid underlåtenhet att ingripa efter eget föregående handlande?
 - I vilken utsträckning är det straffrättsligt och ideologiskt motiverat att tillämpa eller utvidga ansvar inom ramen för *skuldprincipen*, *ultima ratio* och idén om *individuell agens*?
 - Vilken betydelse har *nyttoperspektiv*, *symbolfunktion* och *rättslig effektivitet* i bedömningen av om straffansvar bör införas för användare av självkörande fordon?

1.3 Metod

Detta metodavsnitt syftar till att både redogöra för den rättsdogmatiska metodens teoretiska grunder samt förklara hur jag i praktiken har tillämpat metoden i uppsatsens olika delar. Fokus ligger på att visa hur rekonstruktionen av

gällande rätt kombinerats med en kritisk analys utifrån straffrättens normativa struktur.

1.3.1 Teoretisk utgångspunkt: Rättsdogmatisk metod enligt Kleineman, Jareborg & Peczenik

Denna uppsats utgår från en rättsdogmatisk metod. Den rättsdogmatiska metoden beskrivs av Jareborg som en rekonstruktion av rättssystemet.² Kleineman beskriver rättsdogmatikens syfte att rekonstruera en rättsregel, eller att hitta en lösning på ett rättsligt problem genom applicering av rättsregeln. Utgångspunkten för den rättsdogmatiska metoden utgår från den allmänt accepterade rättskällorna.³ Enligt Sandgren talar rättskällevärdet framför allt om vilka dessa rättskällor är, deras hierarki och de rättskälleprinciper som används för att tolka rättskällorna. Han fortsätter med att beskriva hierarkin uppifrån, där författningar är högst upp, som **ska** följas. Nivån under innefattar prejudikat och förarbeten, som **borde** följas. Därefter kommer doktrin, och liknade källor, som **får** följas. Enligt honom ska dock rättskällevärdet bedömas utifrån en kombination av rättskällans auktoritet och argumentationens sakliga tyngd.⁴ Sandgren förespråkar en relativt strikt, eller traditionell, syn på vad rättsdogmatisk metod innebär. Han framför att metoden har som uppgift att **beskriva** gällande rätt, med utgångspunkt i rättskällorna, och att **analysera** rätten faller under det han benämner som *rättsanalytisk metod*. Uppgiften att beskriva innebär att fastställa och systematisera den gällande rätt (*de lege lata*). Han ger visst utrymme att argumentera *de lege ferenda* om argumentationen är utveckling av analysen av gällande rätt. Vidare förklarar han att det finns viss risk i en *de lege ferenda*-argumentation – att den får drag av rättspolitisk argumentation (vilket han menar typiskt sätt faller utanför rättsdogmatiken). Enligt Sandgren borde därför argumentationen utgå från ”vara” och därmed undvika ”borde”.⁵

Den traditionella, strikta synen på rättsdogmatisk metod delas däremot inte av alla. Kleineman beskriver att rättsdogmatisk metod kan vara kritiskt riktad. Förutom att beskriva gällande rätt kan användaren också, genom samma metod, kritisera den. Han förklarar att detta kan bidra till rättsutvecklingen om kritikern framför väl avvägda argument som, till exempel, visar att domstolen brustit i sin rättsdogmatiska analys.⁶ Den mer moderna tolkningen innebär att den analyserande uppgiften som Sandgren anser tillfalla en ”*rättsanalytisk metod*” i stället faller inom ramen för den rättsdogmatiska metoden. Det är även den tolkningen uppsatsens metod har utgått från.

Gällande rättsdogmatisk analys förklarar Kleineman att det traditionellt sätt gjorts en uppdelning mellan argumentation om *de lege lata* och *de lege*

² Se Jareborg (2006) s. 172.

³ Se Kleineman (2018) s. 21.

⁴ Se Sandgren (2021) s. 47–49.

⁵ Se Sandgren (2021) s. 52–53.

⁶ Se Kleineman (2018) s. 36.

ferenda. Enligt Kleineman innebär det senare i princip att föreslå lösningar på problem som framstår som olösta.⁷ Den här uppsatsen argumenterar både utifrån *de lege lata* och *de lege ferenda*. Vidare menar Kleineman att doktrin har en unik ställning att genom en överblickande framställning har förmåga att fördjupa diskussionen om normsystemet karaktär och även finna brister.⁸ Jareborg förklarar att all vetenskaplig verksamhet utgår från att försöka hitta bättre lösningar och nya svar. Han menar vidare att i och med rekonstruktionen av gällande rätt kommer rättsdogmatiken ges samma begränsningar som gällande rätt, som ställs upp av maktutövning och beslutsfattning. Enligt honom finns det däremot inga hinder för att i rättsdogmatisk argumentation expandera perspektivet och gå utanför gällande rätt.⁹ I uppsatsens *de lege ferenda*-inriktade del vidgas perspektivet för att söka efter lösningar på de brister i gällande rätt som uppstår vid tillämpning på autonom teknik.

Kleineman framhåller att det finns olika uppfattningar om en rättsdogmatisk analys av gällande rätt får styras av ändamålsargument. Enligt honom har den äldre generationen varit strikta i användning av ändamålsargument som någon form av övernormer som styr lösningens riktning. Vidare förklarar han att problematiken med en strikt syn är att analysen i vissa situationer faktiskt styrs av vissa explicita omständigheter, som till exempel rättspolitiska påverkningar.¹⁰ Uppsatsen har en mer öppen attityd till ändamålsargument då det krävs för att förstå bakomliggande faktorer, som moralfilosofi, som påverkar gällande rätt inom straffrättssystemet. Jareborg menar att det finns visst tvivel på rättsdogmatiken som riktig vetenskap just på grund av kopplingen till politik och moral. Han menar att politiska beslut har betydelse för rättssystemets innehåll, men att detta inte innebär att den rättsdogmatiska argumentationen ska jämföras med politisk argumentation. Vidare stadgar han att rättsdogmatisk och moralisk argumentation ofta går tillsammans, men att detta görs i form av öppen argumentation om kritisk social moral.¹¹ Peczenik hävdar att rätten och moralen har en viktig koppling. Han förklarar att i juristens vardagliga arbete kan etiska överväganden ignoreras – att en lag ska följas kan normalt tas för givet. Det är däremot när juristen tvingas fundera rättens djupare grund som moralen inte kan förbises.¹²

Jareborg påpekar att själva objektet vid rättsdogmatisk analys – rättssystemet – är ett normativt, ideologiskt system.¹³ Peczenik framhäver att rättsdogmatiken är både deskriptiv och normativ. Han hävdar att det rättsdogmatiska arbetet innefattar värderande ställningstaganden, till exempel i förhållande till rättsreglers ändamålsenlighet, legitimitet och systematiska koherens. Enligt honom kan rätten delas in i ett inre och yttre system. Rättens yttre system

⁷ Se Kleineman (2018) s. 36.

⁸ Se Kleineman (2018) s. 36–37.

⁹ Se Jareborg (2006) s. 172.

¹⁰ Se Kleineman (2018) s. 37.

¹¹ Se Jareborg (2006) s. 178–179.

¹² Se Peczenik (2005) s. 270–271.

¹³ Se Jareborg (2006) s. 176–177.

innefattar till exempel gällande lagstiftning och praxis. Det inre system innefattar rättens normativa och ideologiska strukturer. Vidare poängterar han att det inte går att förstå rättens regler utan att förstå dess systematik.¹⁴ Ett liknande tankesätt används i uppsatsen. Rättens inre systematik används för att förstå den yttre regleringen i avsaknad av tydlig lagstiftning och praxis inom ett nytt område.

Peczenik talar även om rättsdogmatikens olika abstraktionsnivåer och allmänna läror. Ett exempel, enligt Peczenik, på två olika nivåer är (1) abstrakta framställningar om allmänna läror såsom läran om *culpa*, och (2) debatt om filosofiska grunder bakom den allmänna rättsläran. Han menar att genom forskning på olika abstraktionsnivåer systematiseras rätten under övergripande principer och därigenom måste leda till en koherent helhet.¹⁵ Detta betyder även uppsatsens arbetssätt.

1.3.2 Uppsatsen metodologiska arbetssätt

Uppsatsen använder en mer modern rättsdogmatisk metod som innefattar att både rekonstruera och kritiskt analysera gällande rätt. Detta går i linje med hur Kleineman, Jareborg och Peczenik beskriver metodens ”deskriptivnormativa” karaktär. Uppsatsens huvudsakliga tillvägagångssätt har varit att rekonstruera och systematisera gällande rätt (*de lege lata*) genom att analysera rättskällorna. Framför allt har författningar, praxis och förarbeten använts, men även rättsdogmatisk doktrin. Den rättsdogmatiska metoden har varit praktisk för att besvara uppsatsens frågeställningar. Särskilt eftersom uppsatsen syftar till att analysera möjligheten till straffrättsligt ansvar (*de lege lata*), samt om ansvaret kan eller borde utvidgas (*de lege ferenda*) med stöd i straffrättsliga principer och ideologier.

Analysen i kapitel 6 är strukturerad i två huvuddelar. Först argumenteras gällande rätts tillämplighet vid användning av självkörande fordon (6.2), där den rättsdogmatiska metoden används för att tolka och systematisera lagtext, praxis och förarbeten. Därefter analyseras begränsningar i gällande rätt och behov av rättsutveckling (6.3–6.4), där straffrättens ideologiska grunder och principer används som ett normativt ramverk för bedömningen. Rättsprinciper – som *legalitetsprincipen*, *skuldprincipen* och *ultima ratio* – utgör tolkningsverktyg och inte endast normativa ideal. Detta går i linje med den deskriptivnormativa uppfattning av rättsdogmatisk metod som både Jareborg och Peczenik förespråkar.

I uppsatsens arbetssätt har den rättsdogmatiska metoden därmed inte begränsats till att endast beskriva gällande rätt. Den har även syftat till att kritiskt analysera huruvida en tillämpning av gällande reglering är förenligt med de principer och idéer som ytterst motiverar och legitimerar straffrätten. Den kritiska analysen har inte haft ett rättspolitiskt syfte och lägger inga värderingar

¹⁴ Se Peczenik (2005) s. 249–250.

¹⁵ Se Peczenik (2005) s. 250–251.

i politiska krafter som kan påverka straffrättssystemet. Uppsatsen har tvärtom haft som syfte att undersöka ramarna för ett juridiskt motiverat ansvar. Uppsatsen har vidare försökt skapa en koherent helhet, i enlighet med Peczeniks syn på rätten, genom att analysera olika abstraktionsnivåer. Detta visar sig, till exempel, från en begreppsanalys av ”förare” och ”kontroll”, till diskussioner om straffrättens övergripande syften och moralfilosofiska fundament. Resonemangen berör därmed även frågor inom allmän rättslärans område, som till exempel om straffrättens legitimitet.

I likhet med Peczeniks distinktion mellan rättens inre och yttre system kombinerar uppsatsen en rekonstruktion av gällande rätt (*de lege lata*) med en analys av dess normativa struktur (*de lege ferenda*). Detta sker inom ramen för den rättsdogmatiska metoden, där de kritiska reflektionerna grundas i straffrättssystemets egna ideologiska och moraliska principer. Metoden ger dock inga svar på empiriska frågor eller samhällseliga effekter av en eventuell rättsutveckling, vilket inte heller är uppsatsens syfte. Uppsatsens fokus ligger på systemets interna struktur och legitimitet, och kommer inte resonera kring politisk genomförbarhet.

Sammanfattningsvis används en rättsdogmatisk metod i bred mening, där analys av gällande rätt kombineras med en normativ prövning utifrån straffrättens egna ideologiska grunder och principer. Detta för att uppnå syftet att utreda gällande rätt och potentiella utvecklingsmöjligheter.

1.4 Material & forskningsläge

Här redogörs för det material som legat till grund för uppsatsens analys samt det aktuella forskningsläget inom området. Syftet är att visa på vilken rättslig och vetenskaplig grund analysen vilar, och hur uppsatsen relaterar till tidigare studier.

1.4.1 Material

I enlighet med den rättsdogmatiska metoden bygger uppsatsen huvudsakligen på de klassiska rättskällorna – som lagtext, förarbeten och praxis. Fokus ligger i 1 § TBL som är den rättsliga utgångspunkten i uppsatsen, men även andra lagrum som Trafikförordning (1998:1276) (TFL) och Brottsbalk (1962:700) (BrB) används i relevans kopplat till uppsatsens syfte. I prövningen av tillämpligheten av 1 § TBL vid användning av självkörande fordon spelar lagstiftningens förarbeten och utredningen i SOU 2018:16 *’Vägen till självkörande fordon’* en central roll, framför allt gällande tolkning av begrepp och anpassning till tekniska system. Praxis gällande självkörande fordon är mycket begränsat, men praxis har fått en viss betydelse genom analoga tolkningar av äldre avgöranden om till exempel övningskörning, start av motor och ansvarsfördelning vid delad kontroll. Även lagkommentarer och annan rättsdogmatisk doktrin har använts för att tolka tillämpningen och begrepp som *förare*, *förande* och *kontroll*.

Doktrin har en relativt stor betydelse inom straffrätten, framför allt när praxis saknas. Rättsdogmatisk doktrin har i denna uppsats haft sin mest centrala roll vid tolkning av centrala straffrättsliga begrepp – som *oaktsamhet*, *gärningsculpa* och *garantansvar*. Här får de straffrättsliga författarna Petter Asp, Magnus Ulväng & Nils Jareborg störst inflytande. Deras gemensamma verk '*Kriminalrättens grunder*' har en avgörande roll i beskrivning av de straffrättsliga begreppen, och utgör troligtvis den mest omfattande utläggningen av den svenska straffrättens allmänna del. Verket är en omarbetning och modernare framställning av Jareborgs egna verk '*Allmän kriminalrätt*' som innan omarbetningen var en grundpelare i svensk straffrättslig doktrin.

För att beskriva mer ideologiska teorier har annan doktrin fått en central roll. Till exempel har Christian Dahlmans verk '*Rätt och rättfärdigande*' och artikeln '*Legal Punishment*' av Zachary Hoskins och Antony Duff använts. Framför allt för att förklara teorier av moralfilosoferna Jeremy Bentham och Immanuel Kant. Dessa verk har även fungerat som en brygga mellan moralfilosofiska idéer och straffrättsliga ideologier och teorier, som sedan utvecklas ur ett mer straffrättsligt sammanhang genom verk av bland annat Cleas Lernestedt och Jack Ågren. De rättsdogmatiska och straffrättsfilosofiska teorierna har använts i både analyserande och systematiserande syfte i uppsatsens *de lege ferenda*-del.

Lernestedts verk '*Kriminalisering*' har använts framför allt vid beskrivning av kriminaliseringsprinciper. I den frågan är dock SOU 2013:38 '*Vad bör straffas*' den viktigaste källan. I utredningen tydliggörs grundläggande krav för en godtagbar kriminalisering och belyser avgörande principer som *ultima ratio* och *skuldprincipen*. Trots en formellt sett lägre rättskällehierarki har utredningen fått stor genomslagskraft i senare utredningar (till exempel SOU 2018:16). I uppsatsen används utredningen framför allt som en auktoritär argumentationskälla gällande kriminaliseringsprinciper. Jareborg har fått en relativt stor roll i arbetet om kriminaliseringsprinciper, särskilt gällande *ultima ratio*. Hans tolkning av principen speglar de straffrättsliga ideologierna på ett sådant sätt att de moralfilosofiska idéerna synliggörs och får därför extra relevans för denna uppsats. Dessutom bygger utredningens utläggning på både Jareborgs och Lernestedts föreställningar av kriminalisering.

Förutom den gällande lagstiftningen har SOU 2018:16 spelat en avgörande roll för uppsatsen. Utredningen är i svensk rätt den absolut mest omfattande och ingående framställningen gällande användning av självkörande fordon. Som tidigare förklarat används utredningen för att tolka begrepp och tillämpning av 1 § TBL, men innehåller även analyser och förslag rörande automatisk körning. Uppsatsen behandlar dock inte de rättspolitiska överväganden som framförs i utredningen, utan kommer endast fokusera på det som är av rättsdogmatisk relevans vid tolkning av gällande rätt. Däremot kommer utredningens förslag granskats kritiskt, samt utgöra evidens för vad som ännu inte är utrett.

1.4.2 Forskningsläge

Forskningsläget gällande ansvar vid användning av självkörande fordon är relativt glest. Åtminstone gällande frågor om straffrättsligt ansvar – vilket varit uppsatsens inriktning. Praxis på det specifika området är i princip obefintligt och forskningsläget behöver därför förlita sig på analoga tolkningar och doktrin. Inom den allmänna straffrätten finns dock stark doktrin.

Inom det svenska forskningsläget finns vissa uppsatser, artiklar och rapporter som berör liknande frågor, men dessa i dessa bekräftas snarare det osäkra rättsläget. Wanna Svedberg har skrivit en relativt omfattande rapport för Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) *'Nya och gamla perspektiv på ansvar'*. I rapporten påpekas de brister som finns i dagens reglering när det kommer till att tillämpa lagstiftning, begrepp och straffrättsliga principer under nya, tekniska förhållanden där människan samspelar med maskin och saknar traditionell kontroll.¹⁶ Detta belyser liknande problematik och bedömningar som denna uppsats stöter på. Svedberg diskuterar även etiska aspekter, men framför allt gällande frågor om självkörande fordons programmering och avvägningar som en AI kan behöva göra i trafiken.¹⁷ Fokus för min uppsats har i stället varit frågor om moraliskt ansvar för människan.

Det klart tyngsta verket inom det svenska forskningsläget är SOU 2018:16. Utredningen är generellt sett omfattande och berör i princip alla aspekter gällande självkörande fordon. I utredningen diskuteras bland annat samhällsekonomiska effekter, infrastruktur, vad automatiserad körning innebär, ekonomiskt ansvar och straffrättsligt ansvar. I utredningens analys om straffrättsligt ansvar behandlas frågor som är direkt kopplade till mitt eget arbete, som till exempel tolkning av begrepp som *förare* och *förande*, samt lagstiftningens tillämplighet på området. Utredningen visar även förslag på ny lagstiftning och nya begreppsdefinitioner där det finns behov av att täcka luckor i dagens gällande rätt. Utredning har bekräftat några av mina egna slutsatser men visar också på behov av att lösa ytterligare viktiga frågor som utredningen lämnar olösta. Det är i dessa luckor mitt arbete bidrar till forskningsläget. Tidigare rättsdogmatisk forskning har behandlat vissa frågor om användarens ansvarsroll inom straffrätt och ekonomiskt ansvar, men mindre utifrån ett straffrättsideologiskt perspektiv. Min uppsats kommer, förutom att besvara frågor som lämnas olösta i utredningen, att bidra till forskningsläget genom att kombinera praktisk straffrätt med dess ideologiska grunder, i samband med användning av självkörande fordon.

På internationell nivå pågår olika initiativ som behandlar området. Särskilt viktigt för svensk rätt har bland annat EU försökt harmonisera användning av autonom teknik och sätta ett EU-rättsligt ramverk genom förordningen *"AI Act"*, som antogs i juni 2024 och är fullt tillämplig efter 24 månader (juni

¹⁶ Se sammanfattning av rapporten i Svedberg (2016) s. 9.

¹⁷ Se Svedberg (2016) s. 9.

2026).¹⁸ I och med antagandet har regeringen tillsatt en utredning som är ämnad att se över behovet av anpassning av svensk rätt i förhållande till förordningen.¹⁹ Även FN-organet UNECE förvaltar och utvecklar vägtrafikkonventioner på ett globalt plan. Dessa berör dock främst tillåtligheten och tillgängligheten av självkörande fordon och inte straffrättsligt ansvar.²⁰ Denna uppsats syftar till att bidra med en normativ och ideologisk analys av det straffrättsliga ansvaret och möjligheter till utvidgning av ansvar, vid användning av självkörande fordon, inom ramen för svensk rätt.

1.5 Avgränsningar

Uppsatsen syftar till att utreda tillämpning av bestämmelsen om *vårdslöshet i trafik* vid användning av självkörande fordon, samt att utreda en möjlig rättsutveckling. Trots att uppsatsen utgår från endast en bestämmelse kommer en mängd aspekter få relevans i uppsatsens ämne. Uppsatsen har inte möjlighet att ta hänsyn till alla omständigheter eller synvinklar som kan påverka ett svar på frågeställningarna. Den kommer inte att djupdyka i enstaka teorier, begrepp eller principer, utan endast i den mån som ger en överskådlig bild av det rättsliga och ideologiska ramverket som är av störst relevans för uppsatsens syfte. För att värna om uppsatsens egentliga kärna kommer den skrivas med dessa avgränsningar:

- Uppsatsen behandlar endast användning av självkörande fordon på nivå 4–5, i enlighet med SAE:s indelning.
- Endast det straffrättsliga ansvaret för fysisk person enligt 1 § TBL kommer att analyseras, inte sammanhängande bestämmelser om exempelvis dråp eller vållande till kroppsskada.
- Uppsatsen utgår från svensk rätt. Utländsk rätt och EU-rätt kommer endast beröras i bakgrundssyfte.
- Civilrättsliga, försäkringsrättsliga eller företagsrelaterade ansvarsfrågor kommer inte bedömas.
- Tekniska funktioner hos självkörande fordon kommer endast beskrivas i den utsträckning som krävs för att bedöma användandet i förhållande till straffrättsligt ansvar.
- Uppsatsen kommer inte besvara etiska frågor och dilemman gällande AI eller systemets programmering.

¹⁸ Europaparlamentets och rådets förordning 2024/1689 av den 13 juni 2024 om harmoniserade regler för artificiell intelligens.

¹⁹ Dir. 2024:83.

²⁰ Se t.ex. SOU 2018:16 s. 235–241.

- Empiriska effekter och rättspolitiska frågor ligger utanför uppsatsens ändamål. Fokus ligger på straffrättens inre legitimitet.

1.6 Disposition

- **Kapitel 2 – Självkörande fordon**

Direkt efter uppsatsens inledande del kommer kapitel 2 att användas för att ge en kort överblick av de tekniska aspekterna som är nödvändiga för att förstå uppsatsens kommande utredning. I detta avsnitt kommer först de olika nivåerna för grad av autonomi att visas, som utgår från SAE:s indelning. Nivåindelningen kommer sedan att sättas i kontext av mänskligt beslutsfattande och kontroll – vilket förklaras genom att sätta människan i olika *beslutsloopar*.

- **Kapitel 3 – Specialstraffrättslig reglering av trafikbrott**

I detta kapitel kommer det straffrättsliga lagrummet som utgör uppsatsens utgångspunkt att presenteras – 1 § TBL om vårdslöshet i trafik. Bestämmelsen kommer här att granskas och tolkas, i förhållande till självkörande bilar, genom doktrin och praxis. Här kommer även SOU 2018:16 att introduceras och de förslag som utredningen framför. Utredningens tolkningar och förslag kommer även att översiktligt kommenteras.

- **Kapitel 4 – Varför straffar vi? – Straffrättens ideologiska grunder**

I det fjärde kapitlet kommer straffrättens grundläggande element att diskuteras. Här presenteras rättsfilosofiska idéer, framför allt av Bentham och Kant, och kopplas till straffrättsliga ideologier och teorier. Det är i detta kapitel som allmän rättslära knyts ihop med straffrätt, för att sedan diskutera mer konkreta kriminaliseringsprinciper som styr straffrätten.

- **Kapitel 5 – Förutsättningar för straff i svensk rätt – Straffrättens normativa grunder**

Kapitel 5 redogör för de normativa förutsättningarna för straff i svensk rätt. Här kommer principer som *legalitetsprincipen*, *skuldprincipen* och *konformitetsprincipen* att diskuteras tillsammans med begrepp som *gärningsculpa*, *otillåtet risktagande* och *garantansvar*. Dessa principer och begrepp kommer att kontextualiseras och problematiseras utifrån uppsatsens ämne – ansvar vid användning av självkörande fordon.

- **Kapitel 6 – Analys**

Analysen är uppdelad i två huvuddelar. I den första delen (6.2) kommer frågor om tillämplighet av gällande rätt att analyseras (*de lege lata*). Analysen

kommer sedan att i sin andra del (6.3–6.4) diskutera behov av och möjligheter till ett utvidgat straffrättsligt ansvar för användaren av tekniken (*de lege ferenda*). Analysen avslutas med några sammanfattande reflektioner.

- **Kapitel 7 – Några sista ord**

Uppsatsen slutar med några avslutande reflektioner och framtidsblickar.

2 Självkörande fordon

2.1 SAE:s nivåindelning

Liksom människans körförmåga kan självkörande fordon's automatiseringsnivå placeras på ett spektrum. Graden av automatisering, eller självkörningsförmåga, brukar delas in i sex nivåer. SAE, som ligger bakom det väl erkända indelningssystemet, medger själva att indelningen är teknisk snarare än juridisk och deskriptiv snarare än normativ.²¹ Indelningssystemet brukar ändå användas i juridiska sammanhang för att enklare behandla de olika juridiska problem och dilemman som uppkommer inom de olika nivåerna.²² Indelningen är nödvändig då, till exempel, användning av det automatiska bromssystemet ABS (antiblockeringssystem) faktiskt är en självkörningsförmåga, men som inte kan placeras i samma fack som ett fordon med full automatiserad dynamisk körförmåga. Ett exempel på nivå 1-autonomi är förarassisterande teknik som ”cruise control”, medan nivå 5 kan karakteriseras som ”steering wheel optional”.²³ De sex olika nivåerna uttrycker sig likt tabellen nedan.

SAE Nivå	SAE Namn	SAE Beskrivning
0	Ingen automatisering	Föraren har fullständig kontroll över alla aspekter av dynamiska köruppgifter, även varnings- eller interventionssystem stödjer föraren i detta.
1	Körassistans	Ett förarassisterande system som hjälper föraren i vissa trafiksituationer att antingen styra eller accelerera/bromsa under förutsättningen att föraren har kontroll över övriga dynamiska köruppgifter.
2	Partiell automatisering	Ett eller fler förarassisterande system som hjälper föraren i vissa trafiksituationer att både styra och accelerera/bromsa under förutsättningen att föraren har kontroll över övriga dynamiska köruppgifter.
3	Villkorad automatisering	Ett automatiserat körsystem har kontroll över dynamiska köruppgiften i vissa trafiksituationer under förutsättningen att föraren reagerar på ett lämpligt sätt när systemet begär att föraren ingriper.

²¹ Se ‘Surface Vehicle Recommended Practice’ (april 2021) s. 25–26.

²² Se SOU 2016:28 s. 37; jfr SOU 2018:16 s. 281.

²³ Se Chesterman (2021) s. 34–35.

4	Hög automatisering	Ett automatiserat körsystem har kontroll över dynamiska köruppgiften i vissa trafiksituationer. Det finns en förare i fordonet, men föraren behövs inte när fordonet är inställt på självkörande läge. Om föraren inte reagerar på lämpligt sätt på begäran att ingripa kan fordonet ändå hantera situationen.
5	Full automatisering	Ett automatiserat körsystem har full kontroll över dynamiska köruppgiften i alla trafiksituationer och miljöer som den fysiska föraren klarar av. Fordonet kan vara förarlöst. ²⁴

I ett juridiskt sammanhang kan det göras en viktig gränsdragning mellan nivå 1–3 och 4–5. I de två sista nivåerna (4–5) kan fordonet köras utan fysisk förare och väcker helt andra frågor om ansvar och kontroll. Enligt professor Simon Chesterman kan skillnaden mellan nivå 3 och 4 beskrivas som att nivå 3 tillåter ”eyes off” och nivå 4 tillåter ”mind off”.²⁵ När ett körsystem på nivå 3 är aktiverat måste den fysiske föraren alltid vara redo att ta över den dynamiska körningen om systemet begär det, medan för nivå 4 kan fordonet klara av köruppgiften om inte den fysiska föraren kan eller vill ta över.

2.2 Autonomi & beslutsloopar

Uppdelningen ovan görs utifrån graden av autonomi. Begreppet autonomi får dock olika innebörd i olika sammanhang. Människan är autonom (fri vilja) samtidigt som en robotgräsklippare kan vara autonom (behöver inte fjärrstyras) – det är fråga om två helt olika typer autonomi.²⁶ Inom artificiell intelligens (AI) styrs graden av autonomi i förhållande till var människan befinner sig i *beslutsloopen*. Det brukar talas om tre olika beslutsloopar: innanför, ovanför och utanför loopen. *Innanför beslutsloopen* har människan full kontroll över robotens beslut och handlingar.²⁷ I militära sammanhang kan det innebära vilka mål roboten kan och ska träffa. *Ovanför beslutsloopen* kan roboten själv välja dessa mål och beskjuta utan mänsklig inblandning, men människan har alltid möjlighet att övervaka, ingripa och ändra – människan kan träda in i beslutsloopen igen. *Utanför beslutsloopen* klarar roboten av att ta alla beslut och handla helt utan mänsklig inblandning eller kontroll.²⁸ Chesterman kategoriserar de olika beslutslooparna utifrån SAE:s nivåindelning.

²⁴ Se tabell i ’Surface Vehicle Recommended Practice’ (april 2021) s. 25–26.

²⁵ Se Chesterman (2021) s. 35.

²⁶ Se SOU 2018:16 s. 541–542.

²⁷ Se Chesterman (2021) s. 53.

²⁸ Se SOU 2018:16 s. 541–542; Chesterman (2021) s. 48–53.

Nivå 1–2 anses utgöra *innanför* loopen, nivå 3–4 kan klassas som *ovanför* loopen och nivå 5 passar som *utanför* loopen.²⁹

I SOU 2018:16 konstaterar utredningen att endast två beslutsloopar tillämpas vid användning av ett självkörande fordon – innanför eller utanför loopen. Utredningen menar att indelningen kommer från SAE:s olika nivåer, och att SAE inte verkar lita på människan när det autonoma körsystemet är aktiverat (föraren har ingen funktion och blir passagerare). Utredningen hävdar att det är en motsatt till synsättet inom militären – som inte verkar lita på robotar (människan finns kvar och kan ingripa vid behov).³⁰

Hur systemet med beslutsloopar formar sig för framtidens trafik är avgörande för den straffrättsliga ansvarsfrågan. Det kanske finns en vilja att kunna placera människan ovanför beslutsloopen, att till exempel kunna bestämma när det autonoma fordonet ska göra en omkörning. Finns det en skyldighet för en någon att övervaka och ingripa vid autonom körning? Kan en person ovanför beslutsloopen i sådant fall anses vara förare? Om fordonet inte kan ansvara för en överträdelse, vem ska då straffas? Vem eller vad som har kontroll respektive beslutanderätt när det gäller autonoma fordon är oklart. Den vägledning som finns idag är inte anpassad till den avancerade teknik som börjar bli alltmer vanlig. I utvecklingens riktlinje kan människan snart bli den svagaste delen i beslutsloopen. Det kan handla om att människan litar för mycket på roboten i en viss situation med ett snabbt händelseförlopp och därför bortser från andra varningstecken. Det kan också handla om att händelseförloppet faktiskt är för hastigt eller komplext för mänsklig förmåga – att en situation helt enkelt blir för avancerad för människan.³¹

²⁹ Se Chesterman (2021) s. 53.

³⁰ Se SOU 2018:16 s. 541–542.

³¹ Se SOU 2018:16 s. 542–543.

3 Specialstraffrättens reglering av trafikbrott

3.1 Introduktion

Trafikbrottslagen (TBL) är en av de viktigaste lagarna inom specialstraffrätten. Bestämmelsen om *vårdslöshet i trafik*³² intar en central roll i lagstiftningen och är särskilt viktigt för den allmänna trafiksäkerheten. Trafiksäkerheten har ett starkt skyddsvärde i sig, men skyddsintresset blir ännu tydligare när det bryts ner till ett skydd för liv och hälsa.³³ Med utveckling av ny teknik, som självkörande fordon, uppstår dock nya frågor om straffrättsligt ansvar som bestämmelsen inte är anpassad för. Detta avsnitt kommer att redogöra för hur bestämmelsen om vårdslöshet i trafik är utformad och granska hur den kan tillämpas vid användning av fordon med hög automatiseringsgrad (nivå 4–5). Granskningen kommer att fokusera på de rättsliga problem som uppstår vid tillämpning, hur dessa problem har bedömts i SOU 2018:16, samt se till vilka rättsliga luckor som kvarstår att fylla.

3.2 Vårdslöshet i trafik – 1 § TBL

3.2.1 Översikt

Brister vägtrafikanter, den som för spårvagn eller den som någon annanstans än på väg för motordrivet fordon i väsentlig mån i den omsorg och varsamhet som till förekommande av trafikolycka betingas av omständigheterna, döms för vårdslöshet i trafik till dagsböter.

Om någon vid förande av motordrivet fordon eller spårvagn gör sig skyldig till grov oaksamhet eller visar uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom, döms för grov vårdslöshet i trafik till fängelse i högst två år.³⁴

Tillämpningsområdet för bestämmelsen om vårdslöshet i trafik sträcker sig längre än vad en första anblick visar. I första stycket anges att en *vägtrafikanter* eller *den som för* kan bedömas ansvariga för vårdslöshet i trafik. I andra stycket anges i stället att *någon vid förande* kan göra sig skyldiga till grov vårdslöshet i trafik (om skuldrekvisitet är uppfyllt). Den som kan hållas ansvarig enligt bestämmelsen (ansvarssubjektet) avgörs utifrån de tre centrala begreppen *vägtrafikanter*, *förande* och *förare*. Tolkningen av dessa begrepp och ansvarssubjektet blir nödvändigt, inte minst vid användning av autonoma fordon på nivå 4–5. Kan ett självkörande fordon klassas som en vägtrafikanter i

³² Se 1 § TBL.

³³ Skyddet för liv och hälsa toppar intressehierarkin vid kriminalisering. Detta kommer att förklaras senare i uppsatsen.

³⁴ 1 § TBL.

sig? Kan den fysiska föraren verkligen anses vara förare om hen inte har kontroll över den dynamiska körningen? Bestämmelsens tillämpningsområde avgörs därför genom tolkning av begreppens räckvidd, och blir således även avgörande för bedömning av ansvarsfrågan.

En av idéerna med utvecklingen av autonoma fordon är att tekniken ska kunna ersätta föraren. Särskilt autonoma fordon på nivå 4–5 utmanar vår bild av förar-begreppet och vad det innebär att köra eller föra. Vissa menar att artificiellt system kan komma att likställas med en mänsklig förare, men för att förstå innebörden av detta måste de centrala begreppen försöka definieras.³⁵

3.2.2 Vägtrafikanter & förande

Begreppet *vägtrafikanter* har uttrycklig betydelse. Begreppet kan tolkas tillsammans med *trafikanter* som ges en viss förklaring i 2 § förordning (2001:651) om vägtrafikdefinitioner (FDEF):

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.

Definitionen ger ett relativt brett tolkningsområde, men det är svårt att se en trafikant som något annat än en människa.³⁶ Vad som anses med *förande* är inte alls definierat i lagstiftningen. Det finns däremot praxis att hämta vägledning från. Sammantaget går det att förstå att det åtminstone krävs någon form av förflyttning av fordonet.³⁷

I och med att det inte finns någon lagstadgad definition av begreppet *förande* måste vägledning hämtas från lagmotiv och rättspraxis. Förande-begreppets definition har även utvecklats i rättspraxis genom tillämpning av andra bestämmelser i TBL än 1 §, men begreppet får antas ha en harmoniserad tolkning i hela TBL. Det räcker inte med att motorn satts i gång för att anses som förande, utan det krävs en iakttagbar förflyttning. Samtidigt krävs inte heller att motorn är i gång för att anse att förande föreligger.³⁸ En bilägare ansågs ha fört bilen när hen stod utanför bilen och startade motorn i med växeln i back-läge, vilket ledde till rörelse.³⁹ Även att skjuta på en bil utan att någon satt i förarsätet ansågs som förande.⁴⁰ En person som styrde en trasig bogserad bil ansågs också föra den bogserade bilen.⁴¹ För ansvar krävs dock att det

³⁵ Se SOU 2018:16 s. 565.

³⁶ Jfr SOU 2018:16 s. 580–581.

³⁷ Se Åberg, Lag (1951:649) om straff för vissa trafikbrott 1 §, Karnov (JUNO) (besökt 2025-05-04).

³⁸ Se Zila (2019) s. 22–23.

³⁹ Se NJA 1931 s. 138; Åberg, Lag (1951:649) om straff för vissa trafikbrott 1 §, Karnov (JUNO) (besökt 2025-05-04).

⁴⁰ Se NJA 1934 s. 81; Åberg, Lag (1951:649) om straff för vissa trafikbrott 1 §, Karnov (JUNO) (besökt 2025-05-04).

⁴¹ Se NJA 1934 s. 616; Åberg, Lag (1951:649) om straff för vissa trafikbrott 1 §, Karnov (JUNO) (besökt 2025-05-04).

förelegat uppsåt till någon åtgärd som skulle kunna leda till fordonets förflyttning.⁴² Hur dagens praxis ska tolkas i ljuset av avancerad automatiserad körning (nivå 4–5) är inte helt klart. Skulle någon som uppsåtligen startar det automatiska körsystemet anses föra fordonet endast genom den handlingen?

Det är även möjligt att två personer bedöms föra ett fordon samtidigt. En sådan situation skulle kunna uppkomma om den i förarsätet manövrerar pedalerna medan personen i passagerarsätet manövrerar ratten. Även vid övningskörning har handledaren ett ansvar för felaktigheter som begås inom den dynamiska köruppgiften.⁴³ Kan därför både den fysiska föraren och körsystemet anses föra fordonet samtidigt, eller tillsammans? Kan personen i förarsätet anses föra om hen har någon form av kontroll över det automatiska körsystemet?

Sammantaget går det att säga att förandet innebär att någon i viss mån kontrollerar fordonets rörelse och riktning. En sådan uppgift kan emellertid även utföras av ett automatiskt körsystem. Konsekvenserna av tillämpningen av praxis betyder att straffbestämmelser som innehåller rekvisiten köra eller föra påverkas av automatisk körning.

3.2.3 *Förare*

I vardagligt språkbruk kan förare ha olika innebörd i olika sammanhang. En person kan till exempel vara hundförare eller förare av maskiner, men det innebär inte att personen kör hunden eller maskinen. I SOU 2018:16 exemplifieras även en handledare som övningskör med en elev. Handledaren räknas som förare trots att hen inte utför någon dynamiska köruppgift.⁴⁴ Det finns därmed inget krav på att köra ett fordon för att anses vara förare. Utredningen tydliggör att i straffrättslig kontext pekas även föraren ut som ansvarig för en mängd olika säkerhetsrelaterade plikter utöver den dynamiska köruppgiften. Föraren har genom garantställning till exempel ansvar för att upprätthålla ordningen ombord – att se till att alla barn har på sig säkerhetsbälte eller att det inte finns för många personer i fordonet. Föraren måste även se till att fordonet är trafikdugligt, att det är lastat på rätt sätt och har vissa specifika uppgifter vid viltolyckor.⁴⁵ Begreppet förare syftar till mer än att någon utför de dynamiska köruppgifterna och vad gäller autonoma fordon, även på nivå 4–5, står det klart att det är lång väg kvar innan ett autonomt system kan ta över hela förar-begreppet och dess uppgifter. I resterande utredning kommer fokus ligga endast på begreppets innebörd kopplat till den dynamiska köruppgiften och låta frågor om ansvar för förarens övriga uppgifter vara osagda.

⁴² Se NJA 1967 s. 211; Åberg, Lag (1951:649) om straff för vissa trafikbrott 1 §, Karnov (JUNO) (besökt 2025-05-04); Zila (2019) s. 22–23.

⁴³ Se NJA 1935 s. 506; NJA 1968 s. 145; Åberg, Lag (1951:649) om straff för vissa trafikbrott 1 §, Karnov (JUNO) (besökt 2025-05-04).

⁴⁴ Se SOU 2018:16 s. 565.

⁴⁵ Se SOU 2018:16 s. 538–540.

Begreppet *förare* hör nära ihop med begreppen *föra* och *köra*. Som nyss beskrivits kan de två sistnämnda begreppen anses vara en del av en förares uppgifter. På samma sätt som en förare kan ha många olika uppgifter kan föraren kallas för något annat beroende på situation. En förare kan till exempel orsaka en trafikolycka och bli dömd för vårdslöshet i trafik (1 § TBL). I sådant fall kommer föraren ta form som specialsubjektet *trafikant*. En förare kan även falla in under subjektet *den som*.⁴⁶ I relation till vårdslöshet i trafik kopplas begreppet till *förande*. En förare kan åtalas för vårdslöshet i trafik, men i egenskap av andra subjekt.

Enligt utredningen i SOU 2018:16 kan användning av förare som specialsubjekt bli problematiskt på sikt, framför allt med tanke på automatiserade körssystem. Det finns redan idag teknik som tillåter automatiserade fordon att köra helt utan förare ens ombord på fordonet. Det automatiserade systemet kan utföra hela den dynamiska köruppgiften, men inte ta över andra uppgifter under förarens ansvar. Samtidigt måste någon vara ansvarig för vissa uppgifter för att värna om trafiksäkerheten om inte det automatiserade systemet kan ta över uppgiften.⁴⁷ Det måste därför granskas hur en förare kan hållas straffrättsligt ansvarig för vårdslöshet i trafik idag och vilka rättsliga problem som uppstår vid användning av automatiserade körsystem, kanske helt utan förare som vi känner till begreppet. Den första frågan som kort behöver granskas – vem är förare?

Under vissa omständigheter kan ett fordon anses ha fler än en förare. Ett exempel på detta är vid övningskörning. Både handledaren och eleven anses vara förare samtidigt, så länge eleven följer handledarens instruktioner.⁴⁸ I en situation då en person, utöver föraren, ingriper och styr fordonets pedaler eller manövrerar ratten anses båda vara förare.⁴⁹ Båda förarna har ett individuellt ansvar att förhindra trafikolyckor, vilket följer av en garantställning.⁵⁰

Samtidigt som fler personer kan vara förare av ett fordon samtidigt, kan en förare anses vara förare av flera fordon samtidigt. I SOU 2018:16 hänvisas ett fall med en militär befälhavare som dömdes för vårdslöshet i trafik efter en olycka. Han dömdes dock i egenskap av trafikant efter att ha ansetts föra flera fordon samtidigt genom sina kommandon. Ett annat exempel som utredningen tar upp är vid bogserande av bilar. Föraren i den bärande bilen anses då vara ansvarig även för bilen som bogseras.⁵¹

I relation till förare som är förare för flera fordon samtidigt nämner utredningen även användning av trafikledningscentraler. Det finns ingen praxis för hur många fordon en trafikledare kan anses vara förare av, men

⁴⁶ Se SOU 2018:16 s. 577.

⁴⁷ Se SOU 2018:16 s. 577.

⁴⁸ Se NJA 1968 s. 145.

⁴⁹ Se NJA 1989 s. 552.

⁵⁰ Se SOU 2018:16 s. 571.

⁵¹ Se NJA 1969 s. 220; SOU 2018:16 s. 568–569.

gränsdragningen får antas utgå från vad tekniken tillåter.⁵² Det är även relevant att åter igen nämna att en person inte behöver befinna sig i fordonet för att anses vara förare (jfr begreppet förande).

Redan efter en kort beskrivning av vad en förare är ansvarig för, och vem som kan anses vara förare, synliggörs de problem som kommer uppstå vid tillämpning av det aktuella rättssystemet vid användning av självkörande fordon (nivå 4–5), redan på begreppsnivå. Även om dessa luckor täcks och en bredare begreppsbild användas för att bestämma vem som är förare (eller trafikant) måste även ansvaret redas ut i subjektiv mening. Om någon som aktiverar ett automatiserat körsystem bedöms vara förare betyder det inte nödvändigtvis att föraren ska vara straffrättsligt ansvarig för alla uppkomna trafiksituationer? Det straffrättsliga ansvaret måste även uppfylla vissa subjektiva krav för ansvar, vilket kommer att översiktligt granskas nedan.

3.2.4 Första stycket – Vårdslöshet i trafik

Den senaste ändringen av TBL genomfördes i och med prop. 1994/95:23 vilket gav en viss förklaring i vad som bedöms utgöra *vårdslöshet* och *grov vårdslöshet* i trafiken. I propositionen anges en viss ändring att ge större utrymme att beakta gärningspersonens egna förutsättningar. Tidigare har vid bedömning för ansvar för vårdslöshet som huvudregel inte beaktat okunnighet, oerfarenhet eller andra intellektuella brister hos trafikanten, vilket lett till att en person som gjort allt för att undvika en trafikfarlig situation har kommit att betraktas som vårdslös vid bristande skicklighet. Utredningen menar att det vid bedömning kan göras en jämförelse med *den normalt skicklige förarens*⁵³ körsätt.⁵⁴ Det ges ingen betydelse om en olycka inträffat eller inte. Bedömningen av ansvar för vårdslöshet i trafik utgår från sådana beteenden i trafiken som innebär vårdslöshet i sig.⁵⁵

Tillämpningsområdet sträcker sig som regel till personer som gjort sig skyldig till ett *medvetet risktagande*.⁵⁶ Om en trafikregel har överträtts ska bedömningen ta hänsyn till regelns betydelse ur trafiksäkerhetssynpunkt. Typiska trafikfarliga beteenden är exempelvis förande i uttröttat tillstånd, trafikfarliga omkörningar, körning mot rött ljus eller allvarlig hastighetsöverträdelse i trafikfarliga miljöer. Om då trafikanten, på grund av tillfällig ouppmärksamhet eller bristande förmåga, gjort en felbedömning av en

⁵² Se SOU 2018:16 s. 569.

⁵³ Jfr *normalt aktsamma personen* (*bonus pater familias*) i avsnitt 5.4.4.

⁵⁴ Se Prop. 1994/95:23 s. 60.

⁵⁵ Se Prop. 1994/95:23 s. 60.

⁵⁶ En medvetenhet (eller insikt) om risken är identiskt med medveten oaksamhet i relation till likgiltighet inför risken (personligt ansvar/culpa). Skuldkravet för vårdslöshet i trafik skulle i sådant fall normal sett innebära medveten oaksamhet. Se Asp, Ulväng & Jareborg (2013) s. 314; samt avsnitt 5.4.2.

trafiksituation eller gjort ett rent manövreringsmisstag ska som regel undantas ansvar för vårdslöshet i trafik.⁵⁷

För ansvar i fråga om vårdslöshet i trafik gäller att vägtrafikanten brustit i omsorg och varsamhet *i väsentlig mån*. Denna oaktsamhetsgrad är inte densamma som *grov oaktsamhet*. Uttrycket visar snarare att inte varje avvikelser från varsamhet borde leda till ansvar, även om ovarsamheten leder till en olycka. Det är inte möjligt att beskriva alla handlingar som kan uppfylla kravet, men viss vägledning ges i de exemplen på trafikfarliga beteenden beskrivna ovan.⁵⁸

HD bedömde frågan om vårdslöshet i trafik då en bilist blivit bländad av solen och sedan kört på en fotgängare. Bilisten hade innan olyckan insett synnedsättningen på grund av solen och därför fällt ned solskyddet och väsentligt saktat ner farten. HD bedömde att de vidtagna försiktighetsåtgärderna normalt sätt var tillräckliga för att kunna fortsätta körningen. Att bilisten inte ens hade den begränsade sikt som hon antog berodde på en felbedömning av situationen, och inte ett medvetet risktagande. Även om hon till viss del kunde anses ha brustit i omsorg och varsamhet kunde hennes handlande inte anses utgöra vårdslöshet i trafik i egentlig mening, med hänsyn till de försiktighetsåtgärder hon vidtog. Hennes felbedömning utgjorde därför inte vårdslöshet i trafik.⁵⁹

En gärning kan utgöra ett otillåtet risktagande (vid en jämförelse med den normalt skicklige föraren), har gärningspersonen vidtagit tillräckliga försiktighetsåtgärder har hen inte *i väsentlig mån* brustit i sin omsorg och varsamhet.

Det angivna tillämpningsområdet tar främst sikte på personer som gjort sig skyldiga till *medvetet risktagande*. Denna formulering väcker frågan om även *omedveten oaktsamhet* kan vara tillräckligt till ansvar för vårdslöshet i trafik. Medvetenhet om risk kan likställas insikt om risk, vilket innebär en *medveten oaktsamhet*.⁶⁰ Det kan däremot tänkas att det inte är helt ovanligt att vägtrafikanter framkallar farliga trafiksituationer utan en medvetenhet om att hen tar risker. Detta kan till exempel bero på okunnighet av trafikregler, fordonets egenskaper eller förståelse för vissa vägförhållanden. Trafikanten är inte medveten om risken i ett beteende eller situation, men borde vara medveten om den (omedveten oaktsamhet).⁶¹

3.2.5 Andra stycket – Grov vårdslöshet i trafik

⁵⁷ Se Prop. 1994/95:23 s. 122; Ceder et. al. (2024) s. 51.

⁵⁸ Se Zila (2019) s. 25.

⁵⁹ Se NJA 2007 s. 3; Ceder et. al. (2024) s. 55.

⁶⁰ Se Asp, Ulväng & Jareborg (2013) s. 314.

⁶¹ I RH 1998:70 dömdes en man för vårdslöshet i trafik trots en bedömd avsaknad av medvetenhet om risken, men utifrån en allvarigare oaktsamhet i förhållande till en trafiksituation vid ett övergångsställe. Se Zila (2019) s. 26.

I 1 § TBL *andra stycket* finns bestämmelser om *grov vårdslöshet i trafik*. Den som vid förande handlar grovt oaktsamt eller visar uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom kan hållas ansvarig enligt bestämmelsen. Rekvisiten *gör sig skyldig till grov oaktsamhet* och *visar uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom* utgör inte alternativa rekvisit. Den som utför en handling som visar uppenbar likgiltighet inför annans liv eller egendom kan inte anses som annat än grovt oaktsam. Det andra rekvisitet kan snarare ses som en vägledning i tolkning av vad som anses utgöra grov oaktsamhet i sammanhanget. Till skillnad från bestämmelsen om vårdslöshet i trafik av normalgraden, som utlyser *vägrafikanten* som ansvarssubjekt, kan endast en *förare* av motordrivet fordon vara ansvarssubjektet för grov vårdslöshet – alltså en snävare krets personer.⁶²

Ofta är medveten oaktsamhet att beaktas som grov oaktsamhet, men även vissa fall av kan omedveten oaktsamhet uppfylla kravet. Ett exempel på en situation där omedveten oaktsamhet kan vara tillräckligt är om gärningspersonen helt åsidosätter en viktig undersöknings- eller kontrollplikt och därmed framkallar stor fara eller skada.⁶³

3.3 Tillämpning på automatiserade körsystem (nivå 4–5)

3.3.1 Problematisering

Hur användning av framtidens fordon ska tolkas in i dagens bestämmelse om vårdslöshet i trafik är långt från givet. Frågorna är visserligen inte nya, men hittills har inget svar etablerats som det rätta. Ett problem med bestämmelsens första stycke är att begreppet trafikant inte är teknikneutralt. Begreppets räckvidd sträcker sig idag till personer som befinner sig på vägen, i fordonet på vägen eller på motsvarande sätt i terräng. En förare som för fordonet från ett kontrollrum eller på liknande sätt för fordonet omfattas inte av begreppet.⁶⁴ Dessutom innebär begreppet trafikant en människa. Hur kan bestämmelsens första stycke tillämpas på fordon som kör helt automatiskt utan en människa ombord? Behöver begreppet få en vidare mening för att fånga upp en sådan situation, eller är det helt onödigt om en person ändå inte kan hållas straffrättsligt ansvarig om hen varken är i fordonet eller har kontroll?

Hur begreppen *förande* och *förare* tolkas blir också avgörande för tillämpningen. Utifrån den praxis som finns att utgå från innebär förande att utföra någon form av dynamisk köruppgift. Olika former av manövrering av fordonet eller taktiska beslut kan betyda att föra. Om en person endast startar ett automatiserat körsystem – räcker det för att anses utföra en dynamisk köruppgift och därmed föra fordonet? Utifrån den praxis som finns är det nog en

⁶² Se Zila (2019) s. 28

⁶³ Se Asp, Ulväng & Jareborg (2013) s. 319.

⁶⁴ Se SOU 2018:16 s. 628.

långdragen tolkning. Vid tillämpning av bestämmelsens är det nödvändigt att förstå begreppets omfång för att vidare förstå vad en förare är i situationen. Begreppet förare avgörs utifrån vilken situation det handlar om. Vid vårdslöshet i trafik får förar-begreppet relevans i förhållande till uppgiften att föra. Om en person inte kan anses föra ett fordon genom att endast starta ett automatiserat körsystem – kan hen inte heller anses vara förare då? Vad händer i så fall med förarens övriga uppgifter som kopplas till fordonet och trafiksäkerheten?

Tolkning av begreppen som visat en nödvändig del i att kunna tillämpa bestämmelsen om vårdslöshet i trafik vid användning av automatiserade körsystem. Exkluderat detta finns dock ett ytterligare, mer komplext, problem att reda ut – vad en person kan hållas ansvarig för vid användning av tekniken. Om en person anses vara en förare som för fordonet genom att starta det automatiserade systemet – på vilket sätt är hen ansvarig för de trafiksituationer som uppstår? Det räcker inte med att en person kan pekats ut som ansvarssubjekt, personen måste även ha uppnått en viss nivå av skuld för att kunna hållas straffrättsligt ansvarig. Skuldbedömningen utgår från aspekter som personens handlingskontroll, mentala inställning, förutsebarhet och den risk som ligger i ett handlande (eller underlåtenhet). Är det rimligt att kräva ansvar från en förare som inte har kontroll över den dynamiska köruppgiften utöver att starta det automatiserade systemet? Om inte föraren kan hållas ansvarig för vårdslöshet i trafik när det automatiserade systemet är aktiverat – vem kan då hållas ansvarig? Vilken nytta finns i ett sådant ansvar?

3.3.2 Lösningar enligt SOU 2018:16

I utredningen presenteras vissa lösningar på tillämpningsproblematiken. Den föreslår en förändring av trafikant-begreppet. Den definition av trafikant som finns i trafikförordningen ska utvidgas och även innefatta *förare till fordon som färdas eller uppehåller sig på en väg eller i terräng*.⁶⁵ Tillägget är ämnat att anpassa betydelsen till teknik som, till exempel, fjärrstyrning. Det betyder att en trafikant inte längre behöver befinna sig på vägen eller i fordonet på vägen (eller terräng) för att omfattas av bestämmelsen om vårdslöshet i trafik.⁶⁶

Utredningen föreslår även att förarens roll definieras:

*Det införs en definition av förarens roll som innebär att en förare kan befinna sig i eller utanför fordonet, föra fordon på avstånd eller föra flera fordon samtidigt. Ett fordon kan vidare ha fler än en förare samtidigt.*⁶⁷

⁶⁵ Se SOU 2018:16 s. 626.

⁶⁶ Se SOU 2018:16 s. 628.

⁶⁷ Se SOU 2018:16 s. 629.

Föraren fortsätter att tolkas som en människa och ett fordon med körkortskrav kräver fortfarande att en förare finns i eller utanför fordonet, oavsett automatiseringsnivå. Utredningens tolkning av begreppet utgår bland annat från praxis.⁶⁸ Det lämnas dock öppet för ytterligare prejudikatbildning om förarbegreppet då utredningen menar att det fortfarande finns osäkerheter om innebörden. Utredningen ger exempel på att en förare skulle kunna vara någon som aktiverar det automatiska systemet, eller som är förare på avstånd genom kontrollrum.⁶⁹

Utredningen försöker även svara på frågan om vilket ansvar föraren ska ha, eller vilken roll föraren har vid automatiserad körning. I internationell doktrin nämns ofta ansvar genom garantställning som en lösning på ansvarsproblematiken. En sådan garantställning likställs med det strikta ansvar som finns för vissa djur, eller för barns agerande.⁷⁰ Även i SOU 2016:28 *'Vägen till självkörande fordon – försöksverksamhet'* föreslås att det straffrättsliga ansvaret ska ligga på den fysiske föraren på samma sätt som vid användning av fordon med lägre automatisk nivå (1–3), en form av övervakningsansvar.⁷¹ Ett övervakningsansvar avvisas däremot av utredningen i SOU 2018:16, där det föreslås att den fysiske föraren inte ska ha något straffrättsligt ansvar under den automatiserade körningen. Föraren anses då vara utanför beslutsloopen och ett införande av tre beslutsloopar (ovanför beslutsloopen) strider mot *skuldprincipen*. Av utredningens bedömning innebär ett sådant införande att omedveten oaktsamhet kriminaliseras och ett strikt ansvar, i princip, används.⁷²

Förutom att ett övervakningsansvar (ovanför beslutsloopen) strider mot *skuldprincipen*, menar utredningen att ett sådant ansvar skulle leda till att tekniken inte kommer att användas om föraren alltid måste övervaka. Enligt utredningen blir även ansvarsfördelningen mellan förare och tillverkare oklar, och skulle kunna hämma incitament hos tillverkaren att göra sitt yttersta. Garantlärans tillämpning vid endast två beslutsloopar är dessutom ett oprövat fenomen och enligt utredningen ett för stort kliv från hur den används idag.⁷³

Utredningens slutsats är att första stycket i bestämmelsen om vårdslöshet i trafik (vårdslöshet av normalgraden) inte behöver anpassas för automatiserad körning, men att bestämmelsen indirekt påverkas vid ett utvidgat trafikantbegrepp.⁷⁴ Utredningen föreslår dock en ny bestämmelse för grov vårdslöshet i trafik vid användning av automatiska körsystem:

⁶⁸ Se SOU 2018:16 s. 629–630.

⁶⁹ Se SOU 2018:16 s. 635–636.

⁷⁰ Se t.ex. Chesterman (2021) s. 91–92; samt Pagallo (2013) s. 33–34.

⁷¹ Notera att förslaget i utredningen ges i förhållande till försöksverksamhet. Se SOU 2016:28 s. 111.

⁷² Se SOU 2018:16 s. 636.

⁷³ Se SOU 2018:16 s. 638–640.

⁷⁴ Se SOU 2018:16 s.

Om någon använder ett automatiserat fordon uppsåtligt eller av grov oaktsamhet på ett sådant sätt att andras liv eller egendom utsätts för fara döms för grov vårdslöshet i trafik under automatiserad körning till fängelse i högst två år.⁷⁵

Det argument som används för införandet av en ny bestämmelse är att den nuvarande blir svår att tillämpa vid automatiserad körning då förande-begreppet i praxis innebär utförande av dynamiska köruppgifter. Utredningen ser fortfarande ett behov att kunna hålla någon ansvarig för grov vårdslöshet vid automatiserad körning vid fara för andra liv eller hälsa. Utredningen ger tre exempel på situationer som skulle kunna innebära grov vårdslöshet:

[...] om en person som använder ett icke godkänt automatiserat fordon i trafik, om någon som manipulerar det automatiska körsystemet till att göra överträdelser eller om någon som inte ser till så att fordonet är säkert att använda (har exempelvis vägrat att installera en säkerhetsuppdatering av systemet).⁷⁶

3.3.3 Luckor i utredningens förslag

De förslag som utredningen lämnade i och med SOU 2018:16 ger viss lösning på tillämpningsproblematiken vid användning av automatiska körsystem. Trafikantbegreppets utvidgning innebär att även personer på annan plats omfattas. Utredningen fortsätter att tolka trafikant och förare som en människa, samtidigt som det fastställs att ett fordon (med körkortskrav) alltid måste ha en förare. Hur detta ska tillämpas på teknik som, till exempel, självkörande taxibilar helt utan förare ges ingen vägledning i. Utredningens förslag ger ingen möjlighet att använda tekniken på ett sådant sätt.

Ett förande-begrepp utgår från praxis och syftar till uppgifter inom den dynamiska körningen. Det är nog en för vid tolkning att anse ett aktiverande av ett automatiskt system som förande, men det uppkommer därmed frågor som utredningen lämnar obesvarad. Om en förare startar ett automatiskt körsystem vid vissa väg- eller väderförhållanden som systemet inte klarar av – kan föraren då anses vara vårdslös? Om det inte anses vara förande att starta ett system – hur kan föraren då hållas ansvarig enligt bestämmelsen? Det nya lagförslaget ger inte heller någon lösning om inte det subjektiva skuldrekvisitet på grov oaktsamhet uppfylls i en sådan situation.

Med den nya bestämmelsen är tanken att täcka upp för situationer då den automatiserade körningen manipuleras eller på annat sätt används på felaktigt sätt. Innebär detta att någon som ger ett kommando⁷⁷ till fordonet att göra en

⁷⁵ Se SOU 2018:16 s. 95–94.

⁷⁶ Se SOU 2018:16 s. 645.

⁷⁷ Att ge ett ”kommando” till det självkörande fordon under den automatiska körningen kommer i resterande framställning att innebära all form av medel en fysisk förare kan påverka systemets beslut i den dynamiska köruppgiften. Detta betyder att ett kommando skulle kunna

omkörning kan hållas ansvarig? Det finns även här en lucka för de situationer där föraren inte kan anses vara grovt oaktsam.

Gällande att ge det automatiserade körsystemet kommandon att följa i körningen finns en generell osäkerhet. Utredningen förutsätter att det endast kan finnas två beslutsloopar vid automatisk körning (innanför och utanför). Detta betyder att utredningen anammar en form av tolkning av SAE:s nivåindelning som bestämmer ansvarsplacering och innebörden av dessa ansvarsloopar.⁷⁸ Om en förare har möjligheten att ge kommandon till det automatiserade systemet, som egentligen klara alla uppgifter och beslut på egenhand, innebär detta enligt definitionen att föraren är ovanför beslutsloopen. Är det rimligt att förbjuda en förare att ge kommandon eller att systemet accepterar det, vilket indirekt betyder att systemet får ett ansvar över föraren? Skulle garantläraren kunna användas på ett annat sätt än så som utredningen prövat?

3.4 Sammanfattning kapitel

Tillämpningen av 1 § TBL på självkörande fordon aktualiserar betydande rättsliga utmaningar. Begreppen *vägrafikant*, *förande* och *förare* är inte anpassade till situationer där människan helt, eller delvis, saknar kontroll. Även om SOU 2018:16 föreslår justeringar i begreppen och en ny bestämmelse om grov vårdslöshet vid automatiserad körning, kvarstår flera luckor. Dessa gäller framför allt ansvar vid kommandon, ovanför beslutsloopen, samt situationer som inte uppnår grov oaktsamhet men ändå innebär risk. Kapitlet visar att gällande rätt har begränsad räckvidd i dessa fall, vilket aktualiserar behovet av en fördjupad analys av straffrättsliga principer och ideologier. I uppsatsens kommande delar behandlas därför centrala kriminaliseringsideologier och straffrättsliga principer, som *skuldprincipen*, *legalitetsprincipen* och *ultima ratio*, i syfte att granska det nuvarande rättslägets legitimitet och eventuella behov av, och möjligheter till, förändring.

innebära att påverka genom röststyrning, dynamiska knappar eller fordonets vanliga manövreringsmedel. Det är däremot en annan fråga huruvida olika konstruerade system accepterar olika former av kommandon.

⁷⁸ SAE har inte stängt dörren för att den fysiska föraren under vissa omständigheter på olika sätt kan ta över den dynamiska köruppgiften, delar av den eller utöva kontroll – till skillnad från vad utredningen utgår från. Se t.ex. 'Surface Vehicle Recommended Practice' (april 2021) s. 29.

4 Varför straffar vi? – Straffrättens ideologiska grunder

4.1 Inledning

Straffrätten är inte bara ett rättsligt system som fungerar som verktyg för att bestraffa överträdelser. Straffrätten bygger på djupa ideologiska, moraliska och samhälleliga idéer om skuld och rättvisa. Frågan ”varför straffar vi?” är därför inte bara teoretisk, utan utgör en grundläggande fråga för när och hur vi kan tillämpa straffrätten. När samhället ställs inför ny teknik, som självkörande fordon, uppkommer just dessa frågor: Kan vi rättfärdiga ansvar och straff utan mänsklig kontroll?

I detta kapitel kommer de två grundläggande straffrättsteorierna, om prevention och vedergällning, att granskas för att se hur de samspelar genom hybridteorier. Därefter kommer kriminaliseringens övergripande syfte att behandlas, samt de principer som sätter gränser för användning av kriminalisering som kontrollmedel. Några centrala delar för kriminalisering berör *skyddsintressen*, *skuldprincipen* och *ultima ratio*. Dessa kriminaliseringsprinciper utgår främst med stöd i SOU 2013:38 och doktrin från bland annat Jareborg och Lernestedt. Det normativa ramverk som ställs upp genom straffrättens ideologier och kriminaliseringsprinciper kommer att vara grunden för en kommande analys av straffrättsligt ansvar vid användning av självkörande fordon.

4.2 Straffrättsteorier – prevention och vedergällning

Varför vissa handlingar straffbeläggs, eller kriminaliseras, finns det olika synsätt på. Den politiska viljan att kriminalisera en viss gärning diskuteras ofta i den offentliga debatten, särskilt när det står två tungt vägande intressen mot varandra. Debatten över syftet med kriminalisering kan oftast ses i ljuset av en motsättning mellan preventionsteorier och vedergällningsteorier. Motsättningen handlar främst om viljan att bestraffa för att hindra framtida handlingar (framåtblickande) eller bestraffa för att en handling redan har begåtts (bakåtblickande).⁷⁹

De två ideologiska motsättningarna grundar sig i teorier från två av de mest inflytelserika moralfilosoferna Jeremy Bentham och Immanuel Kant. Bentham sägs vara grundaren av *utilitarism*, en rättviseuppfattning som innebär att rättigheter och skyldigheter ska utgå från det som innebär störst nytta. Utilitarismen brukar ofta ses som en *konsekvensetik* då utvärderingen har fokus på konsekvenser.⁸⁰ Kant förknippas med plikt- och förtjänstetik som är grunden för vedergällningsteorierna. Enligt Kant har straffet ett moraliskt egenvärde och är därför motiverat oberoende preventiv effekt.⁸¹ De

⁷⁹ Se Asp, Ulväng & Jareborg (2013) s. 30.

⁸⁰ Se Dahlman (2010 s. 84–85.

⁸¹ Se Dahlman (2010) s. 94.

bakåtblickande vedergällningsteorierna, även kallat *absoluta straffteorier*, kännetecknas av det etiska synsättet på rättvisa. Straffet motiveras inte av något praktiskt syfte, som att förebygga brott, utan snarare genom ett etiskt svar. Synsättet visas tydligt i *talionsprincipen* (öga för öga, tand för tand), vilken haft en historiskt stor betydelse.⁸² Straffet är endast direkt kopplat till brottet – den som begått en rättskränkning **förtjänar** att straffas. Centralt i detta synsätt är idén om *individuell agens* – att individen har haft en faktisk frivillig förmåga att välja och därmed kan ha ett moraliskt ansvar.⁸³ Det är inte endast gärningen i sig, utan personens frivilliga beslut att begå den, som legitimerar straff.

Benthams utilitaristiska synsätt bygger på att tillgodose den totala samhällsnyttan. Straffet har i sig inget värde då det endast minskar samhällsnyttan, i form av kostnader för samhället och lidande för den som blir bestraffad.⁸⁴ Det är Benthams utilitarism som ligger till grund för preventionsteorierna.⁸⁵

De framåtblickande preventiva teorierna, kallat *relativa straffteorier*, kännetecknas av det praktiska syftet att förhindra brott.⁸⁶ Bentham delar upp syftets preventiva effekt i allmänprevention och individualprevention. Enligt de *allmänpreventiva teorierna* är straffrättens ändamål att avhålla samhällets medborgare från att begå brottsliga handlingar. Straffet har en brottsförebyggande, avskräckande, effekt på andra än den som straffas.⁸⁷ En mer primitiv uppfattning om vägen till ändamålet var att det enskilda straffets stränghet skulle ge ett så pass starkt intryck på allmänheten att varje individ därmed omedelbart avskräcktes från att begå brott. Detta var en anledning till användningen av, till exempel, offentliga avrättningar.⁸⁸

Den modernare varianten av den allmänpreventiva teorin har inte ett direkt avskräckande syfte, utan snarare ett normbildande synsätt som grundas i moraliska värderingar. Prevention på grund av avskräckning kan endast vara aktuellt om rädslan för straffet är den enda anledningen till att någon avstår från att begå ett brott. Det skulle vidare betyda att det inte finns någon anledning att avstå en brottslig handling utan upptäcktsrisk. Straffet bör därför i stället skapa en moralisk plikt att följa lagen och en moralisk uppfattning av brottsliga handlingar. En sådan moralbildande funktion leder slutligen till en samhällelig vanebildning.⁸⁹ I en trafiksituation då någon kör på en väg där det i

⁸² Se Ågren (2023) s. 19.

⁸³ Se Hoskins (2024) avsnitt 3.

⁸⁴ Se Dahlman (2010) s. 93.

⁸⁵ I SOU 2018:16 hänvisar utredningen till en mängd olika nyttobedömningar i frågan om införande av självkörande fordon på väg. Några viktiga beaktningspunkter är trafiksäkerheten, samhällsekonomiska vinsten och tillgänglighet för personer som av olika anledningar inte kan köra bil själva. De olika nyttovinsterna bedöms framför allt i relation till kostnader som tekniken medför. Se bl.a SOU 2018:16 s. 297–299.

⁸⁶ Se Ågren (2023) s. 20.

⁸⁷ Se Dahlman (2010) s.94.

⁸⁸ Se Ågren (2023) s. 20.

⁸⁹ Se Ågren (2023) s. 20.

princip är omöjligt att stöta på en polis eller trafikkamera är det troligt att föraren ändå inte kör orimligt snabbt om det, till exempel, finns närliggande bostäder.

De *individualpreventiva teorierna* sätter fokus på individen i stället för huvudsyftet med en allmän prevention. Kännetecknande för de individualpreventiva teorierna är att straffets syfte är att frångå den enskilde individen att begå **nya** brott. Ett straff ska verka förbättrande på brottslingen eller, åtminstone, förhindra återfall.⁹⁰ En bilförare som vid hastighetsöverträdelse blivit stoppad och bötesbelagd på en väg är rimligtvis mindre benägen att köra för fort där nästa gång än föraren som inte blivit stoppad tidigare.

4.3 Hybridteori

Förhållandet mellan de två olika teoretiska grupperna har genom historien balanserats olika. Preventionsteorierna har växt fram och etablerats tydligare i modern tid, men det betyder inte att det vedergällande synsättet har frångåtts helt. Den moderna straffrätten har att göra med både prevention och vedergällning.⁹¹ Kants förtjänstetik och Benthams utilitarism är överens om att straffrätten har ett moraliskt berättigande, men med olika idéer bakom berättigandet.⁹² Det finns olika synsätt på hur de olika teorierna fördelas. Rättsfilosofen H.L.A. Hart formulerade en av de mer inflytelserika hybridteorierna. Enligt Hart är straffets generella syfte att brottsprevention, i enlighet med det utilitaristiska synsättet. Straffets begränsningar bygger dock på vedergällningsteorier och förhindrar att den oskyldige straffas eller att straffet är oproportionerligt.⁹³ Även om straff kan minska brottslighet får det inte äventyra rättvisa eller proportionalitet.

Det olika teorierna kan även blandas på andra sätt. Ett exempel är att se straffet med ett vedergällningssyfte som begränsas av utilitaristiska överväganden om straffet skulle leda till mer skada än nytta.⁹⁴ Det går även att placera de olika teorierna inom olika områden i straffrättssystemet, till exempel att lagstiftaren har ett brottspreventivt syfte med utilitarism som grund, medan domstolen tillämpar vedergällningsteorier som bygger på ett förtjänstbaserat synsätt.⁹⁵ I relation till autonoma fordon är det kanske rimligt att lagstiftningen har ett brottspreventivt syfte (med ansvar hos, till exempel, tillverkare), och att det enskilda fallet bedöms utifrån proportionalitet och skuld.⁹⁶

⁹⁰ Se Ågren (2023) s. 20.

⁹¹ Se Asp, Ulväng & Jareborg (2013) s. 30.

⁹² Se Dahlman (2010) s. 93.

⁹³ Se Hoskins (2024) avsnitt 6.

⁹⁴ Se Hoskins (2024) avsnitt 6.

⁹⁵ En sådan uppdelning används bland annat i Asp, Ulväng & Jareborg (2013) s. 30, se en mer ingående redogörelse nedan; jfr Hoskins (2024) avsnitt 6.

⁹⁶ När det kommer till vårdslöshet i trafik (1 § TBL) får det antas vara vanligt att den ansvariga personen inte vill begå ett brott.

Enligt straffrättsprofessor Jack Ågren innebär en blandning av idéerna att straffet har att göra med en moralisk rättsgrund som berättigar och sätter gränser för användandet, samt ett praktiskt syfte att förhindra brott. Enligt Ågren kan det göras både en distinktion och relation mellan straffets *berättigande* och dess *ändamål*. Den moraliska rättsgrunden rättfärdigar ett straff som en vedergällning för det begångna brottet (bakåtblickande), och samtidigt motiverar det praktiska syftet att förhindra framtida brott (framåtblickande).⁹⁷

Ågren menar vidare att det straffrättsliga systemet därför måste bygga på moraliska värderingar om skuld. Systemet måste ta hänsyn till sådana omständigheter som, enligt en befolknings moraliska uppfattningar, utesluter ett moraliskt ansvar. Utan sådan hänsyn skulle systemet uppfattas som brutalt, moraliskt orättvist, och därmed påverka den allmänpreventiva effekten. Systemet måste omvänt även beakta befolkningens moraliska uppfattningar om brottsliga handlingar och utdöma straff för personer som anses moraliskt ansvariga för en brottslig handling.⁹⁸ Hur moralen kan motivera ett straff för vårdslöshet i trafik när fordonet kör automatiskt? Kan föraren utan direkt kontroll ändå hållas moraliskt ansvarig?

Det är svårt att argumentera för att moralen kräver straff för vissa handlingar. Olika former av bestraffning har dock alltid förekommit och straff kan tyckas ha en naturlig plats i vårt moraliska tänkande. En vanlig argumentationslinje utgår från två led: (1) staten kriminaliserar handlingar som anses förkastliga, och (2) om någon ska straffas för den handlingen måste det vara den som har gjort sig förtjänt av straffet. Men detta riskerar att bli ett cirkelresonemang: brott ska straffas eftersom brottslingen förtjänar straff – och brottslingen förtjänar straff eftersom det rör sig om ett brott.⁹⁹

Ett alternativt synsätt är att se straffets moraliska funktion som att symboliskt fördöma den brottsliga handlingen utifrån moralen. Synsättet besvarar dock inte heller frågan på moralens rättfärdigande av straffet, då ett sådant symboliskt budskap hade kunnat uppnås på andra, mycket effektivare, sätt.¹⁰⁰ Varför skulle ett symboliskt budskap grundat i moralen behöva innebära lidande för brottslingen och höga kostnader för samhället? Ågren menar att svar på den frågan alltid kommer att frångå själva argumentet att straffet endast har en symbolisk funktion.¹⁰¹

Det paradoxala är att vedergällning inte kan förklaras eller motiveras utifrån ett moraliskt resonemang, men vårt moraliska system tycks ändå kräva vedergällning. ”The paradox of retribution” visar ett behov av att förstå hur vedergällningsteorier och preventionsteorier samverkar i praktiken och bildar det

⁹⁷ Se Ågren (2023) s. 20 f.

⁹⁸ Se Ågren (2023) s. 21.

⁹⁹ Se Ågren (2023) s. 21.

¹⁰⁰ Detta förklaras djupare i kommande om övergripande syfte och *ultima ratio*.

¹⁰¹ Se Ågren (2023) s. 21; jfr Asp, Ulväng & Jareborg (2013) s. 35.

straffrättssystemet vi har idag. Enligt flera svenska straffrättsprofessorer behöver svaret på frågan *varför* inte vara samma som på *hur*.¹⁰²

Asp, Ulväng och Jareborg delar upp straffrätten i tre olika nivåer. När straffrätten delas upp är det lättare att se de olika teoriernas plats i systemet. Uppdelningen görs utifrån: (1) själva kriminaliseringen, (2) utdömande av straffansvar i domstol och (3) straffverkställigheten. De menar att en fråga om straffrättens syfte kan inte besvaras med ett allmänt svar, utan behöver bevaras inom dessa olika nivåer.¹⁰³

I den första nivån (1) är det tydligt att det allmänpreventiva synsättet har starkast argument. Straffrättens övergripande syfte, varför vi kriminaliserar, måste baseras i tron på de preventiva effekterna att kriminalisering håller nere och hindrar syndigt handlande och därmed gör samhället säkrare och mer hederligt. Utan detta synsätt verkar systemet brutalt och omoraliskt.¹⁰⁴

I den andra nivån (2) visar sig vedergällningsargumenten mer. Utdömandet av straff i domstol bygger ytterst på fördelning av straffansvar, i det enskilda fallet, utifrån vad den enskilde individen anses gjort sig förtjänt av.¹⁰⁵ En sådan vedergällningsprincip är tydlig i de olika brottens *straffskalor*, som bygger på måttet av gärningens klandervärdhet. En bedömning av vilken typ av bestraffning som är nödvändig för att förhindra en viss typ av brottslighet ligger inte till grund för bestämmandet av straffskalor.¹⁰⁶

I den tredje nivån (3) finns en tydlig närvaro av individualprevention i verkställigheten. Systemet tillåter viss individualpreventiva teorier vid bestämmande av påföljd, vilket visar sig i *straffmätningen*. Domstolen kan besluta om annan påföljd utifrån gärningspersonens individuella omständigheter, där även gärningens klandervärdhet och individens skuld har betydelse. Här finns ett tydligt intresse av humanitet, vilket egentligen genomsyrar hela straffssystemet. Ett etiskt försvarbart system måste ha grund i en strävan efter humanitet.¹⁰⁷

I och med att dela upp straffsystemet i dessa tre delar och kategorisera dessa ger det en tydligare bild av de olika teoriernas plats och samverkan i systemet. Indelningen visar att olika nivåer bygger på olika svar på frågan *varför vi straffar*. Enligt Asp, Ulväng och Jareborg kan det övergripande syftet sägas tillhöra det framåtblickande preventiva synsättet, men hur de preventiva

¹⁰² Ågren (2023) s. 21–22; jfr Asp, Ulväng & Jareborg (2013) s. 31.

¹⁰³ Se Asp, Ulväng & Jareborg (2013) s. 30 f.

¹⁰⁴ Se Asp, Ulväng & Jareborg (2013) s. 31.

¹⁰⁵ Se Asp, Ulväng & Jareborg (2013) s. 31.

¹⁰⁶ Se Ågren (2023) s. 22; jfr Asp, Ulväng & Jareborg (2013) s. 31.

¹⁰⁷ Se Asp, Ulväng & Jareborg (2013) s. 31; jfr Ågren (2013) s. 22–23.

effekterna uppnås bygger på bakåtblickande principer om rättvisa och klander.¹⁰⁸

Sammanfattningsvis visar hybridteoriernas utveckling och tillämpning att straffrätten inte endast bygger på en ensam moralisk och funktionell idé. I stället balanserar straffrättssystemet mellan ett framåtblickande syfte att förebygga brott, och ett bakåttliggande krav på rättvisa och ansvar. Kriminalisering legitimeras huvudsakligen genom prevention, men utdömande av straff grundas i vedergällningsteorier. De olika teorierna förenas i en gemensam moralisk kärna – straff måste vara både försvarbart och rättvist. Gällande ny teknik och förändrade ansvarsförhållanden, som vid användning av självkörande fordon, står det oklart om denna harmoni kan hållas eller om den måste omformas. Hybridteorierna ger en användbar flexibilitet, men det krävs ett tydliggörande av var gränserna går för moralisk skuld, samhällsnytta och mänskligt ansvar. Som har visats finns det fler svar på varför vi straffar, vilket måste erkännas och tas med i bedömningen för om och hur vi bör straffa i framtidens rättssystem.

4.4 Övergripande syfte

Vid närmare blick på det övergripande syftet med kriminalisering (att motverka att skadliga gärningar begås) finns det en ytterligare nivå på frågan varför vissa handlingar kriminaliseras. Bedömningen grundar sig i samhälleliga värderingar och normer. Om det finns en vilja, eller ovilja, till förändring i samhället som kan åstadkommas eller förhindras av mänskligt handlande kan, till exempel, staten försöka styra medborgarnas handlingsmönster. Det är en form av formell **social kontroll**. Det finns flera metoder för social kontroll. Några exempel är skattelättnader, tillståndsgivning och fysiska hinder. Kriminalisering är en ytterligare metod.¹⁰⁹

Enligt straffrättsprofessor Claes Lernstedt borde kriminalisering användas så restriktivt som möjligt, framför allt då straff påverkar individens valfrihet. Kriminalisering med straffbud är till för att styra medborgarnas handlingsmönster och beteenden, vilket är en indirekt inskränkning av individens valfrihet. Om en person, trots hot om straff, begår ett brott och blir upptäckt utdöms personen ett straff – vilket i sig oftast är både ämnat och uppfattat som något ont.¹¹⁰ Straffet har inte heller någon reparativ funktion, som väger upp för eller lindrar den skada som skett genom brottet. Det finns därför en vedertagen vilja att använda kriminalisering som en sista utväg för social kontroll, en princip kallad *ultima ratio*. Generellt är principen fastslagen i teorin, men i praktiken används ofta kriminalisering i första hand. Ett exempel är när straffet bestäms till böter, då detta anses vara en enkel och billig åtgärd som kräver relativt lite från myndigheterna jämfört med andra typer av social

¹⁰⁸ Se Asp, Ulväng & Jareborg (2013) s. 31–32.

¹⁰⁹ Se Asp, Ulväng & Jareborg (2013) s. 32.

¹¹⁰ Se Lernstedt (2003) s. 15–16.

kontroll. Det kan även vara ett enkelt sätt att visa att det bakomliggande problemet tas på allvar, även om kriminaliseringen i sig har liten betydelse för att lösa problemet.¹¹¹ Jareborg talar även om kriminaliseringens **symbol-funktion**. Att kriminalisera en gärning är att peka ut den som socialt förkastlig. Det är ett tydligt sätt för den bestämmande makten att visa på vilka typer av beteenden och handlingar som lever upp till en önskvärd social ordning. Han menar att straffet är i sin natur repressivt, men normativt kan en kriminalisering inte ensamt motiveras genom symbolfunktionen. Däremot händer det att kriminalisering ibland *de facto* användas som förstaval av symboliska skäl.¹¹²

4.5 Skyddsintressen & kriminaliseringsprinciper

4.5.1 Skyddsintressen

Om staten väljer att kriminalisera en gärning för att styra medborgarnas handlingsmönster och beteenden måste det grunda sig i att staten och allmänheten tycker att det finns något som är värt att skydda eller upprätthålla. Straffbud ska skydda vissa intressen, kallat *skyddsintressen*. Det finns däremot delade meningar om vad skyddsintresse innebär och vilka begränsningar som finns för att tillfoga ett visst intresse skyddsstatus.¹¹³ Europakonventionen om mänskliga rättigheter (EKMR) ger viss vägledning genom fri- och rättighetskatalogen, men visar främst vilka intressen som *ska* skyddas och inte vilka intressen som *inte får* skyddas. EKMR ger inga tydliga eller absoluta gränser för vilka intressen som *får* skyddas. Konventionen har visserligen ett tydlighetskrav i *legalitetsprincipen*, i art. 7, vilket däremot endast gäller utformningen av brottsbeskrivningen och inte det bakomliggande skyddsintresset.¹¹⁴ I Regeringsformen (1974:152) (RF) finns en liknande katalog med skyddsvärda centrala värden. De intressen som anges i 2 kap. RF ger den enskilde skydd *mot* det allmänna, medan de intressen som utläses i 1 kap. 2 § RF ger den enskilde skydd *genom* det allmänna.¹¹⁵ Det finns vissa skyddsvärda intressen som är ostridigt fastställda i vårt demokratiska samhälle, men inte en allmänt utformad beskrivning av vad som är värt att skydda. I SOU 2013:38 '*Vad bör straffas?*' anser utredningen att ett grundläggande krav för att kriminalisering ska anses befogat är om det syftar till att skydda ett identifierat och konkretiserat samhällsligt intresse. Utredningen pekar på att intressen är av dynamisk natur och speglar det aktuella samhället, men räknar upp några intressen som anses vara odiskutabla. Några uppräknade skyddsintressen är bland annat liv, frihet, hälsa, allmän ordning och säkerhet i trafik.¹¹⁶

¹¹¹ Se Asp, Ulväng & Jareborg (2013) s. 33–34; jfr Lernestedt (2003) s. 15.

¹¹² Se Jareborg (2003) s. 36; Asp, Ulväng & Jareborg (2013). s 35.

¹¹³ Se Lernestedt (2003) s. 127.

¹¹⁴ Se Lernestedt (2003) s. 155–158.

¹¹⁵ Se Lernestedt (2003) s. 97–98.

¹¹⁶ Se SOU 2013:38 s. 481–483; jfr Asp, Ulväng & Jareborg (2013) s. 39; jfr Lernestedt (2003) s. 174–179.

Lernestedt menar att skyddsintresset *mänskligt liv* är straffrättsligt självklart och vid ett hierarkiskt synsätt på skyddsintressen måste ”liv” placeras högst upp. Enligt Lernestedt kan ett straffbud dock skydda flera, i förhållande till varandra fristående, intressen. En individ kan ha skydd både för sin *fysiska integritet* och *förmögenhet* i ett straffbud (se ”Rån” i 8 kap. 5 § BrB). Båda dessa intressen ges till individen och rent hierarkiskt står dessa intressen bredvid varandra. I den beskrivna situationen finns ”äkta” flerfaldighet av intressen. Det finns även en ”falsk” variant av flerfaldiga intressen i ett straffbud. Ett straffbud kan ha ett påtagligt skyddsintresse som egentligen endast är ett första led till att skydda någonting annat, ett bakomliggande intresse. Lernestedt använder olika typer av trafikbrott som exempel för ett allmänt accepterat sådant gömt intresse. Han menar att ett straffbud kan vara ett tydligt utformat som ett brott mot allmänheten, men egentligen skydda individen. Individintresset har fått skydd genom att hierarkiskt ifrågasätta det allmänna intresset för, till exempel, trafiksäkerhet. Själva straffbudet verkar på en nivå tidigare än ett stadgat individintresse. Det går inte att övertygande motivera en liknande användning av straffbud i alla situationer, men just ”trafiksäkerhet” får anses vara ett accepterat intresse i sig själv, vilket egentligen kan ses som ett skydd för liv och hälsa.¹¹⁷ Sätt till individintressena kommer ”liv” alltid att placeras överst i intressehierarkin eftersom liv är en förutsättning för tillgången till samtliga andra intressen.¹¹⁸ I SOU 2013:38 poängteras dock att det går att härleda de flesta intressen till något av de mer centrala. Ett exempel som nämns i utredningen är straffbud som används vid förseelser gällande livsmedelshantering. På samma sätt som för mord kan skyddsintresset för livsmedelshantering ledas till det centrala intresset liv. Utredningen menar att det närmsta intresset för sådana förseelser är att människor inte ska bli sjuka, och att ett krav på identifiering och konkretisering av intressen borde motverka att lagstiftaren försöker knyta anledningen för kriminalisering till ett skyddsintresse på ett otillbörligt sätt.¹¹⁹ Gällande vårdslöshet i trafik är det nog inga tvivel på att det grundläggande, faktiska skyddsintresset är liv och hälsa.

4.5.2 Beteendets påtagliga risk för skada & motstående intressen

Även om det finns ett tydligt, accepterat, skyddsvärt intresse är det inte i sig en anledning till kriminalisering. Enligt utredningen i SOU 2013:38 måste även det beteende som avses bli kriminaliserat kunna orsaka påtaglig skada eller fara för skada på skyddsintresset. Utredningen visar även att det måste finnas en viss närhet mellan beteendet och det skyddsvärda intresset som kriminaliseringen avser att skydda. Ju närmare en kränkning av skyddsintresset

¹¹⁷ Se Lernestedt (2003) s. 168–170.

¹¹⁸ Se Lernestedt (2003) s. 174.

¹¹⁹ Se SOU 2013:38 s. 482–483.

som beteendet står, desto starkare är argumentet för kriminalisering av beteendet.¹²⁰

En annan punkt som måste beaktas är existensen av motstående intressen. Om det finns ett tillräckligt värdefullt motstående intresse ska kriminalisering inte genomföras. I SOU 2013:38 nämns bilkörning som ett starkt motstående intresse. Trots riskerna med beteendet är det typiskt sätt inte önskat. Enligt utredningen är de positiva följderna, för både samhället och individen, så pass stora att det inte vore ändamålsenligt att förbjuda beteendet.¹²¹ I utredningens resonemang synliggörs Benthams utilitaristiska idéer om ett nyttoperspektiv till en grund för kriminalisering eller icke-kriminalisering. Resonemanget väcker även frågor om hur nyttan med teknik, som självkörande fordon, kan hindra en kriminalisering trots risker med tekniken.

En av idéerna med självkörande fordon är att ta bort den mänskliga faktorn. Den mänskliga faktorn anses ligga bakom majoriteten av dagens trafikolyckor¹²² och en minimering av faktorn skulle kunna leda till en ökad trafiksäkerhet.¹²³ Kan en ökad trafiksäkerhet anses vara ett motstående intresse som talar för att en kriminalisering inte ska ske då det skulle kunna hämma användandet av tekniken? Det leder i förhållande till självkörande fordon till ett väldigt märkligt resonemang – att ökad trafiksäkerhet är ett motstående intresse till trafiksäkerhet. Om ett motstående intresse är ökad trafiksäkerhet – går det då fortfarande att hävda att det skyddsvärda intresset är trafiksäkerhet?¹²⁴

4.5.3 Skuldprincipen & strikt ansvar

Även om det finns ett konkretiserat och godtagbart skyddsintresse, ett beteende som äventyrar intresset och avsaknad av motstående intressen, är det inte tillräckligt för att kriminalisering ska få användas. Ett nödvändigt krav för kriminalisering är att den inte får riskera tillämpningen av *skuldprincipen*. Enligt utredningen i SOU 2013:38 ska straffrätten reserveras för sådana gärningar där den som straffas har visat en påtaglig grad av uppsåt eller oaktsamhet att hen framstår som klandervärd. Utredningen påpekar att *skuldprincipen* hindrar kriminalisering av gärningar som inte innefattar skuld, vilket innebär strikt ansvar.¹²⁵

¹²⁰ Se SOU 2013:38 s. 483–485.

¹²¹ Se SOU 2013:38 s. 491.

¹²² Se t.ex. 'Medvetna felhandlingar i praktiken' (oktober 2023) <https://www.vti.se/forskning/trafiksakerhet/medvetna-felhandlingar-i-trafiken> (besökt 2025-05-19).

¹²³ Se Garrido (2018) s. 41; SOU 2018:16 bl.a. s. 508, 551 & 639.

¹²⁴ Det är värt att poängtera att användning av självkörande fordon troligtvis inte kommer att utesluta trafikolyckor helt eftersom det kommer vara en längre period med både fysiska förare och självkörande fordon på vägarna. Det finns inte heller några garantier att det inte kommer uppstå trafikolyckor med endast självkörande fordon. Att den mänskliga faktorn försvinner talar dock för en ökad trafiksäkerhet på sikt, så länge tekniken fungerar som tänkt.

¹²⁵ Se SOU 2013:38 s. 488.

Kravet på klandervärdhet innebär att kriminalisering som huvudregel utgår från uppsåtliga handlingar.¹²⁶ Det finns dock utrymme att kriminalisera handlingar av oaktsamhet, framför allt om det finns ett starkt skyddsvärt intresse som kriminaliseringen är tänkt att skydda – kravet på aktsamhet blir större, desto starkare skyddsintresset är. Enligt utredningen är det dock inte helt oproblematiskt att kriminalisera oaktsamhet. För att kunna godta en kriminalisering måste den oaktsamma gärningen vara tillräckligt påtaglig för att bedömas som klandervärd. Den enskilde måste kunna undvika att begå den kriminaliserade gärningen genom normalt aktsamt beteende.¹²⁷ Utredningen pekar på att om nivån för oaktsamhet sätt lägre än normalt aktsamt beteende, eller i nivå som i praktiken kan förstås som strikt ansvar, blir kravet på skuld så vagt att kopplingen till klandervärdhet går förlorad.¹²⁸

Kriminalisering av oaktsamhet sker ibland tillsammans med uppsåt för vissa förseelser, för att värna om kriminaliseringens effektivitet. Detta innebär dock att straffet (oftast böter) blir detsamma oavsett om gärningen begås med uppsåt eller oaktsamhet. Enligt utredningen är effektivitetsargumentet förstäeligt då det inte rimligtvis går att styrka uppsåt vid varje förseelse. Utredningen poängterar dock en risk med att inte beakta graden av skuld och menar att straffrätten riskerar att urholkas, framför allt då kravet på aktsamhet ställs så pass högt att det närmar sig ett strikt ansvar.¹²⁹

Med bakgrund i det ovan sagda ställer sig utredningen tveksam till viss kriminalisering inom trafikområdet, där oaktsamhet kriminaliseras tillsammans med uppsåt för många förseelser. Ett exempel som nämns i utredningen är hastighetsöverträdelser som orsakats av att föraren förlitat sig på hastighetsmätaren som visar sig vara felaktig. Enligt praxis har en person som inte visste att hastighetsmätaren visade för låg hastighet ändå hållits ansvarig, vilket indirekt betyder att kravet på aktsamhet innebär att hastighetsmätaren måste kontrolleras inför varje färd.¹³⁰ Hur detta ska tolkas vid användning av ett automatiskt körssystem är inte helt givet. Kommer domstolen utdöma ansvar trots att föraren inte visste att det automatiska systemet kör snabbare än tillåtet, eller på ett vårdslöst sätt? Är det rimligt att ge den enskilde ett indirekt kontrollansvar när det rör sig om komplicerade tekniska system?

Enligt utredningen visar exemplet att kravet på aktsamhet i tillämpningen ställts så högt att det i praktiken liknar ett strikt ansvar. Utredningen tar ställning till problematiken och poängterar återigen att straffrätten riskerar att urholkas, men denna gång med anledning att det ger bilden av att det inte hjälper att vara normalt aktsam – man kan straffas ändå. Utredningen hävdar vidare

¹²⁶ Se 1 kap. 2 § BrB.

¹²⁷ Se djupare förklaring i avsnitt 5.4.4 om *normalt aktsamma personen (bonus pater familia)*.

¹²⁸ Se SOU 2013:38 s. 489.

¹²⁹ Se SOU 2013:38 s. 489.

¹³⁰ Se SOU 2013:38 s. 489.

att detta leder till att straffrätten får försämrad förmåga att styra människors beteende (social kontroll).¹³¹

Utredningen tydliggör, och förstärker, *skuldprincipens* roll vid kriminalisering. Det är tydligt att kriminalisering som närmast liknar strikt ansvar inte är godtagbart enligt principen. När det talas om ansvar vid användning av ett självkörande fordon aktualiseras liknande resonemang som visas i utredningen. Det nyss sagda är gällande dock i relation till grunden för kriminaliseringen, eller argument för framtida kriminalisering. När det kommer till utdömandet av ansvar för redan gällande lagstiftning har *skuldprincipen* återigen en central ställning. *Skuldprincipens* roll vid ansvarsbedömning kommer att analyseras närmre senare i uppsatsen.

4.5.4 Ultima ratio

Enligt utredningen i SOU 2013:38 ska kriminalisering inte vara aktuellt om det finns någon annan, mindre ingripande, metod som tillräckligt effektivt kan kontrollera ett oönskat beteende. Utredningen pekar på straffets ingripande karaktär och den inskränkning kriminalisering innebär på individens och samhällets valfrihet. Samtidigt framhåller utredningen att kriminalisering även är synnerligen kostnadskrävande.¹³² Kriminaliseringen som sista utväg (*ultima ratio*) betyder att det måste finnas tillräckliga skäl för att bryta mot den etiska principen att inte tillfoga andra lidande (genom straff). Som huvudprincip för att anse en gärning som straffvärd gäller att kriminaliseringen avser *särskilt* skyddsvärda intressen. I konkreta fall finns 29 kap. 1 § andra stycket BrB¹³³ som en legaldefinition av straffvärde, där skydd för liv, hälsa eller trygghet anges vara särskilt skyddsvärt. Asp, Ulväng och Jareborg framhäver också kravet på effektivitet. Effektivitetskravets koppling till *ultima ratio* innebär att kriminalisering borde ske endast då andra typer av kontrollmetoder inte är tillräckligt effektiva. De hävdar dock att kravet inte beaktas i modern lagstiftning i särskilt stor utsträckning och kriminalisering kan, som förklarats, ofta användas som förstaval för kontrollmetod.¹³⁴

I det moderna samhälle vi lever i idag kan inte en rättsstat använda sig av samhällelig bestraffning utan att det kan visas vara sakligt berättigat. Straff innebär tillfogande av skada och lidande för individen det riktar sig mot, skada som ofta är allvarlig. Straff får därför endast användas om det finns övertygande skäl för användningen. Jareborg menar att det i praktiken inte betyder att lagstiftaren *inte får* använda sig av bestraffning i juridisk mening. Det betyder snarare att lagstiftaren *inte borde* genom en moralisk plikt. Lagstiftaren har en sådan plikt att använda kriminalisering som sista alternativ –

¹³¹ Se SOU 2013:38 s. 490–491.

¹³² Se SOU 2013:38 s. 492.

¹³³ "Vid bedömningen av straffvärdet ska beaktas den skada, kränkning eller fara som gärningen inneburit, vad den tilltalade insett eller borde ha insett om detta samt de avsikter eller motiv som han eller hon haft. Det ska särskilt beaktas om gärningen inneburit ett allvarligt angrepp på någons liv eller hälsa eller trygghet till person." 29 kap. 1 § 2 st. BrB.

¹³⁴ Se Asp, Ulväng & Jareborg (2013) s. 40–41.

ultima ratio. Jareborg menar att det inte går att räkna med att en kriminaliseringsprincip är undantagslös och att principen *ultima ratio* kan benämnas som ”tanke” snarare än princip.¹³⁵

Straff är en rättsstats mest ingripande medel för social kontroll, framför allt då straffet avser fängelse. Frihetsförlusten är i sig särskilt ingripande, och det finns ytterligare faktorer att beakta, som samhälleligt klander, stigmatisering och förnedring.¹³⁶ Om straffet avser en av de mindre ingripande påföljderna, som böter, går det inte lika lätt att generellt hävda att bestraffningen är det mest ingripande medlet. Enligt Jareborg är det i diskussioner om kriminalisering och *ultima ratio* därför ofta påföljden fängelse som avses med straff.¹³⁷

4.5.4.1 *Ultima ratio enligt Jareborg*

Det finns många argument för och mot kriminalisering. Det måste finnas en viss *klandervärdhet*, både med hänsyn till de intressen som har kränkts och den skuld som gärningspersonen har uppnått genom gärningen. Jareborg vidhåller synsättet att en viktig riktlinje för bedömning av klandervärdhet är att uppsåt är mer klandervärt än oaktsamhet, och att olika individer har olika förmåga för ansvar. Han menar att det även ska finnas ett *behov* för kriminalisering, enkelt förklarat att ett resultat inte kan uppnås genom en mindre ingripande metod.¹³⁸

Kopplat till klandervärdhet ska kriminalisering användas med *måttlighet*. Jareborg hävdar att även en gärning som bedöms vara klandervärd kan av måttlighets skäl inte motivera en viss bestraffning, som anses överdrivet ingripande. Han menar att det går att se måttlighetsargumentet som antingen *retrospektiv* eller *prospektiv* proportionalitet. Den retrospektiva proportionaliteten innebär att en reaktion kan framstå som överdriven i förhållande till klandervärdheten, vilket betyder att argumentet snarare bör behandlas inom frågan om klandervärdhet. Den prospektiva proportionaliteten tar i stället sikte på om en reaktion framstår som överdriven i förhållande till syftet som ska uppnås, vilket är en viktig del i all förvaltning. Jareborg understryker dock att det inte går att peka ut ett bestämt mål för en viss konkret kriminalisering och argument om måttlighet som prospektiv proportionalitet sammankopplas med argument rörande behov.¹³⁹

För kriminalisering ska ske måste även *effektivitet*, *kontrollkostnader* och *ska-delidandes behov* att beaktas. *Effektivitet* skiljer sig från behov i den mån att kriminalisering inte bör användas om det inte skulle påtagligt bidra till att nå ett visst resultat. Det skulle kunna röra sig om brott som är mycket svåra att bevisa eller där upptäcktsrisken är minimal. När det kommer till

¹³⁵ Se Jareborg (2006) s. 31–33.

¹³⁶ Se SOU 2013:38 s. 492–493.

¹³⁷ Se Jareborg (2006) s. 35.

¹³⁸ Se Jareborg (2006) s. 35–37.

¹³⁹ Se Jareborg (2006) s. 37.

kontrollkostnader är det viktigt att ta hänsyn till att dessa typer av sanktioner är mycket resurskrävande. Argument om den *skadelidandes behov* går att se från två synvinklar. Den skadelidande har generellt en bättre möjlighet att få upprättelse och kompensation vid kriminalisering. Däremot finns det vissa gärningar som den skadelidande har som intresse att konflikten inte hanteras på samhällslevelig nivå, vilket dock mest avser regleringen av åtal.¹⁴⁰

Jareborg anser att argumenten för och mot kriminalisering kan sammanfattas i tre kriminaliseringsprinciper: (1) *straffvärdesprincipen*, (2) *nyttoprincipen* och (3) *humanitetsprincipen*. Under *straffvärdesprincipen* beaktas argument om klandervärdhet och retrospektiv proportionalitet. Principen innebär att en gärning som inte är särskilt straffvärd inte borde kriminaliseras, och ju högre straffvärde desto starkare argument för kriminalisering. Under *nyttoprincipen* faller argument om behov, kontrollkostnader och effektivitet. Sammantaget ger principen uttryck för frågan om en kriminalisering gör mer nytta än skada (vilket är synnerligen svårt att bedöma). Genom *humanitetsprincipen* beaktas argument om måttlighet (prospektiv proportionalitet), skadelidandes behov och vissa typer av kontrollkostnader. Vid en uppdelning argumenten i principer är det tydligt att argumenten inte endast används för kriminaliseringsperspektiv utan även har vikt i andra frågor, som till exempel straffets stränghet.¹⁴¹ Jareborgs principer bygger mycket på Benthams och Kants ideologier. *Nyttoprincipen* grundar sig i Benthams utilitarism, och *straffvärdesprincipen* har grund i vedergällningsteorierna som kan härledas från Kant.

Jareborg drar vidare paralleller mellan domstolens princip *in dubio pro reo* (den som anklagar har bevisbördan) och lagstiftarens princip *in dubio pro libertate* (vid tvivel ge fördel till frihet, mot restriktioner). Frågan är om det finns ett krav på "bevisstyrka" tillsammans med ett krav på "bevisbörda". Med principerna i beaktning borde kriminalisering ske endast då det vid en bedömning finns en övertygelse om att klart övervägande skäl talar för en kriminalisering. Detta borde dock inte likställas med beviskravet "bortom rimligt tvivel".¹⁴² Jareborg menar att *ultima ratio*-principens krav att använda kriminalisering *endast* som sista utväg uppställer ett realistiskt krav. Principen borde i stället läsas utan ordet "endast" och det uppställda villkoret borde ses som *tillräckligt* i stället för *nödvändigt*. Principen kan således ses som en princip *för* kriminalisering snarare än *mot*. Enligt Jareborg omvandlas principen till en metaprinzip i förhållande till de tre kriminaliseringsprinciperna som beskrivits ovan. Vid höga straffvärden, som till exempel vid mord och grov våldtäkt, tar *straffvärdesprincipen* över och *nyttoprincipen* och *humanitetsprincipen* får en sekundär roll vid bedömning av om en gärning ska

¹⁴⁰ Se Jareborg (2006) s. 37–38.

¹⁴¹ Se Jareborg (2006) s. 39.

¹⁴² Se Jareborg (2006) s. 39–40.

kriminaliseras. Ett sådant synsätt på *ultima ratio*-principen leder till att den får en självständig normativ funktion och framstår som mer realistisk.¹⁴³

4.5.4.2 *Ultima ratio & framtidens fordon*

I SOU 2018:16 påtalas att straff för trafikbrott historiskt har varit en reaktion på enskilda individers gärningar. En förare som tar en medveten risk genom att köra mott rött ljus utsätter andra för fara. En annan förare kan göra ett annat val och stanna vid rödljuset. Denna valmöjlighet förändras vid automatisk körning. Om ett fordon med ett autonomt körsystem aktiverat kör mot rött ljus handlar det troligtvis om ett tekniskt fel i det autonoma systemet eller kanske att det blivit manipulerat utifrån. Enligt utredningen ligger felet eller sårbarheten oftast inte hos det enskilda fordonet utan hos alla fordon av samma modell. Utredningen menar att det inte längre blir fråga om social kontroll av individer utan i stället om tekniska fel som kan innebära att en återkallelse av samtliga fordon (av samma modell) blir den rimliga åtgärden. Utredningen ställer sig tveksam till om kriminalisering utgör den mest lämpliga metoden för att skydda liv och hälsa.¹⁴⁴ Med bakgrund i det som sagts i detta kapitel delar jag initialt den tveksamheten, men frågan kommer att analyseras djupare senare i uppsatsen.

4.6 Sammanfattning kapitel

Detta kapitel har redovisat de ideologiska och normativa grunder som motiverar och begränsar användningen av kriminalisering och straff. Straffrätten bygger på en spänning mellan preventiva och vedergällande syften, vilka kombineras i den moderna svenska straffrätten genom hybridteori. Kriminalisering kan inte legitimeras endast genom ett praktiskt syfte, utan måste även beakta moraliska och ideologiska idéer om skuld, rättvisa och proportionalitet.

Genom en analys av kriminaliseringsprinciper och begrepp som *skyddsintressen*, *skuldprincipen* och *ultima ratio* har kapitlet tydligt visat de krav som ska uppfyllas för att legitimera en kriminalisering. Framför allt har SOU 2013:38 och Jareborgs kriminaliseringsprinciper visat på vikten av att straff endast används när andra alternativ saknas, när handlingen är påtagligt klandervärd och när nyttan väger tyngre än skadan.

Dessa principer har diskuterats i förhållande till användning av självkörande fordon. Frågan är om en människa utan individuell agens kan hållas moraliskt och rättsligt ansvarig inom ramen för dagens straffrättssystem. Denna fråga kommer att analyseras djupare i analyskapitlet.

¹⁴³ Se Jareborg (2006) s. 43–44.

¹⁴⁴ Se SOU 2018:16 s. 553.

5 Förutsättningar för straff i svensk rätt – Straffrättens normativa grunder

5.1 Inledning

I detta kapitel granskas de rättsliga och normativa förutsättningarna för att en individ ska kunna hållas straffrättsligt ansvarig. I förra kapitlet (kapitel 4) diskuterades varför vi straffar och vad som legitimerar kriminalisering, utifrån straffrättsideologiska teorier och kriminaliseringsprinciper. I det här avsnittet kommer fokus att i stället ligga på de kriterier som måste uppfyllas för att någon ska kunna hållas straffrättsligt ansvarig i ett konkret fall. Några centrala principer som behandlas är *legalitetsprincipen*, *skuldprincipen* och *konformitetsprincipen*. Dessa principer utgör inte bara tekniska krav, utan är även ideologiska grundpelare i straffrättsystemet. Principerna kommer att analyseras i förhållande till användning av självkörande fordon, där innebörden av centrala begrepp som *kontroll*, *otillåtet risktagande* och *oaktsamhet* behöver utredas. Individens skyldigheter vid användning av den nya tekniken kommer att diskuteras utifrån *gärningsculpa* och *garantläran*, för att studera straffrättsligt legitimt ansvar.

Kapitlet utgår till övervägande del från åsikter och utläggningar av Asp, Ulväng och Jareborg, som skildras i det omfattande verket 'Kriminalrättens grunder'.

5.2 Legalitetsprincipen & förutsebarhet

När frågan **om** kriminalisering är avgjord väcks den nya frågan **hur** kriminaliseringen ska ske. En grundläggande princip vid utformningen av straffbuden är *legalitetsprincipen*.¹⁴⁵ Principen är djupt kopplad till *förutsebarhet* och innebär förenklat att straff inte bör utdömas utan direkt stöd i lag. För medborgarna fungerar det som en garanti för rättssäkerhet. För lagstiftaren sätter principen olika krav på den straffrättsliga lagstiftningen och rättstillämpningen. Asp, Ulväng och Jareborg ställer upp fyra specifika krav:

- (1) **förskriftkravet** – för att ett brott ska existera och ett straff kunna utdömas krävs en särskild föreskrift som stöd,
- (2) **retroaktivitetsförbudet** – att en föreskrift inte får tillämpas retroaktivt till nackdel för den tilltalade.

¹⁴⁵ Lagstadgad princip som främst följer av bl.a 2 kap. 10 § 1 st. RF, art. 7 EKMR och 1 kap. 1 § BrB.

- (3) **analogiförbudet** – föreskriften får inte ges en analog tolkning till nackdel för den tilltalade utöver vad ordalydelsen tillåter,
- (4) **obestämdhetsförbudet** – att föreskriften måste vara tillräckligt begriplig och i rimlig utsträckning bestämt utformad.¹⁴⁶

Den grundläggande tanken är att människor inom rättssamhället ska kunna förutse vad deras handlingar kan komma att leda till för rättsliga konsekvenser. Asp, Ulväng och Jareborg framhäver att det finns relativt få problem med de första tre kraven (1–3) i praktiken, förutom vanligt förekommande juridiska gränsdragningsfrågor. Exempelvis kan det vara svårt att dra gränsen mellan vad som är en tillåten extensiv tolkning eller otillåten analog tolkning. Gällande obestämdhetsförbudet finns en större oklarhet, grundat i att språket alltid är obestämt och att ett visst mått av obestämdhet är tillåtet.¹⁴⁷

Vid tolkning av ordalydelsen av en föreskrift måste det givetvis ges ett visst utrymme. Förarbeten har en motiverad relativt stark ställning som vägledare, men är vid konflikt subsidiär till lagtext. Enligt Lernestedt **borde** däremot både *motiv* och *praxis* beaktas vid tolkning av lagtext, om det inte finns goda skäl att bortse från det.¹⁴⁸ Jareborg förklarar att anledningar till att bortse från motiv kan vara att de är föråldrade, motsägelsefulla, oklara eller i strid med klar lagtext.¹⁴⁹ Vid tolkning av relativt föråldrade motiv till ett straffbud bör dock tolkaren inte fastna i ett allt för historiskt synsätt på tillämpningsområdet. Lernestedt framhåller att straffrätten är dynamisk och en lagregels funktion har som syfte att tjäna rättstillämpningen under en längre tid. Ett nytt samhälleligt problem, eller ett nytt synsätt på existerande problem, behöver inte alltid motivera lagändring. Enligt honom borde det finnas visst utrymme för omtolkning eller tilltolkning i den befintliga lagstiftningen, inom ramen för analogiförbudet. En föreskrift har en *faktisk betydelse* som ges genom en objektiv tolkning utifrån det tillfälle och de omständigheter som föreligger vid tolkningen. Ett sådant synsätt gör det möjligt att äldre föreskrifter omtolkas till att passa med nyare lagstiftning och nya problem. Lernestedt menar att det finns ett mål att uppnå en balans mellan förutsebarhet och flexibilitet. Tidigare motiv och praxis är viktiga för tolkning, men kan inte alltid följas mekaniskt.¹⁵⁰ Ett sådant synsätt öppnar upp för tillämpning av lagtext som inte är anpassad för ny teknologi. När det kommer till trafikbrottslagen finns det en tydlig föråldring i förhållande till teknik som automatiserade körsystem, men frågan är om denna nya teknik ändå kan tolkas in? Tidigare i uppsatsen har argument för viss förändring visats, samtidigt har motiv och praxis tolkats för

¹⁴⁶ Se Asp, Ulväng & Jareborg (2013) s. 46.

¹⁴⁷ Se Asp, Ulväng & Jareborg (2013) s. 45–47.

¹⁴⁸ Se Lernestedt (2010) s. 73–75; Jareborg (2001) s. 102.

¹⁴⁹ Se Jareborg (2001) s. 102.

¹⁵⁰ Se Lernestedt (2010) s. 75–77; jfr Jareborg (2001) s. 109.

att placera den nya tekniken i dagens gällande rätt. Här ställs kravet på förutsebarhet mot behovet av anpassning.

Som diskuterats i tidigare avsnitt skulle en allt för statisk legalitetssyn riskera att straffrätten inte hänger med samhällsutvecklingen. Samtidigt skulle en för bred analogisk tolkning riskera att skada rättssäkerheten. Här speglas också en mer grundläggande konflikt mellan Kants statiska ideologier och Benthams flexibla, nyttofokuserade system.

5.3 Konformitet & skuld

5.3.1 Konformitetsprincipen

Legalitetsprincipen kan delvis härledas från *konformitetsprincipen*, som uttrycker att endast den som kunnat (haft förmåga och tillfälle att) rätta sig efter lagen får bestraffas.¹⁵¹ Att någon saknar *förmåga* att rätta sig efter lagen kan orsakas av olika anledningar. Asp, Ulväng och Jareborg pekar ut åtminstone tre situationer där någon kan anses sakna förmåga:

1. när personen handlar *ofrivilligt*, till exempel i sömnen eller reflexmässigt,
2. när en underlåten handling är *omöjlig att utföra*, ofta på grund av fysiska hinder,
3. eller när personen har en *psykisk störning* och saknar tillräcklig kontrollförmåga för att anses kunna hållas ansvarig.¹⁵²

När det gäller *tillfälle* att rätta sig efter lagen, innebär det generellt att personen inte vet vad hen ska göra, vilket är den vanligaste anledningen till att inte kunna rätta sig efter lagen. Det kan vanligtvis bero på att personen inte har kunskap, eller är i villfarelse, om vad lagen föreskriver att hen är skyldig att göra eller inte göra. Enligt Asp, Ulväng och Jareborg finns det dock i praktiken en huvudregel att inte tillmäta avsaknad av *tillfälle* någon betydelse, då det skulle allvarligt skada den straffrättsliga effektiviteten. Med huvudregeln följer dock vissa undantag som, till exempel, *straffrättsvillfarelse* (24 kap. 9 § BrB).¹⁵³

5.3.2 Skuldprincipen

Konformitetsprincipen har främst betydelse i lagstiftningsprocessen och sätter krav på lagstiftaren att försöka undvika att kriminalisera gärningar på ett sätt som leder till att individen som inte kunde agera annorlunda (av olika anledningar) i den aktuella situationen riskerar straffansvar. Principen har

¹⁵¹ Se Asp, Ulväng & Jareborg (2013) s. 48.

¹⁵² Se Asp, Ulväng & Jareborg (2013) s. 272; jfr Jareborg (2001) s. 303.

¹⁵³ Se Asp, Ulväng & Jareborg (2013) s. 270–274; Jareborg (2001) s. 303–304.

dock även en inflytelserik ställning vid ansvarsbedömning och domstolar kan använda principen som ett starkt argument i en bedömning om straffansvar vid avsaknad av uttrycklig lagstiftning. Från *konformitetsprincipen* härleds även den viktiga *skuldprincipen*.¹⁵⁴ *Skuldprincipen* verkar nära tillsammans med *konformitetsprincipen* och har som visat en betydelsefull roll vid frågor gällande kriminalisering. *Skuldprincipen* har dock även en avgörande betydelse för ansvarsbedömningen.

Skuldprincipen uttrycker att endast den som har en uppvisad skuld borde hållas straffrättsligt ansvarig, samt att straffet inte borde vara strängare än det motsvarande måttet av skuld. Enligt Asp, Ulväng och Jareborg är ansvar oberoende om individen kunde rätta sig efter lagen omoraliskt och att utdömas ett straff under sådana omständigheter skulle i stället snarare kunna ses som en olyckshändelse.¹⁵⁵ Argument kan jämföra med det som framhävs i SOU 2013:38 – om aktsamhetskravet ställs för högt att det närmar sig strikt ansvar ger det bilden av att det inte finns någon mening med att agera aktsamt. Om användning av ett självkörande fordon i praktiken leder till ansvar utan skuld (strikt ansvar) går det att fråga sig om det är förenligt straffrättens legitimitet.

Skulden sätter gränsen för vad en person ansvarar för och är grunden för straffrättsligt ansvar i modern straffrätt. Inom ramen för *skuldprincipen* ges även uttryck för de två skuldformerna – **uppsåt** (dolus) och **oaktsamhet** (culpa). Generellt sett är en person som handlar oaktsamt betydligt mindre klandervärd än en person som handlar med uppsåt, även då omständigheterna i övrigt är desamma.¹⁵⁶ En skuldbedömning stannar emellertid inte vid att dela in individens gärning i uppsåt eller oaktsamhet. Vid varje skuldbedömning tas varje etisk värdering av gärningspersonens skäl eller motiv till den specifika gärningen i beaktning.¹⁵⁷ Asp, Ulväng och Jareborg förklarar att det är gärningen som är utgångspunkt för bedömningen och inte individens generella karaktärsdrag, men gärningen i sig är inte ett bevis på skuld utan endast ett krav för skuld.¹⁵⁸

5.4 Oaktsamhet, gärningssculpa & risktagande

5.4.1 Skuldformerna – Uppsåt & Oaktsamhet

Uppsåt och oaktsamhet är det slutgiltiga, subjektiva, rekvisitet som krävs för att erläggas skuld och straffrättsligt ansvar. Det subjektiva rekvisitetet motiveras genom *skuldprincipen* – om en kriminaliserad gärning kräver uppsåt kan

¹⁵⁴ Se Asp, Ulväng & Jareborg (2013) s. 271.

¹⁵⁵ Se Asp, Ulväng & Jareborg (2013) s. 48–49.

¹⁵⁶ Se Asp, Ulväng & Jareborg (2013) s. 269; jfr SOU 2018:38 s. 488.

¹⁵⁷ I 29 kap. BrB går det att utläsa flera värden för bedömning av straffvärde/skuld – till exempel att oaktsamhet är mindre klandervärd än uppsåt (1 § 2 st.) och även de beaktningspunkter som görs vid straffmätningen/skuldbedömningen (1–3 §§).

¹⁵⁸ Se Asp, Ulväng & Jareborg (2013) s. 48–49.

inte någon som handlat i oaktsamhet hållas straffrättsligt ansvarig.¹⁵⁹ Om inget annat är särskilt föreskrivet ska endast gärningar som begås uppsåtligen anses som brott, vilket anges i 1 kap. 2 § första stycket BrB. Det krävs att oaktsamhet har särskilt kriminaliserats, vilket även för gäller specialstraffrätten.¹⁶⁰ Ett exempel är som visat bestämmelsen om vårdslöshet i trafik, där oaktsamhet specifikt anges som tillräckligt krav för ansvar.

De två grundläggande skuldformerna har inte definierats i lagstiftningen, men har formats av praxis och doktrin. Asp, Ulväng och Jareborg ger en förenklad förklaring av vad som brukar karaktärisera de olika formerna – någon som agerar med **uppsåt** agerar med en vilja och har en viss förståelse och acceptans för resultatet av sitt handlande (eller sin underlåtenhet). En person som agerar med **oaktsamhet** har inte samma vilja, förståelse eller acceptans för resultatet av gärningen. De menar att det en person klandras för vid en kriminaliserad oaktsam gärning är i stället vad hen borde ha förstått om risken för skada genom sin gärning, och därför **borde** ha agerat annorlunda.¹⁶¹ Om tanke sättet tillämpas vid användning av ett automatiserat körsystem betyder det att personen klandras för att hen borde förstått risken med gärningen (användning av det självkörande systemet) utifrån de aktuella omständigheterna.

5.4.2 Oaktsamhet

Det finns två typer av oaktsamhet – medveten och omedveten. Vid **medveten** oaktsamhet har gärningspersonen insett att risken för att ett visst resultat kan åstadkommas genom sitt handlande, men har trots insikten valt att agera. Asp, Ulväng och Jareborg menar att en person som handlar med **omedveten** oaktsamhet inte alls har förstått risken för ett resultat av sitt handlande, men borde ha insett detta.¹⁶² De framhåller att gemensamt för båda typer av oaktsamhet och uppsåt är att det finns en viss grad av **likgiltighet** i handlandet. Det kan framför allt tänkas vara svårt att dra gränsen mellan *likgiltighetsuppsåt*¹⁶³ och medveten oaktsamhet. Enligt dem är den avgörande skillnaden var attityden likgiltighet placeras. Gemensamt för alla uppsåtsformer är att gärningspersonen alltid är likgiltig inför **följden** (resultatet/skadan/effekten). En person som handlar med uppsåt är beredd att offra det intresse som lagstiftningen skyddar.¹⁶⁴

¹⁵⁹ Se Ågren (2023) s. 103.

¹⁶⁰ Se Asp, Ulväng & Jareborg (2013) s. 269; Ågren (2023) s. 103.

¹⁶¹ Se Asp, Ulväng & Jareborg (2013) s. 269–271.

¹⁶² Se Asp, Ulväng & Jareborg (2013) s. 271.

¹⁶³ Den lägsta, eller minst klandervärda, nivån av uppsåt i förhållande till medveten oaktsamhet vilket etablerades i NJA 2004 s. 176. HD slog fast att en förutsättning för att bedömas ha agerat med uppsåt är gärningspersonens inställning till effekten/resultatet vid gärningstidpunkten. Domstolen menade att den som agerat med uppsåt måste ha varit, åtminstone, medvetet oaktsam inför effekten eller gärningsomständigheten och att ”ett förverkligande av effekten inte utgjorde ett relevant skäl för att avstå från gärningen” – alltså likgiltighet inför följden. Se även Asp, Ulväng & Jareborg (2013) s. 290–291 & 300–305.

¹⁶⁴ Se Asp, Ulväng & Jareborg (2013) s. 283.

Jämfört med någon som agerar med uppsåt är en person som agerar medvetet oaktsamt endast likgiltig inför **risk**en. Asp, Ulväng och Jareborg förklarar att den medvetet oaktsamma har förståelse för risken men väljer att agera ändå, med förhoppning att risken inte förverkligas. Hen är inte beredd att offra det skyddade intresset och är därför mindre klandervärd än personen som agerat med likgiltighetsuppsåt. De menar vidare att personen som handlar med omedveten oaktsamhet i stället är likgiltig inför **förekomsten av risk** och är således mindre klandervärd än personen som var medveten om risken. Den omedvetet oaktsamma är inte medveten om att det ens finns en risk, men **borde** ha varit det.¹⁶⁵

Hur bedöms då någon som inte har förstått att det finns en risk (omedvetet oaktsam) vara klandervärd? Enligt Asp, Ulväng och Jareborg kan bedömningen göras i två led – orsaksledet och klandervärdhetsledet. I orsaksledet behöver det ställas två frågor: (1) vad kunde gärningspersonen ha gjort för att komma till insikt, och (2) hade gärningspersonen förmåga och tillfälle att föra detta? De konstaterar att det i det här skedet i oaktsamhetsbedömningen är det ofta är relativt enkla åtgärder som krävs för att komma till relevant insikt, som till exempel att vara uppmärksam, skaffa hjälp eller kontrollera. Dem framhåller att bedömningen även måste beakta gärningspersonens individuella förmåga vid tillfället, samt om hen hade tillfälle att göra det nödvändiga.¹⁶⁶

Gällande användning av ett automatiskt körsystem skulle det kunna argumenteras att föraren har ett ansvar att kontrollera att systemet fungerar som det ska, eller se om körförhållanden är tillräckligt goda för att systemet ska klara av att hantera körningen, för att komma till insikt om risk. Det kan också innebära att föraren läser fordonets manual för att förstå risker med användning av tekniken. Det är i sammanhanget relevant att fråga sig vad som är rimligt att kräva av någon som använder ett självkörande system. Är det rimligt att kräva att en vanlig bilförare ska förstå det avancerade systemet och hur det kommer att hantera svårare förhållanden?

Om det bedöms att gärningspersonen hade förmåga och tillfälle att vidta åtgärder, som skulle leda till att hen kom till insikt, blir nästa steg att bedöma om hen **borde** ha gjort det (klandervärdhetsledet). Asp, Ulväng och Jareborg framhåller att bedömningen i det andra ledet är en rent normativ bedömning som borde vara så individuell som möjligt. De menar att det framför allt ska tas hänsyn till gärningspersonens svagheter, som till exempel nedsatt fysik, utbildning och erfarenhet. Även en persons mer tillfälliga förmågor ska beaktas, exempelvis nervositet, förvirring och utmattning.¹⁶⁷ Som tidigare poängteras skulle det ibland kunna krävas en djupare teknisk kunskap för att förstå

¹⁶⁵ Se Asp, Ulväng & Jareborg (2013) s. 283–284; jfr Jareborg (2001) s. 310–320.

¹⁶⁶ Se Asp, Ulväng & Jareborg (2013) s. 315–316.

¹⁶⁷ Se Asp, Ulväng & Jareborg (2013) s. 317.

avancerade körsystem, vilket kan tas med i bedömningen av personens individuella förmåga.

En oaktsamhetsbedömning ska göras utifrån individen, men enligt Asp, Ulväng och Jareborg används i praktiken mer objektiva förhållanden i bedömningen. De anser att det visserligen är rimligt att generellt kräva viss omtanke eller ansträngning för att uppnå en relevant försiktighet att handskas med olika situationer. De framhåller att en person som agerar inom sin yrkesroll förväntas göra mer för att komma till insikt om risker än någon som inte har samma yrkesroll eller erfarenhet. I en sådan situation kan en gärningsperson vara oaktsam utifrån att personen inte skaffat sig insikt om att hen saknar tillräcklig insikt för att hantera vissa typer av situationer. De ger ett exempel på en sådan kontextberoende standard för bedömningen i de trafikunkunskaper en person med körkort förväntas att ha.¹⁶⁸ Det kan dock bli problematiskt att tillämpa en allt för objektiv oaktsamhetsstandard vid användning av komplexa autonoma system, där det ofta saknas en reell möjlighet till insyn eller påverkan. I ljuset av *ultima ratio* riskerar straffansvar att bli en ineffektiv och orättfärdig metod.

Vid omedveten oaktsamhet ligger det klandervärda i bristen på insikt, vilket kan formuleras som en underlåtenhet att komma till insikt. Det presumeras att en person som varit omedvetet oaktsam inte skulle agera på det sätt som leder till skada om hen hade haft relevant insikt.¹⁶⁹ Vid en trafikolycka går det att anta att den omedvetet oaktsamma personen som orsakade olyckan hade agerat annorlunda om hen insåg risken med att, till exempel, göra en omkörning. Asp, Ulväng och Jareborg hänvisar till normalfallet av omedveten oaktsamhet som innebär ett oaktsamt orsakande genom underlåtenhet. De menar att det är en kontrollerad underlåtenhet som innefattar ett risktagande i förhållande till orsakandet av brist på insikt, vilket betyder att gärningspersonen **borde** ha agerat för att komma till insikt. Enligt dem går det generellt att säga att en person som är omedvetet oaktsam har åsidosatt sin **kontroll-** eller **undersökningsplikt**. Att denna plikt ens existerar för en viss person i en viss situation bedöms tillsammans med om personen har varit personligt oaktsam.¹⁷⁰

5.4.3 Gärningsculpa

Den kritiska tidpunkten för om en person bedöms vara oaktsam måste föreligga innan gärningspersonen förlorar kontrollen över situationen. En person som varit oaktsam genom underlåtenhet att vara uppmärksam eller göra kontroll kan leda till att personen tar en **otillåten risk** och tappar kontroll över situationen, något som kallas för **gärningsculpa** (gärningsoaktsamhet).¹⁷¹ Brist på uppmärksamhet eller insikt blir endast klandervärd om det leder till

¹⁶⁸ Se Asp, Ulväng & Jareborg (2013) s. 317–318.

¹⁶⁹ Se Asp, Ulväng & Jareborg (2013) s. 319–320.

¹⁷⁰ Se Asp, Ulväng & Jareborg (2013) s. 320.

¹⁷¹ Se Asp, Ulväng & Jareborg (2013) s. 322.

att gärningspersonen gör ett otillåtet risktagande. Gärningsculpa kan sammanfattas som en oaktsam gärning som leder till en relevant följd som orsakats av oaktsamheten. Det finns ett krav på **kontroll** och **otillåtet risktagande**, vilket i sin tur måste leda till en **relevant** följd. Enligt Asp, Ulväng och Jareborg kan en bedömning för gärningsculpa göras utifrån tre krav:

- I. Kan gärningspersonen ens tillskrivas den kontrollerade gärningen?
- II. Kan gärningen anses utgöra ett otillåtet risktagande (är gärningen oaktsam)?
- III. Leder oaktsamheten till den brottsenlighetsbeskrivna följden på ett relevant sätt?¹⁷²

Om inte alla dessa krav i bedömningen uppfylls kan inte personen hållas straffrättsligt ansvarig. Gärningsculpa är kopplat till att uppfylla det brottsbeskrivningsenliga rekvisitet och betyder inte i sig att gärningspersonen kommer hållas ansvarig. Asp, Ulväng och Jareborg framhäver att det alltid görs en bedömning av personlig culpa (personlig oaktsamhet) vilket har beskrivits tidigare i uppsatsen.¹⁷³

Det finns alltså två typer av oaktsamhet – den första kopplad till brottsbeskrivningen och gärningen, den andra kopplad till individens skuld. En person skulle kunna frånskrivas straffrättsligt ansvar genom bristande oaktsamhet antingen på grund av att gärningen inte var otillåten eller att gärningspersonen ursäktas eftersom hen inte varit personligt oaktsam. Asp, Ulväng och Jareborg betonar en viktig gränsdragning mellan vad som är tillåtet och vad som är otillåtet men ursäktat.¹⁷⁴ Det går att fundera över hur användning av ett automatiskt körsystem ska kopplas till gärningsculpa utifrån de tre krav som ställts upp vid bedömning. Kan den som startar systemet tillskrivas den kontrollerade gärningen? I så fall – utgör gärningen ett otillåtet risktagande? Leder oaktsamheten till, exempelvis, vårdslöshet i trafik på ett relevant sätt? Det är tveksamt hur kraven för gärningsculpa ska kunna tillämpas i en framtid där mänsklig kontroll minskar. Här kanske det behöver ske en rättsutveckling med andra kriterier som fångar upp det moraliskt relevanta.

Kravet på **kontroll** är viktigt att förtydliga. Asp, Ulväng och Jareborg förklarar att en handling är kontrollerad om personen själv kan hindra eller ändra följden som handlandet annars skulle leda till. De menar att en kontrollerad underlåtenhet på samma sätt betyder att personen kan vidta åtgärder som skulle hindra eller ändra följden som underlåtenheten annars skulle leda till. Det finns ett krav på kausalitet. Kontroll syftar till att en person har förmåga att göra något som har kausala följder. I straffrättsligt sammanhang blir det

¹⁷² Se Asp, Ulväng & Jareborg (2013) s. 135–136.

¹⁷³ Se Asp, Ulväng & Jareborg (2013) s. 136.

¹⁷⁴ Se Asp, Ulväng & Jareborg (2013) s. 136–137.

relevanta om gärningspersonen har förmåga att **förhindra** att brott begås.¹⁷⁵ Om straff åläggs en person som saknar kontroll, som när en bil kör automatiskt, aktualiseras frågan om straffrätten närmar sig en symbolfunktion eller ett verktyg för samhällsskydd, snarare än klander.

Gärningspersonen behöver inte ha full kontroll under hela händelseförloppet, utan kan även utdömas ansvar för okontrollerat orsakande. Gärningspersonen handlade med kontroll i ett skede, men tappade sedan kontroll över kausalförloppet. Bedömningen görs då utifrån den gärning som gärningspersonen hade kontroll över. Asp, Ulväng och Jareborg exemplifierar detta då någon skjuter mot en annan person med en pistol. Den kontrollerade gärningen utgörs av avfirande av skottet. Gärningspersonen måste givetvis kunna hållas ansvarig för om skottet träffar den andra personen, trots att hen inte hade kontroll att ändra kausalförloppet.¹⁷⁶ På liknande sätt skulle det vara möjligt att argumentera för att ett aktiverande av ett självkörande system är ett okontrollerat orsakande. I och med de tidigare uppställda kraven kan ett sådant argument troligtvis endast accepteras om aktiverandet sker i en situation då fordonet redan utför, eller är på väg att utföra, ett otillåtet risktagande. Detta aktualiserar nästa fråga – var går gränsen för otillåtet risktagande?

5.4.4 Otillåtet risktagande

Vad som är tillåtet och otillåtet risktagande bygger på samhälleliga moraliska värderingar som präglar straffrättens utformning. Det finns risk överallt i samhället. Det är tillåtet att röka och dricka alkohol, trots risk för både hälsa och samhällelig skada. Som tidigare nämnt finns det även risk i att köra bil, men ändå tillåts det (under reglerade omständigheter). Det går inte att belägga all risk som otillåtet utan en gränsdragning måste göras utifrån vad samhällets intressen kan acceptera.¹⁷⁷

Det är även viktigt hur den otillåtna risken beskrivs, eftersom det måste beaktas att gärningspersonen samtidigt som ett handlande kan underlåta att utföra en annan handling, som att vidta **säkerhetsåtgärder**. Asp, Ulväng och Jareborg framhäver att det därför kan vara svårt att beskriva den otillåtna gärningen på ett tillräckligt sätt. En kontrollerad handling kan vara ett otillåtet risktagande i sig, eller genom avsaknad av säkerhetsåtgärder. Även en kontrollerad underlåtenhet kan vara ett otillåtet risktagande i sig.¹⁷⁸

Det finns vissa utgångspunkter för bedömning av otillåtet risktagande. En kontrollerad handling utförs med risk för en okontrollerad följd, och denna risk innebär att det finns goda skäl till att avstå från den kontrollerade handlingen om personen vill undvika den okontrollerade följden. Asp, Ulväng och Jareborg förklarar att en person i samma situation ska ha anledning att beakta

¹⁷⁵ Se Asp, Ulväng & Jareborg (2013) s. 139.

¹⁷⁶ Se Asp, Ulväng & Jareborg (2013) s. 141–142.

¹⁷⁷ Se Asp, Ulväng & Jareborg (2013) s. 139–140.

¹⁷⁸ Se Asp, Ulväng & Jareborg (2013) s. 147–149.

risken för den okontrollerade följden. De menar att det emellertid fortfarande inte är klart vad ”goda skäl att avstå” betyder i sammanhanget.¹⁷⁹

Det första steget för att avgöra om en risk borde tillåtas eller inte är att se till vilka risker som förknippas med en viss gärning. Om en gärning inte förknippas med risker kan gärningen som utgångspunkt inte heller vara ett otillåtet risktagande. Asp, Ulväng och Jareborg påpekar att det är av central betydelse att bedöma riskerna utifrån kvalitativa och kvantitativa aspekter – vilken typ av risker som finns och hur stor sannolikhet är att risken leder till den oönskade följden. Generellt sett krävs mindre sannolikhet för den oönskade följden desto mer önskad följden är, för att det ska anses föreligga goda skäl att avstå från det som kan leda till följden.¹⁸⁰

Oaktsam underlåtenhet behöver inte uteslutas genom att en handling utförs för att på visst sätt motverka den oönskade följden. Asp, Ulväng och Jareborg visar detta genom ett exempel – när badvakten som endast kastar ut en livboj till personen som håller på att drunkna i poolen. Handlingen att kasta ut en livboj utesluter inte att badvakten visat oaktsam underlåtenhet, då hen troligtvis även borde ha hoppat i vattnet och försökt rädda personen.¹⁸¹ Risker kan undvikas även genom att en person vidtar skyddsåtgärder innan eller samtidigt som hen utför en kontrollerad handling. Ur ett samhällsperspektiv är det viktigt att vissa risker får tas, men minimeras genom skyddsåtgärder. Ett tydligt exempel är bilkörning – vilket i sig innebär risker både för personerna i bilen och omgivningen. Eftersom ett sådant risktagande inte kan accepteras helt fritt finns det vissa krav på att skyddsåtgärder utförs för att minimera eller undanröja risken.¹⁸²

Vid bedömning av skyddsåtgärder som endast borde tagits **efter** en kontrollerad handling går det inte att tala om den kontrollerade handlingen som ett otillåtet risktagande endast på grund av att personen varit oaktsam till vidtagandet av skyddsåtgärder. Asp, Ulväng och Jareborg menar att om inte själva handlingen innefattar ett otillåtet risktagande måste bedömningen göras utifrån om den efterföljande underlåtenheten utgör underlåtenhetsbrott.¹⁸³

Domstolens bedömning för ”goda skäl att avstå” bygger på aktsamhetstandarder. Enligt Asp, Ulväng och Jareborg försöker domstolen objektifiera värderingar och på så sätt skapa standarder för godtagbart beteende. Om det inte finns sådana standarder måste domstolen göra en bedömning utifrån vad en *normalt aktsam person (bonus pater familias)* skulle göra. Bedömningen blir något mer godtycklig utifrån domarnas egna perspektiv, men görs utifrån vilken **bedömning** en normalt aktsam person skulle göra, inte utifrån vad en

¹⁷⁹ Se Asp, Ulväng & Jareborg (2013) s. 149–150.

¹⁸⁰ Se Asp, Ulväng & Jareborg (2013) s. 150.

¹⁸¹ För fysiskt orsakande genom underlåtenhet krävs att personen befinner sig i garantställning, vilket kommer att förklaras senare i uppsatsen.

¹⁸² Se Asp, Ulväng & Jareborg (2013) s. 150–151.

¹⁸³ Se Asp, Ulväng & Jareborg (2013) s. 152.

normalt aktsam person **skulle** göra för att undvika skada.¹⁸⁴ Asp, Ulväng och Jareborg framhåller att det finns visst utrymme för olika synpunkter på vad en normalt aktsam person skulle göra – de faktiska omständigheterna för gärningspersonen måste beaktas och det går inte att ställa orimliga generella krav på aktsamhet.¹⁸⁵ Detta går i samma linje med det som beskrivs i SOU 2013:38 – orimliga aktsamhetskrav går att likna vid ett strikt ansvar.

I det moderna samhället finns däremot många aktsamhetsstandarder för vissa verksamheter upprättade i lagstiftning. Till exempel finns det lagstiftning i karaktär av ordningsregler och preventiva regler för trafik av olika slag.¹⁸⁶ För bilkörning finns det lagstadgat krav på viss kompetens (i form av körkort) i och med att den som kör ger sig in i en riskfylld verksamhet. Den som väljer att köra bil utan körkort kan däremot inte åberopa avsaknad av körkort och kompetens vid en bedömning av vårdslös körning.¹⁸⁷ Det skulle troligtvis inte heller med framgång gå att åberopa okunnighet om hur ett automatiskt körsystem fungerar som godtagbar förklaring till vårdslös körning.¹⁸⁸

5.5 Straffansvar genom underlåtenhet & garantläran

5.5.1 Garantläran

För att återgå till ett exempel om badvakten. Hen kommer troligtvis hållas straffrättsligt ansvarig genom sin underlåtenhet att hoppa i poolen för att rädda personen. Om det är 10 andra personer som också bevittnar olyckan men inte ingriper, har de samma ansvar som badvakten? Alla i situationen (med tillräcklig förmåga) kan åläggas ett moraliskt ansvar, men det vore orimligt att ge alla ett straffrättsligt ansvar. **Garantläran** begränsar kretsen av personer som kan anses vara brottsliga, när en följd har orsakats genom underlåtenhet – i det här fallet att personen drunknar till följd av att ingen ingriper. Garantlärans funktion är att hindra att någon hålls straffrättsligt ansvar för en gärning (underlåtenhet) som inte är alls likvärdig andra gärningstyper som faller inom brottsbeskrivningen, i fråga om straffvärdhet.¹⁸⁹

¹⁸⁴ Se Asp, Ulväng & Jareborg (2013) s. 156.

¹⁸⁵ Se Asp, Ulväng & Jareborg (2013) s. 156.

¹⁸⁶ Se Asp, Ulväng & Jareborg (2013) s. 156. Gällande vissa verksamheter, som bilkörning, är det viktigt att nämna att bedömningen av risktagandet måste utgå från att andra människor agerar relativt rationellt. Den som kör bil måste kunna förlita sig på andra trafikanter och att även dessa följer trafikreglerna och övriga beteendestandarder i trafiken. **Förtroendegrundsatsen**, som det kallas, bygger på en presumtion som däremot kan undanröjas om gärningspersonen hade anledning att tro att den andra personen inte skulle agera enligt regler eller normer. Med andra ord kan en förare inte friskrivas ansvar för vårdslöshet i trafiken endast för att en annan förare agerat irrationellt, om det fanns anledning att förmoda en förändring i beteende, se Asp, Ulväng & Jareborg (2013) s. 160–161.

¹⁸⁷ Se Asp, Ulväng & Jareborg (2013) s. 158–159.

¹⁸⁸ Jfr TR B 1772–24 s. 12 & 18.

¹⁸⁹ Se Asp, Ulväng & Jareborg (2013) s. 109–110; jfr Jareborg (2001) s. 184–185.

Som huvudregel krävs en garantställning för straffrättsligt ansvar vid en gärning genom underlåtenhet.¹⁹⁰ Om en sådan begränsning saknas i brottsbeskrivningen måste garantläran tala om kretsen. De personer som är i en sådan krets kan delas in i två grupper: **skyddsgaranter** och **övervakningsgaranter**. En skyddsgarant är skyldig att avvärja risker som **hotar** någon eller något som de är ansvariga för. En övervakningsgarant är skyldig att avvärja risker som **utgår** från en farokälla som de är ansvariga för. Asp, Ulväng och Jareborg menar att om en person själv sätter i gång ett händelseförlopp som är på väg att orsaka skada går det att se personen i en position som antingen skyddsgarant eller övervakningsgarant. Vilka typer av förhållanden och gränsdragningar mellan brott och inte brott är däremot relativt öppet för diskussion. Enligt dem ger praxis otillräcklig vägledning och det finns anledning att utforma garantläran vid vissa typer av brott. Det går dock att utläsa några generella riktlinjer inom ramen för gällande rätt.¹⁹¹

5.5.1.1 Skyddsgarant

En skyddsgarant har ett beskyddande förhållande gentemot egendom, annan person eller intresse. Enligt Asp, Ulväng och Jareborg har skyddsgaranten i princip en skyldighet att avvärja alla faror som hotar någon eller något. Skyldigheten kan dock vara begränsad till vissa typer av faror eller situationer. De framhåller tre olika förhållanden som en skyddsgarant anses ha ursprung i:

- 1) **Nära levnadsgemenskap** (och även nära släktskap). Det finns ingen exakt angiven krets, men ett typfall är förhållandet förälder – barn.
- 2) **Frivilligt åtagande**, om en person har åtagit sig en viss skyddsställning och andra förlitar sig på personen utövar ställningen. Vissa typer av avtal kan i ett sådant förhållande begränsa garantställningen till vissa faror och situationer. Några typexempel är badvakt, simlärare och en erfaren skidåkare som leder en fjällvandring.
- 3) **Annan särskild yrkesskyldighet**, ofta på grund av tjänsteplikt eller offentlig ställning. Detta förhållande överlappar något med 2), eftersom det går att säga att, till exempel, en polis frivilligt har åtagit sig positionen som polis.¹⁹²

5.5.1.2 Övervakningsgarant

En övervakningsgarant har, tvärt om från skyddsgaranten, en skyldighet att avvärja faror **från** en viss farokälla. Ett typexempel på ett förhållande som övervakningsgarant är en person och hens djur. Övervakningsskyldigheten kan få stöd visst stöd i lagtext eller myndighetsbeslut. Till exempel har en

¹⁹⁰ Det krävs också ett tillräckligt kausalsamband mellan underlåtenheten och följden, se Asp, Ulväng & Jareborg (2013) s. 109.

¹⁹¹ Se Asp, Ulväng & Jareborg (2013) s. 112; jfr Jareborg (2001) s. 187.

¹⁹² Se Asp, Ulväng & Jareborg (2013) s. 113–114; jfr Jareborg (2001) s. 192–194.

hundägare en tillsynsplikt enligt *lag (2007:1150) om tillsyn över hundar och katter*, vilket alltid ger stöd för att en garantställning föreligger i ett sådant förhållande. Asp, Ulväng och Jareborg menar att ansvaret som övervakningsgarant är befogat för att se till att utomstående inte kommer till skada genom något som garanten har ansvar över. Ett annat exempel är en bilägare, eller någon som förfogar över bilen, som måste se till att bilen är i kördugligt skick om hen vet att någon annan kan komma att använda den. Enligt dem är det grundläggande kravet för straffrättsligt ansvar genom underlåtenhet (för någon som är i ett liknande övervakningsförhållande) att det måste finnas en normativ skyldighet att handla.¹⁹³

Det nämnda förhållandet för en övervakningsgarant är ansvar att avvärja faror med ursprung i farliga saker eller verksamheter. Ett annat förhållande för en övervakningsgarant är ansvar att avvärja faror från andra personer. Asp, Ulväng och Jareborg menar att om en person underlåter att agera för att avvärja ett händelseförlopp som igångsatts av annan person likställs det med orsakande genom egen handling. Detta grundar sig i att utomstående personer förlitar sig på att någon som övervakar en annan person agerar för att neutralisera risker som utgår från den som övervakas. De ger ett exempel på en sådan garantställning mellan vårdnadshavare och barn. En vårdnadshavare har alltså både en ställning som skyddsgarant och övervakningsgarant. Underlåtelseansvaret måste härstamma från någon form av rättslig plikt. En lärare kan, till exempel, inte antas ha skyldighet att ingripa efter skoltid. Underlåtenheten ska bestå i att förhindra att ett brott förövas. Det måste finnas en möjlighet att förhindra brottet, samt ett orsakssamband mellan underlåtenheten och brottets fullbordan. Generellt sett krävs **uppsåt** för ansvar genom underlåtenhet som övervakningsgarant gentemot andra personer.¹⁹⁴

5.5.1.3 *Garantställning på grund av eget handlande*

Likt garantställningen för andra personers gärningar kan en person få en garantställning på grund av eget föregående handlande. Enligt Asp, Ulväng och Jareborg har denna form av garantställning, till skillnad från de ovan nämnda, präglats av tveksamhet i svensk doktrin.¹⁹⁵ De framhåller att tveksamheten främst ligger i frågan om gränssättningen av ansvaret. Ansvaret måste begränsas för att personer inte ska åläggas ansvar som är allt för utsträckta i tid och rum. Enligt dem är de första förutsättningarna för en garantställning att (1) gärningspersonen har satt i gång ett händelseförlopp som är på väg att leda till ett brott, och att (2) igångsättandet har skett genom en otillåten gärning (eller genom en gärning som skulle vara otillåten vid uppfyllande av en viss följd). För ansvar genom underlåtenhet krävs vidare att gärningspersonen har orsakat följden genom sin underlåtenhet, det är inte en fråga om ansvar för igångsättandet av kausalförloppet. De anser att en person som till exempel kör för fort skapar ett sådant garantförhållande för sig själv och har en

¹⁹³ Se Asp, Ulväng & Jareborg (2013) s. 115–116; jfr Jareborg (2001) s. 188–192.

¹⁹⁴ Se Asp, Ulväng & Jareborg (2013) s. 116–118.

¹⁹⁵ Se Asp, Ulväng & Jareborg (2013) s. 122; jfr Jareborg (2001) s. 186–187.

handlingsplikt att vidta åtgärder som ser till att en fotgängare inte kommer till skada.¹⁹⁶ Kan ett liknande resonemang föras då någon ger ett kommando till körsystemet under automatisk körning? Eller när någon aktiverar systemet när fordonet redan kör över hastighetsgränsen? Det blir här viktigt att bedöma vilken handling som sätter i gång den otillåtna gärningen.

En anledning till att en garantställning kräver att den igångsättande handlingen måste utgöra en otillåten gärning är att det annars inte finns någon gräns för konstruktion av kausalkedjor. Asp, Ulväng och Jareborg förklarar att en biltillverkare får anses ha startat kausalkedjan från tillverkning av en bil som sedan är med i en olycka som leder till någons död. En biltillverkare måste dock kunna räkna med att några av de tillverkade bilarna kommer vara med i olyckor och det vore orimligt att ge tillverkaren ett ansvar att försöka avvärja olyckor i senare skede i händelseförloppet. Därför kan en sådan garantställning endast uppkomma vid en otillåten gärning.¹⁹⁷

5.5.1.4 *Garantställning i framtidens trafik – självkörande fordon*

Diskussion om garantlärans tillämpningsområde aktualiseras särskilt vid användning av självkörande fordon på en hög autonom nivå (4–5). Vid användning av autonoma fordon på nivå 4–5 behövs inte längre en fysisk förare som utför den dynamiska körningen. Detta skapar osäkerhet i frågan om vem som – om någon – bär ansvar för att avvärja risker. Om fordonet anses utgöra en farokälla kan det argumenteras om att personen som har ett visst inflytande över om, när och hur det används, kan anses bära ett övervakningsansvar som ägare, brukare eller tekniskt ansvarig.¹⁹⁸ Det finns paralleller med andra rättsområden som aktualiserar ett garantförhållande gällande farokällor som härstammar från till exempel maskiner, verksamheter och djur. Går det att likställa ansvaret för ett självkörande fordon med ansvaret för en hund?¹⁹⁹ Här gäller frågan om vi kan upprätthålla en traditionell ansvarsfördelning i en situation där människan inte längre är i centrum – och om det i så fall leder till ideologiska eller praktiska problem.

Den rättsliga svårigheten, jämfört med för andra former av övervakningsansvar, ligger i kontrollen. En person som använder ett självkörande fordon på nivå 4–5 saknar relevant kontroll under färd. Frågan är då om en person som aktiverar det självkörande läget, men som sedan saknar faktiskt förmåga att kontrollera körningen eller att ingripa, ändå kan åläggas ansvar för det som fordonet orsakar. Ett sådant ansvar måste kunna motiveras utifrån principerna

¹⁹⁶ Se Asp, Ulväng & Jareborg (2013) s. 122–123.

¹⁹⁷ Se Asp, Ulväng & Jareborg (2013) s. 124–125. Det är värt att förtydliga att den förklarade garantställningen på grund av eget handlande inte ska förväxlas med orsak genom handlande, där en underlåtenhet att vidta skyddsåtgärder gör att handlingen innebär ett otillåtet risktagande. Se ovan kapitel om otillåtet risktagande.

¹⁹⁸ Se SOU 2016:28 s. 112–113.

¹⁹⁹ Se lag (2007:1150) om tillsyn över hundar och katter.

om legalitet, konformitet och skuld. Det aktualiserar behovet av att analysera garantlärans tillämpningsområde, och om det behöver anpassas, för att kunna omfatta autonoma körsystem i trafiksituationer. Denna fråga kommer att analyseras vidare senare i uppsatsen.

5.6 Sammanfattning kapitel

Kapitel har behandlat de straffrättsliga förutsättningarna för ansvar i det enskilda fallet, där bland annat *legalitetsprincipen*, *skuldprincipen* och *garantläran* varit i fokus. *Legalitetsprincipen* är hårt förankrad i rättssystemet och sätter krav på att straffansvar ska ha tydligt stöd i lag. Detta gör att det uppstår svårigheter när användning av ny teknik, som självkörande fordon, ska bedömas inom det gällande rättssystemet.

Konformitets- och *skuldprincipen* är centrala vid bedömning av individens faktiska möjlighet att följa lagen (individuell agens) och om hen kan åläggas skuld. Tillsammans med dessa principer har framför allt gärningsculpa och oaktamhetsavväganden diskuterats, i förhållande till användning av självkörande fordon. Dessa begrepp innefattar nödvändiga bedömningar av kontroll, otillåtet risktagande och personliga förutsättningar.

Garantläran har redogjorts för och visat på förutsättningarna för ansvar genom underlåtenhet. I förhållande till användning av självkörande fordon har ansvar som övervakningsgarant varit av störst betydelse. Med viss jämförelse av traditionella former av övervakningsansvar, som till exempel för husdjur, har garantlärans tillämplighet diskuterats när vanliga kriterier för kontroll och påverkan ser annorlunda ut.

Kapitlet visar på de svårigheter som uppstår när ansvar ska bedömas i det individuella fallet. Särskilt vid användning av självkörande fordon förändras förutsättningar för kontroll, vilket aktualiserar frågan om de straffrättsliga principerna måste anpassas – eller om andra former av ansvar behöver utredas.

6 Analys

6.1 Inledning

Kan man vara ansvarig för något man inte kontrollerar – men ändå har initierat? Syftet med min utredning är att undersöka hur straffrättsliga ideologier påverkar den moderna straffrätten och problematisera tillämpningen av traditionella principer om skuld och ansvar vid användning av avancerad autonom teknologi. Jag har studerat detta genom att granska under vilka förutsättningar en fysisk person (förare) kan hållas straffrättsligt ansvarig för vårdslöshet i trafik vid användning av självkörande fordon på nivå 4–5.

I analysen kommer jag att pröva både *de lege lata* och *de lege ferenda*. Jag kommer att göra detta utifrån ett ideologiskt perspektiv i ljuset av gällande straffrättsliga principer och straffrättens funktion. Den första delen i denna analys kommer att fokusera på ett *de lege lata*-perspektiv och utreda hur gällande rätt kan tillämpas på den nya tekniken. Även förslag som presenteras i SOU 2018:16 kommer att kommenteras. Jag kommer även att analysera garantlärans utveckling och om den kan få relevans på detta nya, autonoma område.

Analysen kommer sedan att leda in på ett *de lege ferenda*-perspektiv, där tillämpning av gällande rätt problematiseras. Här kommer möjligheter till, och behov av, rättsutveckling analyseras i relation till straffrättens ideologiska syften. Ett nytto-perspektiv kommer att vävas in i bedömningen för att sedan avsluta analysen med sammanfattande reflektioner.

Analysen ämnar inte vara helt uttömlig i beskrivning varken utifrån *de lege lata* eller *de lege ferenda*. Det finns andra tänkbara omständigheter som påverkar tillämpning av gällande rätt som inte behandlas i analysen. Inte heller kommer alla aspekter som påverkar bedömningen av en rättsutveckling kunna ges plats i analysen. Målet med analysen är att på tydligt sätt framhäva möjligheter och begränsningar för tillämpning av gällande rätt, samt att lyfta fram de viktigaste delarna i en diskussion om rättsutveckling, utifrån straffrättens mest potenta principer och ideologier. Analysen syftar därmed till att besvara under vilka förutsättningar en fysisk person kan hållas ansvarig för vårdslöshet i trafik enligt 1 § TBL vid användning av självkörande fordon, samt om och hur en rättsutveckling kan motiveras.

6.2 Tillämpning av gällande rätt (*de lege lata*)

6.2.1 Begreppen förare, kontroll & trafikant

För att besvara frågan om en fysisk person kan hållas ansvarig för vårdslöshet i trafik enligt 1 § TBL är det först nödvändigt att analysera hur begreppen

förare, kontroll och trafikant ska tolkas i förhållande till användning av självkörande fordon.

Det är viktigt att ha en någorlunda bestämd begreppsbildning utifrån en legalitetsaspekt. Samtidigt kan inte begreppen ges en tolkning som endast utgår från den vardagliga språkanvändningen. Som beskrivit kan en förare ha många roller bara inom trafikansvarsområdet. Precis som utredningen i SOU 2018:16 visar finns det vissa luckor i begreppsbildningen för att tillämpa på nyare teknik. Att en trafikant måste vara på vägen, eller i fordonet på vägen, hindrar bestämmelsen om vårdslöshet i trafik att kunna tillämpas vid användning av fordon som körs genom, till exempel, fjärrstyrning. Vid användning av självkörande fordon gäller dock inte samma tillämpningsproblem då trafikanten (föraren), enligt dagens lagstiftning, måste finnas i fordonet. Detta väcker en relativt märklig tankeställning: att det måste finnas en fysisk förare, som kan använda sig av fjärrstyrning, men som måste vara i fordonet vid automatiserad körning även om systemet klarar av den dynamiska köruppgiften helt på egen hand.

Begreppen *förare* och *förande* är kopplade till en viss kontroll av den dynamiska köruppgiften. Det har i praxis visats att en handledare som övningskör kan vara både förare och föra fordonet, samtidigt som eleven. Detta går att applicera på en person som använder ett självkörande system. Ett krav en sådan praxistolkning kräver dock att den som använder systemet, precis som handledaren, har någon form av kontroll. Det går inte att tillämpa ett sådant synsätt om personen är utanför beslutsloopen och helt saknar kontroll över manövrering.²⁰⁰ Praxis visar även att en person har ansetts föra genom att endast startat motorn på en bil med backväxeln ilagd, vilket lett till förflyttning. Detta kan tolkas som att en person som startar ett fordon med automatiserad läge aktiverat anses föra fordonet.

I SOU 2018:16 utgår utredningen från att den fysiska föraren, eller användaren av det automatiska systemet, är utanför beslutsloopen när systemet är aktiverat. Det finns däremot flertalet anledningar till att en person ska kunna vara ovanför beslutsloopen (i en något annan betydelse än den tidigare beskrivna). En person som ger kommandon till systemet då det är aktiverat borde kunna anses föra fordonet. Utifrån dagens praxis är det tydligt att det finns olika sätt att kontrollera den dynamiska köruppgiften. Att ge kommandon borde därför kunna tolkas som kontroll, på samma sätt som en passage-rare som manövrerar ratten under ett skede i körningen. I ett sådant fall skulle personen kunna hållas ansvarig – även för grov vårdslöshet i trafik. Har personen däremot konstruerat eller manipulerat systemet för att, till exempel, alltid köra 15% över hastighetsgränsen går det inte att tillämpa bestämmelsen genom tolkning av praxis. Detta går i linje med vad utredningens förslag antyder – det är inte längre fråga om faktisk kontroll under den dynamiska

²⁰⁰ En handledare kan ge kommandon till eleven och enligt praxis går handledaren ansvarsfri om hens kommandon inte efterföljs.

körningen. En för extensiv tolkning skulle riskera *legalitetsprincipens* krav på förutsebarhet och strida mot analogiförbudet.

Gällande att ge det automatiska systemet olika kommandon är det värt att diskutera hur det ska tolkas i fråga om kontroll. En jämförelse finns i att ge en taxichaufför olika kommandon under körningen. Den avgörande aspekten, och kanske skillnaden, ligger i att taxichauffören inte måste agera på kommandot. Det blir därför viktigt att bestämma i vilken utsträckning ett automatiskt system måste ta hänsyn till olika kommandon. En ytterligare viktig aspekt att poängtera är att en taxichaufför som agerar på ett kommando fortfarande är den med straffrättsligt ansvar. En person som ger kommandon till ett automatiskt system måste anses ha en annan form av direkt och förutsebar kontroll. Det återstår dock att hur balansen mellan mänsklig och autonom kontroll kommer hanteras.

För att kommentera det nya förslaget på lagstiftning för *grov vårdslöshet i trafik vid användning av ett automatiserat fordon* – med bakgrund i det tidigare sagda kan förslaget inte vara tillämpligt endast vid enklare kommandon, även med hänsyn till utredningens egna exempel på tänkbara tillämpliga situationer. I stället går det att argumentera för att en sådan situation kan tolkas inom ramen för den nuvarande bestämmelsen om grov vårdslöshet i trafik, vilket har beskrivits ovan.

6.2.2 Gärningsculpa & oaktsamhetsbedömningen

Även om det är klarlagt att den som använder ett självkörande fordon kan tolkas in i de gällande begreppen för vårdslöshet i trafik måste personen och hens gärning kunna kopplas till skuld, genom en bedömning av gärningsculpa och personlig oaktsamhet.

Vid bedömning och gärningsculpa föreligger utgångspunkt från de tre krav som ställs upp av Asp, Ulväng och Jareborg. Det första kravet på kontroll väcker återigen en viktig fråga om vilken förmåga en person har att ge fordonet kommandon, eller på annat sätt agera ovanför eller innanför beslutsloopen. Generellt sett kan en person som saknar förmåga att ändra eller hindra ett händelseförlopp inte anses ha tillräcklig kontroll i en gärningsculpabedömning. Utifrån exemplet med personen som skjuter ett pistolskott måste dock en person som haft kontroll tillskrivas ansvar för följder som ligger efter förlusten av kontroll. På samma sätt går det att se att en person som aktiverar ett automatiskt körsystem har kontroll, men sedan förlora den. I sådant fall kommer bedömningen att fokusera på den kontrollerade gärningen att aktivera det självkörande systemet.

Oavsett om bedömningen utgår från att personen har viss kontroll genom kommandon eller liknande, eller genom att aktivera ett självkörande system, krävs det att gärningen utgör ett otillåtet risktagande. Att endast ett aktiverande av ett självkörande system skulle vara ett otillåtet risktagande är en

långsökt tolkning som dessutom skulle hämma användandet av tekniken. Det går däremot att tänka sig situationer då själva aktiveringen skulle anses vara ett otillåtet risktagande. Vid vissa typer av vägunderlag eller väderförhållanden skulle det kanske vara otillåtet att aktivera det självkörande systemet.²⁰¹ Det måste dock göras en aktsamhetsbedömning för att bedöma om det är rimligt att kräva att personen känner till det automatiska systemets begränsningar. Om systemet varnar för brister, eller defekter, när personen startar motorn går det att ställa krav på att personen inte aktiverar systemet utifrån normal aktsamhet.

På liknande sätt kan det vara ett otillåtet risktagande om personen underlåter att utföra vissa skyddsåtgärder (till exempel säkerhetskontroller). Ett sådant krav måste likställas de förväntningar som finns på utförande av skyddsåtgärder vid användning av ett ”vanligt” fordon. Att kräva att personen har teknisk kunskap att förstå brister eller defekter utan indikationer eller tidigare instruktioner skulle däremot vara ett orimligt krav på aktsamhet. I ett sådant fall skulle aktsamhetsstandarden leda till att strikt ansvar.

Om personen har viss kontroll under den automatiska körningen skulle vissa kommandon, eller liknande, kunna anses utgöra ett otillåtet risktagande i sig. På samma sätt som en person som aktivt väljer att göra en riskfylld omkörning borde den som ger ett kommando att göra samma omkörning kunna anses göra ett otillåtet risktagande. Det sista steget i gärningsculpabedömningen måste dock fortfarande uppfyllas – att oaksamheten leder till följden (att fordonet framförs vårdslöst) på ett relevant sätt.

I den personliga oaksamhetsbedömningen kan en person vara omedvetet oaksam om hen underlåter att utföra en kontroll- eller undersökningsplikt. I relation till användning av ett självförande fordon skulle en sådan kontrollplikt kunna uppkomma inför aktiverandet av systemet. Personen kan ha ansvar att komma till insikt om att det finns risk. Hur långt en sådan plikt sträcker sig går däremot att diskutera, men vägledning borde kunna hämtas exempelvis från den undersökningsplikt en person har att kontrollera bilens kördugliga skick. Att någon skulle bedömas vara omedvetet oaksam genom att kontrollera systemet genom kommandon måste utgå från hur tekniken hanterar kommandon. Om systemet endast godkänner kommandon där det själv bedömer det vara riskfritt – kan föraren knappast anses vara oaksam (om det inte finns skäl att anta att systemet inte fungerar som det ska). Om systemet däremot alltid accepterar varje kommando kan det ställas krav på att personen studerar omgivningen för att komma till insikt om risker, som om hen kör på egen hand.

En person som är medvetet oaksam kan uppfylla kravet genom att aktivera systemet under vissa förhållanden som hen inser medför viss risk. Är det, till exempel, ishalka kan personen inse risken att köra av vägen vara medvetet

²⁰¹ Detta kommer att diskuteras djupare senare i analysen.

oaktsam. Här måste bedömningen troligtvis utgå från någon form av objektiv standard på körförmåga (om inte systemet har en tydlig och känd brist). En person som använder självkörande system på grund av funktionshinder måste kunna använda systemet även vid svårare väglag, utan att direkt bedömas som medvetet oaktsam om bilen kör av vägen. Detta kommer diskuteras vidare senare i analysen.

6.2.3 Garantställning

Den som underlåter att vidta skyddsåtgärder **efter** en kontrollerad handling kan även bedömas göra ett otillåtet risktagande. Detta är endast relevant om den kontrollerade handlingen inte är ett otillåtet risktagande i sig. Det måste i sådana fall bedömas om underlåtenheten utgör ett underlåtenhetsbrott. Om en person som aktiverat ett självkörande system (tillåtet risktagande) märker att systemet håller på att köra fordonet in i en folkmassa (okontrollerad följd) kan personen endast åläggas ansvar genom en skyldighet att försöka hindra följden om personen är i garantställning.

Det finns hittills inget myndighetsbeslut eller lagstiftad garantställning när någon använder ett självkörande fordon. Det skulle gå att se det självkörande fordonet på liknande sätt som en farlig maskin, och därmed tillfoga ett övervakningsansvar. Det framgår dock som en extensiv tolkning. Tekniken som används för att ett fordon ska kunna köra automatiskt utvecklas för att vara säkert – troligtvis säkrare än en mänsklig förare när den är fullt utvecklad. Det skulle vara en allt för långdragen tolkning att jämföra med en maskin som *de facto* är farlig. En annan jämförelse kan göras med det övervakningsansvar en handledare har vid övningskörning. Som tidigare stadgat sträcker sig ett sådant ansvar inte över situationer då eleven ignorerar handledarens instruktioner – handledaren har inte ansvar över det hen inte kontrollerar. En annan viktig skillnad i jämförelsen är att handledaren frivilligt har åtagit sig ansvarsrollen.

Med bakgrund i det nyss sagda, och med hänsyn till de ställningstaganden som visas i utredningen i SOU 2018:16, anser jag att det inte går att hålla en person straffrättsligt ansvarig genom en ställning som övervakningsgarant vid användning av ett självkörande fordon. Jag tycker däremot inte att garantläran ska skrotas helt i sammanhanget. Det finns vissa situationer då jag anser att ett ansvar genom garantställning är befogat – men på grund av eget föregående handlande.

Ett exempel på situation som skulle kunna ge ansvar genom garantställning är då den fysiska föraren ger det självkörande systemet ett kommando att göra en omkörning, eller aktiverar systemet när omkörningen är påbörjad. Om det under omkörningen plötsligt kommer en mötande bil måste föraren kunna hållas ansvarig om hen underlåter att ingripa för att hindra en kollision. För att föraren ska kunna hållas ansvarig för underlåtenheten måste dock den föregående, kontrollerade handlingen utgöra ett otillåtet risktagande. Ett

exempel är då omkörningen görs när det är heldragen linje eller i en skarp kurva. Kommandot att göra en omkörning skulle kunna utgöra vårdslöshet i trafik (som ovan förklarats), men underlåtenheten att försöka hindra kollision på grund av omkörningen kan utgöra grov vårdslöshet i trafik genom en garantställning. Den mest naturliga kategoriseringen framstår som att likna denna typ av situation och garantställning med övervakningsgarantansvar, men som utgår på grund av eget föregående handlande. Ett sådant ansvar kan dock endast vara giltigt inom en relevant, kausal tidsram. I den beskrivna situationen borde en sådan garantställning avslutas i och med att omkörningen avslutas.

Det är rimligt att tillskriva ansvar i en begränsad tidsram då ansvaret dessutom är direkt kopplat till ett eget handlande. Ett sådant typ av ansvar är både tillräckligt förutsebart och skuldbefogat. Detta kan jämföras med när en förare kör bil på egen hand – om föraren väljer att göra en riskbelagd omkörning kan hen inte undgå ansvar genom att släppa ratten när det kommer en mötande bil. Det finns en skyldighet att agera.²⁰² Detta illustrerar under vilka förutsättningar garantläran kan tillämpas, vilket är direkt relevant för frågan om ansvar för underlåtenhet vid användning av självkörande fordon.

Slutsatserna om garantläran visar gränserna för tillämpning av gällande rätt. I nästa del kommer frågan om rättsutveckling att analyseras – i ljuset av straffrättens normativa grunder.

6.3 Straffrättens gränser – legalitet, skuld & ultima ratio (*de lege ferenda*)

6.3.1 Problem med analog tillämpning

I tidigare avsnitt har analysen visat att det finns klara begränsningar i att konsekvent tillämpa gällande rätt vid användning av självkörande fordon. Detta aktualiserar frågan om behov av rättsutveckling. Frågan kommer därför analyseras utifrån principer om *legalitet*, *skuld* och *ultima ratio*.

Legalitetsprincipen sätter gränser för hur bred en tolkning av gällande rätt kan göras utan att riskera förutsebarheten. Redan i begreppsbildningen för bestämmelsen om vårdslöshet i trafik uppstår tillämpningsproblem i ljuset av *legalitetsprincipen*. Som tidigare beskrivits har praxis visserligen visat att *förande* kan uppstå genom att starta motorn i en bil vilket leder till förflyttning. Skillnaden med det fallet och för någon som startar ett självkörande system är förutsebarheten. Den som startar en motor när backväxeln är i kan förvänta sig att fordonet hoppar/åker bakåt. Den som aktiverar det självkörande

²⁰² Det är dock viktigt att ta hänsyn till graden av kontroll föraren har vid användning av ett självkörande system, och det måste alltid göras en individuell skuldbedömning för underlåtenheten.

systemet kan inte förutse framtida trafiksituationer, inte ens de närmast i tid. Det finns en skillnad i att kunna förutse sin ansvarsroll.

När det gäller analogiförbudet i *legalitetsprincipen* finns det som visat visst utrymme att tolka in ny teknik i föråldrad lagtext. I det här fallet får praxis ge vägledning. *Förande* har kopplats till kontroll över den dynamiska köruppgiften i form av förflyttning. När det kommer till aktivering av ett självkörande system kan det liknas vid att sätta sig i en taxi. Om taxibilen direkt backar in i bilen bakom kan inte den som bad taxichauffören att köra i väg hållas ansvarig.²⁰³ Ett ytterligare problem med en sådan analogi är att den som startar bilen i ett visst läge kan förvänta sig att uppnå samma resultat om hen utför samma handling under samma omständigheter ett annat tillfälle. Det samma kan inte sägas om någon som startar ett automatiskt körsystem. *Förande*-begreppet måste tydligare definieras om ett aktiverande av systemet ska kunna tolkas in i begreppet. Detsamma gäller för *förar*-begreppet, som även det är kopplat till kontroll över manövreringen. Har en person däremot kontroll genom kommandon kan båda begreppen *förare* och *förande* användas genom en inte allt för extensiv tolkning av praxis och motiv. Utan denna typ av kontroll skulle en sådan tolkning även strida mot *konformitetsprincipen* då personen *de facto* inte kunnat rätta sig efter lagen, förutom genom att inte använda den självkörande tekniken. Är det rimligt att kräva ansvar i en situation där individens enda valmöjlighet är att avstå?

Tolkning av lagstiftning inom ramen för *legalitetsprincipen* har en funktion i att göra straffrätten någorlunda anpassningsbar, men måste utgå från syftet med den specifika bestämmelsen. Bestämmelsen om vårdslöshet i trafik är till för att fänga upp sådana oönskade beteenden som riskerar skador. Att endast starta ett självkörande system kan generellt inte sägas utgöra ett sådant beteende som ska tolkas in i bestämmelsen. Under vissa förhållanden skulle det däremot kunna vara vårdslöst att aktivera systemet. Om systemet inte kan hantera vissa förhållanden, till exempel om snö täcker vägskyltar, skulle det kunna anses vårdslöst att använda systemet ändå. Om det däremot inte generellt kan anses vara vårdslöst att ge sig ut i trafiken måste lagstiftningen förtydligas för att peka användning av automatiska körsystem under vissa förhållanden som otillåtet – i förhållande till fordonets och systemets förmåga.

Den rättsliga ram som finns idag är otillräcklig för att helt kunna förutse ansvarsroller i trafiken. Begrepp behöver tydligare definieras och det otillåtna området behöver anpassas till situationer med minimal mänsklig kontroll – OM ansvaret ska likna det som den fysiske föraren har idag. Detsamma gäller garantläran om den försöker pressas in. Vid endast två beslutsloopar finns det ingen tolkning som gör garantläran tillämplig. I min mening finns det dock behov av att definiera de olika looparnas juridiska innebörd, framför allt i en situation där en person inte **behöver** utöva kontroll men **kan** göra det. En lösning är att se personen som är utanför loopen (behöver inte agera) träda in

²⁰³ I exemplet finns det däremot ett annat ansvarssubjekt.

ovanför loopen genom ett kommando (vilket ger personen ett övervakningsansvar), inom en viss tidsram. Att tillskriva någon ett generellt övervakningsansvar för det självkörande fordonet skulle inte vara oförenligt med antingen *skuldprincipen* (vilket förklarats tidigare) eller *konformitetsprincipen*. Det skulle inte heller kunna motiveras utifrån hur garantläran tillämpas idag.

6.3.2 Skuldprincipen i teknikmiljö

Ansvar utan skuld är ideologiskt problematiskt. Kan ansvar tillskrivas den som tar ett oaktsamt beslut och aktiverar det självkörande systemet? Enligt *skuldprincipen* måste det finnas någon form av klander i beslutet. Detta bygger ytterst på idén om individuell agens – att en person endast kan vara ansvarig om hen haft faktisk förmåga att agera annorlunda och kontroll över sina gärningar. I ett tekniskt sammanhang där människan sätts i en alltmer passiv roll, men med en initierande förmåga, framstår en ideologisk spänning mellan ett mer modernt ansvarstänk och straffrättens traditionella ramverk.

Som beskrivits tidigare går det att se skuldbedömningen genom att placera ut en likgiltig attityd i förhållande till risken. En person som aktiverar ett system utan tecken på risker kan endast vara omedvetet oaktsam, alltså likgiltig till **om** det finns en risk med aktiveringen. Det finns alltid viss risk i att ge sig ut i trafiken, men det måste finnas en viss likgiltighet till en specifik risk. På samma sätt som någon som kör ett fordon på egen hand kan den som aktiverar ett system under normala förhållanden inte inse existensen av en specifik risk. För att en person ska vara omedvetet oaktsam krävs en aktsamhetsstandard eller annan omständighet som gör att hen **borde** insett risken. Det är fråga om klander för att personen inte vidtog åtgärder för att komma till insikt om risken.

En aktsamhetsstandard som sätts för högt gör att personen närmast får ett strikt ansvar, att personen alltid måste göra utförliga tekniska kontroller för att komma till insikt om risk. Om felet inte är mekaniskt, utan i mjukvaran, har användaren ens en möjlighet att komma till insikt om risken? En oaktsamhetsbedömning kan här falla redan i orsaksledet. Vad kan personen egentligen göra för att komma till insikt? Hade personen tillfälle och förmåga att komma till insikten? Även om någon är tekniskt kunnig kan det inte förväntas att hen gör utförliga kontroller inför varje färd.

Om systemet varnar för risk, eller om det finns andra tecken på brister, är det i stället fråga om en medveten oaktsamhet ifall personen väljer att aktivera systemet trots insikten om risk. Detta borde i så fall bedömas på liknande sätt som om någon väljer att använda ett fordon som indikerar att lufttrycket i ett av däcken är lågt. Att tala om ens den lägsta graden av uppsåt (likgiltighetsuppsåt) i förhållande till risken borde inte kunna komma på tal vid endast ett aktiverande av systemet. Jag förutsätter att ingen förväntas vara likgiltig till infallandet av risken i en sådan situation. Om personen har viss form av kontroll och ger ett kommando att göra en omkörning kan det däremot vara fråga

om uppsåt – att personen är likgiltig till att omkörningen leder till en viss följd, som innebär vårdslöshet i trafik (eller grov vårdslöshet i trafik).

6.3.3 Ultima ratio & ideologisk legitimitet

Straffrätten legitimeras genom *skuldprincipen* och endast den som har uppvisat viss form av skuld får klandras/straffas. Principen härleds från Kants förtjänstetiska synsätt. I de fall en låg tröskel av skuld används gör detta med hänsyn till att en högre grad är (i princip) omöjlig att bevisa eller reda ut. Ett exempel som har använts tidigare är då någon är ovetandes om att hastighetsmätare inte visar rätt hastighet. På liknande sätt skulle skuldkravet kunna ställas lågt i förhållande till användning av ett automatiskt system inte fungerar som det ska. Ett sådant synsätt ger i praktiken ett strikt ansvar eftersom det kanske inte ens är möjligt för en person att komma till insikt om risken. Om systemet inte fungerar fullt ut skulle det kunna leda till betydligt värre följder än en smärre hastighetsöverträdelse. Att hålla någon ansvarig för aktiverande av ett automatiskt körsystem strider mot *skuldprincipen* och kan inte straffrättsligt legitimeras genom klander. Även ur ett utilitaristiskt synsätt är det svårt att motivera en sådan tillämpning mer än genom enkelheten att göra en ansvarsbedömning (strikt ansvar för den som aktiverat systemet).²⁰⁴ Denna diskussion berör inte endast förutsättningarna för gällande rätt utan aktualiserar även frågan om det finns det skäl, utifrån straffrättsliga principer och ideologier, att utvidga ansvaret.

För att något ska kriminaliseras krävs det goda skäl till kriminaliseringen. Skälen kan härledas från att klandervärdhet eller nyttan, men borde alltid beakta ett inslag av effektivitet. I SOU 2013:38 uttrycks viljan att inte använda straffrätten som social kontroll om det finns andra metoder som är mer effektiva. Jareborg hävdar dock att det i vissa fall kan behövas en kriminalisering om straffvärdet i det oönskade beteendet är väldigt högt, och därmed i viss mån åsidosätta *nyttoprincipen*. Som utredningen påpekar måste kriminaliseringen peka ut ett oönskat beteende som riskerar det som kriminaliseringen är avsedd att skydda. Ett sådant konkret beteende kan inte utgöra ett aktiverande av ett självkörande system, då detta även är ett nödvändigt beteende för att använda tekniken. Det är inte heller ett sådant beteende som i sig kopplas till risk för människors liv och hälsa. Här försvinner även klandervärdheten – aktiveringsbeslutet kan inte anses vara moraliskt förkastligt. Att anpassa lagstiftningen och kriminalisera ett sådant beteende, även om det ställs upp rekvisit på att en olycka ska realiseras, kan inte rättfärdigas med grund i utredningens ställningstaganden och *ultima ratio*. Ett sådant typ av ansvar skulle även kräva att personen har faktisk agens i situationen, en reell förmåga att påverka skeendet. I och med att kontrollen förs över till tekniken försvagas denna agens, och samtidigt även grunden för legitimt ansvar.

²⁰⁴ Nyttoperspektivet kommer att ges en mer ingående betydelse nedan.

Att bevara det skyddsvärda intresset – liv och hälsa – skulle kunna få en motsatt effekt om det placeras ett ansvar hos användaren. Det skulle troligtvis leda till att tekniken inte kommer att användas då användaren inte har någon kontroll men ändå ansvar. Detsamma gäller övervakningsansvar – om någon måste övervaka systemet på grund av ansvar kommer idén med tekniken att försvinna och förtroendet förstöras. Ett sådant typ av ansvar skulle även kunna kväva incitament hos tillverkaren att skapa och upprätthålla teknik som motverkar ”beteenden” som riskerar det skyddsvärda intresset. Att kriminalisera användning av ett självkörande fordon på det sättet skulle *de facto* inte påverka risker för det skyddsvärda intresset, åtminstone inte i positiv bemärkelse. Det utgör därför inte en effektiv kontrollmetod för att skydda intresset. En mer lämplig metod skulle kunna hittas i någon form av civilrättsligt, sanktionsbelagt ansvar för tillverkaren (eller den som annars kontrollerar/skapar systemet). Hur ett sanktionsbaserat ansvar för annan än användaren skulle fungera kommer inte att analyseras djupare i denna uppsats.

Ett straffrättsligt ansvar för användaren är svårt att legitimeras med hänsyn till *ultima ratio* och SOU 2013:38. Det finns ett givet skyddsvärt intresse, men det är svårt att koppla beteendet till att äventyra intresset. Effektivitetsnivån, samt klandervärdheten, är minimal. Som visats tidigare uppstår även en tanke-loop om vi beaktar teknikens potential att **öka** trafiksäkerheten – kan både det skyddsvärda intresset och det motstående intresset peka i samma riktning? Hur kan kriminalisering i så fall ens motiveras genom en symbolfunktion – att peka ut ett sådant beteende som förkastligt?

Med bakgrund i detta finns det behov av att analysera vad straffrätten faktiskt är ämnad att åstadkomma. Kan ett nyttoperspektiv legitimera eller utesluta straffrättsligt ansvar vid användning av självkörande teknik?

6.4 Nyttoperspektiv & straffrättens ideologiska spänningar (*de lege ferenda*)

6.4.1 Otillåtet risktagande kontra nytta

Som tidigare diskuterats är det nödvändigt att tillåta vissa risker i samhället. Om riskerna som tillåts är kopplade till mer skyddsvärda intressen kan risktagandet regleras, till exempel genom att endast tillåtas tillsammans med vissa skyddsåtgärder. Det är exempelvis inte tillåtet att köra bil när det är vinterväglag utan att ha vinterdäck/dubbdäck.²⁰⁵ På liknande sätt kan det krävas att användning av självkörande fordon endast tillåtas tillsammans med skyddsåtgärder. Självklart kommer samma krav på, till exempel, vinterdäck att gälla.

Om det självkörande fordonet är byggt för att klara av alla väg- och väderförhållanden kan skyddsåtgärderna inte sträcka sig längre än vad som gäller vid

²⁰⁵ Se 4 kap. 18 a § TFL.

egen körning. Tvärtom kan vissa skyddsåtgärder som i vanliga fall är nödvändiga inte alls ha någon effekt på risken vid automatisk körning. Att inte skrapa bort frost från rutorna skulle kunna utgöra vårdslöshet i trafik, men om fordonet kör automatiskt finns inget behov av att kunna se genom rutorna (utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv).

Om ett fordon däremot inte kan hantera vissa förhållanden på ett säkert sätt, och inga tillräckliga skyddsåtgärder finns tillgängliga, kan det vara ett otillåtet risktagande att använda fordonet trots detta. Det får antas vara en vedertagen uppfattning. Det som däremot blir ett svårare avvägande är då det självkörande systemet har viss brist i att köra under vissa förhållanden, men bristen inte sträcker sig längre än den *normalt skicklige förarens*²⁰⁶ förmåga under samma förhållanden. En fysisk förare som ger sig ut i trafiken under en snöstorm kanske inte har förmåga att utföra den dynamiska köruppgiften med samma säkerhet som annars krävs, och tar en medveten risk. Om föraren kör av vägen på grund av ishalka, trots att hen kör försiktigt, kommer hen troligtvis inte fällas för vårdslöshet i trafik eftersom hen vidtog säkerhetsåtgärder som generellt hade varit tillräckliga i situationen.²⁰⁷ Föraren har inte i *väsentlig mån* brustit i sin omsorg och kan inte hållas ansvarig för risktagandet. Hur bedöms den som använder ett självkörande system under samma förhållanden och utfall? Om fordonet vidtar samma säkerhetsåtgärder som den fysiska föraren – kommer risktagandet accepteras?

I min mening måste föraren som använder den självkörande tekniken bedömas likvärdigt den fysiska föraren, trots att det inte är hen som vidtar säkerhetsåtgärden. Motsatt synsätt hade gjort att vissa personer klandras mer än andra, för exakt samma risktagande. Ur ett nyttoperspektiv hade det lett till en rädsla att använda självkörande teknik under vissa förhållanden, vilket i sig kanske hade haft en positiv påverkan på trafiksäkerheten men troligtvis hade lett till att föraren i stället väljer att köra på egen hand (när det är möjligt). Det som däremot måste räknas in i ett sådant perspektiv är att vissa personer kommer att använda självkörande teknik på grund av olika hinder att köra på egen hand. Detta är i sig en väldigt stor nytta för samhället och innebär att personer som inte kan köra på egen hand alltid åläggs mer klander under vissa förhållanden.

För att illustrera det nyss sagda hänvisar jag till ett tidigare exempel. Det kan uppstå en situation där den som använder den självkörande tekniken på grund av hinder att köra på egen hand måste akut ta sig till sjukhuset. I en sådan situation måste personen tillåtas att ta samma risk som den som kör på egen hand. Det blir dock en svårare bedömning om det självkörande fordonet har en tydlig brist i att hantera vissa förhållanden. I sådana fall måste troligtvis användaren anses ta en otillåten risk, men kanske ursäktas i senare led av bedömningen. Exemplet illustrerar även det behov av att inte sätta människan

²⁰⁶ Jfr *normalt aktsamma personen* (*bonus pater familias*).

²⁰⁷ Se praxis (NJA 2007 s. 3) förklarad i avsnitt 3.2.4.

helt utanför loopen vid användning av ett självkörande fordon. Användaren måste ha viss kontroll och kunna välja att använda tekniken även om systemet varnar för brist eller defekt.

I normalfallet kan ett aktiverande av ett självkörande system inte vara ett otillåtet risktagande. Riskens kvalitet är relativt stor (risk för liv och hälsa), men sannolikheten för att den infaller är relativt liten. Det kan inte anses finnas goda skäl till att avstå från att aktivera systemet. Inte heller med beaktning av vad den *normalt aktsamma personen* skulle göra.²⁰⁸

6.4.2 Straffrättens syfte, symbolfunktion & moralbildning

Rishtagande kan accepteras om det finns tillräckligt starka anledningar att tillåta risken. I fråga om självkörande fordon finns det många nyttoaspekter som ger anledning att ge utrymme för användning av tekniken. Förutom den självklara nyttovinsten i en ökad trafiksäkerhet (potentiell), finns också aspekter som tidsvinster, ökad tillgänglighet och en ökad jämställdhet då personer som inte kan köra på egen hand ges nya förutsättningar med tekniken. Alla fyra exempel skulle dessutom indirekt leda till en samhällsekonomisk vinst. Att undvika kriminalisering som en kontrollmetod skulle även ge samhället en stor nyttovinst i form av sparade resurser, och på en individnivå undvika onödigt lidande. Det finns mycket som talar för att lägga banan för tekniken och inte försöka kontrollera användandet genom kriminalisering.

Att utvidga det straffrättsliga ansvaret vid användning av självkörande fordon skulle kunna ge en viss trygghet. Det skulle kunna ge en trygghet i att det alltid finns någon som kan hållas ansvarig, och därmed vidtar åtgärder för att minimera risker. Som tidigare förklarat finns det andra kontrollmetoder som troligtvis skulle kunna minimera risker mer effektivt. Andra metoder skulle kunna sätta mer press på tillverkaren, eller liknande aktörer, och på så sätt pressa utvecklingen och riskminimeringen framåt. Att lägga ansvaret på en fysisk person skulle snarare kunna hindra incitament i tillverkningen. Som beskrivit tidigare skulle det dock vara orimligt att hålla tillverkaren ansvarig för alla framtida trafiksituationer. Men om inte tillverkaren eller användaren kan hållas ansvarig för en viss situation – vem faller ansvaret på då? Behöver någon pekas ut? En rättsutveckling som lägger ansvaret på användaren riskerar att hindra teknikutvecklingen, minska trafiksäkerheten och urholka straffrättens legitimitet.

En moralisk trygghet i straffrätten har rent historiskt sett varit är att kunna peka ut en person som ansvarig om det, till exempel, sker en trafikolycka. Vedergällningsteorierna legitimerar ansvar – om någon varit klandervärd för tjänar den också att straffas. I det här fallet kan den som använder ett självkörande system inte åläggas straff, utifrån samma teorier, eftersom användaren

²⁰⁸ Om en kontrollerad gärning inte utgör ett otillåtet risktagande kan inte heller alla krav för gärningsculpa uppfyllas, vilket betyder att en person inte kan anses ha gjort en oaktsam gärning.

inte varit klandervärd. Vedergällningsidéerna om individuell agens utmanas av den autonoma tekniken. Frågan är om ansvar i stället kan motiveras genom ett utilitaristiskt synsätt. Det har påpekats att straffrättsligt ansvar och kriminalisering är förknippat med både enorma resurser och en stor inskränkning på individen och samhället i allmänhet. Det kan däremot accepteras på grund av ökad nytta i andra former. Av vad som tidigare har diskuterats torde det inte finnas några tillräckligt starka argument som talar för att ett sådant ansvar skulle leda till total ökad nytta för samhället. Straffrätten kan ha viss nytta genom en symbolfunktion eller genom att vara normbildande. Att sätta ett ansvar på en fysisk person skulle bilda en moralisk uppfattning som varken är rimlig eller gynnande för samhället – att användning av självkörande bilar är förkastligt. Däremot skulle en positiv normbildning kunna åstadkommas på omvänt sätt.

Om vi återigen funderar på en situation med en trafikolycka. Den som blir påkörd av ett självkörande fordon skulle kanske vilja rikta viss ilska mot den som använde det självkörande fordonet. Om den påkörda personen däremot skulle äga samma bil, eller motsvarande, skulle den troligtvis inte rikta samma klander mot användaren. Om lagstiftningen dessutom pekar ut ett annat ansvarssubjekt, även om det är generellt och subjektet inte hållas ansvarig i just den situationen, skulle den påkörda troligtvis inte rikta klander mot användaren. På detta sätt skulle straffrätten kunna få en symbolfunktion eller fungera som moralbildning genom att inte kriminalisera eller peka ut användaren som ansvarig.

Straff kan i viss mån motiveras utifrån principer om vedergällning, men straffrättens övergripande syfte grundas i ett mer nyttobaserat, utilitaristiskt synsätt. I grunden handlar det om att försöka hindra vissa handlingsmönster i befolkningen utifrån det som i tiden anses vara moraliskt förkastliga beteenden. Straffrättens övergripande, preventiva syfte är att hindra de beteenden som pekas ut. Aktiverande av ett självkörande fordon kan inte vara ett sådant beteende som lagstiftaren vill hindra. Om beteendet i stället bestäms till att en risk införlivas kan ansvar inte heller åläggas den som saknar individuell agens, eftersom ett sådant ansvar helt saknar den preventiva effekten i förhållande till beteendet. En allt för strikt ansvarsroll för användaren av självkörande fordon är inte bara ogiltigt utifrån vedergällningsteorier – det strider även mot straffrättens övergripande syfte.

Sammantaget relaterar detta till uppsatsens avslutande fråga – om det trots rättsliga svårigheter finns ett ideologiskt eller nyttobaserat stöd för att utvidga det straffrättsliga ansvaret vid användning av självkörande fordon. Med bakgrund i analysens redogörelse blir svaret på frågan nekande.

6.5 Sammanfattande reflektioner

Dagens straffrättsliga ramverk är huvudsakligen otillräckligt för att fullt ut fånga upp de ansvarsförhållanden som uppstår vid användning av självkörande fordon på nivå 4–5. Gällande rätt visar att visst ansvar kan vara aktuellt, särskilt om användaren genom kontrollerade kommandon eller aktivering under vissa förhållanden uppvisar ett otillåtet risktagande. Under sådana omständigheter kan ansvar kopplas till gärningsculpa och personlig oaktsamhet. Det kräver dock att användaren haft individuell agens – faktisk möjlighet att påverka förloppet.

Samtidigt är det tydligt att ansvar i många situationer skulle kräva extensiv tolkning av begreppen *förare*, *förande* och *kontroll*. Allt för extensiva tolkningar skulle kunna påverka förutsebarheten och riskerar att stå i strid med *legalitetsprincipen* och analogiförbudet. Motsvarande gäller för tillämpning av garantläran. Ett begränsat garantansvar, grundat på eget föregående handlande, kan inom en viss kausal tidsram utgöra en legitimerad och ideologiskt motiverad lösning. Ett sådant garantansvar berättigas utifrån principer om individuell agens, konformitet och skuld – som kräver faktisk förmåga att agera annorlunda.

Analysen visar att det finns flera spänningar ur ett ideologiskt perspektiv. Straffrätten bygger delvis på föreställningen om moraliskt klander som måste grundas i handling, agens och skuld. När människan får en mer passiv roll, men fortfarande pekas ut som ansvarig, uppstår en konflikt mellan teknikens utveckling och straffrättens traditionella grunder. Att kriminalisera ett aktiveringsbeslut, utan faktisk kontroll, skulle inte kunna legitimeras varken utifrån *skuldprincipen* eller *nyttoprincipen*. Under vissa omständigheter skulle en sådan kriminalisering till och med motverka straffrättens övergripande syfte.

En mer rättssäker och funktionell kontrollmetod vore att rikta ansvaret mot andra aktörer, som tillverkaren. Detta skulle kunna åstadkommas genom en utveckling av civilrättsliga sanktionsverktyg. Ett sådant system skulle fortsätta värna om straffrättens grundläggande principer och ideologier, utan att hämma teknikutvecklingen eller skapa en orimlig ansvarsroll.

7 Några sista ord

Självkörande fordon på hög automatiseringsnivå utmanar inte bara vår förståelse för juridiska begrepp som förare och kontroll – de tvingar oss även att omvärdera gränserna för mänskligt ansvar. Uppsatsens analys visar att det finns plats för vissa tillämpningsmöjligheter i gällande rätt, men att betydande osäkerheter kvarstår. Den oundvikliga, fortsatta utvecklingen av självkörande fordon kommer kräva både tekniska innovationer och juridiskt nytänkande. När fordonen kommer till liv måste även straffrättens system förbli levande – för att döma rättvist när det inte längre är uppenbart vem som kör.

Källförteckning

Tryckta källor

Litteratur

Asp, Petter & Ulväng, Magnus & Jareborg, Nils (2013), *Kriminalrättens grunder*. 2 uppl., Iustus Förlag AB, Uppsala.

Ceder, Maria & Olsson, Erik & Römbo, Eva & Ståhl, Åsa (2024), *Trafikkommentarer*. 12 uppl., Nordstedts Juridik AB, Stockholm.

Chesterman, Simon (2021), *We, the Robots?: Regulating Artificial Intelligence and the Limits of the Law*. Cambridge University Press.

Dahlman, Christian (2010), *Rätt och rättfärdigande: En tematisk introduktion i allmän rättslära*. 2 uppl., Studentlitteratur AB, Lund.

Garrido, Mattias (2018), 'Något om självkörande fordon och ansvar'. *Ny Juridik* vol. 3:18, s. 35–46.

Hoskins, Zachary & Duff, Antony (2024), 'Legal Punishment'. Mars 2024, N. Zalta, Edward & Nodelman, Uri (red.), *The Stanford Encyclopedia of Philosophy*, tillgänglig på <https://plato.stanford.edu/archives/spr2024/entries/legal-punishment/>.

Jareborg, Nils (2001), *Allmän Kriminalrätt*. Iustus Förlag AB, Uppsala.

Jareborg, Nils (2004), 'Rättsdogmatik som vetenskap', i: Jareborg, Nils & Asp, Petter (red.), *Inkast i straffområdet*. Iustus Förlag AB, Uppsala (2006), s. 168–179.

Kleineman, Jan (2018), 'Rättsdogmatisk metod', i: Nääv, Maria & Zamboni, Mauro (red.), *Juridisk metodlära*. 2 uppl., Studentlitteratur AB, Lund.

Lernestedt, Claes (2003), *Kriminalisering: Problem och principer*. Iustus Förlag AB, Uppsala.

Lernestedt, Claes (2010), *Dit och tillbaka igen: Om individ och struktur i straffrätten*. Iustus Förlag AB, Uppsala.

Pagallo, Ugo (2013), *Law, Governance and Technology: Crimes, Contracts, and Torts. Series*. Vol. 10, Springer Science+Business Media, Dordrecht.

Peczenik, Alexander (2005), 'Juridikens allmänna läror'. *SvJT* s. 249–272.

Sandgren, Claes (2021), *Rättsvetenskap för uppsatsförfattare: ämne, material, metod, argumentation och språk*. 5 uppl., Nordstedts Juridik AB, Stockholm.

Zila, Josef (2019), *Specialstraffrätten: En introduktion*. 9 uppl., Nordstedts Juridik AB, Stockholm.

Ågren, Jack (2023), *Straffansvar*. 11 uppl., Nordstedts Juridik AB, Stockholm.

Lagkommentarer

Åberg, Kazimir Lag (1951:649) om straff för vissa trafikbrott 1 §, Karnov (JUNO) (besökt 2025-05-04).

Offentligt tryck

Sverige

Dir. 2024:83.

Prop. 1994/95:23.

SOU 2013:38 Vad bör straffas?.

SOU 2016:28 Vägen till självkörande fordon – försöksverksamhet.

SOU 2018:16 Vägen till självkörande fordon.

EU

Europaparlamentets och rådets förordning 2024/1689 av den 13 juni 2024 om harmoniserade regler för artificiell intelligens.

Rättsfall

Högsta domstolen

NJA 1931 s. 138.

NJA 1934 s. 81.

NJA 1934 s. 616.

NJA 1935 s. 506.

NJA 1967 s. 211.

NJA 1968 s. 145.

NJA 1969 s. 220.

NJA 1989 s. 552.

NJA 2004 s. 176.

NJA 2007 s. 3.

Hovrätten

RH 1998:70.

Tingsrätten

TR B 1772–24.

Övriga källor

Svedberg, Wanna (2016), 'Nya och gamla perspektiv på ansvar?: En rättsvetenskaplig studie om ansvar i en straffrättslig kontext gällande självkörande/uppkopplade fordon'. VTI rapport 915, tillgänglig på <https://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:1061449/FULLTEXT01.pdf>.

'Medvetna felhandlingar i praktiken'. Oktober 2023, VTI, tillgänglig på <https://www.vti.se/forskning/trafiksakerhet/medvetna-felhandlingar-i-trafiken> (besökt 2025-05-19).

'Surface Vehicle Recommended Practice: Taxonomy and Definitions for Terms Related to Driving Automation Systems for On-Road Motor Vehicles'. April 2021, SAE International.