

Når robotterne tager over

Ansvarsvurderingen for uagtsomt manddrab og uagtsom betydelig legemsbeskadigelse ved forsøg med selvkørende motorkøretøjer i Danmark

René Alexander Niebuhr

Maj 2018

Indholdsfortegnelse

1. Indledning og problemformulering	4
1.1. Afgrænsning og opbygning	5
1.2. Metode og retskilder	5
2. Lov om forsøg med selvkørende motorkøretøjer	9
2.1. Introduktion til de nye bestemmelser	9
2.2. De nye begreber i færdselsloven	10
3. Den fysiske person tilknyttet køretøjet	12
3.1. Ordlyden	12
3.2. Forarbejder	12
3.2.1. Uagtsomt manddrab	13
3.2.2. Uagtsom betydelig legemsbeskadigelse	14
3.3. Litteratur og retspraksis	15
3.3.1. Sædvanlig handlemåde	16
3.3.2. Overtrædelse af præventive regler i færdselslovens bestemmelser	16
3.4. Den fysiske persons ansvar i lov om forsøg med selvkørende motorkøretøjer	20
3.4.1. Ordlyden	20
3.4.2. Forarbejder	20
3.5. Sammenfatning	22
4. Virksomhedsansvar - Betingelser og placering	23
4.1. Ordlyden	23
4.2. Forarbejder	25
4.2.1. Andet led - Begået en overtrædelse inden for selskabets virksomhed	25
4.2.2. Tredje led - Tilregnelige forhold ved personer	27
4.2.3. Fjerde led - Den juridiske person som sådan	28
4.2.4. Fjerde led - Straffrihed herunder fuldt forsvarligt	29
4.3. Retsspraksis - Fuldt forsvarligt	31
4.4. Lovgivning om assessor - Fuldt forsvarligt	34
4.5. Ansvarsplacering	36
4.6. Sammenfatning	37
5. Virksomhedsansvar - Hjemmel inden for straffeloven	39
5.1. Ordlyden	39
5.2. Forarbejder	39
5.3. Retsspraksis	41
5.3.1. U.2006.1584 Ø - Greenpeace	42
5.3.2. U.2015.296 Ø - El-bilen	42
5.4. Virksomhedsansvar - Færdselslovens vurdering	44
5.4.1. Økonomisk vinding - Tfk. 2006.780 V	45
5.4.2. I forbindelse med arbejdstilrettelæggelsen - U.2014.2172 V	45
5.5. Sammenfatning	46
6. Ændring af ansvaret i færdselslovens bestemmelser	47
6.1. Objektivt individualansvar	47
6.2. Modifieret objektivt virksomhedssansvar	47
6.2.1. Ordlyden	48
6.2.2. Forarbejder	48
6.3. Færdselslovens modificerede objektive virksomhedsansvars påvirkning af straffeloven	50

6.3.1. Tilregnelige forhold ved personer	51
6.3.2. Selskabet som sådan	51
6.4. <i>Sammenfatning</i>	52
7. Konklusion	53
8. Refleksion og perspektivering	55
9. English abstract	57
10. Litteraturliste og retskildefaktorer	59
10.1. <i>Bøger</i>	59
10.2. <i>Artikler</i>	59
10.3. <i>Betænkninger</i>	59
10.4. <i>Lovforslag som fremsat</i>	60
10.5. <i>Retspraksis</i>	60
10.6. <i>Cirkulærer</i>	60
10.7. <i>Resolutioner</i>	61
10.8. <i>Øvrigt</i>	61

1. Indledning og problemformulering

Teknologien er i rivende udvikling og lovgiver prøver ihærdigt at følge trop, så en positiv udvikling ikke går unødvendigt i stå. Dette har for nyligt resulteret i lov om forsøg med selvkørende motorkøretøjer, placeret i sit eget særlige kapitel i færdselsloven. Denne nye teknologi medfører nye udfordringer og des mere autonom teknologien bliver, jo mindre ansvar har personerne omkring maskinerne. Når den menneskelige påvirkning forsvinder, ændres den måde hvorpå retsreglerne normalt anvendes.

Ved selvkørende biler, har dette medført en særlig problemstilling, omkring hvem der endeligt skal stå med det strafferetlige ansvar ved et færdselsuheld. Ved det lovforberedende arbejde har lovgiver været bange for, at der opstår et straffrit rum. For at undgå dette straffrie rum, har fokus primært været på de klassiske utvetydige overtrædelser af færdselsloven, rødt lys, for hurtig hastighed, fejltolkning af færdselstavler og markering af kørebanen. De seriøse konsekvenser ved færdselsuheld er kun kort nævnt. Ved færdselsuheld der resulterer i uagtsomt manddrab og uagtsom betydelig legemsbeskadigelse, bemærkes det blot, at der skal laves en normal vurdering. Det er imidlertid spændende at undersøge, hvor en helt normal vurdering fører hen, når virkeligheden ændres så meget som ved forsøg med selvkørende biler. En juridisk person har iværksat et helt unikt og kompliceret forsøg, hvor en computer sidder i førersædet og den fysiske person er blevet forvist til passagersædet, hvor personen sidder på første parket til en automatiseret verden. Den automatiserede verden er imidlertid kun en mulighed, hvis der er klarhed på området, hvilket kræver, at retsstillingen er fastlagt på forhånd. Der vil ske dødsfald hvor selvkørende biler har skylden og de uheld kommer ikke til at minde om uheld, som et menneske kunne være skyld i. Derfor kommer ulykkerne, til at virke særligt voldsomme. Dette materialiserede sig i den første dødsulykke d. 18 marts, 2018 i Arizona, hvor en selvkørende bil dræbte en fodgænger. Personen i bilen kiggede løbende på en skærm i skødet og virkede generelt distraheret. Sekunder før ulykken kiggede personen skræmt op, da han så en fodgænger der var gået direkte ud på kørebanen. Bilen påkørte personen med 65 km/t uden at bremse det mindste og fodgængereren døde på stedet. En ulykke en fysisk person nemt ville have undgået. Ved de ulykker der har særligt alvorlige konsekvenser, som død og betydelig legemsbeskadigelse, er det derfor nødvendigt, at der faktisk er taget stilling til problemet. Når udgangspunktet er fastlagt, kan det herefter modificeres, hvis det findes nødvendigt gennem velovervejet lovgivning. Det kræver imidlertid at følgende spørgsmål først stilles:

Hvordan pålægges strafansvaret for uagtsomt manddrab og uagtsom betydelig legemsbeskadigelse ved forsøg med selvkørende motorkøretøjer?

1.1. Afgrænsning og opbygning

Der er et stort persongalleri der teoretisk ville kunne indgå i ansvarsvurderingen ved forsøg med selvkørende motorkøretøjer. Dette kunne være ledere, programmører, menige medarbejdere og mekanikere. Vurderingen bliver imidlertid for vag og kan nemmere løses efter en normal ansvarsvurdering. Ansvar vil derfor kun vurderes i forhold til de to ansvarssubjekter der er omdrejningspunktet i den nye lovgivning, den fysiske person tilknyttet bilen og selskabet som tilladelsesindehaver.

Specialet har fokus på de to nævnte subjekter og er opbygget med særlig fokus på metode og retskilder. Lovgivningen er relativt ny, men bygger på et stort kildemateriale, hvilket medfører mange forskellige fortolkningsbidrag. Ved at holde den strikse opbygning, har det været muligt løbende at holde de forskellige kilders værdi op i mod hinanden og på den måde vurdere validiteten. Metodeafsnittet skal derfor ses som en værktøjskasse, indeholdende de forskellige værktøjer der løbende er anvendt til at løse problemformuleringen.

1.2. Metode og retskilder

Der vil i specialet anvendes den retsdogmatiske metode. Derved undersøges det, hvordan den gældende ret faktisk er og ikke hvordan den bør være.¹ Den gældende ret skal beskrives, fortolkes og systematiseres på en sådan måde, at der kan laves en stillingtagen til, hvordan retstilstanden er på det specifikke retsområde der undersøges.² Der arbejdes i specialet kun med straffebestemmelser, specielt i færdselsloven og straffeloven. Derfor er det særlig vigtigt, at have fokus på de specielle fortolkningsprincipper på dette område.

Straffeloven differentierer sig fra den normale retskildeteori, da straffelovens § 1 er en direkte nedskrevet retskilderegulering.³ Dette medfører derfor en anderledes retskildehierarki end normalt. Det er loven der alene normerer det materielle gerningsindhold og derfor hjemlen til at pålægge straf. Derved kan loven siges, at være den eneste egentlige retskilde, hvor de øvrige retskilder kan benævnes som retskildefaktorer. Loven står alene og retspraksis bliver i større grad end normalt et bidrag til forståelsen af selve straffebestemmelsen.

En retskildefaktor er herefter en påvirkningsfaktor, der ved dens eksistens påvirker retsanvenderen til at tillægge den egentlige retskilde en anderledes forståelse.⁴ Dette er frem for alt retspraksis og retsgrundlagets forarbejder, men også administrativ praksis og den juridiske doktrin, samt specielle fortolkningsmomenter. Retskildefaktorerne anvendes ved fortolkningen, for at forstå meningen med de ikke fuldstændig klare straffebestemmelser.

¹ Peter Blume, Juridisk Metodelære, 2009, s. 161

² Alf Ross, om ret og retfærdighed, 2013, s. 11

³ Trine Baumbach, Legalitetsprincip, s. 172 ff.

⁴ Trine Baumbach, Legalitetsprincip, s. 174

Her kan retskildefaktorene indgå, men de kan aldrig stå alene. Ved at sætte loven alene på en piedestal og benævne de normale retskilder som retskildefaktorer og sidestille dem med normale fortolkningsbidrag, skabes en god og sund tilgang til legalitetsprincippet, hvorved begrebet ingen straf uden lov følger hele processen igennem specialet.

Princippet i straffelovens § 1 gælder, hvis ikke andet er bestemt jf. straffelovens § 2. Derved gælder et krav om, at fravigelse af strafferettens almindelig principper, kræver en sikker lovhjemmel.⁵ En afvigelse skal derfor reguleres direkte i lov. Dette kan ses i U.1991.700 H, hvor anklagemyndigheden mente, at forarbejderne til udlændingeloven indeholdte en hjemmel til objektivt ansvar uden nogen form for skyld, et meget bebyrdende objektivt virksomhedsansvar. Ordlyden af udlændingeloven indeholdte imidlertid et normalt virksomhedsansvar. Højesteret præciserer, at hvis dette normale virksomhedsansvar skulle være ændret, ville dette være nærliggende at gøre i selve lovteksten, der skal altså ikke lovgives i forarbejderne.

Bestemmelserne om uagtsomt manddrab og uagtsom betydelig legemsbeskadigelse er upræcise bestemmelser, der kræver væsentlige fortolkningsbidrag. Bestemmelserne fastlægger, at der kan straffes for en forårsaget følge og giver ingen indikationer på, hvad der kan føre til overtrædelsen. Der kan derfor være tvivl om hvorvidt bestemmelserne i sig selv i klare nok.⁶ Klarhed er en reference til lovgivningens ordlyd, klarhed er derfor et ideal der hænger tæt sammen med hjemmelskravet. Bestemmelser skal præciseres på en sådan måde, at borgeren ved at læse loven, kan få en sikker viden om hvad der er lovligt og forbudt.⁷ Baumbach konkluderer, at udtrykket klar hjemmel i en dom blot er en sikkerhed, for at forholdet rent faktisk omfattes af strafbestemmelsens anvendelsesområde. Der er altså ikke noget direkte krav om ordlydens klarhed. Enten er handlingen inden for anvendelsesområdet eller ikke.⁸ For at undersøge hvad der kan indeholdes i lovens normale betydning opdeles fortolkningen generelt i præciserende, indskrænkende og udvidende fortolkning.⁹ Det kan imidlertid være svært direkte at fastsætte om fortolkningen er den ene eller den anden variant, men der skal holdes en vis fokus herpå, da udvidende fortolkning der er til ugunst for en tiltalt ikke altid er tilladt i strafferetten.¹⁰

Ordlydsfortolkningen er altid udgangspunktet ved en fortolkning efter retsdogmatisk metode og dette udgangspunkt er endnu tydeligere i strafferetten. Ordlydsfortolkningen

⁵ Trine Baumbach, Legalitetsprincip, s. 183 og Knud Waaben, Ansvarslæren, s. 89

⁶ Trine Baumbach, Legalitetsprincip, s. 190

⁷ Trine Baumbach, Legalitetsprincip, s. 157 ff.

⁸ Der henvises direkte til Baumbachs fremstilling af problemet i Knud Waaben, Ansvarslæren, s. 92

⁹ Trine Baumbach, Legalitetsprincip, s. 265

¹⁰ Alf Ross, om ret og retfærdighed, s. 159 ff.

har ikke kun fokus på den semantiske betydning men hele ytringens juridiske mening.¹¹ Ud over reglens semantiske betydning, kan en kongruensfortolkning lægges til grund. Herefter må en legaldefinition der går igen i resten af lovens tekst uden videre lægges til grund ved fortolkning af andre bestemmelser i samme lov. Hvorvidt der skal fortolkes ud over ordlyden, skal vurderes i hvert enkelt tilfælde, men en fuldstændig klar bestemmelse, kan næppe fortolkes yderligere. Ordlyden er altså omdrejningspunktet for resten af fortolkningen og den skal derfor ikke efterlades, men tages med i den resterende fortolkning. Den skal sammenlignes, vurderes og anvendes, for derved at skabe den bedst mulige forståelse af bestemmelsen. Dette er begrundet med, at en fortolkningsvariant sjældent kan stå alene og en ordlydsfortolkning ikke i sig selv er den endelige sandhed. Ordlydsfortolkningen beskrives også som den objektive fortolkning, en objektivitet som Alf Ross beskriver som en illusion.¹² Ordlyden kan i sig selv have en større vilkårlighed og ubestemthed, da den benægter at studere tilblivelsen, der faktisk forklarer intentionen med loven. Derfor kan en objektiv fortolkning sjældent stå alene og der skal anvendes alle de retskildefaktorer der faktisk kan give værdi til fortolkningen.¹³

Ordlydsfortolkningen danner derved rammen for den yderligere fortolkning. Herefter den subjektive formålsfortolkning, altså fortolkningen der undersøger lovgivers intention med bestemmelsen. Lovens tilblivelsesmåde har i den forbindelse en væsentlig betydning for hvilke forskellige retskildefaktorer der inddrages i den specifikke fortolkning af loven. Mange straffelovsbestemmelser er indført på baggrund af gennemarbejdede betænkninger fra Straffelovrådet og store efterfølgende overvejelser fra Justitsministeriet, hvilket medfører en særdeles stor værdi for fortolkningen. Betænkning nr. 1289/1995 om juridiske personers bødeansvar anvendes i stor grad i dette speciale og har en væsentlig værdi. Betænkningen er en forklaring og eksemplificering af hvordan Straffelovrådet mente, at gældende retstilstand var på daværende tidspunkt. Straffelovrådet har i den forbindelse beskrevet hvordan retstilstanden bedst kunne kodificeres igennem lovgivning, hvilket folketetinget lagde til grund ved indførelsen af den endelige lov. Modsætningen er den hurtigt indførte lovgivning, som ofte ændres flere gange i løbet af få år. Denne kan de facto ikke have de samme grundige overvejelser bag. Der anvendes ligeledes betænkninger der er over hundrede år gamle, men de har stadig en vis værdi, da det er de originale fortolkningsbidrag til bestemmelser, der er ændret meget lidt i løbet af årene.

Strafferammen kan i visse tilfælde indgå som et fortolkningsmoment ved fortolkningen af den materielle del af bestemmelsen, men skal anvendes med begrænsning.¹⁴ En strafferamme der går fra bøde og hele vejen til fængsel giver en indikation fra lovgiver om, at der er kriminaliseret et bredere spektrum af handlinger. Herunder vil en

¹¹ Trine Baumbach, Legalitetsprincip, s. 283

¹² Alf Ross, om ret og retfærdighed, s. 171 ff.

¹³ Trine Baumbach, Legalitetsprincip, s. 272

¹⁴ Trine Baumbach, Legalitetsprincip, s. 290

bødefastsættelse kunne medføre, at også handlinger i den mindre grove ende medtages. De fleste af forarbejderne til uagtsomt manddrab og uagtsom betydelig legemsbeskadigelse, omhandler strafferammen og derfor anvendes denne fortolkningsfaktor som et bidrag ved fortolkningen.

2. Lov om forsøg med selvkørende motorkøretøjer

Muligheden for at iværksætte forsøg med selvkørende biler blev indført i færdselsloven ved lov nr. 696 af 08/06/2017 som trådte i kraft 1. Juli 2017. Loven er det første spadestik, der skal føre til en endelig lovgivning fem år efter ikrafttrædelsesdagen. For at få et overblik over det nye kapitel i færdselsloven, laves der først en kort introduktion til de nye bestemmelser.

2.1. Introduktion til de nye bestemmelser

Under kapitlet Forsøg med selvkørende motorkøretøjer er der indsat §§ 92 f til 92 k, der i det hele regulerer muligheden for forsøg.

Et selvkørende motorkøretøj er et EU-typegodkendt eller nationalt godkendt motorkøretøj, der enten helt eller delvist, er i stand til at køre af sig selv via sin tekniske indretning, altså en computer med følgende teknik jf. færdselsloven § 92 f.

Hvis et sådan køretøj føres, uden at en fører har fuld kontrol over køretøjet efter lovens normale regler, kan køretøjet kun benyttes til færdsel på vej som er omfattet af færdselslovens § 1, hvis der er meldt tilladelse hertil efter de nye bestemmelser jf. Færdselsloven § 92 g.

Efter stk. 2 skal forsøgene gennemføres på bestemte vejstrækninger, bestemte tidspunkter og altid færdselsmæssigt forsvarligt. Der skal deltage en fysisk person der kan overtage kørslen, når den tekniske indretning anviser dette eller den fysiske person selv vurderer, at der er behov herfor jf. stk. 3. Hvis den fysiske person opholder sig uden for køretøjet under kørslen, betegnes han som operatør jf. stk. 4.

Der skal skrives en ansøgning, om alle krævede forhold for forsøget jf. færdselsloven § 92 h. Ansøgningen skal være vedlagt en vurdering fra en godkendt fagekspert en såkaldt assessor, der beskriver konsekvenserne for færdselssikkerheden jf. stk. 5.

Ministeren kan fastsætte regler om straf og derved afvige de fleste af de normale strafbestemmelser i færdselsloven jf. færdselsloven § 92 k, stk. 1 og ligeledes fastsætte et objektivi strafansvar for juridiske og fysiske tilladelsesindehavere jf. stk. 2.

2.2. De nye begreber i færdselsloven

Når der iværksættes forsøg med selvkørende biler vil førerbegrebet ikke kunne anvendes som normalt. Derfor har Transport- Bygnings- og Boligministeriet bestemt, at SAE's seks automatiseringsniveauer skal følges.¹⁵ Disse niveauer dikterer hvad den tekniske indretning i bilen er i stand til og derfor hvilket ansvar personen i eller uden for bilen har ved kørslen.

Der er 6 automatiseringsniveauer der går fra 0-5. Ved niveau 0, 1 og 2 kan den tekniske indretning ikke selvstændigt køre bilen og derfor varetager føreren sine normale opgaver efter færdselsloven, dette kan sammenlignes med brug af fartkontrol i en normal bil. Derfor er færdselslovens normale strafbestemmelser gældende uden nogle modifikationer.¹⁶ Ved niveau 3-4 kan den tekniske indretning overtage kørslen fra føreren og derfor overtager den delvist førerens normale rolle efter færdselsloven. Niveau 5 er et fuldstændigt automatiseringsniveau, hvor den tekniske indretning kan køre fuldstændigt selvstændigt i alle tænkelige situationer og teknologien er altså færdigudviklet.¹⁷ Denne fase er ikke en del af lovgivningen og vil derfor undlades.

Ansøgeren får tilladelse til at udføre forsøg på en fastlagt vejstrækning, under fastsatte forhold og på et fastsat automatiseringsniveau. Når den tekniske indretning overtager kørslen kommer spørgsmålet om, hvilken rolle personen i bilen har. Normalt vil en fører stå med et strafferetligt ansvar, både efter færdselsloven og straffelovens bestemmelser. I kraft af den ændrede rolle har ministeren fået hjemmel til at derogere de normale strafbestemmelser i færdselsloven via bekendtgørelser jf. § 92 k, stk. 1 og 2. Derfor kan ministeren fravige næsten alle strafbestemmelser i færdselsloven. Dette kan f.eks. gøres, ved at give føreren tilladelse til at læse avis eller skrive på sin bærbare computer,¹⁸ det skal dog særskilt vurderes hvorvidt det er færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt af en selvstændig assessor.¹⁹ Ministeren kan ligeledes fastsætte, at det er tilladelsesindehaveren til forsøget der rent objektivt pålægges bødeansvaret. Tilladelsesindehaveren kan være en fysisk person eller en juridisk person. Det gøres imidlertid klart i forarbejderne, at bestemmelserne faktisk kun tænkes anvendt når en juridisk person er tilladelsesindehaver. Hvis der sker alvorlige uheld der medfører død eller betydelig legemsbeskadigelse, skal den normale vurdering anvendes:

¹⁵ Lov nr. 696 af 08-06-2017: LFF 26-01-2017 nr. 120, Forsøg med selvkørende motorkøretøjer (LFF – Forsøg), s. 5, første kolonne

¹⁶ LFF - Forsøg, alm. bem. punkt 3.3.2, s. 10

¹⁷ LFF - Forsøg, alm. bem. punkt 3.1.2, s. 6

¹⁸ LFF - Forsøg, bem. til § 1, nr. 7, s. 14 og 16.

¹⁹ LFF - Forsøg, bem. til § 1, nr. 7, s. 16.

”Den foreslåede ordning ændrer ikke på anvendelsesområdet for straffelovens § 241 om uagtsomt manddrab og straffelovens § 249 om uagtsom betydelig legemsbeskadigelse. En fører, en fysisk person i køretøjet, der deltager i forsøget som passiv fører, en operatør eller en tilladelsesindehaver, der uagtsomt forvolder en andens død eller tilføjer nogen betydelig skade på legeme og helbred, kan således ifalde strafansvar efter straffelovens §§ 241 og 249, hvis betingelserne herfor er opfyldt”.²⁰

Ministeren fastsætter her to fremtrædende roller der skal undersøges. Den første er den fysiske person tilknyttet køretøjet, enten siddende i køretøjet som en passiv fører eller uden for køretøjet som en operatør. Den anden er den juridiske person som tilladelsesindehaver. Før disse subjekter kan undersøges, skal straffelovens §§ 241 og 249 først undersøges generelt i kapitel 3. Dette gøres umiddelbart i sammenhæng med den fysiske persons ansvar, da færdselslovens bestemmelser har en naturlig sammenhæng med straffelovens §§ 241 og 249 og en lang tradition for samtidig anvendelse. Den fysiske persons ansvarsbetingelser skal være fastlagt før der kan arbejdes med virksomhedsansvaret for tilladelsesindehaveren i kapitel 4, 5 og 6, da den fysiske persons ansvar i sig selv vil kunne statuere virksomhedsansvar.

²⁰ LFF - Forsøg, alm. bem. punkt 3.3.2, s. 10

3. Den fysiske person tilknyttet køretøjet

For at undersøge ansvaret for den fysiske person tilknyttet køretøjet, skal det normale føreransvar først undersøges. Ved at starte med en analyse af straffelovens §§ 241 og 249 kan rammerne fastlægges, for derved at undersøge hvor stærk tilknytningen til færdselsloven er.

3.1. Ordlyden

Bestemmelserne er i sig selv begge meget vage og der vil som udgangspunkt kun være fokus på følgende i bestemmelserne:

Straffelovens § 241: *"Den, som uagtsomt forvolder en andens død, straffes..."*

og

Straffelovens § 249: *"Den, som uagtsomt tilføjer nogen betydelig skade på legeme eller helbred, straffes..."*

Ved at anvende ordet *den* er der mulighed for at se fysiske og juridiske personer som ansvarssubjekter. Den fornødne tilregnes der skal statueres for at have overtrådt bestemmelsen er uagtsomhed og denne uagtsomme handling skal have den i bestemmelsen forsoget følge, hvorefter bestemmelsen anses som en forårsagelsesdelikt. Derved skal de forbudte handlinger findes løbende gennem retspraksis.

Ved at anvende betydelig skade i straffelovens § 249, forhøjes den skade der skal til før den uagtsomme handling kan medføre straf, men dette ændrer som sådan ikke uagtsomhedsbetragtningen i sig selv. En ordlydsfortolkning af en så upræcis bestemmelse giver ikke mange fortolkningsbidrag og bidragene skal derfor findes andetsteds.

3.2. Forarbejder

Forarbejderne til uagtsomt manddrab og uagtsom betydelig legemsbeskadigelse minder meget om hinanden og i dag bliver bestemmelserne anvendt og ændret sammen. Dette var ikke tilfældet ved bestemmelsernes indførsel og derfor fortolkes forarbejderne hver for sig. Forarbejderen til §§ 241 og 249 fokuserer primært på at fastsætte den korrekte strafferamme og det bliver derfor kun sekundært beskrevet om selve bestemmelserne. Bestemmelserne stammer fra 1866 og har kun set få ændringer i kernen af bestemmelserne.

3.2.1. Uagtsomt manddrab

I betænkningen fra 1923 fastlås det, at ordet *forvolder* skal forstås på samme måde som i almindelig borgerlig straffelov af 1866 og er derved synonymt med *bliver årsag til*.²¹ Der er derfor ikke tiltænkt nogen ændring af bestemmelsens anvendelsesområde og bestemmelsen svarer i det hele til almindelig borgerlig straffelov fra 1866.²²

I betænkningerne fra 1917 og 1923 var fokus, at der skulle indføres en ny bødestraf for overtrædelser af bestemmelsen. Det var klart for straffelovskommissionen, at manddrab der lå lige ved grænsen af forsæt skulle kunne straffes. På samme måde skulle tilfælde der lå ved strafbarhedens nederste grænse kunne straffes, herved bødestraf som højesteret på dette tidspunkt ofte anvendte.²³ Minimum blev derfor sat til bødestraf, for at straffe de laveste former for uagtsomhed og 4 års fængsel, for at straffe de groveste former for uagtsomhed.

Straffelovrådet diskuterer i 1987 hvordan uagtsomhedsvurderingen kan anses i straffelovens § 241.²⁴ De fastlægger først, at ordlyden benytter udtrykket uagtsomt og derved er bestemmelsen ikke begrænset til grov uagtsomhed og burde derfor finde anvendelse på alle former for uagtsomhed. Imidlertid betragtes det, at der muligvis i praksis sker en vis begrænsning af uagtsomhedsgraderne, så praksis nærmere svarer til, at der i paragraffen direkte stod groft uagtsomt. Knud Waaben går så langt som at antage, at ved anvendelse af straffelovens § 241 sker der faktisk en begrænsning af uagtsomhedsbetragtningen²⁵ og han forklarer, at bestemmelsen primært anvendes i sager om grove færdselsforseelser.²⁶ Straffelovrådet henviser i deres argumentation til en artikel af Birgitte Vestberg.²⁷ Artiklen konkluderer ikke hvorvidt der i praksis faktisk bliver lavet en grov uagtsomhedsbetragtning men blot, at der er en forskel i færdselslovens og straffelovens vurdering og denne forskel er tidskrævende for retterne. Herefter foreslår hun, at der burde straffes for uagtsomt manddrab hvis færdselsovertrædelsen har betydning for uheldet og der ikke foreligger medskyld i form af uforudsigelig adfærd ved den dræbte. Nogle medlemmer af straffelovrådet mente, at der i ordlyden af bestemmelsen burde indsættes grov uagtsomhed, men dette blev aldrig aktuelt. Der er imidlertid enighed om, at der er en forskel i uagtsomhedsbetragtningen ved overtrædelser af færdselsloven i forhold til straffelovens bestemmelser. Der er herefter to forskellige løsninger. Enten er der en forskel i vurderingerne, hvilket medfører, at en uagtsom færdselsovertrædelse ikke

²¹ Bet. af 1923, motiverne s. 337

²² RT 1924/25, A.3381 § 242

²³ Bet. af 1917, § 219, s. 204 og Betænkning 1923, § 220 motiverne s. 337

²⁴ Bet. nr. 1099/1987 I, s. 162 f.

²⁵ Knud Waaben, Ansvarslæren, s. 181

²⁶ Knud Waaben, Specielle del, s. 27

²⁷ Birgitte Vestberg, Uagtsomhedsnormer ved overtrædelse af straffelovens § 241, Anklagemyndighedens årsberetning, 1984, s. 86 ff.

behøver at være uagtsom i straffeloven. Den anden løsning er, at uagtsomhedsbetragtningerne er ens, men at straffelovens vurderingen nærmere minder om en grov uagtsomhed. Udgangspunktet ved indførslen af straffelovens § 241 var imidlertid meget klart, alle former for uagtsomhed kan straffes. Problematikken indgår herefter løbende i de næste afsnit.

Ved L 63 af 3.1.1992 blev strammerammen i § 241 ændret, så denne var i overensstemmelse med strafferammen i § 249, herefter blev der indsat en delt strafferamme. Hovedrammen var bøde og op til 4 måneders fængsel med en sideramme ved særligt skærpende omstændigheder på fængsel ind til 4 år. Herfra blev de to bestemmelser behandlet samtidig i lovforslag og betænkninger. Spørgsmålet i de følgende år var primært, hvorvidt strafferammen på 4 år ved skærpede omstændigheder, herunder særlig hensynsløs kørsel og spirituspåvirket kørsel, var fastsat korrekt.²⁸ Straffelovrådet fastlægger i 2002 at §§ 241 og 249 hyppigst anvendes ved færdselsuheld der også rummer overtrædelser af færdselslove.²⁹ Ved disse færdselsuheld er det ofte tilfældigt, hvorvidt uagtsomheden medfører død eller legemsbeskadigelse. Derved bliver det umuligt at skelne mellem uagtsomhedsbetragtningen, når der henses til andres liv og legemets integritet i sig selv. Det beskrives i den forbindelse, at bestemmelsen i straffelovens § 241 derfor skal ses i sammenhæng med § 249.

3.2.2. Uagtsom betydelig legemsbeskadigelse

Straffelovens bestemmelse om uagtsom legemsbeskadigelse blev ved straffelovens store revision i 1923 ændret til den ordlyd som bestemmelsens første led har i dag. Straffelovskommissionen overvejede i den forbindelse flere forskellige måder at forme bestemmelsen på. Bestemmelsen kunne gælde alle skader på legeme eller helbred eller kun de groveste former for legemskrænkelser som den tidligere lov. Straffelovrådet nåede frem til en mellemting, at der skulle være betydelige legemsbeskadigelser.³⁰ Handlingen vil ofte være flydende mellem forsæt og uagtsomhed og for den der handler uforsvarligt vil virkningen af uforsvarligheden ofte være ret uberegnelig. Derfor skal der være en vis betydelig følge, før der overhovedet kan straffes. Derfor er fokus ved strafudmålingen ikke følgen, men uagtsomhedsgraden.³¹ På denne baggrund kan skader der ligger lige ved grænsen af uagtsomhed og fortsæt straffes.

²⁸ FT 2001/02, 2- Saml, A. 2935 f. - LFF 26-11-2003 nr. 99 – Bet. 1424/2002, bind I, s. 203 samt bind II s. 807 ff. - FT 2004/05, 2 Saml, A. 7354 ff., B. 1057 ff. (L 161)

²⁹ Bet. nr. 1099/1987 I, s. 162 og FT 2001/02, 2. Saml, A.2935 og Bet. 1424/2002, bind II, s. 807

³⁰ Bet. af 1923 § 227, motiverne s. 345 og RT 1924/25 A.3381 (§ 242)

³¹ Bet. af 1917 § 226, motiverne s. 210 f.

Ved en revision af bestemmelsen ved L. 272 af 3.5.1989 blev mindstegrænsen ved betydelig legemsbeskadigelse opretholdt. Straffelovrådet ville herved undgå at udvide det strafbare område i de uagtsomhedstilfælde, der kun medførte legemsbeskadigelse.³² Herefter beskrives det, at strafferammen bør være den samme som uagtsomt manddrab, da indtrådte legemsbeskadigelser kan være meget alvorlige. Forarbejderne har herefter som ved § 241 fokus på siderammen om særligt skærpene omstændigheder og giver ikke mere bidrag til fortolkningen.

Forarbejderne giver samlet en god fornemmelse af bestemmelsernes rækkevidde. Det er herefter klart, at lovgivers intention med §§ 241 og 249 er at ramme alle grader af uagtsomhed, helt fra den der ligger lige ved det hændelige, til den der ligger ved det forsætlige. § 249 har i realiteten samme uagtsomhedsvurderingen, der gælder blot et område vedrørende den indtrådte skade, hvor uagtsomheden ikke skal straffes. Jo nyere forarbejderne bliver, jo mere fokus er der på, at §§ 241 og 249 oftest anvendes på færdselsovertrædelser og til sidst bliver princippet nærmest implicit. Hvad der i praksis kan føre til død eller uagtsomt betydelig legemsbeskadigelse bliver ikke beskrevet i forarbejderne. Derfor skal de ulovlige handlinger findes gennem retspraksis.³³ Den store mængde retspraksis beskrives bedst igennem litteraturen og principperne holdes op mod enkelte eksemplificerende domme.

3.3. Litteratur og retspraksis

Efter straffelovens § 241, skal det undersøges hvorvidt personen har handlet uagtsomt i forbindelse med ofrets død.³⁴ Personen burde have indset, at de handlinger som han foretog sig kunne have døden til følge for ofret. Derved kan de faktiske forbudte handlinger der omhandler §§ 241 og § 249 først fastlægges i sammenhæng med en egentlig uagtsomhedsvurdering af den handling der har skabt ulykken. Derfor bliver den subjektive skyldsvurdering en del af det objektive gerningsindhold, grundet den manglende klarhed i beskrivelsen af den strafbare handling.³⁵ Når der arbejdes med §§ 241 og 249, er det derfor uhensigtsmæssigt at dele disse bestemmelser op i objektiv og subjektiv skyld.

Derfor vil analysen fokusere på hvilke objektive handlemåder, der faktisk kan hjælpe med den generelle uagtsomhedsvurdering, ved uagtsomt drab og uagtsomt betydelig legemsbeskadigelse. Her er der to spørgsmål der særligt kan vurderes. Den første er den sædvanlige handlemåde på området og den anden er, hvorvidt der i forbindelse med overtrædelsen er overtrådt præventive regler i specialbestemmelser, herefter

³² Bet. 1099/1987 I, s. 167

³³ Gorm Toftegaard Nielsen, Ansvar, s. 102

³⁴ Gorm Toftegaard Nielsen, Ansvar, s. 101

³⁵ Knud Waaben, Ansvarslæren, s. 183

færdselsloven.³⁶ Begge vurderinger kan uafhængigt af hinanden føre til at straffelovens §§ 241 og 249 er overtrådt.

3.3.1. Sædvanlig handlemåde

Den sædvanlige handlemåde er et udtryk, der i ordlyden forvirrer mere end det klarlægger. Den sædvanlige handlemåde er nemlig ikke den måde hvorpå de fleste personer sædvanligt agerer. At mange mennesker handler på en specifik måde, medfører ikke at handlemåden objektivt set bliver agtsom. Den objektive agtsomhed kommer i stedet af, at der inden for specialområder accepteres en vis handlemåde og at denne anses som forsvarlig. Der skal derfor findes den normale og korrekte ageren på et givent område.³⁷ Ved virksomheder er det vigtige derfor ikke at statuere hvordan en handling normalt er udført internt, men hvordan kutymen er i branchen og hvordan en handling objektivt set burde være udført. Gorm Toftegaard fastlægger en logisk begrænsning om kutymen:

"Indføres der uagtsomhedsansvar på områder, hvor det ikke er muligt at skaffe sådan oplysning bliver retsstillingen usikker, og domsfældelsen risikerer at blive vilkårlig."

På områder vedrørende ny teknologi, kan det derfor være svært at undersøge, hvordan den normale adfærd er på området og derved hvorvidt den tiltalte har handle i strid med denne handlemåde. Dette vil kunne føre til usikkerhed på området. Derfor vil vurderingen bedre kunne laves efter det andet spørgsmål, nemlig de præventive regler der gælder for området. De præventive regler er i realiteten en lovbestemt handlemåde, der viser hvordan lovgiver kræver, at der ageres på et givent område.

3.3.2. Overtrædelse af præventive regler i færdselslovens bestemmelser

Straffelovrådet klaggjorde første gang i 1987, at §§ 241 og 249 hyppigst blev anvendt ved færdselsuheld, der på samme tid rummede overtrædelser af færdselsloven. Derfor skal det tydeliggøres hvilken effekt en færdselsforseelse har på vurderingen ved uagtsomt manddrab og uagtsom betydelig legemsbeskadigelse. Alf Ross er meget klar i hans vurdering af, hvorvidt de præventive love kan anvendes i uagtsomhedsvurderingen i straffeloven.

"Præventive love og forskrifter kan næppe engang siges at være vejledende for uforsvarlighedsskønnet".³⁸

³⁶ Gorm Toftegaard Nielsen, *Ansvar*, s. 103

³⁷ Gorm Toftegaard Nielsen, *Ansvar*, 102 f.

³⁸ Alf Ross, *Om kriminel uagtsomhed*, *Nordisk Tidsskrift for kriminalret*, årg. 65, nr. 1, 1978, s. 98

Ross mener, at det kun er kendsgerningen der tæller, derfor billistens fart på 70 km/t og ikke forholdet, at denne fart var forbudt i færdselslovens bestemmelser. Med dette udsagn in mente undersøges det, hvilken effekt en overtrædelse af færdselsloven har på vurderingen af straffelovens §§ 241 og 249.

Færdselsloven er en speciellov og derved skal overtrædelserne være begået ved uagtsomhed jf. straffelovens § 19, derved burde vurderingen stemme godt overens med straffelovens §§ 241 og 249. Den præventive lovgivning i færdselsloven har det direkte formål at forbyde farlig adfærd. Derfor er færdselsloven bygget op på en sådan måde, at den regulerer alle væsentlige overtrædelser i trafikken. Dette medfører, at hvis færdselsloven er overholdt, vil der næppe være noget uagtsomt i førerens handlemåde. Derfor vil føreren ikke blive dømt for grov legemsbeskadigelse eller uagtsomt drab.³⁹ Der kan dog ikke sluttes modsætningsvist. Hvis personen overtræder færdselsloven, vil han ikke automatisk have handlet uagtsomt i forhold til straffelovens §§ 241 og 249. Denne vurderingen afhænger derimod i høj grad af hvilken færdselsbestemmelse der er overtrådt og i hvilken grad. En påkørsel af en forankørende bil der bremser, hvilket medfører at føreren i den forreste bil bliver dræbt, vil som oftest medføre, at personen bliver dømt efter færdselsloven, hvilket ikke kræver et højt bevis for uagtsomhed.⁴⁰ Selv om begge love kræver uagtsomhed, kræves der muligvis en højere grad af uagtsomhed ved overtrædelse af straffelovens bestemmelser som beskrevet i afsnit 3.2.1. Forskellen i vurderingen kan som forklaret også beskrives ved, at det er to forskellige vurderinger der skal laves i færdselsloven og straffeloven. Til eksemplifikation anvendes dommen TfK.2010.227 Ø, hvor færdselslovens vurdering først vil vises, dernæst straffelovens.

Lastbilschaufføren var ved en højresvingsulykke, hvor cyklisten døde, anklaget for overtrædelse af færdselslovens § 3, stk. 1 og 26, stk. 6 (højresving) samt straffelovens § 241. Ved vurderingen af overtrædelsen af færdselslovens bestemmelse stilles spørgsmålet, hvorvidt chaufføren ved sin kørsel, har handlet uagtsomt i forbindelse med sit højresving og derved været til ulempe for cyklisten. Chaufføren burde derfor have indset, at hans handlinger kunne medføre ulempe for cyklisten.

I dommen antager landsretten, at følgende forhold er bevist: Chaufføren orienterede sig ud af forruden 100 meter før krydset. Derudover lænede han sig frem for at se genspejl i en butiksrude på højre side af lastbilen, hvor han så cyklisten. Ved krydset orienterede han sig igen igennem forruden og lastbilens spejle. Chaufføren kørte herefter langsomt frem mod krydset, blinkede til højre og stoppede. Herefter svingede chaufføren lidt mod venstre på kørebanen for at lave sit højresving. Imens stod cyklisten på højre side af lastbilen med et ben på hver side af cyklen og bevægede sig forsat frem under lastbilens spejl tæt på lastbilen. Cyklisten fulgte derved lastbilens blinde vinkel mens begge

³⁹ Gorm Toftegaard Nielsen, *Ansvar*, s. 104

⁴⁰ Gorm Toftegaard Nielsen, *Ansvar*, s. 64

bevægede sig frem. Cyklisten havde kun fokus på bilerne bag ved lastbilen og så ikke chaufførens manøvre.

Chaufføren har gjort næsten alt hvad der var muligt for at undgå ulykken, men han er stadig ikke sikker på hvor cyklisten befinder sig. Han burde derfor have indset, at hans handlinger kunne medføre *ulempe* for cyklisten og landsretten straffede ham efter færdselslovens §§ 3, stk. 1 og 26, stk. 6.

Efter straffelovens § 241, skal det undersøges, hvorvidt chaufføren har handlet uagtsomt i forbindelse med cyklistens død. Vurderingen er derfor, hvorvidt chaufføren burde have indset, at de handlinger han foretog sig i forbindelse med højresvinget kunne have døden til følge for cyklisten. Landsretten beskriver, at med alt det chaufføren havde gjort for at undgå ulykken, kunne Chaufføren med rette have troet, at Cyklisten kunne have drejet af ind i bebyggelse på vejen og han burde derfor ikke have indset, at hans handlinger kunne have døden til følge for cyklisten. Heri laves en samtidighed og sideløbende vurdering af chaufførens mange præventive handlinger i forhold til cyklistens væsentlige egenskyld. Vurderingen er generelt svær for domstolene, men hvis de holder sig til den overtrådte regel i færdselslovens bestemmelser, har de en væsentligt bedre mulighed for at undersøge hvorvidt straffelovens §§ 241 og 249 er overtrådt ved færdselsrelaterede ulykker. Ved at anvende færdselsloven som et vurderingsværktøj til uagtsomhedsvurderingen i §§ 241 og 249 opnås der en væsentlig mere konsistent retsanvendelse. For meget fokus på straffelovens upræcise bestemmelser i sig selv kan medføre et mere eller mindre tilfældigt resultat. Denne problemstilling kan direkte ses i U.2000.1611 V.

Dommen omhandler en buschauffør der under bakning med sin bus kørte en person over, der herefter afgik ved døden. Byretten og landsretten anvendte to vidt forskellige metoder til at nå resultatet og endte derfor så langt fra hinanden som muligt. Byretten havde fokus på selve kørslen:

"...finder, at tiltalte ved sin kørsel har udvist en så grov uagtsomhed, at han er skyldig i overtrædelse af straffelovens § 241."

Landretten har en helt anden tilgang. De fokuserede på den delikt anklagemyndigheden påstod var overtrådt i færdselsloven, her færdselslovens § 18, stk. 1 omkring bakning af et køretøj:

"...at tiltalte umiddelbart før bakningen havde konstateret, at ingen person var bag bussen, samt at tiltalte bakkede i skridtgang og med udsyn gennem korrekt indstillede spejle..."

Herefter blev buschaufføren frifundet for overtrædelse af færdselslovens § 18, stk. 1 og straffelovens § 241. Metoden som landsretten anvender kan anvendes langt nemmere ved

andre retter og resultatet virker derfor langt mindre tilfældigt end byrettens resultat. Der er imidlertid stor forskel på hvilken færdselslovsbestemmelse der er overtrådt og dermed indvirkningen på straffelovens vurdering efter §§ 241 og 249. Her kan færdselsloven groft deles op i § 3, stk. 1 og alle de resterende specialbestemmelser, vigepligt, hastighed osv. Færdselslovens § 3, stk. 1 anvendes næsten altid i færdselsrelaterede domme og kan i sig selv medføre straf efter færdselslovens § 118, stk. 1. Bestemmelsen skal ses som en grundnorm. Hvis alle trafikanter overholdte normen, ville ingen komme til skade i trafikken og trafikken ville blive afviklet uden problemer. Bestemmelsen har derfor en karakter af en retlig standard, der skal fastlægge de krav der kan stilles til trafikanterne og er affattet på følgende måde:⁴¹

”Trafikanter skal optræde hensynsfuldt og udvise agtpågivenhed, så at der ikke opstår fare eller forvoldes skade eller ulempe for andre, og således at færdslen ikke unødigt hindres eller forstyrres. Der skal også vises hensyn over for dem, der bor eller opholder sig ved vejen.”

Gorm Toftegaard beskriver, at de implicerede i et færdselsuheld ofte vil have overtrådt bestemmelsen, da de altid kunne have været lidt mere forsigtige. Derfor vil den upræcise bestemmelse i § 3, stk. 1 i praksis kun anvendes sammen med andre regler i færdselsloven.⁴² Der er imidlertid mange eksempler på, at færdselslovens § 3, stk. 1 anvendes selvstændigt og det kan derfor næppe siges at være udgangspunktet i dag.⁴³ Reglen er tilmeldt anvendt som eneste overtrådte præventive regel, hvor der ligeledes straffes for uagtsomt manddrab efter § 241, dog med dissens 4 mod 2.⁴⁴ Færdselslovens § 3, stk. 1, medfører derfor, at der stilles meget strenge krav til trafikanterne og der kan derfor ikke afviges meget fra den ønskede trafikale adfærd før der faktisk kan idømmes straf.⁴⁵ Derfor bør reglen principielt kun anvendes sammen med andre færdselslovsovertrædelser.⁴⁶ Derved kan vurderingen efter straffeloven ses som en vurdering i tre trin. Først hvorvidt, § 3, stk. 1 er overtrådt, derefter om en af færdselslovens specialbestemmelser er overtrådt og hvorvidt denne overtrædelse fører til, at straffelovens § 241 eller 249 er overtrådt.

⁴¹ Henrik Waaben, Færdselsloven med kommentarer Bind I, s. 148 f.

⁴² Gorm Toftegaard Nielsen, Ansvar, s. 39.

⁴³ Jf. U.1984.1041 Ø, U.2000.460 V, U.2000.1611 V, U.2004.1978 V, U.2004.2837 Ø, Tfk.2010.1034 V, Tfk.2015.345 Ø, Tfk.2015.614 V og Tfk.2017.59 V (dissens)

⁴⁴ Tfk.2000.571 V

⁴⁵ Vagn Greve, Færdselsstrafferet, s. 126

⁴⁶ Henrik Waaben, Færdselsloven med kommentarer Bind I, s. 150 og Vagn Greve, Færdselsstrafferet, s. 129

3.4. Den fysiske persons ansvar i lov om forsøg med selvkørende motorkøretøjer

Udgangspunktet for vurderingen af førerens ansvar er nu undersøgt. Herefter skal det vurderes om dette føreransvar modificeres, når føreren i stedet anses som en fysisk person tilknyttet køretøjet.

3.4.1. Ordlyden

Færdselsloven § 92 g, stk. 3 forudsætter, at der deltager en fysisk person i forsøget. Den fysiske person har herefter to pålagte opgaver, han skal varetage under kørslen. Den første er, at han altid skal overtage kørslen når bilen direkte overdrager denne til ham. Derudover skal den fysiske person løbende vurdere, hvorvidt der opstår et behov for at overtage kørslen på eget initiativ. Derved har den fysiske person faktisk en anderledes opgave end en normal fører, han skal være klar til at overtage føringen fra en teknisk indretning. En overtagelsesperiode må betyde, at der ikke faktisk kan opretholdes et fuldstændigt normalt føreransvar, da situationerne ikke er sammenlignelige.

Næste stykke beskriver, at den fysiske person kan fremtræde i to forskellige roller. En passiv fører og en operatør, her er den eneste distinktion, at en operatør ikke behøver at være fysisk tilstede i køretøjet under kørslen. Den passive fører er i sin grundform meget tæt på det normale føreransvar, men ansvaret må logisk set være anderledes. Der ingen grund til at starte et forsøg, hvis dette kunne iværksættes under et normalt føreransvar og derfor færdselslovens normale regler. Når der anvendes en operatør har det selvkørende motorkøretøj overtaget så mange af den fysiske persons normale opgaver, at den fysiske person slet ikke behøver at sidde i bilen mere. Derfor kan operatørens ansvar kun være væsentligt anderledes, end det normale føreransvar. Grænserne for det ændrede ansvar for den passive fører og operatøren skal derfor findes i forarbejderne. Først undersøges den passive føreres ansvar, derefter undersøges operatørens ansvar.

3.4.2. Forarbejder

Det første niveau hvor den tekniske indretning overtager føringen er niveau 3. Ved en niveau 3-strækning er den tekniske indretning i stand til selvstændigt at føre køretøjet på strækningen.⁴⁷ På dette niveau er det en forudsætning, at der er en fysisk person i køretøjet. Den passive fører skal på ethvert tidspunkt kunne foretage alle nødvendige manøvrer som en normal fører, der sikrer, at kørslen er færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt. Den tekniske indretning vil derfor i visse situationer, selv opfordre den passive fører til at overtage kontrollen, inden for et kort tidsrum. I andre situationer vil føreren selvstændigt skulle bryde ind og overtage kørslen. Udgangspunktet for den passive fører er, at han skal kunne agere præcis på samme måde som en normal fører.

⁴⁷ LFF - Forsøg, alm, bem. punkt. 3.1.2, s. 5, anden kolonne

Problemstillingen udspiller sig imidlertid i overgangsperioden fra den tekniske indretning har kontrol, til at den passive fører opnår kontrollen. Derfor anerkendes det i forarbejderne, at der vil kunne være en lempelse af førerens ansvar efter færdselsloven.⁴⁸ Lempelsen kan bestemmes direkte i bekendtgørelsesform, ved at ændre uagtsomheden for overtrædelse af færdselslovens bestemmelser til grov uagtsomhed. Hvis det ikke er bestemt i medfør af lov, vil vurderingen altid bero på en uagtsomhedsvurdering, hvor samme krav til en føreres normale agtpågivenhed ikke kan kræves ved en passiv fører på en niveau 3 strækning. Det konkluderes, at der ved ansvarsbedømmelsen skal tages hensyn til overgangen fra, at den tekniske indretning har kontrollen, til at den passive fører opnår kontrollen og derved sit normale føreransvar. Den passive fører skal have *rimelig tid* til at omstille sig til kørsel med normalt ansvar. Dette medfører, at uagtsomhedsvurderingen ved færdselslovens strafbestemmelser ændres i en lempeligere retning for den passive fører. Derved ligger uagtsomhedsvurderingen i en gråzone mellem det groft uagtsomme ansvar og det uagtsomme.

På niveau 4 strækningen kan køretøjet selvstændigt køre på vejen og foretage alle nødvendige manøvrer ved korrekt tolkning af trafikken. Denne korrekte tolkning medfører, at kørslen sker færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt. I uforudsete situationer vil den tekniske indretning standse køretøjet på en færdselssikkerhedsmæssig forsvarlig måde. Det er herefter, at operatøren overtager kørslen og parkerer køretøjet hensigtsmæssigt. Operatøren kan fysisk sidde i bilen eller han kan være et andet sted uden for bilen, hvorfra han får informationer fra bilen via, kamera, forskellige afstandsmålere og satellitnavigation.⁴⁹ Ved at læse forarbejderne efterlades læseren med et indtryk af, at operatøren først får et ansvar så snart bilen selvstændigt er standset, hvilket stemmer godt overens med ordlyden af begrebet operatør. Derved ændres den grundlæggende ansvarsnorm for den fysiske person der bliver beskrevet i FÆL § 92 g, stk. 3, 1. Pkt.

For at undgå tvivl, vil lovgiver bestemme strafansvaret individuelt til hvert enkelt forsøg i bekendtgørelsesform, så strafansvaret bedre kan tilpasses forsøgsobjektet, trafikale forhold og alle andre omstændigheder der måtte være fremtrædende ved de enkelte forsøg.⁵⁰ Dette er et fornuftigt udgangspunkt, når der arbejdes med meget omskifteligt teknologi. Problemet er imidlertid, at de strafferetlige lovovertrædelser i færdselsloven har en direkte indvirkning på hvor ansvaret placeres efter straffelovens §§ 241 og 249. Derfor er det svært at forudsige den strafferetlige stilling for den fysiske person tilknyttet køretøjet, både på en niveau 3 og 4 strækning, når der først skal tages stilling til dette i bekendtgørelsesform, altså når forsøget faktisk har opnået tilladelse og det umiddelbart kan gennemføres.

⁴⁸ LFF - Forsøg, alm. bem. punkt 3.3.2, s. 8, anden kolonne

⁴⁹ LFF - Forsøg, alm. bem. punkt 3.1.2, s. 5, anden kolonne

⁵⁰ LFF - Forsøg, alm. bem. punkt 3.3.2, s. 8

3.5. Sammenfatning

Bestemmelserne om uagtsomt manddrab og uagtsom betydelig legemsbeskadigelse anvendes primært ved færdselsulykker, i tæt sammenhæng med færdselsloven og det normale føreransvar. Den specifikke færdselslovsovertrædelse anvendes som et pejlemærke, for hvorvidt straffelovens bestemmelser er overtrådt. Hvis færdselsloven ikke er overtrådt af føreren, vil denne næppe blive dømt for uagtsomt manddrab eller uagtsom betydelig legemsbeskadigelse. Alle uagtsomhedsgrader er som udgangspunkt inkluderet i straffelovens bestemmelser. Ansvar for den fysiske person kan imidlertid ændres i forsøg med selvkørende motorkøretøjer, alt efter hvilket niveau det selvkørende motorkøretøj er i stand til at køre på. Udgangspunktet er det normale føreransvar. Dette kan individuelt i bekendtgørelsesform ændres, så den fysiske person får færre opgaver efter færdselsloven og derved mindre ansvar. Som passiv fører kører bilen autonomt og personen skal have *rimelig tid* til at overtage kørslen, enten på eget initiativ eller når bilen selvstændigt kræver det. Når den passive fører efter rimelig tid har overtaget kontrollen, indtræder hans normale føreransvar. Som operatør befinder den fysiske person sig uden for køretøjet, som forventes selvstændigt at kunne standse og køre ind til siden hvis der opstår uforudsete problemer. Operatøren skal herefter blot flytte køretøjet og hans ansvar er ændret til et punkt, hvor der ikke umiddelbart er en fysisk person at straffe. Derfor vil det gradvist ændrede ansvar i færdselsloven have en stor indvirkning på hvorvidt den fysiske person kan straffes for uagtsomt manddrab eller uagtsom betydelig legemsbeskadigelse.

4. Virksomhedsansvar – Betingelser og placering

Det er fastlagt, at en tilladelse til forsøg med selvkørende biler, kun vil blive givet til selskaber. Derfor skal det undersøges, hvordan tilladelsesindehaveren normalt ifalder ansvar hvis denne er et selskab. Der er i den forbindelse to separate vurderinger, først hvorvidt ansvarsbetingelserne er opfyldt og herefter hvordan dette ansvar skal placeres mellem et selskab og den fysiske person tilknyttet køretøjet.

Den juridiske person som tilladelsesindehaver er en vurdering af virksomhedsansvaret efter straffelovens 5 kapitel. For at der kan statueres et strafferetligt ansvar for selskaber ved overtrædelse af straffelovens §§ 241 og 249, skal dette være bestemt ved eller i medfør af lov jf. straffelovens § 2, denne hjemmel er indsat i straffelovens § 306. Bestemmelserne i kapitel 5 blev indført ved lov nr. 474 af 12/06/1996, som er væsentligt baseret på betænkning nr. 1289 fra 1995 om juridiske personers bødeansvar. Der er derfor solide forarbejder, der kan støtte ordlydsfortolkningen. Der vil i nærværende afsnit være fokus på en analyse af straffelovens § 27, stk. 1, da denne bestemmer hvilke ansvarsbetingelser der gælder for en juridisk person. Bestemmelsens ordlyd giver ikke en detaljeret måde for hvordan der statueres virksomhedsansvar i sig selv. Indførslen af bestemmelsen var en kodificering, af det der mentes, at være gældende ret på daværende tidspunkt. Derfor er det særdeles vigtigt, at ordlyden ses i sammenhæng med flere års retspraksis, artikler og principper som straffelovrådet har kompileret til betænkning nr. 1289/1995. Virksomhedsansvaret blev tidligere kaldt et objektivt bødeansvar,⁵¹ men efter indførslen af straffelovens kapitel 5, var der særlig fokus på at forlade dette begreb og kun kalde det et virksomhedsansvar, da den gamle betegnelse skabte uklarhed om ansvarsbetingelserne.⁵²

4.1. Ordlyden

Staffelovens § 27, stk. 1, kan opdeles i fire led, der hver skal analyseres for sig selv.

- 1) *Strafansvar for en juridisk person forudsætter,*
- 2) *at der inden for dens virksomhed, er begået en overtrædelse,*
- 3) *der kan tilregnes en eller flere til den juridiske person knyttede personer eller*
- 4) *den juridiske person som sådan*

⁵¹ Vagn Greve, Færdselsstrafferet, s. 188

⁵² Jesper Hjortenberget og Jan Reckendorff, Nogle bemærkninger om bestemmelsen i straffelovens § 27, stk. 1, U.2000B.359, s. 3

Ad 1) Bestemmelsen anvendes som en referencebestemmelse, hvor anden lovgivning kan og ofte skal referere direkte til straffelovens kapitel 5. Derfor fastsætter første led udgangspunktet for en fælles strafferetlig vurdering af virksomhedsansvaret.

Ad 2) Overtrædelseskravet er et krav om objektiv skyld. Der skal derfor kunne refereres til den specifikke bestemmelse der menes overtrådt. Bestemmelsen der er overtrådt, skal have en vis tilknytning til den juridiske persons virksomhed. Virksomheder adskiller sig normalt fra den juridiske person, da der kan være flere forskellige virksomheder inden for et selskab. En virksomhed udfører forskellige normale opgaver og kravet kan derfor anses som et krav om, at overtrædelsen skal have været et normalt led i den pågældende virksomhed.

Når der er konstateret en objektiv skyld inden for den juridiske persons normale virksomhed, er der herefter to forskellige muligheder, der hver især selvstændigt kan medføre strafansvar for virksomheden.

Ad 3) Den første mulighed er, at den objektive skyld kan tilregnes personer i virksomheden efter tredje led. Der er i bestemmelsen oplistet flere muligheder. Den første er hvor én specifik person kan tilregnes overtrædelsen. Ordlyden giver ligeledes mulighed for at tilregnelsen kan omfatte flere. Hvad der skal forstås ved flere, kan ikke umiddelbart udledes. Det er klart, at hvis én person har overtrådt en lovgivning uagtsomt og den juridiske person kan straffes, så kan den juridiske person også straffes hvis fem mennesker har overtrådt lovgivningen. Den eller disse personer skal være knyttet til den juridiske person. Dette må i hvert fald gælde ansatte i den juridiske person som helhed. Med det svage ordet "knyttede", virker det som om det normale område for hvem der er inden for den juridiske person bliver udvidet.

Ad 4) Den anden mulighed er fjerde led, hvorefter den juridiske person selvstændigt kan have den fornødne tilregnelser til at blive straffet. Dette er i sig selv fornuftsstridigt, da en juridisk person ikke har selvstændig vilje. Derfor må forarbejderne hjælpe med at fastlægge, hvad der menes med dette.

Ordlydsfortolkningen giver en god fornemmelse af hvordan bestemmelsen er bygget op. Strukturen giver en løsningsmodel, der stemmer overens med opsummeringen fra straffelovrådet. De forklarer, at det skal undersøges, hvorvidt personer inden for virksomheden som sådan kan tilregnes et strafferetligt ansvar, der herefter kan smitte af på selskabet. Hvis dette individualansvar ikke kan findes, skal det herefter undersøges hvorvidt den juridiske person er ansvarlig, ved at fejlen kan bebrejdes virksomheden som sådan.⁵³

⁵³ Bet. nr. 1289/1995 om juridiske personers bødeansvar, s. 94

4.2. Forarbejder

Der vil igen tages udgangspunkt i, at andet led først skal være opfyldt, hvorefter fortolkningen bliver delt op i de to ansvarsmuligheder. Enten en skyldig person inden for virksomheden efter tredje led eller virksomheden som sådan efter fjerde led. Straffelovrådet har med opdelingen gjort det muligt for domstolene selvstændigt at vælge det led der passer bedst til den enkelte bedømmelse.⁵⁴

4.2.1. Andet led - Begået en overtrædelse inden for selskabets virksomhed

Der skal objektivt set være begået en overtrædelse inden for virksomheden efter straffeloven § 27, stk. 1, andet led. Dette punkt vil som altovervejende hovedregel være opfyldt, da ansvaret som udgangspunkt vil kunne anvendes ved alle typer af overtrædelser.⁵⁵

Udgangspunktet er, at alt som de ansatte laver mens de er på arbejde ligger inden for virksomheden. Det er ligegyldigt, om de handler uden for kompetence, direkte i strid med instruktioner eller er fulde på jobbet, så længe overtrædelsen er begået under udførelsen af hvervet. Kravet kan ses som en ventil, hvor abnorme og private overtrædelser begået af den ansatte ikke kan medføre ansvar for den juridiske person.

Ved abnorme handlinger henviser Straffelovrådet til princippet i danske lov 3-19-2 med udtrykket "derudi" om erstatningsansvar for principalen. Principalansvaret giver det rette tema for vurderingen efter § 27, stk. 1. Inden for virksomheden er herefter handlinger som faktisk er udført som et led i det normale arbejde. Handlemåden kan være meget anderledes end nogen anden ville have fulgt, men stadig være et led i det normale arbejde. Dette kan ses i U.1994.158 H, hvor en ansat i et tømrerfirma ved et uheld havde kørt nogle elkabler ned. Han ophænger dem herefter i en grab på et køretøj, på eget initiativ. Denne uheldige måde at løse opgaven på, kunne ikke ses som atypisk i forhold til virksomhedens normale arbejde på byggepladsen. Dette mener Straffelovrådet fortsat skal være gældende ret.⁵⁶

Herudover er det overtrædelser, der er begået rent privat af de ansatte. Dette eksemplificerer Straffelovrådet, ved at bruge overtrædelser af køre- hviletidsbestemmelser, hvor grænsen er særdeles hårfin. Hvis den ansatte er kommet hjem og fortsætter kørslen vil en overtrædelse ikke kunne ramme selskabet, men hvis overtrædelsen sker inden hjemkomst vil overtrædelsen være inden for virksomheden. Inden for selskabets virksomheds skal derfor nærmere fastlægges gennem retspraksis.

⁵⁴ Bet. nr. 1289, s. 95

⁵⁵ Bet. nr. 1289, s. 92

⁵⁶ Bet. nr. 1289, s. 93

4.2.1.1. Andet led – Færdselsforseelser uden for virksomheden

De fleste færdselslovsovertrædelser anses som at være delvist uden for virksomheden, hvilket medfører, at selskabet ikke kan ifalde straf efter straffelovens § 27, stk. 1, tredje led men kun fjerde led. Straffelovrådet fastlægger specifikt, at vurderingen inden for færdselsloven i praksis er anderledes end normalt tilfældet.⁵⁷ Selskabsansvaret anvendes herefter kun hvor ansvaret efter færdselslovens bestemmelser påhviler ejer eller bruger og denne er et selskab. Derved ifalder et selskab ikke ansvar hvor en chauffør har overtrådt en almindelig adfærdsregel, der specifikt og alene retter sig mod føreren. Dette er tilfældet ved de fleste færdselsregler, hvor disse specifikt omhandler køreren eller føreren, f.eks. at føreren skal sikre at køretøjet ikke kan sætte i gang af sig selv når han forlader dette, kørsel frem for rødt, ubetinget vigepligt, overhaling og væsentligt flere bestemmelser. Hvis en chauffør er ansat i selskabet og kører på vegne af dette, kører over for rødt lys, vil dette ikke almindeligvis statuere ansvar for selskabet. Der er altså ikke nogle pligter der retter sig direkte mod den juridiske person.⁵⁸ Derved kan overtrædelsen som udgangspunkt ikke anses for begået inden for den juridiske persons virksomhed. Straffelovrådet referer i denne forbindelse til en artikel i anklagemyndighedens Årsberetning fra 1986 og færdselsloven med kommentarer fra 1992.

Det fastlægges i artiklen, at nogle af færdselslovens bestemmelser direkte peger på ansvarssubjektet, hvorefter dette udelukker et ansvar for selskabet. Dette forklares med en ordlydsfortolkning af selskabsansvarsbestemmelsen i færdselsloven, der på daværende tidspunkt kun kunne anvendes på overtrædelser der kunne *begås* af selskaber.⁵⁹ Færdselsloven med kommentarer begrundes begrænsningen i selskabsansvaret med selve formålet for bestemmelsen, herunder øget prævention og muligheden for at kunne placere et ansvar der hvor der er en økonomisk vinding. Ved førerens færdselsforseelser vil disse formål typisk ikke være opfyldt. Det beskrives herefter, at der bør være en undtagelse, hvor overtrædelsen står i forbindelse med arbejdets tilrettelæggelse, hvilket i dag er straffelovens § 27, stk. 1, fjerde led.⁶⁰ Straffelovrådet beskriver ikke denne undtagelse direkte, men forklarer problemstillingen på følgende måde (min fremhævning):

*”...det tilfælde, at en ansat chauffør kører over for rødt lys. En sådan overtrædelse bør i **almindelighed** ikke udløse ansvar for det selskab, chaufføren er ansat i...”*

Hele formålet med modifikationen er som forklaret, at selskabet ikke skal hæfte for færdselsdelikter, der retter sig direkte mod føreren. Ved disse færdselslovsovertrædelser, er de typiske formål med selskabsansvaret som udgangspunkt ikke opfyldt. Derfor giver

⁵⁷ Bet. nr. 1289, s. 81

⁵⁸ Bet. nr. 1289, s. 92

⁵⁹ Poul Arnholm og Per Lindegaard, Ansvarsreglerne efter færdselsloven vedrørende motordrevne køretøjer, Anklagemyndighedens Årsberetning, 1986 s. 67 ff.

⁶⁰ Henrik Waaben, Færdselsloven med kommentarer, 1992, s. 700

det mening, at modifikationen kun er en stopklods for at virksomheden hæfter for tilregnelige forhold ved personer efter straffelovens § 27, stk. 1, 3. led. Derimod er der intet der taler for, at beskytte virksomheden fra strafansvaret, hvis den juridiske person som sådan er ansvarlig for overtrædelsen efter straffelovens § 27, stk. 1, 4. Led. Dette stemmer overens med Færdselsloven med kommentarer fra 1992 og det anvendte princip i U.2015.296 Ø. Dommen handler om selskabsansvar for en fører der havde glemt at trække håndbremsen i et køretøj. I dommen konstaterer byretten, at færdselsbestemmelsen der er overtrådt alene henvender sig mod føreren, hvorefter byretten anvender vurderingen efter fjerde led, dommen blive i sin helhed gennemgået i afsnit 5.3.2.

Problemet for virksomhedsansvaret vedrørende færdselsovertrædelser er derfor, at der er få bestemmelser, der direkte retter sig mod selskabet og ikke føreren. De to fremtrædende regler der retter sig mod selskabet er kørsel med overlæs og køre- hviletid. Begge bestemmelser omhandler specifikt transport og vil derfor næppe være en del af forsøg med selvkørende motorkøretøjer. Derfor vil færdselsforseelserne som udgangspunkt være rettet mod føreren og selskabsansvaret for færdselsforseelser kan som udgangspunkt kun pålægges efter fjerde led, den juridiske person som sådan.

Hvis denne færdselsforseelse medfører uagtsom død eller uagtsom legemsbeskadigelse, må vurderingen i straffeloven følge samme princip. Dette er den logiske slutning af, at modifikationen ændrer de objektive betingelser i straffelovens § 27, stk. 1, 2. Led. Færdselsforseelsen er derfor som udgangspunkt slet ikke begået inden for virksomheden, hvorfor overtrædelsen af §§ 241 og 249 på samme måde ikke er begået inden for virksomheden. Hvorfor også denne overtrædelse kun skal undersøges efter § 27, stk. 1, 4 led.

4.2.2. Tredje led - Tilregnelige forhold ved personer

Hvis ansvarssubjektet ved forsøg med selvkørende biler ikke specifikt ændres i færdselslovens bestemmelser, vil der som udgangspunkt ikke kunne statueres virksomhedsansvar for overtrædelser af straffeloven §§ 241 og 249. Hvis ministeren ønsker, at der skal kunne statueres virksomhedsansvar ved de færdselsforseelser der normalt er forbeholdt føreren, skal dette gøres i bekendtgørelsen der bemyndiger forsøget jf. færdselsloven § 92 k, stk. 1. Bekendtgørelsen skal derfor ændre ansvarssubjektet til selskabet og den fysiske person, på samme måde som dette ses ved køre- hviletid og overlæs. Dette kan anses som en måde, hvorpå selskabet vil få et større incitament, til at påvirke den fysiske person til at overholde reglerne for førerens eget ansvar i forsøg med selvkørende motorkøretøjer.

Efter afsnittet om ansvar for den fysiske person, blev det erfaret, at jo mere af kørslen der overlades til det selvkørende motorkøretøj, jo mindre ansvar har den fysiske person i bilen.

Derved kan ansvaret for den fysiske person ses som en skala, hvor ansvaret næsten forsvinder når der anvendes en operatør. Derved vil virksomhedsansvar efter tredje led være mest nærliggende ved en niveau 3 strækning, hvor den fysiske person i køretøjet defineres som en passiv fører. Ministeren når samme resultat og beskriver, at et ansvar for tilladelsesindehaveren også vil kunne være relevant på niveau 3 strækninger.⁶¹

Efter tredje led skal overtrædelsen kunne tilregnes en eller flere til den juridiske person knyttede personer. Der skal for det første være udvist den krævede tilregnelser i specialbestemmelsen, altså den subjektive skyld. I færdselsloven og straffelovens § 241 og 249 er det tilstrækkeligt med uagtsomhed. Selskabet kan selvfølgelig ikke straffes, hvis enkeltpersoner ikke kan gøre for at overtrædelsen er sket. Den juridiske person knyttede personer omfatter alle niveauer af personer i virksomhedens struktur. Dette gælder derfor både ledere, menige ansatte og kontraheret bistand. Derved vil den passive fører i bilen kunne medføre virksomhedsansvar efter tredje led, så snart han er med i forsøget, ligegyldigt hans ansættelsesforhold i forhold til virksomheden. Vurderingen efter tredje led anvendes derfor når det faktisk er statueret, at den passive fører kan ifalde ansvar som gennemgået i afsnit 3 og derfor er skyldig i uagtsomt manddrab eller betydelig legemsbeskadigelse.

Straffelovrådet gør det meget klart, at den unuancerede opfattelse, at virksomhedsansvaret er et objektivi ansvar ikke er korrekt.⁶² Hvis alle krav i andet og tredje led af straffelovens § 27, stk. 1 er opfyldt, vil den juridiske person hæfte for tilregnelige forhold i virksomheden. Der er derfor intet behov for at undersøge fjerde led i bestemmelsen, altså hvorvidt der faktisk er noget at bebrejde virksomheden som sådan.

4.2.3. Fjerde led - Den juridiske person som sådan

Fjerde led i straffeloven § 27 stk. 1 har flere forskellige funktioner og muligheder for anvendelse. For det første kan den anvendes, hvis der ikke er nok holdepunkter til at antage, at fysiske personer har udvist den krævede tilregnelser. Derudover kan fjerde led anvendes, hvis den fysiske person tilknyttet køretøjet har overtrådt lovgivning der specifikt henvender sig mod føreren selv.

Straffelovrådet er meget klare i ansvarsvurderingen efter fjerde led. Det skal undersøges hvorvidt virksomheden *kunne* og *burde* have forhindret overtrædelsen, som det ses direkte i højesteretsdommen U.1991.700. Dette var allerede det klare udgangspunkt og formuleret af Waaben.⁶³ Ved analysen skal de forhold der er overtrådt vurderes i forhold til virksomhedens arbejde. Hvorvidt virksomheden kunne og burde have sørget for, at de

⁶¹ LFF – Forsøg, Alm. bem. punkt 3.3.2. s. 8, første kolonne

⁶² Bet. nr. 1289, s. 94

⁶³ Knud Waaben, Strafferettens almindelig del, 2. Udgave, 1989, s. 184.

specifikke forhold der er overtrådt, faktisk blev overholdt. Hvis der sker en overtrædelse efter §§ 241 eller 249, skal det derfor kunne bebrejdes den juridiske person som sådan, at overtrædelsen overhovedet er forekommet. Der skal findes noget specifikt i handlemåden, der kunne have forhindret ulykken. Straffelovrådet oplister følgende forhold, der tilsammen kan resultere i overtrædelser af strafbestemmelser:⁶⁴

”...fejl, der kan tilregnes den juridiske person som mangelfuld organisation, instruktion, utilstrækkelige ressourcer, mangelfuld kontrol, tilsyn, arbejdstilrettelæggelse, mangelfuld uddannelse, uforsvarlig delegering af arbejdsopgaver til personer, der ikke har de fornødne kvalifikationer til at udføre opgaverne osv.”

Straffelovrådet gør det klart, at såkaldte kumulerede fejl er placeret under fjerde led i bestemmelsen. Kumulerede fejl opstår hvor der er konstateret en overtrædelse inden for virksomheden, men flere forskellige personer har hver især et for lille ansvar, til selvstændigt at kunne anses for at have handlet uagtsomt.⁶⁵ Kumulerede fejl har imidlertid intet at gøre med de enkelte personernes individuelle uagtsomhed, men er en normal analyse efter fjerde led.

Fjerde led er en specialiseret tilregnelservurdering, hvor spørgsmålet ofte vendes om. Ved overtrædelse af straffelovens §§ 241 og 249 spørges der som udgangspunkt om hvorvidt virksomheden kunne og burde have forhindret overtrædelsen. For at svare på dette kan der i stedet undersøges, hvornår virksomheden har foretaget så mange bestræbelser for at undgå overtrædelsen, at selskabet er straffrit.

4.2.4. Fjerde led - Straffrihed herunder fuldt forsvarligt

Virksomhedens ansvar rækker videre end beviselige forhold ved enkeltpersoner efter tredje led, men ansvaret efter fjerde led skal ikke ifalde ethvert tilfælde, hvor der inden for virksomheden er konstateret en objektiv overtrædelse.⁶⁶ Der skal være en realistisk mulighed for at forhindre overtrædelsen.⁶⁷ Under straffrihed bruges umulighed i forbindelse med begivenheder af klart upåregnelig karakter og udefra kommende ekstraordinære omstændigheder, den klassiske force majeure.⁶⁸ Straffrihed og herunder umulighed er ikke i sig selv en anderledes vurdering og skal derfor begrundes i, at der slet ikke er begået en overtrædelse inden for virksomheden efter andet led eller, at der ikke er den fornødne tilregnelser ved selskabet som sådan efter fjerde led. Det er derfor den normale vurdering i straffelovens § 27, stk. 1 der skal anvendes. Straffrihed bruges derfor som et begreb for yderpunktet, for hvornår der ikke kan straffes. Da der ikke er mange

⁶⁴ Bet. nr. 1289, s. 95

⁶⁵ Gorm Toftegaard Nielsen, Ansvaret, s. 246

⁶⁶ Bet. nr. 1289, s. 86

⁶⁷ Bet. nr. 1289, s. 85

⁶⁸ Bet. nr. 1289, s. 95

principielle domme som kan beskrive grænsen præcist, udgør forarbejderne i sig selv en god eksemplificering og medfører derfor et godt udgangspunkt.

Straffelovrådet beskriver en række situationer, der er i klasse med umulighed. Den første er fejl ved leverede maskiner, der ikke kunne opdages ved kontrol.⁶⁹ Dette vil i sig selv være en stærk indikation for at vurderingen i stedet skal anses som et strafferetligt produktansvar ved leverandøren. Den anden mulighed er problemstillingen, at virksomhederne i deres handlemåder og produktion ikke kan tage sigte på alle mulige tænkte forløb og eventualiteter. I denne forbindelse nævner straffelovrådet hændelser, hvor uheldet kun kunne være undgået ved exceptionelt store omkostninger. Det skal først anerkendes, at Gorm Toftegaard mener, at dette hensyn skal tages med et betydelig forbehold.⁷⁰ Han konkluderer dog efter forbeholdet, at ved krav til sikkerhedsstandarder kan omkostningsspørgsmålet være relevant. Straffelovrådet beskriver hvordan omkostning og sikkerhed hænger sammen:

"Udøver selskabet en virksomhed, der efter sin art kræver særlig komplicerede, bekostelige, mandskabskrævende eller regelmæssigt overvågede eller fornyede sikkerhedsforanstaltninger, må det afholde de nødvendige udgifter eller afstå fra at udøve den pågældende virksomhed"

Det må antages, at forsøg med selvkørende biler i Danmark, er en virksomhed der kræver, at væsentlige sikkerhedsforanstaltninger er opfyldt. Dette kan direkte ses i Lov om selvkørende biler og bekendtgørelse om assessor. Derfor må udgangspunktet for selskaber være, at de skal afholde *de nødvendige udgifter* eller helt undlade at iværksætte forsøget. Rådet definerer herefter, hvornår der er anvendt de nødvendige udgifter:

"Har selskabet derimod valgt en løsning, der efter hidtidige erfaringer blandt fagfolk er fuldt forsvarlig, bør selskabsansvar ikke pålægges, selv om der kan anvises andre og dyrere løsninger, hvorved overtrædelsen med større sandsynlighed kunne være undgået."

De nødvendige udgifter er herefter anvendt, hvis fagfolk anser den valgte løsning for *fuldt forsvarlig* på tidspunktet for påbegyndelsen. Området for selvkørende biler er et hurtigt skiftende marked, hvor teknologien løbende bliver væsentligt bedre. Derfor er det vigtigt ved starten af forsøget, at anerkende hvorvidt forsøget var fuldt forsvarlig efter alle standarder på dette specifikke tidspunkt. Derudover skal det løbende undersøges, hvorvidt dette stadig er udgangspunktet under forsøget. Det er derfor nødvendigt at undersøge, hvad der kan defineres som *fuldt forsvarligt*. Først skal den generelle definition undersøges ved hjælp af domme. Herefter skal det undersøges om begrebet kan ses i

⁶⁹ Bet. nr. 1289, s. 95 f.

⁷⁰ Gorm Toftegaard Nielsen, Ansvar, s. 247

sammenhæng med de begreber der anvendes i den nye lovgivning omkring forsøg med selvkørende biler.

4.3. Retspraksis – Fuldt forsvarligt

Der er meget få domme uden for arbejdsmiljølovgivningen, der tager sigte på, at overtrædelsen kan tilregnes selskabet som sådan efter straffeloven § 27, stk. 1, fjerde led. Der er dog et væsentligt antal domme inden for arbejdsmiljølovgivningen, der tager sigte på, hvad der menes med sikkerhedsmæssigt fuldt forsvarligt, da dette direkte fremgår af flere af arbejdsmiljølovens bestemmelser som f.eks. § 38. Begrebet blev indført som en skærpelse af daværende praksis og har været gældende ret siden 1975, hvor selskabsansvar ligeledes blev indført.⁷¹ Efter kodificeringen af straffelovens kapitel 5, blev arbejdsmiljølovgivningens § 86 om hjemmel for selskabsansvar kort tid efter ajourført med straffelovens kapitel 5.⁷² Ordlyden er den samme som den normalt udfærdiges og forarbejderne beskriver at forståelse skal være den samme som straffelovens kapitel 5.

Begrebet *Fuldt forsvarligt* er efter indførelsen af straffelovens kapitel 5 stadig omdrejningspunktet for vurderingen for selskabsansvar på det arbejdsmiljøretlige område. Ved en gennemgang af dommene på området, kan det erkendes, at landsretterne ikke undersøger hvorvidt virksomheden *kunne og burde* have undgået hændelsen selv om der direkte henvises til § 86 i alle dommene. Hvis handlingen har været fuldt forsvarlig, forudsættes det, at straffelovens § 27, stk. 1, fjerde led er opfyldt.⁷³ Gorm Toftegaard referer også til de arbejdsmiljøretlige domme uden yderligere betæneligheder⁷⁴ og straffelovrådet anvender ligeledes de arbejdsmiljøretlige domme direkte, for at skabe forståelsen af det strafferetlige ansvar for selskaber.⁷⁵ Derfor kan dommene hjælpe, med at forstå den generelle vurdering i straffeloven § 27, stk. 1, 4 led om hvornår noget er straffrit grundet, at handlingen faktisk har været fuldt forsvarlig.

Begrebet *sikkerhedsmæssigt fuldt forsvarligt* bliver i Tfk2002.342/2 V undersøgt. Dommen omhandler arbejde med højspændingsledninger der medfører en overtrædelse af arbejdsmiljøloven. F stod i en kurv på en lift og udførte sit arbejde tæt på strømførende ledninger. Under manøvrering af liften ramte F de strømførende ledninger med venstre

⁷¹ L 1975-12-23 nr. 681: LFF 1975-10-08 nr. 8

⁷² LFF 1997-01-30 nr. 154

⁷³ 14 landsretsdomme vedrørende virksomhedsansvar for arbejdsmiljøloven § 38 jf. § 86 fra 1997-2006. (I 2006 ændres ansvarsvurderingen væsentligt for virksomheder). U.2006.1010 V, Tfk2005.666/2 V, U.2005.1958 Ø, Tfk2004.666 V, U.2003.1452 Ø, Tfk2002.342/2 V, Tfk2002.296 V, U.2002.626 V, Tfk2001.526/2 V, U.2001.920 V, U.2001.905 V, Tfk2001.155/2 V, Tfk2000.557/2 V, U.1998.1717 V.

⁷⁴ Gorm Toftegaard Nielsen, *Ansaret*, s. 246

⁷⁵ Bet. nr. 1289, s. 81

skulder, hvorefter han besvimede og blev forbrændt. Det bliver derfor undersøgt hvorvidt arbejdet var planlagt, tilrettelagt og udført sikkerhedsmæssigt fuldt forsvarligt.

Efter bevisførelsen, blev det lagt til grund, at ulykken skete da F kom til at bevæge liften horisontalt og ikke vertikalt. For at bevæge liften, skulle forskellige håndtag aktiveres samtidig med, at F skulle træde på en fodpedal. F betjente derfor det forkerte håndtag. Elektricitetsrådet forklarer, at der ikke er begået fejl ved planlægningen i forhold til stærkstrømsreglementet. Men spørgsmålene til elektricitetsrådet giver intet svar på hvordan normen er i branchen. Derved bliver dommen reelt kun baseret på forholdet inden for virksomheden. Byretten fastlægger herefter, at det var normalt at arbejde med højspændingsanlæg under spænding. Betjeningsindretningen var ikke uforsvarlig, afstanden til ledningerne var ikke for lille og instruksen for brug af kranvognen var tilstrækkelig. De tre personer der sammen udførte arbejdet var meget erfarne og arbejdede ofte sammen. Byretten lægger derfor meget vægt på, at det var normalt for arbejdspladsen. I Landsretten kommer der fokus på den anvendte lift og dennes funktionalitet. Det var normalt at bruge denne lift til arbejdet, men der fandtes en lift med isoleret kurv som tiltalte faktisk var i besiddelse af. Derved var der en faktisk mulighed for at undgå ulykken ved brug af andre ressourcer. Landsretten kommer frem til samme resultat som byretten og mener stadig, at instruksen var korrekt, men der er dissens fra en enkelt dommer.

Dommeren mener, at den måde hvorpå arbejdet var tilrettelagt og udført i henhold til instrukser, medførte, at det ville være umuligt at forhindre ulykken, der altid ville indtræffe ved blot et øjeblik forkert påvirkning af liftkurvens betjeningshåndtag. Han mener derfor, at risikoen for at der opstod alvorlige personskader i sådanne situationer er åbenbar. Han lægger til grund, at ulykken kunne være undgået ved brug af den isolerede liftvogn og derved var arbejdet ikke planlagt, udført og tilrettelagt sikkerhedsmæssigt fuldt forsvarligt. Gorm Gammelgaard er enig med den enlige dommer og mener, at flertallet øjensynligt overså, at arbejdet var uforsvarligt udført, da F trykkede på en knap der sendte ham direkte og øjeblikkeligt i mod en højspændingsledning.⁷⁶ Dommen viser hvordan der mellem dommerne er forskel i tilgangen. Flertallet lægger vægt på hvordan normen var inden for selskabet og den sidste dommer har fokus på hvad de burde have gjort, altså hvad selskabet kunne og burde have gjort for at undgå overtrædelsen. Den sidste tanke passer bedst overens med forarbejderne til § 27, stk. 1 og viser derfor et problem ved, at der kun er fokus på arbejdsmiljølovens § 38 og ikke straffeloven. Virksomheden udøver en særlig kompliceret og overvåget opgave med væsentlige sikkerhedsforanstaltninger. Derved må virksomheden afholde de nødvendige udgifter eller slet ikke udøve denne virksomhed, som det blev fastlagt i afsnit 4.2.4.

⁷⁶ Gorm Toftegaard Nielsen, *Ansvar*, s. 246, note 25

En langt mere konsistent retsanvendelse opnås, ved at holde det der faktisk er sket op mod den normale fremgangsmåde i branchen, på samme måde som det blev beskrevet i afsnit 3.3.1. om den sædvanlige handlemåde. Branchekutymen bliver vurderet i U.1998.1717 V, der ligeledes undersøger arbejdsmiljølovens § 38, og begrebet sikkerhedsmæssigt fuldt forsvarligt. A har løsnet en af fire bolte der holder en transportørs støtteben, hvilket bevirker, at transportøren umiddelbart falder ned over ham. Uden nogen teknisk analyse, finder retten det ubetænkeligt, at ulykken skyldes netop denne omstændighed. Retten finder det ligeledes ubetydeligt, at virksomheden i en længere årrække og uden uheld har undladt at anvende en form for afstivning, når bolte i beslaget er blevet løsnet. At det er normalt inden for virksomheden er derfor ligegyldigt for vurderingen. Herefter beskriver retten følgende:

”Det bemærkes i denne forbindelse, at det ikke alene ved de afgivne vidneforklaringer kan anses for godtgjort, at fremgangsmåden var almindelig i branchen. Da den anvendte fremgangsmåde, der var i overensstemmelse med den i selskabet normalt anvendte fremgangsmåde, ikke kan anses for sikkerhedsmæssigt fuldt forsvarlig...”

Påstanden om at fremgangsmåden inden for branchen er fulgt førte altså ikke til umiddelbar frifindelse, beviset var ikke stærkt nok.⁷⁷ Der skal derfor forelægge et stærkt bevis, for at der inden for branchen følges den samme kutyme. Det er derfor essentielt, at der i forbindelse med forsøg med selvkørende biler, undersøges den generelle kutyme i branchen, hvis en sådan eksisterer. Dette stemmer godt overens med kravet om, at der skal anvendes en selvstændig assessor med særlig indblik i området, der skal vurdere forsøget. Hans begrundede vurdering er derfor vigtig for vurderingen af et eventuelt senere strafansvar for selskabet.

Vedrørende assessorens begrundede vurdering er der i BEK nr. 789 af 16/06/2017 (Bekendtgørelse om assessorer) fastsat, hvilke normer som forsørget skal overholde. Denne bekendtgørelsen og kapitlet om forsøg med selvkørende biler er derfor en særdeles vigtig kilde, for hvornår forsøget er fuldt forsvarligt. I 13 ud af 14 af de undersøgte domme inden for arbejdsmiljøloven,⁷⁸ var der anden lovgivning der direkte fastsatte hvordan arbejdet skulle tilrettelægges og udføres. Dette er normer som blandt andet kan ses i bekendtgørelserne om anvendelse af tekniske hjælpemidler, byggepladsens indretning og unge på arbejdspladsen. Disse normer danner derfor hele grundlaget for vurderingen og har en særlig betydning, da lovgiver direkte ved lov har bestemt, hvordan normen skal anses inden for et område.

⁷⁷ Gorm Toftegaard Nielsen, Ansvar, s. 247

⁷⁸ Se note 73.

4.4. Lovgivning om assessor – Fuldt forsvarligt

Forsøg med selvkørende biler kan ikke påbegyndes, før en selvstændig assessor har klassificeret forsøget til at være *færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt* jf. færdselsloven § 92 g, stk. 2. Derved er der ved lov indført en standard der skal overholdes og hvis denne overholdes, mener lovgiver, at forsøget er så forsvarligt, at det kan iværksættes. Dette er en væsentligt indikation for, at forsøget som udgangspunkt kan defineres som fuldt forsvarligt, hvis den lovfastsatte norm overholdes.

Assessoren er upartisk og uafhængig jf. Bekendtgørelse om assessorer § 2. Han er godkendt af færdselsstyrelsen jf. § 10, han har pligt til at informere om ændringer i forbindelse med godkendelsen jf. § 11. Færdselsstyrelsen fører tilsyn i hele godkendelsesperioden med fokus på om kravene i bekendtgørelse er opfyldt jf. § 13 og de kan i sidste ende tilbagekalde godkendelsen, hvis de mener, at assessor ikke længere opfylder de nødvendige krav jf. § 14.

For at ministeren kan godtgøre, hvorvidt et forsøg er forsvarligt, skal assessor vurdere konsekvenserne for færdselssikkerheden ved gennemførelsen af forsøget jf. færdselsloven § 92 h, stk. 5. Forsøg skal herefter som helhed altid gennemføres *færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt* jf. færdselsloven § 92 g, stk. 2, i denne analyse skal assessor vurdere om alle enkeltdele af forsøget kan gennemføres færdselssikkerhedsmæssigt forsvarlig jf. bekendtgørelse om assessorer § 6. En af vurderingerne er hvorvidt det konkrete forsøg kan gennemføres inden for rammerne af en *normal trafikale risiko* for den pågældende transport jf. bekendtgørelse om assessorer § 4.

For at kunne give en kvalificeret vurdering af konsekvenserne for færdselssikkerheden skal assessor have kompetencer inden for, generel færdsel, IT og data, herunder logning af data, køretøjsteknik, infrastruktur og vejteknik, organisation og ressourcer og risikostyring jf. § 5. Disse kompetencer skal assessoren bruge til at undersøge følgende forhold: Køretøjets tekniske egenskaber, indretning og udstyr, køretøjets hastighed, infrastruktur og vejteknik, den passive fører eller operatørs rolle, når et selvkørende motorkøretøj føres, uden at en fysisk person har fuld kontrol over køretøjet, kompetencer i ansøgers organisation, ressourceadgang i ansøgers organisation, mulighed for tiltag i forsøget, som kan reducere risikoen for ulykker jf. bekendtgørelse om assessorer § 6, stk. 4, nr. 1-7. Vedrørende ansøgers organisation, handler dette om, hvorvidt der er de fornødne ressourcer, kompetencer og erfaringer hos centrale personer i organisationen. Det skal klarlægges hvilke dele af forsøget disse personer har ansvaret for ved gennemførelsen. Hvis de ikke internt har de nødvendige ressourcer, skal det godtgøres hvordan de har adgang til disse uden for ansøgerens organisation.⁷⁹ De omtalte forhold skal som minimum undersøges, for at assessor kan vurdere hvorvidt forsøget kan gennemføres færdselssikkerhedsmæssigt forsvarlig og derfor inden for rammerne af en

⁷⁹ LFF – Forsøg, bem. til § 1, nr. 7, s. 17, første kolonne

normal trafikale risiko ved hvert enkelt led af forsøget jf. bekendtgørelse om assessorer § 6, stk. 1, 2. Pkt. Derfor skal forsøget splittes op i forskellige dele og hver del skal i sig selv være inden for normal trafikale risiko, for at delen kan være med i forsøget. Hvordan forsøget skal deles op er ikke yderligere specificeret i lovgivningen, men en opdeling er tydeligvis krævet. Hvorvidt det skal deles op i sværhedsgrader, vejens forhold eller den fysiske persons opgaver hjælper bekendtgørelsen ikke med.

Det beskrives i forarbejderne, at assessor skal have kompetencer, der gør det muligt at vurdere, hvorvidt forsøgets øgede risiko for ulykker, faktisk kan opvejes med tiltag ved forsøget der tilsvarende reducerer risikoen for ulykker.⁸⁰ Forarbejderne beskriver to tiltag hvor de mener, at automatisering i sig selv kan medføre en øget trafikale sikkerhed, hvorefter køretøjet bør kunne føres sikkert i trafikken, uden at en fysisk person medvirker som en normal fører. Herunder fuldt afstribede motorveje eller lav fart i et stisystem.⁸¹ En særlig del kan derfor være navigering af en rundkørsel, der fører til kørsel på landevej, kørsel ned på tilkørselsrampen til en motorvej og til sidst regulær kørsel på motorvejen. Derved fire dele inden for det samlede forsøg.

Der må herefter være en naturlig barriere i muligheden for at ændre den fysiske persons ansvar, som er hele formålet med forsøg med selvkørende motorkøretøjer. Der skal faktisk kunne udregnes hvad den normale trafikale risiko er ved hver specifik del. Når denne er udregnet skal det undersøges, hvorvidt kørslen med den tekniske indretning og det mindskede føreransvar medfører den samme eller en mindre trafikale risiko. Der skal derved være den fornødne data. Hvis der er tale om ny teknologi, vil meningen med forsøget imidlertid være at skabe denne data, hvorfor det må formodes, at denne ikke eksisterer. Derved vil sådan et forsøg med selvkørende biler skulle starte med, at den fysiske person er en normal fører i færdselslovmæssig forstand. Hvis der påhviler personen et normalt føreransvar behøves der slet ikke at være tale om forsøg med selvkørende biler, da der kun opereres på SAE niveau 1-2. Derved vil de fleste initiativer faktisk kunne startes uden en ansøgning. Når der ved denne kørsel er samlet nok data, til at kørslen kan vurderes i forhold til normal trafikale risiko, kan den fysiske persons rolle vurderes igen.

Der er imidlertid automatiserede biler på niveau 1-2 der allerede kører på gaderne i Danmark, som løbende sender en væsentlig mængde data tilbage til selskabet. Hvis det accepteres, at disse biler medfører en bedre sikkerhed end den generelle normale trafikale risiko, vil førerens ansvar derved kunne ændres ved specifikke dele af kørslen og stadig være inden for den normale trafikale risiko for den enkelte del. Intentionen i forarbejderne vil derfor kunne indfries, ved at give den fysiske person lov til at lave arbejde og kontrollere e-mail under kørslen f.eks. på fuldt afstribet landevej. Den passive førers

⁸⁰ LFF - Forsøg, bem. til § 1, nr. 7, s. 18, første kolonne

⁸¹ LFF - Forsøg, alm. bem. punkt 2, s. 4, første kolonne

ansvar kan herefter overgå til et normalt føreransvar ved efterfølgende dele af forsøget, f.eks. når bilen kører ind i en rundkørsel. Hele forsøget vil derfor samlet være inden for normal trafikalk risiko.

Hvis det er tilladelsesindehaveren intention at ændre på det normale førerkrav under forsøget, skal ansøgeren ansøge dette, samt indsende alle nødvendige og krævede informationer om forsøget jf. færdselsloven § 92 h, stk. 4. Hvis den upartiske og selvstændige assessor og færdselsstyrelsen på baggrund af dette accepterer, at forsøget er færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt og derved inden for normal trafikalk risiko, må dette være en stærk indikation for, at forsøget vurderes *fuldt forsvarligt*. Udgangspunktet må herefter være, at der forlægger straffrihed ved selskabet. Hvilket vil have den konsekvens, at selskabet som udgangspunkt ikke vil kunne straffes efter straffelovens § 27, stk. 1, fjerde led.

4.5. Ansvarsplacering

I modsætning til medvirken har selskabsansvaret i visse tilfælde det formål helt at erstatte det personlige ansvar.⁸² Hvis anklagemyndigheden mener, at der kan statueres ansvar ved både selskabet og personen, altså flere ansvarssubjekter, skal det undersøges mod hvem tiltale skal rejses.⁸³ Ansvarsplaceringen er derfor kun en problemstilling der skal vurderes, hvis anklagemyndigheden har fastlagt, at der er flere subjekter der alle hver især opfylder ansvarsbetingelserne og derved individuelt kan straffes. Forholdet mellem individuelt strafansvar og selskabsansvar skal derfor fastlægges. Problemet har en tæt placering med den nedre grænse for hvornår der ifaldes ansvar efter straffebestemmelserne. Straffelovrådet beskriver det som en glidende overgang for hvornår strafansvar *ikke bør* pålægges, altså hvor strafansvar faktisk kan aktualiseres og hvor strafansvar *ikke kan* pålægges grundet manglende opfyldelse af ansvarsbetingelserne.

Det klare udgangspunkt er herefter, at strafansvar kan pålægges både den juridiske person og enkeltpersonen samtidig. Straffelovrådet ville imidlertid ikke udforme en generel regel til regulering af spørgsmålet om forholdet mellem ansvarssubjekterne.⁸⁴ Justitsministeriet tilsluttede sig dette udgangspunkt af ordensmæssige grunde, hvorefter de pålagde rigsadvokaten ansvaret for at fastsætte reglerne i medfør af retsplejeloven § 722, stk. 1, nr. 7. Der skulle fastsættes udtrykkelig hjemmel om tiltalefrafald for enkeltpersoner i de tilfælde hvor en bøde til den juridiske person blev fundet tilstrækkeligt.⁸⁵ Dette blev fastsat med retningslinjerne i RM 1999/5 som er en tjenestebefaling til personalet i anklagemyndigheden.

⁸² Gorm Toftegaard Nielsen, *Ansvaret*, s. 249

⁸³ Bet. nr. 1289, s. 108

⁸⁴ Bet. nr. 1289, s. 121

⁸⁵ LFF 07-02-1996 nr. 201 - punkt 2.6. ansvarsplacering

Tjenestebefalingen starter med at gøre det klart, at særlovgivning der indeholder hjemmel til virksomhedsansvar vil kunne begrunde, at retningslinjerne fraviges.⁸⁶ Virksomhedsansvaret er det primære, især når en lovovertrædelse er motiveret af økonomiske grunde, samt en ringe udvist uagtsomhed ved personer i virksomheden og hvis det er underordnet personale der har begået overtrædelsen jf. punkt 2.1. Ledelsen og overordnede ansatte skal have handlet med forsæt eller udvist grov uagtsomhed. Udgangspunktet ved menige ansatte er, at disse ikke tiltales. De tiltaltes kun ved særlige omstændigheder som en grov overtrædelse, der er begået forsætligt og f.eks. på eget initiativ jf. punk 2.2.1, hvor selvskabet tiltales samtidig. Hvis det strafbare forhold medfører, at der nedlægges påstand om frihedsstraf skal dette naturligvis ske mod personen. Hvis lovgivningen pålægger en person et selvstændigt og individuelt ansvar vil dette ikke kunne fraviges. Et tiltalefravald ville modvirke lovgivningens formål. Dette er f.eks. kørsel med overlæs, hvor der rejses tiltale mod selskabet og føreren jf. punkt 2.2.3. Ansvarsplaceringen er derfor anklagerens vurdering af hvilke subjekter der skal retsforfølges. Der kan kun vurderes ansvarsplacering hvis der er flere subjekter der hver især opfylder ansvarsbetingelserne. Ansvarsplaceringsvurderingen er derfor uafhængig og separat fra ansvarsvurderingen.

4.6. Sammenfatning

Ved forsøg med selvkørende motorkøretøjer kan virksomhedsansvar statueres på to forskellige måder. Den første er et hæftelsesansvar i de tilfælde, hvor det kan statueres, at føreren er ansvarlig for uagtsomt manddrab eller uagtsom betydelig legemsbeskadigelse. Udgangspunktet ved forsøg med selvkørende motorkøretøjer er, at færdselslovens bestemmelser retter sig direkte mod føreren. Dette medfører, at overtrædelsen ikke er begået inden for selskabets virksomhed. Når færdselsovertrædelsen ikke er begået inden for virksomheden er uagtsomt manddrab eller uagtsom betydelig legemsbeskadigelse følgeligt heller ikke begået inden for virksomheden. Hvis ministeren alligevel vil statuere virksomhedsansvar for førerens overtrædelser, skal dette ansvar fastsættes i bekendtgørelsesform. Hvis dette ikke statueres, kan virksomhedsansvar kun ifalde, hvis selskabet som sådan kan tilregnes overtrædelsen.

Det skal herefter analyseres, hvorvidt den juridiske person *kunne og burde* have forhindret overtrædelsen. Når selskabet ikke *kunne og burde* have forhindret overtrædelsen, vil selskabet ikke kunne straffes. Udgangspunktet ved en kompliceret virksomhed som forsøg med selvkørende biler er herefter, at selskabet skal afholde *de nødvendige udgifter* til forsøget. De nødvendige udgifter er afholdt når fagfolk i branchen anser løsningen for *fuldt forsvarlig*. Forsøg med selvkørende biler kan kun igangsættes, hvis en selvstændig fagekspert vurderer, at forsøget er *færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt* og derfor inden

⁸⁶ RM 1999/5, s. 1.

for *normal trafik* risiko. Normen der skal overholdes er direkte fastfast ved lov. Derfor er der meget der indikerer, at forsøg med selvkørende biler som udgangspunkt anses som *fuldt forsvarligt*, hvilket medfører straffrihed for selskabet. Selskabet vil derfor som udgangspunkt ikke kunne ifalde ansvar for uagtsomt manddrab eller uagtsom betydelig legemsbeskadigelse under forsøget, med mindre selskabet fastsættes som ansvarssubjekt i færdselsloven og der kan statuere skyld ved den fysiske person ved køretøjet.

5. Virksomhedsansvar - Hjemmel inden for straffeloven

De foregående afsnit har handlet om den generelle vurdering for virksomhedsansvar og den fysiske personers ansvar ved færdselsulykker. I dette afsnit skal virksomhedsansvaret vurderes direkte i forhold til straffelovens §§ 241 og 249.

Straffelovens § 306 giver hjemmel til at straffe selskaber for overtrædelse af straffelovens bestemmelser. Den blev indført ved L 2000 228, ændret ved L 2001 280 og til sidst ved L 2002 378 som indførte den endelige udformning som bestemmelsen har i dag. Bestemmelsen har fået væsentlig kritik, specielt i U.2003B.100, med titlen "Straffelovens § 306 som hovsa-lovgivning". Gorm Toftegaard Nielsen slutter artiklen af med følgende bemærkning:

"Hvis ministeriet overvejer også i 2003 at foretage den årlige ændring af straffelovens bestemmelser om selskabsansvar, var det måske en idé at lade straffelovrådet se på de her nævnte problemer."

Kritikken er hård, men den forhastede lovgivning giver sig til udtryk i forarbejderne, der til tider er forvirrende og modsigende. Ikke desto mindre anvendes disse forarbejder af domstolene. Derfor er det vigtigt at gennemgå dem særdeles grundigt, for at vurdere hvilken værdi de faktisk har for gældende ret.

5.1. Ordlyden

Bestemmelsen er konstrueret som bestemmelser om strafansvar normalt bliver skrevet i dag og referer derfor direkte til straffelovens kapitel 5:

"Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i 5. kapitel for overtrædelse af denne lov."

Efter en streng ordlydsfortolkning bestemmes det, at ansvar direkte følger reglerne i straffelovens kapitel 5. Disse er allerede blevet fastlagt i afsnit 4. Bestemmelsen er derfor så klar, at den ikke burde kunne differentiere væsentligt fra udgangspunktet.

5.2. Forarbejder

Ved den første indførelse af bestemmelsen, kunne der kun pålægges selskaber strafansvar for bestikkelse og EU-svig der medførte vinding for selskabet.⁸⁷ Ved første ændring af § 306, indførtes en generel hjemmel til at straffe for overtrædelser af alle straffelovens bestemmelser. Disse overtrædelser skulle være begået, for at skaffe den juridiske person

⁸⁷ LFF 06-10-1999 nr. 15, s. 6 og 52

vinding. En vinding er herefter en økonomisk fordel, eller en besparelse, som gerningsmanden i virksomheden har skaffet den juridiske person ved overtrædelsen. Derved kræves der ikke et beviseligt formuetab ved en anden person, her ofret. Bestemmelsen blev kun bragt i spil, hvis en person have overtrådt den gældende bestemmelse med forsæt, derved blev uagtsomhedsvurderingen forbehold til særlovgivningen.⁸⁸ Derved var straffelovens §§ 241 og 249 ikke en del af selskabsansvaret.

Endelig blev den nuværende bestemmelse indført. Kravet om økonomisk vinding blev taget ud af bestemmelsen. Dette var begrundet med, at finansiering til terror også skulle straffes, da denne kriminalitet ikke har en økonomisk vinding som sigte. Ministeren valgte den generelle løsning frem for kun at ændre vindingskravet på terrorbestemmelserne. Derved var det hensigten, at kravet blev ligestillet med det i speciallovgivningen, hvor der ikke er et generelt krav om økonomisk vinding.⁸⁹ Derved er bestemmelsen ordlydsmæssigt nået frem til en normal vurdering efter betingelserne i straffelovens § 27, stk. 1. Herefter skriver ministeren direkte, at vindingskravet ikke længere opretholdes som en betingelse for juridiske personers strafansvar ved straffelovsovertrædelser og fastlægger udgangspunktet:

”Justitsministeriet finder således, at strafansvaret for juridiske personer i relation til straffelovsovertrædelser generelt bør være undergivet de almindelige betingelser, der efter straffelovens § 27 gælder for denne ansvarsform.”

Det fastlægges herefter, at det stadig er de samme overtrædelser som skaffer den juridiske person vinding, som i praksis navnlig vil kunne aktualisere spørgsmålet om straf, selv om kravet direkte udgår af vurderingen. Herefter aktiv bestikkelse, bedrageri, skatte- og momssvig, EU-svig osv. Det er derved fastlagt, at kravet udgår men i praksis er det de samme typer af overtrædelser der stadig vil blive ramt af straffelovens § 306. Ændringen medfører ligeledes, at det ikke længere kun er forsætlige overtrædelser der kan straffes. Herefter kan virksomheden også straffes for uagtsomt manddrab.⁹⁰ Ministeren forklarer hvornår *forudsætningerne* for at pålægge en juridisk person strafansvar er opfyldt. Der bliver først beskrevet hvornår *strafansvaret* er aktualiseret:

”Er der tale om uagtsomt manddrab i forbindelse med en arbejdsulykke, vil den juridiske persons strafansvar typisk være aktualiseret, idet overtrædelsen er sket inden for virksomheden og typisk med eventuel økonomisk fordel for den juridiske person.”

⁸⁸ LFF 06-12-2000 nr. 129, bem. til nr. 5 (straffelovens § 306)

⁸⁹ LFF 13-12-2001 nr. 35, punkt 2.3.1.2.

⁹⁰ LFF 13-12-2001 nr. 35, punkt 2.3.1.2.

Ministeren har lige beskrevet, at den normale vurdering skal anvendes. Umiddelbart bagefter anvendes et væsentligt forsimplet eksempel med fokus på, at overtrædelsen sker inden for virksomheden, hvilket i sig selv kun er en delproblematik til straffelovens § 27, stk. 1, 2. Led. Derudover er der igen fokus på, at der typisk er en eventuel økonomisk fordel for den juridiske person, hvilket slet ikke er en af ansvarsbetingelserne i § 27, stk. 1. Den økonomiske fordel er derimod en af begrundelserne, for at bestemmelserne i kapitel 5 overhovedet er blevet indført. Straffelovrådet indleder betænkning nr. 1289 af 1995 med at forklare, at lovertrædelsen ofte er grundet i en økonomisk interesse, der direkte skal modvirkes af virksomhedsansvaret. Dette ansvar skal få virksomheden, til at ændre interne instrukser, lave bedre kontrol, have bedre materiel, ansætte dygtigere medarbejdere og bruge bedre sagkyndig assistance eller hvad forholdets beskaffenhed dikterer.⁹¹ Den økonomiske fordel er derved kollektivansvarets formål og ikke en betingelse i sig selv. Ministeren beskriver yderligere hvornår strafansvar typisk er aktualiseret ved færdselsuheld (min fremhævning):

*"Mere tvivlsom stiller situationen sig ved uagtsom manddrab i forbindelse med et færdselsuheld, hvor ejeren af køretøjet er en juridisk person og føreren er ansat hos den juridiske person. Der må ved sådanne grænsetilfælde søges vejledning i den praksis, der har udviklet sig på det enkelte område, navnlig færdselsområdet, hvor selskabsansvar **typisk placeres** der, hvor en eventuel økonomisk fordel ved overtrædelsen vindes, eller hvor overtrædelsen står i forbindelse med selskabets arbejdstilrettelæggelse..."*

Der er ingen tvivl om, at selskabsansvar kan statuere hvor overtrædelsen står i forbindelse med selskabets arbejdstilrettelæggelse. Dette er ofte den eneste mulighed for at statuere virksomhedsansvar inden for færdselsretten, da de fleste færdselslovsovertrædelser er rettet mod føreren og overtrædelsen er derfor ikke inden for selskabets virksomhed jf. afsnit 4.2.1.1.

Der kan imidlertid ikke redegøres for, hvordan den økonomiske fordel er blevet en del af ansvarsvurderingen, da denne kun ses en begrundelse for virksomhedsansvaret og ved ansvarsplacering som beskrevet i afsnit 4.5. Det undersøges derfor, hvilken vurdering der faktisk bliver anvendt i de domme hvor der straffes efter § 306.

5.3. Retspraksis

Først undersøges det generelle udgangspunkt, at vurderingen ikke burde differentiere fra straffelovens kapitel 5. Dernæst vurderes ansvarsbedømmelsen i den eneste dom på færdselslovens område hvor straffelovens § 306 anvendes.

⁹¹ Bet. nr. 1289, s. 37

5.3.1. U.2006.1584 Ø - Greenpeace

Dommen omhandler erkendte forsætlige overtrædelser af straffeloven begået af medlemmer af Greenpeace og hvorvidt Greenpeace som en forening kunne straffes for disse overtrædelser efter straffelovens § 306. Landsretten fastlægger, at en forening kan rammes af straffelovens § 306. I den forbindelse medtager landsretten i deres begrundelse det uddrag fra forarbejderne til straffelovens § 306, der direkte forklarer, at det er den normale vurdering efter straffelovens § 27, stk. 1, der skal anvendes, hvorved landsretten gør udgangspunktet særdeles klart. Vurderingen er som udgangspunkt helt normal.

5.3.2. U.2015.296 Ø - El-bilen

Hvorvidt dette udgangspunkt modificeres i færdselssager undersøges i denne dom. Dommen omhandler en medarbejder i kommunen, der ikke trak håndbremsen på en el-bil, hvorefter bilen kørte en mand ned, der som følge heraf afgik ved døden. Kommunen kan i den specifikke dom uden videre byttes ud med et selskab og samme resultat vil blive nået. Sagen starter i byretten og bliver præciseret og modificeret i landsretten.

Både føreren og kommunen blev tiltalt for uagtsomt manddrab. Kommunen blev tiltalt efter flere bestemmelser. Færdselslovens § 3, stk. 1 (Trafikanter skal agere hensynsfuldt og udvise agtpågivenhed), § 28, stk. 4, 1. Pkt. (Når føreren af et køretøj forlader dette, skal det sikres, at køretøjet ikke kan sætte i gang af sig selv) Og 67, stk. 2. (Ejeren eller brugeren, som har varig rådighed over køretøjet, er ansvarlig for at køretøjet er i lovlig stand) Jf. § 118, stk. 1, nr. 1 og til sidst straffelovens § 241 om uagtsomt manddrab jf. straffelovens § 306.

Først vurderes det, hvorvidt køretøjet var i lovlig stand. Retten finder det bevist, at bilen ikke kunne anvendes sikkerhedsmæssigt fuldt forsvarligt. Begge bilens fordæk var nedslidte, højre bagdæk var underdimensioneret og en sædesensor der skulle sørge for at bilen ikke kunne køre af sig selv var uvirksom. Derfor blev kommunen uden yderligere begrundelse dømt for overtrædelse af færdselsloven § 67, stk. 2. Retten fastlægger herefter, hvorvidt kommunen skal dømmes for forholdet omkring § 28, stk. 4, 1. Pkt. og § 3, stk. 1.

Først fastlægger byretten hvorvidt overtrædelserne kan tilregnes en person i virksomheden. Føreren havde undladt at trække håndbremsen og han havde derved vist en grad af uagtsomhed der omfattes af straffelovens § 241. Byretten præciserer i denne forbindelse at § 28, stk. 4 er en almindelige færdselsregel, der alene retter sig mod føreren. Derfor kan straffelovens § 27, stk. 1, 3. led ikke anvendes og byretten benytter derfor bestemmelsens 4. led i vurderingen. Byretten fastlægger, at kommunen ikke ved deres arbejdstilrettelæggelse *kunne og burde have forhindret tiltaltes handlemåde*. Byretten mener, at det er bevist, at kommunen havde fastsat regler om køretøjets korrekte brug.

Regler der statuerede, at hver gang køretøjet blev forladt af føreren, skulle motoren slukkes og håndbremsen skulle trækkes. Hvis byretten var stoppet her, var det en helt normal og korrekt vurdering efter straffelovens § 27, stk. 1. Byretten tilføjer imidlertid en ekstra vurdering:

”Der er derfor ikke grundlag for at antage, at tiltalte kunne og burde have forhindret tiltaltes handlemåde, eller at tiltalte havde nogen fordel, herunder økonomisk, af den.”

Byretten tilføjer derved et helt nyt led til ansvarsvurderingen, ikke blot en økonomisk fordel men bare en fordel. Hvordan et selskab specifikt kan ifalde ansvar såfremt de har en fordel i overtrædelsen, bliver ikke specificeret yderligere. Begrundelsen skal formentligt findes i forarbejderne til straffelovens § 306, da disse direkte er medtaget i dommen og anvendes altså umiddelbart i vurderingen. Det er de forarbejder der er blevet gennemgået i afsnit 5.2. På baggrund af disse forarbejder, konkluderer landsretten følgende (mine fremhævninger):

*”Som antaget i de i byrettens dom citerede forarbejder til straffeloven vil et **strafferetligt ansvar** for en juridisk person ved uagtsomt manddrab i forbindelse med et færdselsuheld skulle vurderes i forhold til den praksis, der har udviklet sig på færdselsområdet, således at ansvar **kun statueres**, hvor der er en økonomisk vinding ved overtrædelsen, eller hvor overtrædelsen står i forbindelse med den juridiske persons arbejdstilrettelæggelse”.*

I forarbejderne beskrev ministeren, at selskabsansvar *typisk placeres der*, hvor der er en økonomisk vinding eller hvor overtrædelsen er grundet den juridiske persons arbejdstilrettelæggelse. Dette har landsretten ændret til, at ansvar *kun statueres*, hvilket er en væsentligt forskel. Landsretten siger derfor, at den praksis der har udviklet sig på færdselsområdet medfører, at der herefter *kun* kan statueres ansvar, hvis der er en økonomisk vinding ved overtrædelsen eller denne står i forbindelse med den juridiske persons arbejdstilrettelæggelse. Derved fastlægger landsretten, at det er en anden vurdering der skal anvendes ved færdselsrelaterede overtrædelser af straffelovens § 241 for en juridisk person.

Arbejdstilrettelæggelsen bør imidlertid være en normal vurdering efter straffelovens § 27, stk. 1, 4. Led, som det også blev antaget i byrettens dom. Landsretten giver en indsigt i deres vurdering af tilrettelæggelsen af arbejdet, de fastlægger nemlig at følgende er bevist:

”...bevisførelsen har afdækket en på den pågældende tidspunkt uhensigtsmæssig tilrettelæggelse af kontrollen, vedligeholdelsen og serviceringen af Københavns kommunes Goupil-biler, der har bevirket grove mangler ved bilerne, herunder mangler ved ulykkesbilens sædekontakt, og indebåret en vis mangelfuld uddannelse, instruktion samt opfølgning for de ansattes anvendelse af bilerne på en sikkerhedsmæssig forsvarlig måde...”

Det er altså bevist, at der er en vis mangelfuld uddannelse, instruktion og opfølgning. Denne mangel medfører, at de ansatte ikke kan anvende bilerne sikkerhedsmæssigt forsvarligt. Alligevel når 4 ud af 6 dommere frem til, at dette ikke er nok til, at der kan gøres et strafferetligt ansvar gældende over for kommunen. To dommere mente, at kommunen kunne drages strafferetligt til ansvar, hvilket stemmer godt overens med betænkning nr. 1289/1995's betingelser for strafansvar gennemgået i afsnit 4.2.3. Det er derfor også tydeligt, at grænsen for ikke at ifalde strafansvar for selskaber må være nået.

Landsretten påstår, at den praksis der har udviklet sig på færdselsområdet skal overføres på færdselsuheld der medfører uagtsomt manddrab. Derfor skal det undersøges, hvordan praksis faktisk er på færdselslovens område.

5.4. Virksomhedsansvar - Færdselslovens vurdering

Færdselslovens selskabsansvar er hjemlet i færdselslovens § 118, stk. 11.

“Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.”

Bestemmelsen er udformet som de andre bestemmelser bliver i dag og burde derfor ikke kunne differentieres så væsentligt som det bliver påstået i dommen.

Bestemmelsen om selskabsansvar blev i 1976 indsat i færdselsloven i overensstemmelse med de forgangne års strafbestemmelser i særlovgivninger.⁹² Bestemmelsen blev ændret i 1995, så der ligeledes kunne pålægges kommuner bødeansvar. Det blev i den forbindelse fastslået, at det med ændringen stadig er muligt at pålægge myndigheden, chaufføren eller andre ansatte bøde, men spørgsmålet skal afgøres af anklagemyndigheden.⁹³ Den affattelse som bestemmelsen har i dag blev indført i færdselsloven på baggrund af indførelsen af straffelovens kapitel 5 og refererer til dette kapitel i både forarbejder og ordlyd.⁹⁴ Forarbejderne fastlægger klart, at det er en normal ansvarsvurdering efter straffelovens kapitel 5 der skal laves. Derfor må landsrettens påstand findes i retspraksis.

Landsretten beskriver i el-bil dommen, at vurderingen for strafferetligt ansvar for den juridiske person ved uagtsomt manddrab i forbindelse med færdselsuheld, skal vurderes i forhold til den udviklede retspraksis på færdselsområdet. Det må først erkendes, at der ikke er nogen selvstændig retspraksis på området for ansvar efter straffelovens § 306 i forbindelse med færdselsovertrædelser. Fra loven fik sin endelige udformning i 2003 er

⁹² LFF 1975-10-09 nr. 7, kommentarer til § 117

⁹³ LFF 1995-01-11 nr. 111, bem. til § 1, nr. 17

⁹⁴ LFF 1998-11-27 nr. 108, bem. til nr. 23 § 17, stk. 3

dommen om el-bilen en enlig svale. Derfor må udgangspunktet findes i udviklingen på færdselslovens normale område for virksomhedsansvar. Praksis på færdselsområdet er relativ klar og der er specielt to domme der her især viser problemstillingen. Efter en gennemgang af disse kan det fastlægges hvorvidt ansvar *kun statueres, hvor der er en økonomisk vinding ved overtrædelsen, eller hvor overtrædelsen står i forbindelse med den juridiske persons arbejdstilrettelæggelse.*

5.4.1. Økonomisk vinding - Tfk. 2006.780 V

I sagen har chaufføren tilstået, at han har overtrådt køre- hviletidsbestemmelserne. Byretten straffer herefter ejeren på baggrund af det objektive individualansvar som er et pendant til selskabsansvaret. Byretten nedsætter ejerens bøde af flere grunde, mest væsentligt, at overtrædelsen slet ikke er sket i tiltaltes interesse og at tiltalte ikke havde opnået nogen vinding ved chaufførens overtrædelse. Byrettens dom er imidlertid forkert, hvis byretten mente, at overtrædelsen slet ikke var sket i tiltaltes interesse var strafansvaret ikke opfyldt og ejeren ville ikke kunne dømmes grundet kravet om, at overtrædelsen skal være sket i ejerens interesse jf. bekendtgørelse om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport § 13. Derved er det vigtigt, at landsretten får rettet fejlen i dommen.

Landsretten fastlægger, at chaufføren rent faktisk har kørt i ejerens interesse og adresserer ikke vurderingen af den økonomiske interesse yderligere. Landsretten har derfor ikke set et behov for at lave en vurdering af den økonomiske interesse og interessen har derfor ingen betydning ved vurderingen i færdselsloven. Dette udgangspunkt findes ligeledes i litteraturen⁹⁵ og har været udgangspunktet i mange år jf. dommen U.1972.146 V.

5.4.2. I forbindelse med arbejdstilrettelæggelsen – U.2014.2172 V

Denne dom følger meget præcist de skridt der skal tages, for at kunne statuere virksomhedsansvar. Chaufførens overtrædelse af køre- hviletidsbestemmelserne blev anset som forsættelig eller uagtsom. Udførelsen af arbejdet var i Transportvirksomheden T ApS interesse. Der kunne herefter pålægges Transportvirksomheden T ApS strafansvar efter straffelovens § 27, stk. 1, tredje led.

Landsretten specificerede herefter i et obiter dictum, at det var fundet bevist, at T ApS havde udfoldet betydelige bestræbelser, for at sikre at køre- og hviletidsreglerne blev overholdt. Landsretten fastlagde, at overtrædelserne derfor ikke kunne tilregnes virksomheden som forsættelig eller uagtsom efter straffelovens § 27, stk. 1, 4. led, men at dette følgelig ingen betydning havde, da straffelovens § 27, stk. 1, 3. led var opfyldt. Som forklaret tidligere, er der derfor intet behov for at statuere uagtsomhed ved selskabet, de

⁹⁵ Henrik Waaben, Færdselsloven med kommentarer Bind II, s. 90

hæfter direkte for chaufførens uagtsomme handling. Dommen viser, at der ved vurderingen af ansvarsbetingelser i færdselsloven ikke *kun* skal vurderes om *overtrædelsen står i forbindelse med den juridiske persons arbejdstilrettelæggelse*. Hvis dette var den korrekte vurdering, ville der intet være at bebrejde T ApS og de ville ikke kunne straffes. Landsrettens vurdering i dommen om el-bilen, kan derfor ikke være det korrekte udgangspunkt. Det uheldige udfald af dommen er formentligt opstået på baggrund af fejlfortolkning af forvirrende og modsigende forarbejder.

5.5. Sammenfatning

I år 2002 blev der indført hjemmel til at straffe selskaber efter straffelovens bestemmelser, herunder uagtsomt manddrab og uagtsom betydelig legemsbeskadigelse. Efter bestemmelsens ordlyd, burde vurderingen være den samme som det normale virksomhedsansvar gennemgået i afsnit 4. Bestemmelsens forarbejder er imidlertid forvirrende og modsigende, hvilket har resulteret i en landsretsdom, der ændrer virksomhedsansvaret for uagtsomt manddrab i forbindelse med færdselsuheld væsentligt. Landsrettens vurdering kan ikke anses som gældende ret og der skal derfor laves en normal vurdering for virksomhedsansvar ved uagtsomt manddrab og legemsbeskadigelse.

6. Ændring af ansvaret i færdselslovens bestemmelser

Ministeren har hjemmel til at ændre ansvarssubjektet efter færdselsloven, som beskrevet i afsnit 4.2.2. Ministeren har ligeledes bemyndigelse til at modificere det normale virksomhedsansvar væsentligt i færdselslovens bestemmelser. Modificeringen starter som et objektivi individualansvar og specielt for den juridiske person, kan dette ansvar ændres til et modificeret objektivi virksomhedsansvar.

6.1. Objektivi individualansvar

Færdselslovens § 92 k, stk. 2, 1. pkt. Bestemmer:

”... at en tilladelsesindehaver kan pålægges bødeansvar, selvom overtrædelsen ikke kan tilregnes den pågældende som forsætlig eller uagtsom.”

Bestemmelsen første punktum er formuleret som et normalt objektivi individualansvar for tilladelsesindehaveren.⁹⁶ Et objektivi individualansvar der ikke pålægger ekstra delikter for selskabet, har ikke i sig selv nogen effekt på virksomhedsansvaret. Det medfører ikke et objektivi virksomhedsansvar og det ændrer ikke på den normale vurdering.⁹⁷ Bestemmelsen har derfor ingen værdi når der vurderes virksomhedsansvar for selskaber.

6.2. Modificeret objektivi virksomhedsansvar

Et virksomhedsansvar kan ændres til et objektivi virksomhedsansvar og yderligere til et modificeret objektivi virksomhedsansvar. Det objektive virksomhedsansvar anvendes hvor selskabet kan ifalde ansvar uafhængigt af om overtrædelsen kan tilregnes en eller flere til selskabets knyttede personer eller selskabet som sådan.⁹⁸ Der skal derfor blot bevises en objektivi skyld inden for virksomheden, for at selskabet ifalder strafansvar. Dette meget teoretiske objektive virksomhedsansvar modificeres yderligere ved forsøg med selvkørende motorkøretøjer.

⁹⁶ Se medieansvarslovens § 11 og bekendtgørelse om køre hviletid § 13

⁹⁷ Vagn Greve, Kommenteret straffelov, s. 320 og Henrik Waaben, Færdselsloven med kommentarer Bind II, s. 92

⁹⁸ Vagn Greve, Kommenteret straffelov, s. 264 og 320

6.2.1. Ordlyden

Færdselslovens § 92 k, stk. 2, 2. Pkt. (mine fremhævninger):

*”Tilsvarende gælder en juridisk person, der er tilladelsesindehaver, **selvom** der inden for dens virksomhed **ikke** er begået en overtrædelse, der kan tilregnes en eller flere til den juridisk person knyttede personer eller den juridiske person som sådan.”*

Bestemmelsen er en direkte kopiering af straffelovens § 27, stk. 1, hvor lovgiver har indsat ordet *ikke* og udskiftet *at* med *selvom*. Hvis bestemmelsen læses striks må *ikke* betyde, at der ikke er begået en overtrædelse af personer inden for virksomheden. Derved skal der slet ikke findes objektiv eller subjektiv skyld ved personer i selskabet, eller den juridiske person som sådan. Dette giver isoleret set ingen mening. Der skal selvfølgelig være begået en overtrædelse, ellers kan der slet ikke straffes for overtrædelsen af et forhold. Bestemmelsen har imidlertid fokus på, at overtrædelsen objektivt set ikke er begået af *personer*, men af noget andet.

Ved at anvende ordet *selvom* skal bestemmelsen anvendes som en overbygning på det normale virksomhedsansvar i straffelovens kapitel 5. *Selv om* der ikke kan straffes efter de normale betingelser, kan der straffes på baggrund af det nye strafssubjekts overtrædelser. Hvis bestemmelsen anvendes til at bygge oven på det normale virksomhedsansvar, skal der derfor i bekendtgørelsesform fastlægges et andet *ansvarssubjekt* der kan overtræde lovgivningen jf. færdselsloven § 92 k, stk. 1. Hvorvidt en maskine overhovedet kan omfattes af den normale forståelse af ordet *ansvarssubjekt* er en anden og væsentlig interessant analyse.

6.2.2. Forarbejder

Ministeren fastlægger, at det er nødvendigt, at kunne ændre det strafferetlige subjekt, når en overtrædelse udelukkende skyldes en teknisk indretning. Den umiddelbare frygt er derfor, at der opstår et straffrit rum uden et muligt ansvarssubjekt.⁹⁹ Herefter er det udgangspunktet at straffen på niveau 3 og 4 strækninger skal fastsættes individuelt i hvert enkelt forsøgsbekendtgørelse. Dette medfører en mulighed for at strafansvar tilpasses forsøgsobjekt, trafikale forhold samt andre omstændigheder, der hver især kan være meget forskellige ved forsøget. Ansvar vil primært blive implementeret på niveau 4 strækninger, da det her forventes, at køretøjet på ethvert tidspunkt kan tolke trafikken korrekt. Ministeren beskriver rimelig klart, hvilket udgangspunkt der skal gælde for det modificerede objektive virksomhedsansvar:

”Et sådant ansvar vil... hverken være betinget af, at overtrædelsen kan tilregnes... en juridisk person som sådan, ligesom ansvaret heller ikke vil være betinget af, at

⁹⁹ LFF – Forsøg, alm. bem. punkt 3.3.2, s. 8, første kolonne ff.

*overtrædelsen kan tilregnes en person, der er ansat af eller knyttet til tilladelsesindehaveren.*¹⁰⁰

Derved skaber ministeren en ekstra mulighed for, at selskabet kan ifalde strafansvar. Ministeren giver imidlertid ikke megen indikation om hvordan denne vurdering faktisk skal og kan laves. For det første fastlægges det, at der kan anvendes objektivt strafansvar ved:

"...visse overtrædelser af færdselslovens regler....som forårsages af det selvkørende motorkøretøj."

Færdselslovens regler skal derfor objektivt set være overtrådt. Hvad der skal lægges i ordet *forårsages* er sværere at vurdere. Det må imidlertid anerkendes, at det selvkørende motorkøretøj har en eller anden form for skyld. Hvorvidt det er intentionen, at denne rækkevidde ender objektivt skyld til en form for subjektiv skyldsvurdering ved den tekniske indretning beskrives ikke. Ordet *forårsager* anvendes imidlertid direkte i færdselsloven, jf. f.eks. færdselsloven § 119 a, stk. 2, nr. 1:

"Uagtsom fremkørsel for rødt lys, hvorved føreren forårsager færdselsuheld jf. § 4, stk. 1."

Forårsager er altså en normal betragtning, om at føreren har den fornødne skyld ved overtrædelsen. Ministeren sætter også lighedstegn mellem den overtrædelse der kan være begået af et selvkørende motorkøretøj og en fører:

*"...at det er det selvkørende motorkøretøj – og ikke en fører mv. – der umiddelbart forårsager overtrædelsen."*¹⁰¹

Der er stadig ikke taget direkte stilling til, hvorvidt føreransvaret skal overføres så direkte som muligt på den tekniske indretning. Problemet materialiserer sig formentlig ikke, da lovgiver udtrykker væsentlige begrænsninger i muligheden for at anvende hjemlen. Hjemlen skal alene anvendes, hvor dette vil være hensigtsmæssigt, på grund af forventningen om, at den tekniske indretning reagerer korrekt i overensstemmelse med reglerne. Herefter skal ansvaret kun anvendes ved handlinger der *utvetydigt* er overtrædelser af færdselslovens regler. Fremkørsel for rødt lys, overtrædelse af maksimal tilladt hastighed, forkert fortolkning af færdselstavler og overtrædelse af afmærkning på kørebanen. Dette er alle overtrædelser hvor det i sig selv ikke umiddelbart er nødvendigt med en vurdering af subjektiv skyld. Skylden menes at kunne ses direkte i den faktiske handling.

Ud fra ordlyden kan bestemmelsen klart anvendes på alle færdselslovens bestemmelser

¹⁰⁰ LFF – Forsøg, alm. bem. punkt 3.3.2, s. 9, anden kolonne

¹⁰¹ LFF – Forsøg, alm. bem. punkt 3.3.2, s. 9, anden kolonne

men forarbejderne begrænser den til alle *utvetydige* færdselsdelikter, hvilket må siges, at være en nødvendig begrænsning, når der ikke fokuseres mere på hvordan en maskine faktisk er i stand til at overtræde lovgivning. Dette medfører, at det modificerede objektive virksomhedsansvar slet ikke kan anvendes ved bestemmelser som bakning og ubetinget vigepligt, hvorfor der skal laves en normal vurdering.

6.3. Færdselslovens modificerede objektive virksomhedsansvars påvirkning af straffeloven

Hvis virksomhedens ansvar efter færdselsloven ændres til et modificeret objektivt virksomhedsansvar, skal det undersøges, hvilken påvirkning denne nye ansvarsvurdering vil have på vurderingen af uagtsomt manddrab eller uagtsom betydelig legemsbeskadigelse efter straffeloven. Det skal først anerkendes, at bestemmelsen om det modificerede objektive virksomhedsansvar er en overbygning på det normale ansvar. Hvis det er fastlagt, at enten selskabet eller føreren er ansvarlig, kan den selvkørende bil ikke have overtrådt lovgivningen. Når påvirkningen af selskabsansvaret undersøges på straffelovens §§ 241 og 249, må det derfor først forudsættes, at det er blevet fastlagt, at der ikke kan pålægges ansvar på nogle subjekter efter de normale regler om virksomhedsansvar eller føreransvar. Det forudsættes derefter, at det selvkørende motorkøretøj har overtrådt en utvetydig bestemmelse efter færdselsloven. Selskabet er ansvarlig for overtrædelsen efter et modificeret objektivt virksomhedsansvar, som ministeren direkte har fastsat i bekendtgørelsen der regulerer det specifikke forsøg. Herefter skal det vurderes, hvorvidt det modificerede objektive ansvar som sådan kan overføres på ansvarsvurderingen efter straffelovens §§ 241 og 249 jf. § 306.

Ministeren har kun hjemmel til at ændre i færdselslovens bestemmelser og kan derfor ikke i medfør af lov, ændre på straffelovens bestemmelser. Det kan imidlertid diskuteres, hvorvidt det objektive ansvar alligevel har en indirekte påvirkning på ansvarsvurderingen. Anklagemyndigheden er meget klare omkring spørgsmålet, her specifikt det objektive individualansvar ved kørsel med overlæs og køre hviletid:

*"Dette ansvar vedrører alene det forhold, at der køres med overlæs eller i strid med reglerne om køre og hviletid. Såfremt der under kørslen sker andre overtrædelser, vil ejeren være ansvarlig herfor, såfremt vedkommende er medvirkende ved uagtsomt eller forsætligt forhold efter de almindelige regler i straffelovens § 23, jf. pkt. 4.3."*¹⁰²

Når der er tale om selskaber skal bestemmelsen om medvirken ikke anvendes, men derimod det normale virksomhedsansvar efter straffelovens kapitel 5.¹⁰³ Derved vil anvendelsen af et objektivt virksomhedsansvar på de utvetydige bestemmelser i

¹⁰² Anklagemyndighedens cirkulære af 2015, punkt 3.1.6. Udvalgte særlovsområder

¹⁰³ Henrik Waaben, Færdselsloven med kommentarer Bind II, s. 92

færdselsloven, ingen effekt have på vurderingen efter straffelovens §§ 241 og 249. Det vil derfor afhænge af et helt normalt virksomhedsansvar efter straffelovens kapitel 5 jf. straffelovens § 306.

6.3.1. Tilregnelige forhold ved personer

Det er tidligere fastlagt, at ansvarssubjektet efter straffelovens §§ 241 og 249 ved samtidig overtrædelse af færdselslovens bestemmelser, kun kan pålægges selskabet, hvis selskabet direkte er indsat som et ansvarssubjekt i færdselsloven, når der straffes efter straffelovens § 27, stk. 1, 3. Led. Ved det modificerede objektive virksomhedsansvar er selskabet blevet ansvarssubjekt i medfør af lov og kan derfor som udgangspunkt straffes efter straffelovens § 27, stk. 1, 3 led.

Problemet er herefter, at vurderingen ved det modificerede objektive virksomhedsansvar ikke baseres på personer i virksomheden eller virksomheden som sådan, men derimod hvorvidt et selvkørende køretøj umiddelbart har overtrådt færdselsbestemmelserne. Hvis subjektet som sådan fastsættes til køretøjet i færdselslovens bestemmelser, vil dette medføre, at selskabet skulle hæfte for det selvkørende køretøjs overtrædelser af færdselslovens utvetydige færdselsdelikter, der medfører uagtsom død eller uagtsom væsentlig legemsbeskadigelse.

Det eneste ansvarssubjekt der kan opfylde virksomhedsansvaret efter straffelovens § 27, stk. 1, 3. Led er nu fastsat til en selvkørende bil. Det må erkendes, at en bil ikke kan indeholdes i begrebet *personer* i denne bestemmelse. Derfor vil en selvkørende bils overtrædelser af de utvetydige færdselsdelikter der samtidig medfører uagtsom død eller uagtsom væsentlig legemsbeskadigelse ikke kunne medføre straf for selskabet for overtrædelse af straffelovens §§ 241 og 249 jf. straffelovens § 27, stk. 1, 3. Led jf. § 306.

6.3.2. Selskabet som sådan

Det skal undersøges hvorvidt vurderingen bliver anderledes efter fjerde led, når maskinen faktisk har været skyld i ulykken. Det må først erkendes, at en assessor, på fagligt grundlag har vurderet, at risikoen er inden for lovens rammer og forsøget derfor er færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt. Forsvarligheden er vurderet fra starten af forsøget og hvis denne ikke ændrer sig, er forsøget løbende fuldt forsvarligt. Hvis den viden imidlertid ændrer sig i takt med, at der bliver indsamlet mere data igennem forsøget, vil vurderingen kunne ændre sig. Det er derfor den pågældende viden på ulykkestidspunktet, der skal vurderes jf. U 1985.950 V, hvor det var udgangspunktet, at et apparat ikke kunne udlede kviksølv, men en laboratorieforsker havde i en periode vidst, at der faktisk var kviksølv i spildevandet. Hvis vurderingen af, at forsøget er fuldt forsvarligt ikke ændrer sig igennem forsøget, vil vurderingen imidlertid ikke ændre sig bare fordi der ved ulykken er skabt større indsigt i risikomomenterne. Straffelovrådet beskriver det på følgende måde:

”Det må selvsagt holdes virksomheden til gode, at der først med klarlæggelsen af den konkrete sags omstændigheder er skabt indsigt i hidtil ukendte risikomomenter”.¹⁰⁴

Derved kan det ikke lægges virksomheden til last, at det selvkørende motorkøretøj ikke viser sig at agere som det var forudsat lige før ulykkens indtræden. Derved vil vurderingen ikke ændre sig, når det er det selvkørende motorkøretøj der umiddelbart overtræder bestemmelserne.

6.4. Sammenfatning

Hvis ministeren mener, at et normalt virksomhedsansvar vil medføre et straffrit rum, kan ansvaret ændres til et modificeret objektivi virksomhedsansvar. Ved denne specielle ansvarsform, skal der ikke findes skyld ved fysiske personer eller selskabet som sådan. Selskabet hæfter i stedet for bilens utvetydige overtrædelser af færdselsloven. Det er imidlertid et normalt virksomhedsansvar, der skal anvendes ved vurderingen efter straffeloven. Det skal derfor vurderes, hvorvidt en bils overtrædelser kan medføre virksomhedsansvar efter straffeloven. For det første kan en selvkørende bil ikke klassificeres som en person. For det andet ændrer en realiseret ulykke ikke, hvorvidt forsøget faktisk blev anset som fuldt forsvarligt. Derved ændrer det modificerede ansvar ikke på vurderingen efter straffeloven.

¹⁰⁴ Bet. nr. 1289, s. 95

7. Konklusion

Strafansvaret anvendes primært på to subjekter, selskabet som har tilladelsen til forsøget og den fysiske person der er tilknyttet den selvkørende bil. Begge subjekter kan enkeltvis eller på samme tid ifalde ansvar for uagtsomt manddrab eller uagtsom betydelig legemsbeskadigelse. Den fysiske person kan agere som en normal fører, en passiv fører eller en operatør der opholder sig uden for bilen. Ved hvert rolleskift overtager bilen mere af den faktiske kørsel, hvorefter personens ansvar formindskes, til det til sidst forsvinder, når personen anses som en operatør. Den fysiske persons ansvar efter straffeloven hænger direkte sammen med overtrædelser af færdselsloven, hvor disse overtrædelser er et pejlemærke for hvorvidt straffeloven er overtrådt. Hvis færdselslovens bestemmelser ikke er overtrådt, vil personen derfor næppe blive straffet efter straffeloven.

Selskabet kan ifalde ansvar på to måder, den første er et hæftelsesansvar, hvis den fysiske person er fundet skyldig i uagtsomt manddrab eller uagtsom betydelig legemsbeskadigelse. Dette ansvar kan imidlertid ikke anvendes ved forsøg med selvkørende biler, da de overtrådte regler retter sig direkte mod føreren og overtrædelserne er derfor uden for selskabets virksomhed, hvilket selskabet ikke hæfter for. Selskabet kan derfor kun straffes efter den anden metode. Hvis selskabet *kunne og burde* have undgået overtrædelserne. Forsøg med selvkørende biler er *sikkerhedsmæssigt komplicerede* forsøg og selskabet skal derfor afholde *de nødvendige udgifter* til forsøget. De nødvendige udgifter er afholdt, når fagfolk i branchen anser løsningen for *fuldt forsvarlig*. Før forsøg med selvkørende biler kan iværksættes skal en selvstændig fagekspert vurdere hvorvidt forsøget er *færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt*, herunder *inden for normal trafikale risiko*. Normen der skal overholdes, er derfor direkte fastsat ved lov. Der er derfor meget der indikerer, at virksomheden har gjort alt de kunne og burde og derfor er forsøget fuldt forsvarligt. Selv om der indtræder en ulykke, kan selskabet derfor som udgangspunkt ikke ifalde ansvar. Hvis den fysiske person klassificeres som en operatør, er der derfor ikke nogle subjekter tilbage at straffe.

For at undgå dette straffrie rum, har ministeren indført to muligheder for at ændre ansvarssubjekterne. For det første, kan det bestemmes, at selskabet skal hæfte på lige fod med føreren for færdselslovsovertrædelser. Hvis den fysiske person er fundet skyldig i overtrædelse af straffeloven, kan selskabet derfor alligevel hæfte for denne overtrædelse. Hvis der derimod ingen subjekter er at straffe, kan ministeren indføre et modificeret objektivi virksomhedsansvar for overtrædelse af færdselslovens utvetydige bestemmelser. Dette ansvar medfører, at selskabet hæfter for den selvkørende bils overtrædelser, bilen bliver derfor et ansvarssubjekt i sig selv. Denne modificering har imidlertid ingen indvirkning på vurderingen i straffeloven. Selskabet kan derfor stadig ikke ifalde straf, da en selvkørende bil ikke kan anses som en person i straffelovens forstand. Forsøg med

selvkørende motorkøretøjer, vil derfor kunne medføre et stort straffrit rum, hvor ingen har ansvaret for uagtsomt manddrab eller uagtsom betydelig legemsbeskadigelse.

8. Refleksion og perspektivering

EU har de seneste år haft særlig fokus på hvordan automatiseringen kommer til at ændre vores verden, hvor EU har et mål om, at der skal være ens lovgivning i Europa, så udviklingen ikke går i stå. Denne fokus resulterede d. 16 februar 2017 i en resolution fra Europa Parlamentet vedrørende de civile aspekter vedrørende robotter, automatiserede biler og kunstig intelligens.¹⁰⁵ Vedrørende ansvarsspørgsmålet er der særlig fokus på selve autonomien ved robotterne. EU mener, at robotterne i dag kan lære af erfaring og tage noget der minder og selvstændige beslutninger, der er uafhængige af ekstern indflydelse. EU har fokus på produktansvar, hvor de mener, at robotternes beslutningsprocesser bliver så avancerede, at menneskets fejl ikke kan opdages bag maskinernes skadegørende handlinger. Fordi maskinen eller den kunstige intelligens bliver så autonom, bør dette medføre, at maskinen skal være ansvarlig for sine egne handlinger. Derfor åbner EU muligheden for at skabe et nyt juridisk begreb for de mest sofistikerede autonome robotter, en *elektronisk person*. Ud over ansvaret, mener de at der muligvis i sammenhæng skal laves en *elektronisk personlighed*, der medfører særlige rettigheder, til de robotter der kan lave autonome beslutninger og kan agere med uafhængige parter selvstændigt.

Arbejdet har den 5. April 2018 resulteret i væsentligt kritik fra et væld af eksperter inden for branchen.¹⁰⁶ De mener, at hele fundamentet for arbejdet er forkert, da ingen robotter er så avancerede og komplicerede, at menneskets ansvar ikke direkte kan findes i maskinens skadegørende handlinger. Hele arbejdet er derved baseret på en forkert og overfladisk forståelse af automatiserede robotter, der i det væsentlige er funderet på science-fiction. Eksperterne mener for det første, at den juridiske status som elektronisk person ikke kan baseres på modellen for fysiske personer, hvilket de mener er i strid med menneskerettigheder. For det andet kan den juridiske status ikke baseres på juridiske personer, da det forudsætter, at der er mennesker bag ved robotten der styrer og repræsenterer, hvilket ikke er tilfældet med robotter som EU beskriver dem.

Jeg er ikke i tvivl om, at arbejdet med lovgivning skal startes nu. Det tager lang tid at lave lovgivning, der tager sigte på hvordan fremtiden muligvis bliver, specifikt hvordan mennesker og robotter kommer til at arbejde sammen. Der er generelt enighed om, at der skal laves lovgivning, tvivlen omhandler imidlertid, hvor fokus på lægges. Problemet kan løses på to forskellige måder. Den første er, at sammenkoble maskinen med et allerede eksisterende ansvarssubjekt, som en juridisk person eller en fysisk person, via et ændret virksomhedsansvar eller objektivt individualansvar. Den anden metode er, at separere maskinen fra de normale ansvarssubjekter, hvorefter maskinen bliver et ansvarssubjekt i

¹⁰⁵ European Parliament resolution of 16 February 2017 with recommendation to the Commission on Civil Law Rules on Robotics (2015/2103/INL))

¹⁰⁶ Open letter to the European Commission Artificial Intelligence and Robotics

sig selv. Denne separering er meget komplekst både juridisk og politisk, som det er set igennem historien. Her har der været væsentlig kontrovers, vedrørende det at tildele personlige rettigheder til mennesker som ikke allerede havde disse, som det er set med slaver og kvinder.¹⁰⁷

Begge løsninger behøver imidlertid ikke at være hinanden ekskluderende og den ene kan i længden føre til den anden, alt efter hvilken kompleksitet udviklingen faktisk medfører i fremtiden. Den løsning som på nuværende tidspunkt hænger godt sammen med selvkørende biler, er at sammenkoble maskinen med et andet subjekt. Om det så er passageren, ejeren, producenten eller sælgeren er en mere retspolitisk diskussion. Problemet er imidlertid, hvilke normer og kutymen i samfundet som maskinen skal overholde, for at denne ikke ifalder ansvar, som en anden så hæfter for. Normen vil ikke kunne findes i uagtsomhedsgraden i menneskets sammenlignelige skadegørende handlinger, da maskinerne hurtigt vil blive væsentligt mere agtsomme i deres processer. Det må forventes, at de selvkørende motorkøretøjer bliver langt mere sikre end den normale trafikale risiko, som mennesket kan præstere. Det er i den forbindelse interessant, at vurdere hvorvidt mennesket automatisk vil blive presset ud af trafikken, så vi slet ikke har mulighed for at køre, da dette vil blive anset for uansvarligt. Hvis de selvkørende biler er ti gange sikrere end mennesket, vil det næppe ses som fuldt forsvarligt, hvis et selskab sender en fysisk fører ud i en bil, for at lave arbejde der kunne løses autonomt. Dette kan i sig selv undersøges ved en gennemgang af udviklingen i den juridiske agtsomhedsnorm inden for et givent teknisk felt. Vil det for eksempel være agtsomt for en pilot at slukke for hans fuldt automatiserede landingssystem, hvis der ingen grund var til dette?

De selvkørende biler forventes at køre kommercielt i USA i efteråret 2018. Sideløbende er lovgivningen i Danmark og den Europæiske Union stadig i sin spæde start. Det kræver derfor et enormt arbejde at nå i mål, hvis målet i sig selv overhovedet kan anses som det rette. For den største forhindring er måske, at juridiske problemer ofte søges løst, ved at se i fortiden og modificere dette udgangspunkt. Ved noget så revolutionerende som autonom teknologi, skal der muligvis tænkes i helt nye baner. Der ses et glimt af disse tanker i lov om selvkørende biler, hvor lovgiver begynder at overveje bilen som et subjekt i sig selv. Det bliver derfor meget interessant at følge med i udviklingen og se hvordan problemstillingerne faktisk bliver løst i fremtiden.

¹⁰⁷ Aída Ponce Del Castillo, A Law on robotics and artificial intelligence in the EU, Foresight Brief, #2 – september, 2017, s. 7

9. English abstract

In the summer of 2017, the Danish parliament accepted a law, which makes it possible to start trials with self-driving cars in Denmark. The law accepts that self-driving cars can get more tasks, which would otherwise be the sole responsibility of the driver. When the Car is assigned with these tasks, the driver gets less and less responsibility. If the trial results in negligent manslaughter or negligent substantial injury, the differentiated responsibility can result in a state, where there is no one to punish after the criminal code.

When the law was drafted, the focus wasn't on the lack of punish after the criminal code but the lack of punish after the road traffic act. The main concern was the obvious violations, like running a red light. There was no attention to the more grim repercussions of a traffic accident, like negligent manslaughter or negligent substantial injury. The thesis focuses on the possible responsibility of two entities. Firstly the physical person associated with the self-driving car and secondly the legal person which has the permission to initiate the trials. Both subjects can be responsible individually or at the same time.

The assessment of the responsibility of the physical person always starts in the road traffic act. Any violations of this law will be a guideline for the assessment, whether the driver is responsible after the criminal code. If there is no violation of the road traffic act, the person will most likely not be punished after the criminal code. In the trials, the physical person can be assigned with two new tasks, fundamentally different than being a regular driver. The physical person can be defined as a passive driver, who can handle other tasks while the car drives. He can also be classified as an operator, who doesn't have to be in the car when it drives. The responsibility will therefore be vastly different, to a point where it disappears, when an operator is used.

The legal person can be responsible for negligent manslaughter or negligent substantial injury, in two different ways. The legal person can be liable for the physical persons violations of the criminal law. This is not the case, when the road traffic act, directly determines the subject or penalty as the driver. In this case, the violation will be seen as committed outside of the company. Therefore the company can only be responsible, if the company can be assigned blame as such. The company will be to blame, if it could and should have prevented the injury. This is a consideration, whether the trial is fully responsible. An external expert, will on the basis of the law on self-driving cars, assess if the trial is safe enough for the road. The trial is safe enough if it's within the normal traffic risk. The trial can only start if the external expert has determined the trial safe, which points to the trial being fully responsible, which excludes responsibility for the legal person.

The more responsibility the car manages, the less the driver is left with, to a point where neither the legal nor the physical person has any responsibility. This absence of blame can

be modified in two ways. First, it can be decided, that the legal entity should be responsibly directly in the road traffic act, which in turn makes the legal entity responsible for the drivers negligent violations. The other modification is a possibility to create a special responsibility for the legal entity. The legal person will be responsible for the self-driving cars violations of the road traffic act. This modified responsibility has no effect on the assessment after the criminal code, and the legal entity cannot assume responsibility.

The thesis reflects on the possibility of closing the gap where no one can be punished. Either as the EU is envisioning, creating a special legal definition as an electronic person or as the Danish government envisions, tying the violations of an autonomous robot with an already existing legal entity.

10. Litteraturliste og retskildefaktorer

10.1. Bøger

Baumbach, Trine: Det strafferetlige legalitetsprincip – hjemmel og fortolkning, 1. Udgave, 2008 ("Legalitetsprincip")

Blume, Peter: Juridisk Metodelære, 5. Udgave, 2009

Greve, Vagn: Færdselsstrafferet, 3. Udgave, 2001 ("Færdselsstrafferet")

Greve, Vagn: Kommenteret straffelov. Almindelig del, 10. Udgave, 2013 ("Kommenteret straffelov")

Nielsen, Gorm Toftegaard: Strafferet 1. Ansvar, 4. Udgave, 2013 ("Ansvar")

Ross, Alf: Om Ret og Retfærdighed. En indførelse i den analytiske retsfilosofi, 2. Udgave, 2013 ("om ret og retfærdighed")

Waaben, Henrik: Færdselsloven med kommentarer, 1992.

Waaben, Henrik: Færdselsloven med kommentarer Bind I, 1. Udgave, 2017.

Waaben, Henrik: Færdselsloven med kommentarer Bind II, 1. Udgave, 2017.

Waaben, Knud: Strafferettens almindelig del, 2. Udgave, 1989.

Waaben, Knud: Strafferettens almindelige del I. Ansvarslæren, 5. Reviderede udgave ved Lars Bo Langsted, 2011 ("Ansvarslæren")

Waaben, Knud: Strafferettens specielle del, 6. Reviderede udgave ved Lars Bo Langsted, 2014 ("Specielle del")

10.2. Artikler

Arnholt, Poul og Lindegaard, Per: Ansvarsreglerne efter færdselsloven vedrørende motordrevne køretøjer, Anklagemyndighedens årsberetning, 1986, s. 65

Del Castillo, Aída Ponce: A Law on robotics and artificial intelligence in the EU, Foresight Brief, #2 – september, 2017, s. 7

Hjortenberg, Jesper og Reckendorff, Jan: Nogle bemærkninger om bestemmelsen i straffelovens § 27, stk. 1, U.2000B.359

Nielsen, Gorm Toftegaard: Selskabsansvar. Straffelovens § 306 som hovsa-lovgivning, U.2003B.100

Ross, Alf: Om kriminel uagtsomhed, Nordisk Tidsskrift for kriminalret, årgang. 65, nr. 1, 1978, s. 69

Vestberg, Birgitte: Agtsomhedsnormer ved overtrædelse af straffelovens § 241, Anklagemyndighedens årsberetning, 1984, s. 86

10.3. Betænkninger

Betænkning afgivet af straffelovskommissionen, 1912

Betænkning afgivet af straffelovskommissionen, 1917, Carl Torp

Betænkning afgivet af straffelovskommissionen, 1923

Betænkning nr. 1099/1987 om strafferammer og prøveløsladelse, Delbetænkning I

Betænkning nr. 1289/1995 om juridiske personers bødeansvar ("Bet. nr. 1289")

Betænkning nr. 1424/2002, om straffastsættelse og strafferammer, Bind I Almindelige del

Betænkning nr. 1424/2002, om straffastsættelse og strafferammer, Bind II specielle del

10.4. Lovforslag som fremsat

LFF 26-01-2017 nr. 120 (LFF-Forsøg)

FT 2004/05, 2 Saml, A. 7354

FT 2004/05, 2 Saml, B. 1057

LFF 26-11-2003 nr. 99

FT 2001/02, 2- Saml, A. 2935

LFF 13-12-2001 nr. 35 (2001/2 SF. L 35)

LFF 06-12-2000 nr. 129 (2000/1 LSF 129)

LFF 06-10-1999 nr. 15 (1999/1 LSF 15)

LFF 1998-11-27 nr. 108

LFF 1997-01-30 nr. 154

LFF 07-02-1996 nr. 201

LFF 1995-01-11 nr. 111

LFF 1975-10-09 nr. 7

LFF 1975-10-08 nr. 8

RT 1924/25, A.3381

10.5. Retspraksis

Højesteretsdomme

U.2001.777 H

U.1994.158 H

U.1991.700 H

U.2004.2837 Ø

U.2004.1978 V

TfK.2004.666 V

U.2003.1452 Ø

U.2002.626 V

TfK.2002.296 V

TfK.2002.342/2 V

U.2001.920 V

U.2001.905 V

TfK.2001.526/2 V

TfK.2001.155/2 V

U.2000.1611 V

TfK.2000.571 V

TfK.2000.557/2 V

U.2000.460 V

U.1998.1717 V

U 1985.950 V

U.1984.1041 Ø

Landsretsdomme

TfK.2017.59 V

TfK.2015.614 V

TfK.2015.345 Ø

U.2015.296 Ø

U.2014.2172 V

TfK.2010.1034 V

TfK.2010.227 Ø

U.2006.1584 Ø

U.2006.1010 V

TfK.2006.780 V

U.2005.1958 Ø

TfK.2005.666/2 V

10.6. Cirkulærer

Anklagemyndighedens cirkulære af 2015

Rigsadvokatens meddelelse af 1995/5 (RM 1999/5)

10.7. Resolutioner

European Parliament resolution of 16 February 2017 with recommendation to the Commission on Civil Law Rules on Robotics (2015/2103/INL))

10.8. Øvrigt

Open letter to the European Commission Artificial Intelligence and Robotics

Når robotterne tager over

Ansvarsvurderingen for uagtsomt manddrab og uagtsom betydelig legemsbeskadigelse ved forsøg med selvkørende motorkøretøjer i Danmark

René Alexander Niebuhr

Maj 2018

