

HØRINGSNOTAT

Dato 26. januar 2017
J. nr. 2016-5533

Kommenteret oversigt

over

høringssvar vedrørende forslag til lov om ændring af færdselsloven (Bemyndigelse til at fastsætte regler om og give tilladelse til forsøg med selvkørende motorkøretøjer)

Et udkast til lovforslaget har i perioden fra den 27. oktober 2016 til den 28. november 2016 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Østre og Vestre Landsret, samtlige byretter, Advokatrådet, Autobranschen Danmark, Automobilbranchens Handels- og Industriforening, Danmarks Tekniske Universitet, Institut for Transport (DTU Transport), Danmarks Motor Union, Dansk Bilbrancheråd, Dansk Bilforhandler Union, Dansk Byggeri, Dansk Cyklist Forbund, Dansk Erhverv, Dansk Industri (DI), Dansk Kørelærer-Union, Dansk Metal, Dansk Standard, Dansk Transport & Logistik (DTL), Danske Advokater, Danske Biludlejere, Danske Kørelæreres Landsforbund, Danske Motorecyklister, Danske Regioner, De Danske Bilimportører, Den Danske Dommerforening, Dommerfuldmægtigforeningen, Falck Danmark A/S, Forbrugerombudsmanden, Forbrugerrådet, Forenede Danske Motorejere (FDM), Foreningen af Frie Kørelærere, Foreningen af offentlige anklagere, Forsikring og Pension, Frie Danske Lastbilvognmænd, Håndværksrådet, Institut for Menneskerettigheder, International Transport Danmark (ITD), KL, Køreprøvesagkyndiges Landsforening, Landdistrikternes Fællesråd, Landsforeningen Landsbyerne i Danmark, Landsforeningen af Polio og Trafik- og Ulykkesskadede, NOAH-Trafik, Politiforbundet i Danmark, Rigspolitiet, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik, Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet, Veteranknallertklubben Arkiv.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriets bemærkninger til høringssvarene er angivet i kursiv.

Indledningsvist er nævnt de høringssvar, som ikke havde bemærkninger. Høringssnotatet er opdelt i de hovedtemaer, som er taget op i høringssvarene.



1 Ingen bemærkninger

Politiforbundet, Dansk Byggeri, Danske Biludlejere, Vestre Landsret, Østre Landsret, Forbrugerombudsmanden, Københavns Byret, Dansk Bilbrancheråd, Aalborg Kommune, Den Danske Dommerforening, Institut for Menneskeret-tigheder.

Danske Regioner har ingen bemærkninger og mener ikke, forslaget vil medføre øgede omkostninger for regionerne.

Metroselskabet meddeler at have deltaget i forarbejdet og har derfor ikke yderligere bemærkninger.

2 Brugen af assessor

FDM bemærker, at det er vigtigt, at det fremgår af bemærkningerne til nr. 7, at assessoren både skal lade fremkommeligheden og trafiksikkerheden indgå som aspekter i bedømmelsen. Ligeledes bør der lægges vægt på vejenes beskaffenhed, da erfaringen viser, at selvkørende teknologier er meget følsomme over for kørebanens stand.

Volvo Car Group savner en klar beskrivelse af assessorens rolle. De forventer, at assessoren har en teknisk viden om biler inkl. automatiske systemer, men i høj grad også IT-kundskaber, da algoritmer og backend-servere vil spille en afgørende rolle. Et forsøg, som godkendes, vil ændre sig undervejs, og det ønskes belyst, hvordan tager højde for de kontinuerlige softwareopdateringer.

Kaj A. Jørgensen, Lektor emeritus, Aalborg Universitet finder, at bru-gen og udpegningen af assessoren er uklar, og han er bekymret for, om proces-sen bliver for langtrukken.

Københavns Kommune tilslutter sig forslaget om en uafhængig assessor.

DI kan ikke vurdere, hvorvidt en assessor vil gøre processen for administrativt tung, men vil gerne understrege, at det er vigtigt at undgå dette. Særligt når forsøget foregår på områder, som er lukket for offentlig færdsel.

Danske MotorCyklister ønsker, at det skal fremgå, hvilke uddannelseskrav der stilles til assessoren.

Autonomous Mobility A/S bemærker, at virksomheden er meget positiv over for forslaget. Lovforslaget bør dog pålægge assessor tavshedspligt. Asses-sorverificeringen bør ske under hensyntagen til, at der er tale om ny teknologi og data, og at der sker et overordnet sagligt skøn, som inddrager alle faktorer vedrørende selvkørende motorkøretøjer.



Teknologisk Institut anbefaler, at der ved verificeringen af en uafhængig assessor tages fat i kendte guidelines fra NHTSA, SAE J3018, FMECA eller HAZOP. Teknologisk Institut anbefaler desuden, at assessoren skal være akkrediteret af DANAK eller godkendt af Færdselsstyrelsen.

De Danske Bilimportører vurderer, at en stor del af den reelle sagsbehandling vil ligge hos assessoren, men at rollen næppe kan udfyldes af noget prøvningsinstitut i Danmark. Der henvises til TÜV (Technischer Überwachungsverein) eller RDW (Den Hollandske vejtransport / typegodkendelsesmyndighed). De Danske Bilimportører anbefaler, at Transport-, Bygnings- og Boligministeriet hurtigst muligt udarbejder en liste over forhåndsgodkendte assessorer, og at det præciseres, at en eventuel ansøger frit kan vælge fra listen over disse. Det anbefales ligeledes, at der udarbejdes en vejledning til ansøger.

Rigspolitiet mener, at assessoren, ud over kompetencer inden for det vejtekniske og køretekniske område, skal besidde kompetencer inden for det færdselssikkerhedsmæssige område. Assessorens uvildige vurdering skal sammen med Folketingets Transport-, Bygnings- og Boligudvalgs vurdering indgå i det samlede beslutningsgrundlag. Rigspolitiet henleder opmærksomheden på en række forhold, som en assessor bør lade indgå i vurderingen af forsøget:

- Hvordan skal et selvkørende motorkøretøj kunne følge den anvisning, som gives af politiet eller andre, jf. færdselslovens § 4?
- Hvordan skal et selvkørende motorkøretøj kunne adskille udrykningskøretøjer og opfylde forpligtelserne over for disse, jf. færdselslovens § 7?
- Hvordan skal et selvkørende motorkøretøj kunne forblive ved et ulykkessted, jf. færdselslovens § 9, eller opfylde forpligtelser som skadevolder?
- Hvordan skal et selvkørende motorkøretøj kunne adskilles fra de øvrige køretøjer i forbindelse med sammenfletning ved tilkørselsbaner, jf. færdselslovens § 18?
- Hvordan skal et selvkørende motorkøretøj registreres?
- Skal selvkørende motorkøretøjer forsynes med særlig afmærkning eller kendetegn, der adskiller dem fra den øvrige trafik?

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet finder det hensigtsmæssigt at indsætte en bemyndigelsesbestemmelse, hvorefter transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter de nærmere regler for godkendelse af assessorer, der foretager vurdering af konsekvenserne ved gennemførelse af et forsøg med selvkørende motorkøretøjer.



Bemyndigelsen skal anvendes til at fastsætte de nærmere regler om bl.a. assessorers uafhængighed og kompetence med henblik på at sikre, at vurderingen sker på et fagligt og kompetent grundlag, samt til at fastsætte regler om tilsyn med godkendte assessorer. Der findes lignende regler for godkendelse af assessorer på jernbaneområdet.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet vil anmode assessor om at tage stilling til alle forhold af betydning for færdselssikkerheden, når de konkrete forsøgsansøgninger bedømmes, og vil i den forbindelse særskilt henlede assessors opmærksomhed på de spørgsmål af færdselssikkerhedsmæssig betydning, der er påpeget i Rigspolitiets hørings svar.

3 Registrering i uheldsdata-basen

Rigspolitiet anbefaler, at der oprettes særlige koder i uheldsdata-basen med henblik på evaluering af færdselsuheld, hvor selvkørende motorkøretøjer er involveret.

Anbefalingen er taget til efterretning, og Transport-, Bygnings- og Boligministeriet vil sikre, at der oprettes særlige koder til uheldsdata-basen.

4 Hastighed

FDM bemærker, at et køretøj der kører 20 km/t. i en 50 km/t. zone udgør en betydelig sikkerhedsrisiko, og der bør derfor sættes en øvre grænse for, hvor stor hastighedsforskel der må være på den almene kørsel og det selvkørende køretøj.

Dansk Transport og Logistik deler FDM's bekymringer vedrørende hastighed.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet er opmærksom på denne problemstilling, og det vil indgå i assessorens vurdering af trafikikkerheden i det konkrete forsøg.

5 Synliggørelse

FDM bemærker, at det selvkørende motorkøretøj bør afmærkes på en særlig måde, samt at det område, hvor køretøjet færdes, bør markeres med en zone-tavle.

Danske MotorCyklister anbefaler, at alle køretøjer til niveau 4 tydeligt bør markeres med identifikations og kontaktinformation, så det er klart, at der er tale om et selvkørende køretøj. De bør ligeledes kunne give signal ved risiko for kollision.



Transport-, Bygnings- og Boligministeriet er opmærksom på problemstillingen, og synliggørelse vil være et emne ved vurderingen af det konkrete forsøg og betingelserne for gennemførelsen af forsøget i det omfang, det er i overensstemmelse med forsøgets formål.

6 Høringsprocessen

FDM henstiller til, at Rådet for Sikker Trafik og FDM også høres, inden det afgøres, om der kan gives tilladelse til konkrete forsøg.

Kommunernes Landsforening ønsker, at de relevante kommuner inddrages, inden der gives tilladelse til konkrete forsøg.

Forbrugerrådet Tænk mener, at alle brugere bør høres i forbindelse med godkendelsesfasen og evalueringen af forsøget.

Rigspolitiet påpeger, at det skal sikres, at der sker en grundig høring af politi og vejmyndigheder, inden der gives tilladelse til forsøg. Dette fremgår dog ikke eksplicit af den foreslåede § 92 f, hvilket er tilfældet med § 92 d - e.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet bemærker, at både Rigspolitiet og de relevante kommuner som vejmyndigheder vil indgå i arbejdet med at udarbejde tilladelse til forsøg. Det er i lovforslaget præciseret, hvorledes politiet skal inddrages i processen. Derudover vil andre myndigheder blive inddraget alt efter, hvad forsøget indebærer. Øvrige involverede i forsøgene vil blive inddraget i forbindelse med høring over bekendtgørelsen for forsøget.

Transport-, Bygnings-, og Boligministeriet vil ved forsøg på private veje og/eller private fællesveje sikre, at vejens ejer og de vejberettigede inddrages i behandlingen af sagen, når gennemførelsen af forsøg får implikationer i form af periodevis lav fremkommelighed, ønsker om særlig afmærkning eller andre forhold, der eventuelt kan påføre vejens ejer omkostninger eller markante gener.

7 Data

FDM mener, at det skal tilpligtes tilladelsesindehaveren at orientere Transport-, Bygnings- og Boligministeriet om ethvert uheld, som det selvkørende motorkøretøj er involveret i. FDM er bekymret for, om data kun vil komme tilladelsesindehaver til gode, og opfordrer til, at data fra forsøg gøres offentlige, da det er i samfundets interesse.

Kaj A. Jørgensen, Lektor emeritus, Aalborg Universitet mener, at der bør stilles mere specifikke krav til datalogning, og at data bør stilles til rådighed for offentligheden. Det er derudover væsentligt, at køretøjet altid er udstyret med opdaterede vej- og trafikdata.



Forsikring og Pension bemærker, at området er af stor interesse for forsikringsbranchen, og der bør derfor være mulighed for, efter samtykke fra tilladelsesindehaveren, at dele data med forsikrings-selskabet.

Rigspolitiet tilslutter sig Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser vedrørende planen for indsamling af data. Rigspolitiet vurderer, at der, for så vidt angår uheldslogning, bør ske en logning lig den, der anvendes i nye amerikanske biler. Der bør desuden optages video som supplement til uheldsloggen, og materialet skal være sikret imod manipulation.

Autonomous Mobility A/S ønsker det præciseret, at de kameraer, som skal monteres på selvkørende køretøjer, ikke er omfattet af lov om tv-overvågning (lovbekendtgørelse nr. 1190 af 11. oktober 2007), da formålet med kameraerne ikke er overvågning. Hvis det ikke er tilstrækkeligt klart, kan det alternativt præciseres med en undtagelse i lov om tv-overvågning svarende til undtagelsen af pengetransporter.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har ved udformningen af forsøgsordningen foretaget en afvejning af en række hensyn omkring indsamling af data under forsøg. Der er lagt vægt på, at tilladelsesindehavere på den ene side ikke skal pålægges administrative byrder i form af krav til indsamling og lagring af data, som reelt ikke vil tjene noget formål. På den anden side er der klare samfundsmæssige formål med, at der indsamles data, som gør det muligt at føre tilsyn med, at vilkårene for forsøget efterleves, og som kan tjene det formål at give en høj grad af retssikkerhed for de personer, som er involveret i eller berørt af forsøget.

Der stilles derfor krav om, at ansøgninger om forsøg skal indeholde en gennemarbejdet plan for indsamling, registrering, systematisering, opbevaring, brug, videregivelse, samkøring og sletning af data, der genereres i forbindelse med kørslen. Planen skal tjene to formål: For det første skal der være løbende dokumentation af, at forsøget gennemføres i overensstemmelse med forsøgsbekendtgørelsen. For det andet skal der være en løbende logning af data om hændelser med betydning for den færdselssikkerhedsmæssige vurdering af forsøget, herunder data, som kan tjene som dokumentation i myndighedernes efterforskning af ulykker, som de selvkørende motorkøretøjer måtte blive impliceret i.

Kravet om dokumentation i forbindelse med gennemførelsen af et forsøg vil i visse tilfælde indebære, at data bliver omfattet af bestemmelserne i persondataloven, jf. lov nr. 429 af 31. maj 2000. Indsamling og registrering af billedokumentation om motorkøretøjets omgivelser vil ofte være omfattet af persondataloven, idet der bl.a. kan optræde tilfældigt forbipasserende personer på billederne eller fremgå oplysninger om nummerplader. Det har i den forbindelse også betydning, at det vil fremgå af de enkelte bekendtgørelser om forsøg med selvkørende motorkøretøjer, på hvilke strækninger på vejnettet og



på hvilke tidspunkter disse forsøg finder sted. Borgerne har således mulighed for at få kendskab til, hvor og hvornår de eventuelt bliver filmet eller fotograferet.

8 Tilladelsen – periode og tilbagekaldelse

FDM tilslutter sig, at tilladelsen til enhver tid kan tilbagekaldes.

Danske MotorCyklister støtter den toårige forsøgsperiode, men mener ikke, at der skal tillades niveau 4-kørsel, før der er gennemført forsøg på niveau 3.

Autonomous Mobility A/S finder, at der i lovforslaget bør tages højde for, at ansøger er interesseret i en høj grad af fortrolighed vedrørende sine drifts- og forretningsforhold. Det bør fremgå af lovforslaget, at Transport-, Bygnings- og Boligministeriet vægter fortroligheden højt, og at behandlingen af tilladelsen sker for lukkede døre. AM ønsker, at interesserede aktører allerede kan indgå i dialog med Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, inden lovforslaget bliver vedtaget.

Teknologisk Institut påpeger, at udarbejdelsen af bekendtgørelser for de enkelte forsøg vil forlænge sagsbehandlingen betydeligt. Det frygtes derfor, at bureaukratiet i denne fremgangsmåde vil modvirke, at udenlandske aktører tiltrækkes, og der bør derfor tilsigtes en smidig og effektiv sagsbehandling.

De Danske Bilimportører påpeger ligesom Teknologisk Institut, at processen med en bekendtgørelse vil forlænge sagsbehandlingstiden betydeligt, og der bør derfor gives hjemmel til at fastsætte en passende frist for gennemførelse af en ansøgningsprocedure. Samtidig finder De Danske Bilimportører, at Transport-, Bygnings- og Boligministeriet bør være endeligt beslutningsdygtig, og at Folketingets Transport-, Bygnings- og Boligudvalg alene er høringspart. De Danske Bilimportører ønsker, at interesserede aktører allerede kan indgå i dialog med Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, inden lovforslaget bliver vedtaget.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har forståelse for bekymringen over sagsbehandlingstiderne, og Transport-, Bygnings- og Boligministeriet vil arbejde for smidige arbejdsgange med standarder, der let kan tilpasses. Samtidig må det understreges, at det er nødvendigt at sikre, at færdselssikkerheden ikke tilsidesættes i forbindelse med forsøg.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet vil i øvrigt informere om, hvornår forberedelsen af konkrete forsøg kan påbegyndes. Forberedelsen af konkrete forsøg vil – afhængigt af forløbet af lovforslagets behandling i Folketinget – formentlig kunne ske før lovforslagets ikrafttræden.



Der vil ved behandling af ansøgninger om forsøg med selvkørende motorkøretøjer gælde de almindelige regler for fortrolighed i sagsbehandlingen.

9 Kategorisering

Volvo Car Group bemærker, at det i udkastets lovbemærkninger afsnit 3.2.2. på side 8, og i afsnit 3.4.2. gennemgås, hvordan forsøg på SAE niveau 3, 4 og 5 skal håndteres. Det bemærkes, at man ikke kan afgøre, hvorvidt et køretøj er på niveau 3, 4 eller 5, da det nemt kan være en kombination og afhænge af køretøjets geografiske position, vejforhold og teknisk status. Derudover bemærker Volvo Car Group, at der ikke arbejdes med niveustrækninger, og mener, at forslaget ikke skarpt definerer, hvad der menes med niveau-strækninger. Volvo Car Group anser den skarpe niveauinddeling som et problem, og mener derfor også, at der bør kunne gives bemyndigelse til niveau 5.

Brancheorganisationen for den danske vejgodstransport er overordnet positiv over for forslaget og mener, at Danmark sender et godt signal. Brancheorganisationen bemærker, at udviklingen på området går utroligt hurtigt, hvorfor det er u hensigtsmæssigt ikke at give mulighed for niveau 5-kørsel. Det sender også et væsentligt signal om det danske ambitionsniveau, hvis niveau 5 kan implementeres i godstransporten.

Forbrugerrådet Tænk anfører, at der i niveau 4 bør altid være en passager, som er trænet til at nødbetjene køretøjet.

Autonomous Mobility A/S opfordrer til, at niveau 5-køretøjer også omfattes af forslaget. Ved niveau 5 bør der dog altid være en person i eller uden for køretøjet, som kan overtage kontrollen med køretøjet.

De Danske Bilimportører anbefaler, at niveau 5-køretøjer også omfattes af lovforslaget. Det bør bero på en konkret vurdering, hvorvidt forsøg med de enkelte niveauer kan tillades.

Forsikring og Pension påpeger, at niveau 4 og 5-køretøjer bør synes oftere end andre køretøjer.

Rigspolitiet påpeger, at der ved kørsel på niveau 3 skal være en fører, som er i besiddelse af et kørekort i overensstemmelse med færdselslovens § 56, stk. 1, ligesom det fremgår af lovforslaget vedrørende niveau 4.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har gjort det tydeligt i lovforslaget, at forsøgsordningen har til formål at tillade test og demonstration af selvkørende funktionalitet på specifikke strækninger. Med dette sigte anvendes SAE's klassifikation i lovforslaget ikke om køretøjets egenskaber, men om det automatiseringsniveau, på hvilket der gennem forsøgsordningen gives tilladelse til forsøg på en konkret forsøgsstrækning.



På niveau 3-forsøgsstrækninger er det en forudsætning, at der er en fysisk person (en passiv fører), som under de givne forhold på et hvert tidspunkt under kørslen med kort varsel kan foretage alle nødvendige manøvrer, der kan sikre, at kørslen sker færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet anser det samtidig som et særskilt formål, at der gennem forsøgsordningen kan opnås erfaringer med at nyttiggøre en del af den fysiske persons opmærksomhed under kørsel på niveau 3 til andre aktiviteter. De enkelte forsøgsbekendtgørelser fastsætter derfor, om kravene til førerens opmærksomhed kan lempes i visse situationer under forsøget.

Nødbetjening af køretøjer ved forsøg på niveau 4-forsøgsstrækninger varetages i nogle tilfælde af en fysisk person i køretøjet og i andre tilfælde af en operatør. Baggrunden for forsøgsordningens krav om, at der på niveau 4-forsøgsstrækninger skal være en fysisk person, der er standby, er hovedsageligt et hensyn til, at der efter en sikker standsning kan opstå behov for en dialog med myndighedspersoner eller andre om, hvor køretøjet skal parkeres hensigtsmæssigt i forhold til den øvrige færdsel.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet ønsker af trafiksikkerhedsmæssige årsager ikke at inddrage kørsel på niveau 5. Automatiseret kørsel på niveau 5 er et stadium, hvor den nye teknologi er fuldt udviklet og fungerer trafiksikkert under alle tænkelige trafikale forhold på hele vejnettet. De forsøg, som bliver gennemført under forsøgsordningen, vil bidrage med erfaringer og mulige løsninger på rækken af problemstillinger, som vil være aktuelle for automatiseret kørsel på niveau 5.

10 Køre- og hviletidsbestemmelserne

Brancheorganisationen for den danske vejgodstransport anbefaler, at Transport-, Bygnings- og Boligministeriet allerede på nuværende tidspunkt arbejder på at undersøge mulighederne for på sigt at registrere tiden i et køretøj, der føres af selvkørende systemer, som ”andet arbejde”, ”pause” og/eller ”hvil”. Køre- og hviletidsbestemmelserne bygger på Det Europæiske Fællesskabs forordninger og direktiver samt internationale aftaler.

Når teknologien og brugen heraf er modnet og klar til implementering, vil Transport-, Bygnings- og Boligministeriet se på registreringsmulighederne i forbindelse med køre- og hviletid.

11 Typegodkendelse

Volvo Car Group bemærker, at der ved forsøg netop ikke benyttes typegodkendte biler. De forsøg, som Volvo Car Group foretager i Gøteborg, London og Shanghai, foregår ikke med typegodkendte køretøjer. Volvo Car Group bemærker dog, at virksomheden ikke har undersøgt dette til bunds.



Aalborg Universitet bemærker, at det udelukkende er køretøjet, som skal underlægges krav om typegodkendelse, mens det ikke bør være tilfældet for teknologien, da der ikke er EU-typegodkendelser for dette. Nogle typer af selvkørende køretøjer, f.eks. minibussen ”Olli”, er ikke typegodkendt.

Køretøjer anvendt i forsøget forudsættes ikke typegodkendte, men kan i stedet opnå en national godkendelse ved at være undersøgt og vurderet af en godkendt prøvningsinstans for deres sikkerhed i forhold til gældende regler. Anvendes i forsøget køretøjer baseret på EU-typegodkendte køretøjer, men ombygget til selvkørende funktion i niveau 3, 4 eller 5, lægges det som udgangspunkt til grund, at de mekaniske og tekniske krav til køretøjet fortsat er opfyldt, og at prøvningsinstansen og assessor alene skal forholde sig til de til- eller ombyggede funktioner. Køretøjer bygget specifikt til forsøget kontrolleres i deres helhed af en godkendt prøvningsinstans.

12 Ansvar

FDM tilslutter sig de foreslåede erstatnings- og ansvarsmæssige bestemmelser.

Volvo Car Group bemærker vedr. afsnit 3.3.2. og 3.4.2., at der vil være mange tilfælde, hvor et køretøj skal føres normalt. Det er derfor ikke rimeligt, at tilladelsesindehaveren skal have ansvaret, ligesom det ikke er rimeligt, at en person bliver straffri, bare fordi køretøjet er i et forsøg. Det er ikke sikkert, at teknikken har en indflydelse på en given hændelse. Volvo Car Group mener, at assessoren skal klarlægge ansvaret, så føreren altid ved, hvornår han har ansvaret for køretøjet. I gråzoner vil det være tilladelsesindehaveren. Volvo Car Group mener endvidere, at bevisbyrden for, om føreren har vidst, at han havde ansvaret, altid skal ligge hos tilladelsesindehaveren. Volvo Car Group vil som virksomhed gerne tage ansvaret for sit produkt, men ikke for andres overlagte handlinger.

Københavns Kommune støtter forslaget om objektivi ansvar, men bemærker, at forslaget ikke kommer ind på vejmyndighedens erstatningsansvar for fejl og mangler ved vejens udstyr. Københavns Kommune bemærker, at ansvaret her bør være det samme, som gælder for andre køretøjer.

Danske MotorCyklister mener, at såfremt en operatør skal overtage køretøjet, skal denne være udstyret med førerbevis til højrekørsel. Ellers skal køretøjet indrettes til at holde køreretningen i højre vognbane.

Forbrugerrådet Tænk bemærker i forbindelse med tilladelsesindehaverens objektive ansvar, at det er afgørende, at forbrugerne ikke stilles ringere, end hvis bilen var blevet ført af en person. Det gælder også forbrugernes privattegnede policer, hvor det ikke må komme forbrugerne til skade, at bilen ikke indeholder en person, men i stedet er selvkørende. Forslaget bør således tage højde for, at der kan være policer (kasko eller personskadeforsikringer), der anvender



formuleringer, hvor der tages udgangspunkt i, at det er personer, der fører køretøjet – og i sådanne tilfælde må tilladelsesindehaveren også gå ind og dække, hvis forbrugerne ikke kan få dækning fra egne forsikringer. Forbrugerrådet mener, at Transport-, Bygnings- og Boligministeriet bør have en tilsynspligt over for tilladelsesindehaveren, herunder en forpligtelse til løbende at sikre, at tilladelsesindehaveren har tegnet de nødvendige forsikringer. Alternativt skal Transport-, Bygnings- og Boligministeriet sørge for at udlicitere forsikringspligten til en passende myndighed.

Tesla opfordrer til, at man inden lovens vedtagelse ser nærmere på ansvarsregler. Som forslaget er formuleret i dag, pålægges tilladelseshaveren et uforholdsmæssigt stort ansvar både med hensyn til straffeansvar og erstatningsansvar. Tesla ønsker, at der sondres mellem førerens og tilladelseshavers ansvar, således at hvis føreren laver en fejl, ignorerer advarsler eller ikke følger sit almindelige ansvar som fører, så kan føreren også/i stedet stilles til ansvar. Tesla ønsker i denne sammenhæng at fremhæve, at forslagets formål formodes at være at afklare, hvordan selvkørende biler på længere sigt kan integreres inden for de juridiske og fysiske rammer, som gør sig gældende i Danmark, og et sådant formål fremmes ikke ved at pålægge tilladelseshaveren et ansvar over forhold, denne ikke er herre over. Tværtimod kan det medføre, at forsøgene gennemføres i andre lande i stedet. I stedet bør forslaget rettes, så man i tilfælde af ulykker foretager en konkret sondring af ulykkens omstændigheder og kun placerer ansvaret på tilladelseshaveren, såfremt ulykken faktisk skyldes en teknisk fejl i bilens navigation eller lignende. Skyldes en ulykke andre forhold, f.eks. fejl fra tredjepart eller bilens fører, bør dette ikke lægges tilladelseshaver til last, og det bør heller ikke medføre, at tilladelsen inddrages.

Dansk Elbil Alliance mener, at føreren bør være strafferetligt ansvarlig i de tilfælde, hvor køretøjet utvetydigt har bedt føreren om at overtage styringen. DEA forestiller sig, at det vil have incitamentsdæmpende ulemper, da en eventuel ansøger ikke vil pålægges det ansvar, og idet en fører ikke vil have incitament til at overholde sikkerhedsinstruktionerne. Særligt ved niveau 3-køretøjer vil der være en forventning om, at føreren skal gribe ind, jf. Society of Automotive Engineers beskrivelse af niveau 3. Der er derfor ikke grundlag for at pålægge tilladelsesindehaveren et objektivi ansvarsgrundlag. Som sammenligning vil en hospitalsdirektør ikke være strafansvarlig for sundhedspersonalets manglende overholdelse af instrukser. Ved niveau 4-automatisering vil der også være tidspunkter, hvor føreren bør overtage et eventuelt strafansvar. DEA kan ikke se, at der skal være praktiske udfordringer ved at fordele strafansvaret mellem fører og tilladelsesindehaver. DEA foreslår, at den loggede data vil kunne afgøre, hvorvidt det er tilladelsesindehaveren eller føreren, som er ansvarlig ved en given ulykke.

De Danske Bilimportører finder det hensigtsmæssigt, at forsikringspligten påhviler tilladelsesindehaveren, og at strafsubjektet er det samme ved både



niveau 3 og 4, dog således at kørsel er omfattet færdselslovens almindelige bestemmelser om straf.

Side 12/19

Forsikring og Pension bemærker, at det er væsentligt, at det overvejes, hvorvidt den nye § 106, stk. 3, kan anvendes i forening med stk. 1 og stk. 2. Forsikring og Pension finder det forvirrende, at lovforslaget sammenkæder objektivi ansvar med strækningstyper. Det er uklart, hvorvidt der er forskel på straf og ansvar efter samme lov. Dette bør præciseres, da det giver problemer, hvis strafbestemmelserne ikke er i overensstemmelse med det objektive ansvar.

Cyklistforbundet mener, at der er mange uforudsete og farlige situationer, som kan opstå i forbindelse med selvkørende køretøjer, og det er ikke klart afklaret, hvem der er ansvarlig for en ulykke. Særligt hvis elektronikken i et køretøj "tvinger" køretøjet i en undvigemanøvre til at køre en cyklist ned.

Dansk Fodgænger Forbund finder det ikke klart, hvem der er ansvarlig i tilfælde af et uheld.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har noteret, at der i høringssvarene bl.a. gives udtryk for, at lovforslaget indebærer en risiko for, at tilladelsesindehaveren pålægges et uforholdsmæssigt strengt strafansvar for overtrædelser af færdselsloven, herunder eventuelt objektivi strafansvar for fejl begået af føreren under kørsel på niveau 3. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har på baggrund af høringssvarene overvejet den foreslåede regulering af det strafferetlige ansvar og har foretaget en række justeringer heraf.

Det er endvidere i lovforslaget præciseret, at adgangen til at fastsætte regler om straf omfatter både førere i traditionel forstand, personer, der medvirker i forsøget som passive førere, operatører uden for køretøjet og tilladelsesindehavere.

Det følger nu af lovforslagets § 92 k, stk. 1, at transport-, bygnings- og boligministeren efter forhandling med justitsministeren kan fastsætte bestemmelser om straf, herunder bestemmelser om ansvarssubjekt for overtrædelser af færdselslovens regler på niveau 3 og 4-forsøgsstrækninger. Bemyndigelsen vil også kunne anvendes til at fastsætte, at føreren m.fl. eller tilladelsesindehaveren kan pålægges et strafansvar for handlinger eller undladelser, der ikke er strafsanktionerede efter færdselsloven på disse forsøgsstrækninger.

Transport-, bygnings- og boligministeren vil efter forhandling med justitsministeren i forbindelse med hvert enkelt forsøg konkret tage stilling til, hvem der skal kunne gøres strafferetligt ansvarlig for de overtrædelser af færdselsloven eller regler fastsat i medfør bestemmelsen, som et selvkørende motorkøretøj forårsager. På den baggrund vil det være muligt fra forsøg til forsøg at tilpasse strafsubjektet til det enkelte forsøgs rammer og omstændighederne ved det enkelte forsøg.



Førerens strafansvar

Side 13/19

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har vurderet, at det ved udnyttelsen af den foreslåede bemyndigelse i § 92 k, stk. 1, vil være mest hensigtsmæssigt som udgangspunkt at fastholde føreransvaret efter færdselslovens normale ansvarssystem, således at der alene fastsættes en anden ordning, når der efter en konkret vurdering er grundlag herfor. Det sædvanlige føreransvar efter færdselsloven kan som udgangspunkt forventes opretholdt i de situationer, hvor en fører – på opfordring fra køretøjet eller af egen drift – overtager kontrollen med køretøjet på niveau 3-forsøgsstrækninger. I disse situationer optræder føreren som en sædvanlig fører i færdselslovens forstand.

Det vil imidlertid også kunne være relevant at fastsætte, at føreren i andre tilfælde fortsat vil kunne gøres ansvarlig for overtrædelser af færdselsloven på niveau 3-forsøgsstrækninger, selv om det er det selvkørende motorkøretøj, der har kontrollen. Det kan f.eks. tænkes at være tilfældet i en situation, hvor køretøjet ikke holder vejen åben for et udrykningskøretøj, og føreren ikke reagerer på køretøjets manglende reaktion, eller hvor køretøjet ikke reagerer på politiets anvisninger om at holde ind til siden, og føreren heller ikke reagerer på denne situation. Disse situationer er kendetegnet ved, at føreren generelt har en reel mulighed for at reagere.

Spørgsmålet om føreransvar i de situationer, hvor det er det selvkørende motorkøretøj, der har kontrollen, men hvor det er fastlagt, at føreren i bestemte situationer vil kunne pålægges et strafansvar efter færdselsloven, vil bero på, om vedkommende har handlet uagtsomt. Ved vurderingen heraf vil der skulle tages hensyn til, at den pågældende alene har været passiv fører af et motorkøretøj på en niveau 3-forsøgsstrækning, og der vil derfor ikke kunne stilles de samme krav til agtpågivenhed, som der i almindelighed stilles til en sædvanlig fører i færdselslovens forstand. Det vil i den forbindelse kunne bestemmes, at føreren alene vil kunne ifalde ansvar efter færdselsloven, hvis føreren har udvist grov uagtsomhed.

Der vil endvidere i bedømmelsen af førerens strafansvar efter færdselsloven i de situationer, hvor en fører på opfordring fra køretøjet overtager kontrollen med kørslen, skulle tages hensyn til, at føreren skal have rimelig tid til at omstille sig til kørsel med normalt føreransvar. Der vil altså ved ansvarsbedømmelsen generelt skulle tages hensyn til, at selve overgangen fra de aktiviteter, som føreren foretager sig, mens den tekniske indretning af køretøjet har kontrollen, til kørsel med normalt føreransvar, i en kortere periode vil kunne påvirke en førers muligheder for at manøvrere køretøjet i fuld overensstemmelse med færdselslovens regler.



Spørgsmålet om føreransvar vil i øvrigt – som i alle andre sager – i første række bero på en sædvanlig anklagerfaglig vurdering af, om der er grundlag for at rejse en sag.

Tilladelsesindehaverens strafansvar

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har på baggrund af de indkomne hørings svar og drøftelser med Justitsministeriet revideret lovforslagets regulering af det objektive strafansvar for tilladelsesindehaveren. Der lægges således ikke længere op til, at der for tilladelsesindehaveren skal gælde et generelt objektive strafansvar for overtrædelser af færdselsloven ved kørsel på strækninger i niveau 3 og 4.

Bemyndigelsen i § 92 k, stk. 1, vil efter den reviderede affattelse af lovforslaget fortsat kunne anvendes til at fastsætte regler om tilladelsesindehaverens strafansvar efter færdselsloven. Bemyndigelsen vil også kunne anvendes til at fastsætte regler om straf for handlinger eller undladelser fra tilladelsesindehaverens side, som ikke er strafsanktionerede efter den nugældende færdselslov. Det vil navnlig kunne være relevant at fastsætte regler om tilladelsesindehaverens strafansvar for niveau 4-forsøgsstrækninger, hvor køretøjet forventes på ethvert tidspunkt at kunne foretage en korrekt tolkning af trafikken omkring køretøjet og foretage alle nødvendige manøvrer, der sikrer, at kørslen sker trafiksikkerhedsmæssigt forsvarligt, men vil også kunne være relevant for niveau 3-forsøgsstrækninger.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har på baggrund af de indkomne hørings svar og efter drøftelser med Justitsministeriet indsat en bestemmelse i lovforslagets § 92 k, stk. 2, der indebærer, at bemyndigelsen i § 92 k, stk. 1, kan anvendes til at pålægge tilladelsesindehaveren et objektive strafansvar i form af bødeansvar for overtrædelser af færdselslovens regler eller regler fastsat i medfør af § 92 k, stk. 1. Bemyndigelsen forventes i givet fald anvendt til at fastsætte sådanne regler om objektive strafansvar for tilladelsesindehaveren, hvor dette vurderes at være relevant. Bemyndigelsen vil f.eks. kunne anvendes i forbindelse med overtrædelser, hvor føreren af køretøjet med rette kunne forvente, at køretøjet kunne foretage en korrekt tolkning af trafikken omkring køretøjet og foretage alle nødvendige manøvrer i overensstemmelse med færdselsloven. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet bemærker dog i den forbindelse, at regler om objektive strafansvar for tilladelsesindehaveren – i overensstemmelse med almindelige strafferetlige principper – kun vil blive fastsat, hvis det objektive ansvar er begrundet i særlige hensyn. Det er således ikke på forhånd givet, at bemyndigelsen vil blive anvendt til at fastsætte regler om objektive ansvar for tilladelsesindehaveren.

Erstatningsansvar og forsikringspligt for tilladelsesindehaveren



De indkomne hørings svar har ikke givet anledning til ændringer af lovforslagets bestemmelser om erstatningsansvar og forsikringspligt for tilladelsesindehaveren.

13 Vejmyndighedens rolle

Københavns Kommune finder, at vejmyndighedens rolle i ansøgnings- og tilladelsesprocessen er ikke klart beskrevet i forslaget. Københavns Kommune ønsker, at det tydeliggøres, at forsøg kun kan ske ved samtykke fra de berørte vejmyndigheder, og understreger vigtigheden af vejmyndighedens inddragelse. Særligt med hensyn til forsøg, som kan påvirke fremkommeligheden på de kommunale veje. Kommunen ønsker præciseret, at afgørelser i relation til tilladelsen omhandler tilladelser efter vejloven og privatvejsloven.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet er enig i, at der skal ske en grundig høring af vejmyndigheden, hvilket fremgår af lovforslaget.

14 Økonomi

Københavns Kommune bemærker, at den finder, at udgifter til øget vedligeholdelse ligeledes kan pålægges tilladelsesindehaverne, når der er tale om vedligeholdelse, der ligger ud over kommunernes almindelige vedligeholdelsesforpligtigelse efter vejlovens § 8. Kommunen understreger, at samtlige udgifter som udspringer af tilladelsen, bør afholdes af tilladelsesindehaveren.

KL bemærker, at lovforslaget kan betyde øget administration i kommunerne, og en kompensation kan derfor blive aktuel.

Rigspolitiet bemærker, at det pt. er uvist, hvor mange ekstra ressourcer politiet skal bruge i forbindelse med udarbejdelsen af bekendtgørelser til de enkelte forsøg.

I det omfang, gennemførelsen af forsøg efter lovforslaget medfører udgifter for det offentlige, f.eks. til øget afmærkning, ændringer på vejnettet, eller der forudsættes specielt udstyr til at bringe et selvkørende køretøj til standsning, kan disse udgifter pålægges ansøgeren efter forslaget til § 92 i. Der gives med lovforslaget ikke nogen hjemmel til, at Transport-, Bygnings-, og Boligministeriet kan påføre vejens ejer omkostninger, når der er tale om private veje og/eller private fællesveje. Det vil i givet fald være et forhold mellem tilladelsesindehaveren og vejens ejer.

I de dele af landet, hvor en ansøger planlægger at gennemføre forsøg efter lovforslaget, vil vejmyndighederne skulle afsætte ressourcer til at behandle de pågældende ansøgninger. Ligeledes vil Rigspolitiet og de relevante politikredse skulle afsætte ressourcer til at behandle ansøgninger. I det omfang, der bliver gennemført forsøg inden for rammerne af forsøgsordningen, skal der



således bruges ressourcer på administration af forsøgsordningen i staten. Der forventes imidlertid kun et begrænset antal årlige ansøgninger, hvorfor arbejdet hermed forventes at kunne holdes inden for de eksisterende bevillingsmæssige rammer. Såfremt der bliver gennemført forsøg, som omfatter kommuneveje, skal der ligeledes bruges ressourcer på administration hos de kommunale vejmyndigheder. Det forventede antal årlige forsøg i de enkelte kommuner taget i betragtning, vil der være tale om meget begrænsede administrative konsekvenser.

15 Vejnet til forsøg

Volvo Car Group finder, at det bør overvejes, at tillade kørsel med selvkørende motorkøretøjer i nødspor, busbaner og andre områder, hvor det normalt ville være ulovligt. Man kan implementere et system, så vejmyndigheden kan give ”grønt lys” til kørsel i nødspor i bestemte områder. Dette bør tilføjes til nr. 7 i udkastet.

Aalborg Universitet mener, at det bør være muligt at benytte private og kommunale veje til forsøgene. Til nr. 7 bør det derfor overvejes, i hvilket omfang vejejer af private fællesveje skal inddrages, og hvorvidt dette bliver en stopklods for relevante forsøg.

Teknologisk Institut anbefaler at lovforslaget udelukkende bør omhandle forsøg på offentlig vej og ikke lukkede områder.

Cyklistforbundet påpeger, at det ved en eventuel tilladelse skal sikres, at det benyttede vejnet har en klar adskillelse af køretøjer og cyklister gennem kantsten og adskilt cykelinfrastruktur. Kommunerne har ikke økonomien til at opbygge en sikker infrastruktur. Derfor bør selvkørende motorkøretøjer ikke tillades.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet finder det uhensigtsmæssigt at tillade kørsel i områder, hvor færdsel ellers ville være ulovligt, da det kan skabe trafikfarlige situationer og få øvrige trafikanter til at benytte samme færdselsområde. Omfanget af det benyttede vejnet vil afhænge af en konkret vurdering fra forsøg til forsøg, og det vil ikke omfatte lukkede områder, der ikke er omfattet af færdselsloven. Cyklistforbundets bekymringer vil blive imødekommet gennem assessorens trafikikkerhedsmæssige vurdering af det konkrete forsøg.

16 Det centrale motorregister

Forsikring og Pension påpeger, at der skal oprettes en ny tilladelsestype i motorregisteret, da tilladelsesindehaveren skal registreres.



Transport- Bygnings- og Boligministeriet vurderer, at det ikke vil være nødvendigt at oprette en ny tilladelsestype i SKATs køretøjsregister (DMR). I forvejen indeholder køretøjsregisteret forskellige felter med dispensation, herunder et generelt felt "Dispensation". Når dette felt markeres, åbnes en kommentarboks, hvori der er plads til en beskrivelse med 480 tegn af dispensationen. Her foreslås indsat "Forsøgskøretøj, selvkørende" el.lign., evt. tilføjet bekendtgørelsesnummer for forsøget eller andre kendetegn ved forsøget.

17 Roadmap

Tesla er som udgangspunkt positiv over initiativet. De meget betydelige samfundsmæssige gevinster i form af mindre trængsel, mindre lokal luftforurening og færre ulykker er gevinster, der er til gavn for det danske samfund. I samme forbindelse opfordrer Tesla til, at regeringen formulerer en klar og langsigtet strategi for selvkørende biler, så det bliver tydeligt både for de deltagende virksomheder og for offentligheden generelt, hvad formålet med forsøgsordningen er, og hvad regeringens ambition for området er. En sådan strategi bør også tydeliggøre, hvad de næste skridt bliver, og dermed gøre det lettere for deltagende virksomheder at planlægge en eventuel opfølgning på en succesfuld forsøgsordning.

Brancheorganisationen for den danske vejgodstransport (ITD) vil gerne opfordre Transport-, Bygnings- og Boligministeriet til, med afsæt i for eksempel roundtable om selvkørende motorkøretøjer at overveje et decideret roadmap, hvor revisionen af lovgivningen målrettes og planlægges i samarbejde med relevante aktører fra industri, erhverv og forskningsmiljø.

Forslaget vil indgå i det videre arbejde om emnet.

18 Evaluering af forsøg

Ingeniørforeningen understreger vigtigheden af, at der løbende evalueres på rammerne for forsøget.

Aalborg Universitet foreslår, at der på side 10, pkt. 3.2.3, efter sidste afsnit tilføjes følgende formulering: "For at sikre, at der tilvejebringes velunderbyggede erfaringer med det enkelte forsøg med selvkørende motorkøretøjer og dermed øget viden i ministeriets embedsværk, skal der afsættes ressourcer til, at en uafhængig dansk forskningsinstitution med kompetencer inden for vejtransportområdet evaluerer det enkelte forsøg. Der skal som udgangspunkt altid afsættes 5 % af projektsummen og mindst kr. 100.000 til dette."

DI er meget positive over forslaget og bemærker, at det er vigtigt med løbende opfølgning med hensyn til den teknologiske udvikling.



Transport- Bygnings- og Boligministeriet har et ønske om, at den viden, der bliver samlet gennem forsøg med selvkørende biler i Danmark, bliver nyttiggjort mest muligt. Det er i første række indehavere af tilladelser til forsøg, som tilrettelægger forsøgene på en sådan måde, at de bidrager med ny viden. Tilladelsesindehavere kan forventes i mange tilfælde at have interesse i at rapportere om forsøgene i offentligheden af egen drift. I visse tilfælde vil forsøgene have en karakter, som netop belyser aktuelle problemstillinger af almen interesse, f.eks. vedrørende selvkørende bilers betydning for færdselssikkerheden mv. Transport- Bygnings- og Boligministeriet vil drøfte med kommende tilladelsesindehavere, hvorledes der bedst kan ske en offentliggørelse af de erfaringer, der indhøstes i forbindelse med forsøg.

Senest to år efter, at forsøgsordningen er trådt i kraft, vil der blive udarbejdet en evaluering af de forvaltningsmæssige erfaringer med administrationen af ansøgninger mv. under forsøgsordningen. Evalueringen danner grundlag for en politisk stillingtagen til, om der er behov for at tilpasse de administrative aspekter af forsøgsordningen på baggrund af de erfaringer, der er indhøstet på dette tidspunkt. Senest fem år efter, at forsøgsordningen er trådt i kraft, vil der blive udarbejdet en konkluderende evaluering af ordningen, som danner grundlag for en politisk stillingtagen til, om ordningen skal fortsætte uændret, skal ophæves eller skal danne grundlag for en permanent regulering af kørsel med selvkørende motorkøretøjer i Danmark.

19 Øvrige generelle bemærkninger

Volvo Car Group er bekymret for, om de selvkørende biler vil ændre på andre trafikanters adfærd. Eksempelvis ved at få dem til at bremse eller udnytte deres svagheder i trafikken.

DTL er generelt meget positiv over for lovforslaget. DTL ser lovforslaget som et meget vigtigt og nødvendigt skridt frem mod muligheden for selvkørende motorkøretøjer. I den forbindelse er det vigtigt, at man fra dansk side er på forkant, så transport- og logistiksektoren kan få del i og udnytte de nye teknologier, herunder at der ikke stilles lovgivningsmæssige hindringer op for ny teknologi med selvkørende motorkøretøjer.

Dansk Erhverv er positiv over for forslaget, men mener, at Danmark bør være et foregangsland ved ikke at overregulere området. Dansk Erhverv mener derfor, at der skal være et skærpet fokus på bl.a.,

- At forhindre, at der vil blive stillet for høje krav til ansøgerne for at opnå en tilladelse til forsøg med selvkørende motorkøretøjer.
- At regler eller tilladelsers udformning vil gøre forsøg med selvkørende motorkøretøjer så omkostningstunge, at der automatisk skabes en barriere for de mindre virksomheder.



- At kravene til forsikringsdækning for de køretøjer, der anvendes i et forsøg ikke sættes til et niveau, der umuliggør forsøget.
- At den fremtidige anvendelse af straffelovens bestemmelser ikke pålægger tilladelsesindehaveren et så stort, usikkert og svært afdækkeligt ansvar, at virksomheders forsøg vil undladt eller flyttet til andre lande.

KL er positiv over for forslaget og fremgangsmåden i forbindelse med konkrete vurderinger ved hvert forsøg.

Dansk Fodgænger Forbund finder, at der ikke er tilstrækkelig fokus på konsekvenserne ved færdselsuheld og de mulige trafikofres livskvalitet. Trafiksikkerheden bør have den højeste prioritet, og forbundet mener ikke, at der bør gives tilladelse på det foreliggende grundlag.

Cyklistforbundet kan ikke støtte op om forsøg med selvkørende biler i Danmark på det nuværende grundlag.

Transport- Bygnings- og Boligministeriet tager de i høringen afgivne generelle bemærkninger til efterretning, men finder ikke behov for at justere lovforslaget yderligere på den baggrund.