

Høringsnotat vedrørende udkast til bekendtgørelse om Autonomous Mobility A/S' forsøg med selvkørende motorkøretøjer i Københavns Nordhavn

Høringen

Vejdirektoratet har 4. december 2019 sendt udkast til bekendtgørelse om Autonomous Mobility A/S' forsøg med selvkørende motorkøretøjer i Københavns Nordhavn i høring. Udkastet blev sendt til en række høringsparter og har desuden været offentliggjort på høringsportalen.dk.

Høringsfristen udløb den 8. januar 2020.

Følgende høringsparter har oplyst, at de ikke har bemærkninger til selve udkastet til bekendtgørelse:

- Dansk Bilbrancheråd
- FDM
- Forbrugerrådet Tænk
- Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen

Bemærkninger til bekendtgørelsen

I det følgende gengives hovedindholdet af de modtagne høringssvar til udkastet til bekendtgørelsen tematisk. Vejdirektoratets bemærkninger vil fremgå i kursiveret form i forlængelse af de pågældende høringssvar.

1. Generelt om høringssvarene

Flere af høringsparterne udtrykker generelt opbakning til forsøget med selvkørende motorkøretøjer i Københavns Nordhavn, herunder De Danske Bilimportører, Dansk Erhverv, Metroselskabet, Movia og Danske Regioner. Derudover er der modtaget kommentarer rettet mod selve forsøget samt forslag om ændringer til bekendtgørelsen. Endeligt at der modtaget en række generelle kommentarer til forsøgsordningen med selvkørende motorkøretøjer.

2. Overgangen fra automatiseret til manuel kørsel

Dansk Industri (DI) bemærker, at kravet i § 6, om at køretøjet skal være bragt til fuldt stop inden skift mellem automatiseret og manuel kørsel, kan hindre, at den fysiske person kan overtage styringen af køretøjet for at afværge en påkørsel.

Autonomous Mobility A/S (Holo) anbefaler, at kravet i § 6 udgår. Holo henviser til, at kravet ikke fremgår af køretøjsgodkendelsen eller ansøgningsmaterialet, herunder assessorpåtegningen.

Vejdirektoratet bemærker, at bekendtgørelsens § 6, stk. 1, er tiltænkt som en regel af hensyn til at lette politiets håndhævelse. Kravet er således sat ind for at gøre det tydeligt, om ansvaret for kørslen på det pågældende tidspunkt påhviler føreren eller køretøjets tekniske indretning - og derfor i sidste ende tilladelsesinde-

haveren. I praksis bliver det samtidig et krav, der retter sig mod indretningen af køreplanen til forsøgskørslen. Derfor er tilladelsesindehaveren ansvarlig for at sikre, at køretøjet bringes til fuld standsning, inden køretøjet skifter mellem de forskellige niveauer af automatisering, jf. bekendtgørelsens § 12.

Derudover kan føreren, som beskrevet tidligere, være forpligtet til at overtage styringen af køretøjet, inden køretøjet er bragt til fuld standsning, jf. bekendtgørelsens § 10, stk. 2.

Vejdirektoratet bemærker endvidere, at det aldrig har været intentionen, at tilladelsesindehaveren skulle kunne straffes alene af den grund, at føreren overtog styringen for at afværge skade på personer eller gods. Det vil i sig selv kunne medføre en konflikt i forhold til ansvarsforholdet for tilladelsesindehaveren og føreren af køretøjet, som har tilladelsesindehaveren som arbejdsgiver.

Derfor er der tilføjet et nyt stk. 2 i § 6, hvor det præciseres, at kravet, om at køretøjet skal være bragt til fuld standsning, inden det overgår fra automatiseret til manuel kørsel, ikke gælder, hvis den fysiske person (føreren) overtager styringen af køretøjet, når dette er nødvendigt for at afværge truende skade på person eller gods.

3. Sikkerhed og fremkommelighed

Transport DTU bemærker, at de bl.a. savner baggrundsmateriale om de trafikikkerhedsmæssige vurderinger i udkastet til bekendtgørelse og information om, hvilke kvalifikationer assessoren for det konkrete forsøg besidder.

Transport DTU anfører desuden, at det med fordel kan inkluderes i bekendtgørelsen, hvad kriterierne er for at stoppe forsøget, eksempelvis ved at beskrive sikkerhedsmålene nærmere i bekendtgørelsen.

Cyklistforbundet bemærker, at de har fokus på, at sikkerheden og fremkommeligheden for cyklister ikke bliver forringet som følge af forsøget.

Vejdirektoratet bemærker, at sikkerhedskravene er væsentlige ved behandlingen af en ansøgning om forsøg med selvkørende motorkøretøjer. Reglerne for sikkerhedsmål og assessors kvalifikationer er imidlertid fastsat generelt i anden regulering, mens nærværende bekendtgørelse indeholder de øvrige regler for udførelsen af forsøget med selvkørende motorkøretøjer i Københavns Nordhavn. Baggrundsmaterialet om trafikikkerhed, som Transport DTU efterspørger, hører således ikke hjemme i nærværende bekendtgørelse.

Vejdirektoratet kan dog oplyse, at de trafikikkerhedsmæssige vurderinger er foretaget af Cowi, der er tilknyttet forsøget som assessor.

Det kan samtidig oplyses, at bekendtgørelse om assessorer i forbindelse med forsøg med selvkørende motorkøretøjer (BEK nr. 789 af 16/06/2017) fastsætter kravene til trafikikkerhedsmæssige vurderinger og kvalifikationer for assessorerne. Det følger bl.a. heraf, at assessors vurdering skal beskrive konsekvenserne for færdselssikkerheden ved gennemførelse af det konkrete forsøg med selvkørende motorkøretøjer. Assessor skal endvidere vurdere, om alle dele af det konkrete forsøg kan gennemføres færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt.

At et forsøg med selvkørende motorkøretøjer kan gennemføres færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt indebærer, at kørslen kan ske inden for normal trafik al risiko for den pågældende transportform.

Ansøgningsmaterialet, herunder COWI's assessering af trafikikkerheden i forbindelse med forsøget, har indgået i Vejdirektoratets sagsbehandling og har i den forbindelse været forelagt Færdselsstyrelsen, Rigspolitiet, Rigsadvokaten, Justitsministeriet og Transport- og Boligministeriet. Herudover har Københavns kommune givet tilladelse til indretning af stoppesteder og skiltning vedrørende forsøget.

Vejdirektoratet bemærker, at det vil bero på en konkret vurdering, om det vil være nødvendigt at stoppe et forsøg. Det vil eksempelvis kunne gøre sig gældende, hvis assessor eller taskforcen af myndigheder ikke har

tiltro til, at forsøget kan gennemføres inden for de fastsatte sikkerhedsmål, som beskrevet ovenfor. Det skal endeligt bemærkes, at Vejdirektoratets afgørelse er underlagt de almindelige forvaltningsretlige principper om saglighed og proportionalitet.

4. Automatiseringsniveauer

De Danske Bilimportører bemærker, at bestemmelsen i § 3, om at forsøget må foregå med selvkørende motorkøretøjer op til SAE-niveau 4, synes overflødig. Dette skal ses i lyset af, at det følger af færdselslovens § 92 g, stk. 3, at forsøg "forudsætter deltagelse af en fysisk person, som kan overtage føringen, når dette anvises af det selvkørende motorkøretøjs tekniske indretning, eller når den fysiske person vurderer, at der er behov herfor."

De Danske Bilimportører bemærker derfor, at det ikke bør have betydning, om de konkrete køretøjer, der anvendes til forsøg, har egenskaber svarende til SAE-niveau 5, når det alligevel ikke er tilladt at anvende køretøjet i SAE-niveau 5.

Vejdirektoratet bemærker hertil, at det er korrekt, at den gældende forsøgsordning i færdselsloven ikke tillader forsøg med selvkørende motorkøretøjer i SAE-niveau 5. Bestemmelsen, om at forsøget må foregå op til SAE-niveau 4, er dog ikke overflødig, idet forsøget kunne være begrænset til SAE-niveau 3. Bemærkningen giver derfor ikke anledning til ændringer i bekendtgørelsen.

Vejdirektoratet bemærker i øvrigt, at der er ansøgt om at udføre forsøg op til SAE-niveau 4.

5. Kontrol af køretøjet

Dansk Told & og Skatteforbund bemærker, at det af udkastet til bekendtgørelsens § 9 fremgår, at politiet kan standse det selvkørende motorkøretøjer i medfør af færdselslovens § 77, stk. 1. Dansk Told & og Skatteforbund gør i den forbindelse opmærksom på, at der findes en tilsvarende bestemmelse i toldlovens § 16, stk. 4, hvorefter alle køretøjer i det danske toldområde skal standse op for kontrol, når told- og skatteforvaltningen forlanger det.

Transport DTU anfører, at man kan overveje, om politiet har den fornødne viden om den nye type køretøj, til at kunne kontrollere det for fejl om mangler i medfør af færdselslovens § 77, stk. 1.

Vejdirektoratet bemærker, at færdselslovens § 55, stk. 3, indeholder hjemmel til, at politiet kan kontrollere føreren af et køretøj for spiritus- og narkokørsel. Endvidere indeholder færdselslovens § 77, stk. 1, hjemmel til at politiet kan standse et køretøj og lade det undersøge for fejl og mangler samt kontrollere, at føreren opfylder betingelserne for lovligt at kunne føre køretøjet.

I den henseende har bekendtgørelsens § 9 til formål at sikre, at politiet har hjemmel til de samme kontrolforanstaltninger over for en fysisk person, der har til ansvar at kunne overtage styringen af køretøjet, på trods af, at den fysiske person ikke kan anses for fører af køretøjet i færdselslovens forstand under den automatiseret kørsel.

Vejdirektoratet bemærker, at toldlovens § 16, stk. 4, må antages at finde anvendelse på alle køretøjer, uanset om det er automatiseret eller ej. Bemærkningen fra Dansk Told & Skatteforbund giver derfor ikke anledning til ændringer i bekendtgørelsen.

Vejdirektoratet har indhentet bemærkninger fra Færdselsstyrelsen, der bemærker følgende om kontrol af fejl og mangler i medfør af færdselslovens § 77, stk. 1: "En lang række af de forhold, som politiet kontrollerer er ikke anderledes for de pågældende køretøjer end på ethvert andet køretøj. For selvkørende motorkøretøjer

er der tale om moderne og nyudviklet teknologi, som politiet generelt skal holde sig opdateret omkring, men dette gør sig også gældende for andre komplekse systemer i et moderne køretøj. Det kan herudover oplyses, at Færdselsstyrelsen ikke har modtaget indikationer fra politiet om, at de ikke i tilstrækkelig grad kan kontrollere disse køretøjer.”

6. Øvrige bemærkninger til forsøgsordningen for selvkørende motorkøretøjer

Transport DTU refererer til erfaringer vedr. teknik og adfærd i forbindelse med udenlandske forsøg med selvkørende biler. Herudover finder Transport DTU det interessant, hvordan andre trafikanter kommer til at opføre sig over for det selvkørende køretøj, og opfordrer til, at dette undersøges systematisk, og at erfaringerne fra projektet generelt udgives i videnskabelige artikler.

Transport DTU bemærker desuden, at det er vigtigt at øvrige trafikanter er informeret om projektet.

Endvidere bemærker Transport DTU, at det er uklart hvilken køretøjskategori, der skal anvendes i forsøget. Der bliver samtidig gjort opmærksom på, at der kræves kørekort til den pågældende køretøjskategori, når køretøjet føres manuelt af en fører.

De Danske Bilimportører har en række bemærkninger til de lovgivningsmæssige rammer for forsøgene samt til godkendelse af køretøjer, herunder til behovet for og inddragelse af prøvningsinstanser i forbindelse med forsøg. Det bemærkes videre, at man ser frem til gennemførelsen af de anbefalede tiltag i forhold til assessorordningen fra efterårets evaluering af de administrative processer i forbindelse med forsøgsordningen.

Københavns Kommune bemærker, at det for kommunen er vigtigt, at de selvkørende løsninger ses i samspil med den kollektive trafik og cykler. Derudover er det vigtigt at opnå mere viden om konsekvenser for indretning af gaderum, teknik bag den nødvendige vejinfrastruktur, påvirkning af byplanlægningen samt andre langsigtede strukturelle påvirkninger.

Dansk Erhverv bemærker, at assessorordningen ifølge færdselsloven skulle have været revideret 1. juni 2019, og tilskynder myndighederne til snarest muligt at påbegynde dette arbejde af hensyn til erhvervet på område.

Metroselskabet bemærker, at det, når Nordhavn metrostation er åbnet og vejanlæggene ved stationen er på plads, bør det overvejes at bringe ruten nærmere metrostationen.

DI bemærker vigtigheden af, at erfaringerne fra forsøget indgår i den forestående evaluering af forsøgsordningen for selvkørende motorkøretøjer. Dette omfatter såvel de specifikke erfaringer fra kørslen som erfaringerne fra processen for ansøgninger, herunder assessorordningen.

Movia og Metroselskabet bemærker samstemmende, at der stadig er meget at lære om førerløs busteknologi. Der er således et behov for at udveksle erfaringer på tværs af førerløse forsøg og aktører i Danmark såvel som i udlandet.

For så vidt angår Transport DTU's bemærkninger, om at udgive forskningsartikler på baggrund af forsøget, skal det bemærkes, at Vejdirektoratet ikke indgår som part i forsøget. Det vil være op til tilladelsesindehaveren af forsøget – og dets samarbejdspartnere – at vurdere, i hvilket omfang data fra forsøget kan anvendes til forskningsformål. Vejdirektoratet anbefaler, at Transport DTU retter henvendelse til Holo vedrørende dette ønske.

Vejdirektoratet bemærker, at afviklingen af forsøget vil have indflydelse på den øvrige trafik. Derfor er det et krav, at forsøgsansøgningen indeholder en vurdering af, om den øvrige trafik skal informeres om afviklingen af forsøget. Hvis det vurderes at være nødvendigt, skal der ligeledes indgå en plan for, hvordan denne information tilvejebringes til de øvrige trafikanter.

Som en del af ansøgningen er der således udarbejdet en plan for information til øvrige trafikanter. Af planen fremgår det, at de primære målgrupper for oplysningsindsatsen vil være beboere, besøgende og erhverv i Nordhavn, borgere i Københavnsområdet samt den øvrige offentlighed. Udover lokal skiltning og etablering af busstoppesteder vil den primære kommunikation om projektet foregå via presseaktiviteter og information via sociale medier.

Det kan yderligere bemærkes, at Københavns Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning har givet tilladelse til vejanlæg og opsætning af skilte på den angivne forsøgsrute.

For så vidt angår Transport DTU's bemærkninger om kørekort, bemærker Færdselsstyrelsen, at der er tale om en personbil M2, der kører et kørekort til kategorien D1. Det vil fremgå af tilladelsen til forsøget, at føreren/operatøren af det selvkørende motorkøretøj skal have erhvervet kørekort til den pågældende køretøjskategori.

Hvad angår Metroselskabet ønske om at ændre ruten, bemærker Vejdirektoratet, at direktoratet ikke fastlægger ruten til forsøget. I stedet opfordrer Vejdirektoratet til, at forespørgslen rettes mod Holo, der bliver tilladelsesindehaver af forsøget.

For så vidt angår De Danske Bilimportørers bemærkninger om godkendelse af køretøjer, har Vejdirektoratet indhentet bemærkninger fra Færdselsstyrelsen, der er ansvarlig for køretøjsgodkendelsen. Færdselsstyrelsen bemærker følgende: "De pågældende køretøjer er godkendt efter de nugældende regler for køretøjsgodkendelse i Danmark. Typegodkendelsesforordningen (Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse af markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF) træder i kraft 1. september 2020, og styrelsen er i gang med at fastsætte supplerende bestemmelser til forordningen. Færdselsstyrelsen har inviteret til informationsmøde om forordningen, etableret en følgegruppe og vil løbende informere om gennemførelse af forordningen i Danmark."

Vejdirektoratet skal gøre opmærksom på, at det er en misforstået opfattelse, at assessorordningen skulle have været revideret 1. juni 2019. Derimod bestemmer færdselsloven, at forsøgsordningen skal evalueres i to omgange, hvoraf den første evaluering skulle være tilendebragt 1. juni 2019. I medfør af færdselsloven har Færdselsstyrelsen og Vejdirektoratet således i fællesskab foretaget en evaluering af de forvaltningsmæssige erfaringer med administrationen af ansøgninger mv. under forsøgsordningen. Evalueringen er offentliggjort og kan findes på <https://www.vejdirektoratet.dk/udgivelse/evaluering-af-forsog-med-selvkorende-biler>. Hvad angår opfølgning på de anbefalede tiltag i forhold til assessorordningerne oplyser Færdselsstyrelsen, at der er indkaldt til opstartsmøde i et nyt assessorforum, og at arbejdet med de vejledningsmæssige initiativer også er igangsat. Input fra mødet i assessorforum forventes at bidrage til opdateringer i vejledningsmaterialet.

Vejdirektoratet har i øvrigt noteret sig de indkomne bemærkninger, ønsker og forslag til forsøgslovgivningen. Vejdirektoratet vil bære disse videre til brug for den afsluttende evaluering af forsøgslovgivningen i 2022.

Vejdirektoratet bemærker videre, at ønskerne til erfaringsudveksling på tværs af forsøg med selvkørende køretøjer vil indgå i de initiativer, der er igangsat på baggrund af den administrative evaluering af forsøgsordningen, som blev gennemført i 2019.