

# Høringsnotat vedrørende udkast til bekendtgørelse om Autonomous Mobility A/S' forsøg med selvkørende motorkøretøjer ved Slagelse Sygehus og Psykiatrisygehus Slagelse

## Høringen

Vejdirektoratet har 3. februar 2020 sendt udkast til bekendtgørelse om Autonomous Mobility A/S' forsøg med selvkørende motorkøretøjer ved Slagelse Sygehus og Psykiatrisygehus Slagelse i høring. Udkastet blev sendt til en række høringsparter og har desuden været offentliggjort på høringsportalen.dk.

Høringsfristen udløb den 2. marts 2020.

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

- Dansk Bilbrancheråd
- FDM
- Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen
- Metroselskabet

## 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

De Danske Bilimportører og Dansk Erhverv udtrykker generelt opbakning til forsøget med selvkørende motorkøretøjer ved Slagelse Sygehus og Psykiatrisygehus Slagelse. 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. Sikkerhed og fremkommelighed

Transport DTU bemærker, at de bl.a. savner baggrundsmateriale om de trafiksikkerhedsmæssige 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.

*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 bekendtgørelse om assessorer i forbindelse med forsøg med selvkørende*

*motorkøretøjer (BEK nr. 789 af 16/06/2017) , mens nærværende bekendtgørelse indeholder de øvrige regler for udførelsen af forsøget med selvkørende motorkøretøjer ved Slagelse Sygehus. Baggrundsmaterialet om trafiksikkerhed, som Transport DTU efterspørger, hører således ikke hjemme i nærværende bekendtgørelse.*

*Vejdirektoratet kan dog oplyse, at de trafiksikkerhedsmæssige vurderinger er foretaget af Atkins, der er tilknyttet forsøget som assessor.*

*Det kan samtidig oplyses, at bekendtgørelse om assessorer i forbindelse med forsøg med selvkørende motorkøretøjer fastsætter kravene til trafiksikkerhedsmæssige 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 trafikal risiko for den pågældende transportform.*

*Ansøgningsmaterialet, herunder Atkins' assessering af trafiksikkerheden i forbindelse med forsøget, har indgået i Vejdirektoratets sagsbehandling og har i den forbindelse været forelagt Færdselsstyrelsen, Rigspolitiet, Rigsadvokaten, Justitsministeriet og Transport- og Boligministeriet.*

*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.*

### **3. 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.*

### **4. Kontrol af køretøjet**

Dansk Told & og Skatteforbund bemærker, at det af udkastet til bekendtgørelsens § 8 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 og 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 § 8 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."*

## **5. 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.

Dansk Erhverv bemærker, at assessorordningen i henhold til bekendtgørelsen om assessorer i forbindelse med forsøg med selvkørende motorkøretøjer skulle have været revideret 1. juni 2019, og tilskynder myndighederne til snarest muligt at påbegynde dette arbejde af hensyn til erhvervet på område.

*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 trafikanter i området, patienter, personale og besøgende på de to sygehuse samt brugere af kollektiv trafik og cyklister i Slagelseområdet 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 og informations via sygehuse informationsskranker.

Det kan yderligere bemærkes, at der er udarbejdet en skilteplan, godkendt af de lokale myndigheder (Politi og kommune). Skilteplanen skal sikre at øvrige trafikanter er informeret om forsøget, når de kører ind i forsøgsområdet.

For så vidt angår Transport DTU's bemærkninger om kørekort, har Vejdirektoratet indhentet bemærkninger fra Færdselsstyrelsen, der er ansvarlig for køretøjsgodkendelsen. Færdselsstyrelsen bemærker 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.

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 afholdt 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 vejledningsmateriale.

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.