

## Forslag

til

### Lov om ændring af færdselsloven (Bemyndigelse til at fastsætte regler om og give tilladelse til forsøg med selvkørende motorkøretøjer)

#### § 1

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1386 af 11. december 2013, som senest ændret ved lov nr. 660 af 8. juni 2016, foretages følgende ændringer:

1. Før § 92 d indsættes ny overskrift: "Forsøgsordninger".

2. I § 92 d, stk. 1, og § 92 e, stk. 1, ændres: "kommunalbestyrelser i disses egenskab af vejmyndighed" til: "vejmyndigheder".

3. I § 92 d, stk. 2 og § 92 e, stk. 4, ændres "kommunalbestyrelsen" til: "vejmyndigheden".

4. I § 92 d, stk. 3, ændres "Kommuner" til: "Vejmyndigheden".

5. I § 92 e, stk. 1, ændres "kommunen" til: "vejmyndigheden".

6. I § 92 e, stk. 2 ændres "kommunens" til: "vejmyndighedens".

7. Der indsættes som ny § 92 f:

**§ 92 f.** Transport- og bygningsministeren kan fastsætte regler om tidsmæssigt og geografisk afgrænsede forsøg med motorkøretøjer, der helt eller delvist kører uden fører. Transport- og bygningsministeren kan i denne forbindelse fravige bestemmelserne i denne lovs kapitel 2, 4, 5, 9-11 og 13 a.

*Stk. 2.* Transport- og bygningsministeren meddeler tilladelse til forsøg i henhold til regler fastsat i medfør af stk. 1. Transport- og bygningsministeren fastlægger nærmere vilkår om de enkelte forsøg. Tilladelser efter 1. pkt. kan først meddeles efter, at sagen har været forelagt Folketingets Transport- og Bygningsudvalg.

*Stk. 3.* Ansøgning om tilladelse til forsøg indsendes til Transport- og Bygningsministeriet ledsaget af en nærmere beskrivelse af forsøget. Udgifter, der påføres det offentlige efter disse forsøg, kan pålægges tilladelsesindehaveren.

8. I § 104 indsættes som nyt stk. 3:

*Stk. 3.* Erstatningsansvaret efter §§ 101-103 for motorkøretøjer omfattet af forsøgsordninger efter § 92 f påhviler tilladelsesindehaveren."

9. I § 106 indsættes som nyt stk. 3:

”Stk. 3. For selvkørende motorkøretøjer omfattet af forsøgsordninger efter § 92 f påhviler forsikringspligten tilladelsesindehaveren.”

10. Efter § 118 c indsættes som ny § 118 d:

”§ 118 d. Ved forsøg efter § 92 f fastsætter transport- og bygningsministeren efter forhandling med justitsministeren bestemmelser om straf, herunder bestemmelser om ansvarssubjekt for overtrædelser af færdselslovens regler. Transport- og bygningsministeren kan i den forbindelse efter forhandling med justitsministeren fravige denne lovs kapitel 17 og 18.”

## § 2

Loven træder i kraft den 1. juli 2017.

## **Bemærkninger til lovforslaget**

### Almindelige bemærkninger

#### Indholdsfortegnelse

1. Indledning
2. Baggrund
3. Lovforslagets hovedindhold
  - 3.1. Fravigelse fra færdselslovens bestemmelser
    - 3.1.1. Gældende ret
    - 3.1.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser
    - 3.1.3. Den foreslåede bestemmelse om fravigelse fra færdselsloven
  - 3.2. Forsøg med selvkørende motorkøretøjer
    - 3.2.1. Gældende ret
    - 3.2.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser
    - 3.2.3. Den foreslåede forsøgsordning
  - 3.3. Erstatnings- og forsikringsretlige regler under forsøg med selvkørende motorkøretøjer
    - 3.3.1. Gældende ret
    - 3.3.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser
    - 3.3.3. Det foreslåede erstatningssubjekt under forsøgsordningen
  - 3.4. Det strafferetlige ansvarssubjekt under forsøg med selvkørende motorkøretøjer
    - 3.4.1. Gældende ret
    - 3.4.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser
    - 3.4.3. Det foreslåede strafansvarssubjekt under forsøgsordningen
  - 3.5. Andre forsøg på statsvejsnettet
    - 3.5.1. Gældende ret
    - 3.5.2. Forslaget
4. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige
5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet
6. Administrative konsekvenser for borgerne
7. Miljømæssige konsekvenser
8. Forholdet til EU-retten
9. Forholdet til anden international lovgivning
10. Sammenfattende skema

#### *1. Indledning*

Formålet med lovforslaget er at tillade forsøg med selvkørende motorkøretøjer på det offentlige vejnet i Danmark, når dette kan ske trafikikkerhedsmæssigt forsvarligt.

Forsøgsbestemmelsen afgrænser hverken ansøgers muligheder for at udpege hvilke motorkøretøjer eller de geografiske områder inden for færdselslovens gyldighedsområde, som kan omfattes. Forsøg skal dog være tidsmæssigt begrænset, og ansøger skal bl.a. angive, hvilke EU-typegodkendte og nationalt godkendte køretøjer, der vil være omfattet, samt i hvilke geografiske områder og under hvilke trafikale forhold køretøjet helt eller delvist vil køre uden fører.

For at opnå tilladelse til forsøg med selvkørende motorkøretøjer er det et krav, at en fagligt kompetent uafhængig rådgiver, ofte betegnet assessor, kan verificere, at alle dele af det planlagte forsøg kan gennemføres inden for rammerne af en normal trafikale risiko for den pågældende transport. Rådgiveren skal endvidere verificere, at ansøgers organisation både har de kompetencer og adgang til de ressourcer, som er forudsat i den udførte trafikalsikkerhedsmæssige vurdering.

Det er ikke hensigten på forhånd at begrænse, hvilke forsøg der kan gennemføres under forsøgsordningen. Efter lovforslaget fastlægger transport- og bygningsministeren derfor de nærmere vilkår om forsøg med selvkørende motorkøretøjer i bekendtgørelsesform. Transport- og bygningsministeren meddeler tilladelse til den enkelte ansøger som en konkret afgørelse i henhold til den for forsøget fastsatte bekendtgørelse.

Lovforslaget fastlægger et objektive erstatningsansvar for tilladelsesindehaveren for eventuelle skader forvoldt af et selvkørende motorkøretøj under et forsøg. Lovforslaget indebærer endvidere, at der skal fastsættes regler om det strafferetlige ansvarssubjekt og om objektive strafansvar.

Transport- og bygningsministeren kan efter lovforslaget først meddele tilladelse til forsøg med selvkørende motorkøretøjer, efter at sagen har været forelagt Folketingets Transport- og Bygningsudvalg.

## *2. Baggrund*

Innovationen inden for bl.a. de teknologier, der anvendes i motorkøretøjer til vejtrafik, har medført, at motorkøretøjerne i stigende grad bliver udstyret med komponenter, som automatiserer en del af styringen af køretøjet. Allerede omkring 1990 blev ABS-bremserne en almindelig komponent i biler. Det er en funktion, som indebærer, at en helt uerfaren fører kan gennemføre en i teknisk forstand næsten perfekt opbremsning i en kritisk situation. Tilsvarende er en række nye komponenter ved at blive standard. Det giver motorkøretøjerne funktioner som "automatisk nødbremse", "adaptiv fartpilot", "skiltegenkendelse", "fodgængerbeskyttelse", "intelligente lygter", "automatisk parkering" m.fl.

Funktionerne, som automatiserer en del af styringen, kan aflaste føreren i sin opgavevaretagelse under kørslen. Afhængigt af de specifikke funktioner vil automatisering ofte medføre øget trafikalsikkerhed. Under nærmere bestemte trafikale forhold, f.eks. på en fuldt afstribet motorvej eller med lav fart i et stisystem, vil disse nye funktioner tilsammen kunne udgøre en teknisk indretning, som indebærer, at motorkøretøjet kan føres sikkert i trafikken, uden at en person medvirker aktivt.

To kommuner har i 2015 henvendt sig til Transport- og Bygningsministeriet med en forespørgsel om, hvorvidt det er muligt at udnytte motorkøretøjernes selvkørende funktionalitet til at effektivisere produktionen af borgerrettede kommunale serviceydelser.

Færdselsloven indeholder imidlertid en bestemmelse om, at motorkøretøjer skal føres af en person, som har erhvervet kørekort, og færdselslovens adfærds- og ansvarsregler forudsætter, at det er en fysisk person, der har den fulde kontrol med køretøjet. Den eksisterende lovgivning giver således ikke transport- og bygningsministeren mulighed for at fravige kravet om, at et motorkøretøj skal føres af en fysisk person, der har erhvervet kørekort. Det er derfor hverken muligt at forbedre serviceniveauet ved at lade medarbejderen, der kører bilen, varetage andre opmærksomhedskrævende opgaver i bilen, eller ved at øge antallet af bustimer inden for samme budget ved at reducere behovet for chaufførbemanding.

En forsøgsbestemmelse kan efter Transport- og Bygningsministeriets vurdering imødekomme efterspørgslen efter at anvende køretøjernes selvkørende funktionalitet til innovation i bl.a. den offentlige sektor. På baggrund af erfaringerne fra de forsøg med selvkørende motorkøretøjer, der forventes at blive iværksat, vil det blive vurderet, om der skal indføres en permanent regulering af rammerne for kørsel med sådanne motorkøretøjer i Danmark.

### *3. Lovforslagets hovedindhold*

#### *3.1. Fravigelse fra færdselslovens bestemmelser*

##### *3.1.1. Gældende ret*

Færdselsloven indeholder de grundlæggende regler for færdsel i trafikken.

Færdselslovens kapitel 2 vedrører de grundlæggende regler for al færdsel og gælder for alle typer af trafikanter. Færdselslovens kapitel 4 fastsætter de særlige regler, der gør sig gældende for kørende. Færdselslovens kapitel 5 vedrører hastighed, herunder de normale hastighedsgrænser. I færdselslovens kapitel 9 fastsættes de særlige regler, der gør sig gældende for motorcykler. I færdselslovens kapitel 10 fastsættes de generelle regler for fører af køretøjer, herunder regler om kørekort. Færdselslovens kapitel 11 omhandler kravene til køretøjer, herunder indretning og udstyr, og i færdselslovens kapitel 13 a fastsættes reglerne for køre- og hviletid.

Det fremgår bl.a. af § 56, stk. 1, i færdselslovens kapitel 10, at et motorkøretøj kun må føres af en person, der har erhvervet kørekort. Førerbegrebet i færdselsloven betyder således, at et motorkøretøj skal føres af en fysisk person, der har fuld kontrol over køretøjet, og den fysiske person skal handle i overensstemmelse med færdselslovens regler. Førerens forpligtelser efter færdselslovens øvrige bestemmelser er derfor også formuleret med udgangspunkt i, at der er tale om en fysisk person.

Færdselslovens § 56, stk. 1, er i overensstemmelse med international regulering. Det fremgår således af artikel 8, stk. 1, i Wienerkonvention af 8. november 1968 om vejtrafik, at ethvert motorkøretøj skal have en fører. Som det fremgår af punkt 9 nedenfor, er der imidlertid i foråret 2016 sket den afklaring, at der under betingelse af, at der i eller uden for køretøjet er en person, som er i stand til at overtage føringen, ikke anses at være behov for at ændre Wienerkonventionen med henblik på, at der kan gennemføres nationale forsøg.

Transport- og Bygningsministeriet lægger således til grund, at Wienerkonventionens artikel 8 ikke er til hinder for, at der i Danmark kan gennemføres forsøg med selvkørende motorkøretøjer under de nævnte forudsætninger.

##### *3.1.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser*

Det er efter Transport- og Bygningsministeriets vurdering hensigtsmæssigt på forsøgsbasis at imødekomme efterspørgslen efter at anvende køretøjernes selvkørende funktionalitet til innovation i bl.a. den offentlige sektor.

Med den hjemmel til at fastsætte regler, hvorefter der kan gives tilladelse til at gennemføre forsøg med selvkørende motorkøretøjer, som indføres med lovforslaget, er det imidlertid ikke formålet på forhånd at afgrænse, hvilke forsøg der kan gennemføres under forsøgsordningen. På grund af den hastige udvikling inden for selvkørende funktionaliteter i køretøjerne og de deraf følgende ønsker om at udnytte disse til innovation, tillægges transport- og bygningsministeren i lovforslaget en bred

bemyndigelse til at gennemføre forsøg, der fraviger en række af færdselslovens adfærds- og ansvarsbestemmelser. Regler om fravigelse fra færdselslovens adfærds- og ansvarsregler forventes som udgangspunkt at skulle fastlægges i forbindelse med hvert enkelt forsøg.

Da færdselsloven indeholder et grundlæggende krav om, at motorkøretøjer skal føres af en fysisk person, som har erhvervet kørekort, vil der naturligvis i forbindelse med en forsøgsordning med selvkørende motorkøretøjer være særligt behov for en bestemmelse, der giver transport- og bygningsministeren mulighed for at fravige kravet om, at føreren skal være en fysisk person, der har erhvervet kørekort. Der vil derudover være behov for i nødvendigt omfang at fravige fra færdselslovens regler om førere af køretøjer i lovens kapitel 10.

Det vil endvidere også være nødvendigt, at transport- og bygningsministeren kan fastsætte regler om fravigelse fra færdselslovens adfærdsbestemmelser, hvor de pågældende forpligtelser alene kan pålægges en fysisk person, f.eks. færdselslovens § 9, stk. 2, hvorefter implicerede trafikanter skal yde hjælp til tilskadekomne i forbindelse med færdselsuheld.

Det er herudover Transport- og Bygningsministeriets vurdering, at der kan forekomme situationer, hvor det af hensyn til gennemførelsen af et konkret forsøg eller trafiksikkerheden vil være påkrævet at fravige yderligere bestemmelser i færdselsloven, herunder færdselslovens regler for kørende i kapitel 4 og regler for hastighed i kapitel 5.

Med indførelsen af en mulighed for at fravige færdselsloven skal der i forbindelse med hver enkelt ansøgning foretages en konkret vurdering af, hvilke af færdselslovens bestemmelser, der er baggrund for at fravige.

### *3.1.3. Den foreslåede adgang til at fravige færdselslovens regler*

Det forslås, at der indsættes en ny bestemmelse i færdselsloven, som giver transport- og bygningsministeren mulighed for at fravige bestemmelserne i færdselslovens kapitel 2, 4, 5, 9-11 og 13 a.

Fravigelse af kapitel § 10 vil betyde, at motorkøretøjer under forsøg kan styres af en teknisk indretning, uden at en fysisk person har fuld kontrol over køretøjet.

Der kan jf. punkt 3.2 nedenfor alene fraviges fra færdselslovens bestemmelser, såfremt det sker i forbindelse med en ansøgning om forsøg med selvkørende motorkøretøjer. Transport- og bygningsministeren tillægges således ikke en generel adgang til at fravige reglerne i færdselslovens kapitel 2, 4, 5, 9-11 og 13 a.

## *3.2. Forsøg med selvkørende motorkøretøjer*

### *3.2.1 Gældende ret*

Transport- og bygningsministeren har ikke hjemmel i færdselsloven til at tillade forsøg, hvor et motorkøretøj føres af en teknisk indretning i stedet for en fysisk person.

### *3.2.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser.*

To kommuner har i 2015 henvendt sig til Transport- og Bygningsministeriet med en forespørgsel om, hvorvidt det er muligt at udnytte motorkøretøjernes selvkørende funktionalitet. Ministeriet har med henblik på at undersøge behovet for at tilpasse færdselsloven til selvkørende motorkøretøjer været i

dialog med flere potentielle interessenter. Det drejer sig om producenter af biler og busser, bilimportører og operatører i den kollektive trafik m.fl.

Transport- og Bygningsministeriet vurderer på den baggrund, at der ud over de to kommuner kan være andre aktører med tilstrækkelige ressourcer og den nødvendige interesse i at gennemføre forsøg med selvkørende motorkøretøjer på det offentlige vejnet i Danmark. I hvilket omfang, en dansk forsøgsordning vil blive brugt, afhænger af såvel den konkrete udformning og administration af ordningen, som af de muligheder for at gennemføre forsøg, som tilbydes i andre lande.

Transport- og Bygningsministeriet finder, at der bør etableres en forsøgsordning, der kan danne grundlag for forskelligartede forsøg. Forsøgsordningen kan lede til forsøg med forskellige typer motorkøretøjer under forskellige trafikale forhold, dvs. vejtyper, i by og på land, med og uden nærhed til bløde trafikanter, forskellige vejrlig og forskellige tidspunkter på dagen. Den kan endvidere lede til forsøg med forskellige niveauer af automatisering. En forsøgsordning skal dog i alle tilfælde sikre, at forsøg med selvkørende køretøjer efter denne lov alene tillades i det omfang, at dette kan ske trafikikkerhedsmæssigt forsvarligt.

For at opnå tilladelse til forsøg foreslås det, at der opstilles det krav, at en fagligt kompetent uafhængig assessor kan verificere, at alle dele af forsøget kan gennemføres inden for rammerne af en normal trafik al risiko for den pågældende transport. Assessor skal endvidere verificere, at ansøgers organisation har de kompetencer og adgang til de ressourcer, som er forudsat i den trafikikkerhedsmæssige vurdering.

Det foreslås endvidere, at de specifikke vilkår, som skal gælde for det enkelte forsøg, fastlægges i en bekendtgørelse. Tilladelsen meddeles den enkelte ansøger som en konkret afgørelse i henhold til den for forsøget fastsatte bekendtgørelse. Der vil som hovedregel blive udstedt én bekendtgørelse til hvert forsøg. Der kan dog vise sig situationer, hvor en enkelt bekendtgørelse kan dække flere forsøg. Bekendtgørelsen skal indeholde den fornødne regulering af de enkelte forsøg. Bekendtgørelsen skal endvidere indeholde regler om ansvarsforhold i forbindelse med erstatning og straf for overtrædelse af færdselsloven i forbindelse med forsøg.

Det vil være en grundlæggende betingelse i hver enkelt tilladelse til forsøg, at transport- og bygningsministeren til enhver tid kan tilbagekalde tilladelsen og derved midlertidigt eller permanent afslutte forsøget. Dette skal sikre, at forsøg, hvor færdselssikkerheden har vist sig ikke at være tilstrækkeligt tilgodeset, kan bringes til ophør med det samme.

Der sker som anført en hastig udvikling inden for køretøjernes selvkørende funktionalitet. Transport- og Bygningsministeriet forventer, at der kan komme efterspørgsel efter forsøg, hvor automatiseringen får forskellig betydning for førerbegrebet i færdselslovens forstand. For at kunne beskrive dette finder Transport- og Bygningsministeriet det nyttigt at anvende den klassifikation, som foreslås af den amerikanske organisation Society of Automobile Engineers (SAE)<sup>1</sup>.

SAE's seks automatiseringsniveauer går fra 0 til 5, hvor føreren i Niveau 0, 1 og 2 varetager sine opgaver i overensstemmelse med førerens roller i færdselslovens forstand. Forsøg med automatisering på disse tre niveauer på offentlig vej i Danmark vil derfor ikke forudsætte en ansøgning

---

<sup>1</sup> SAE International's new standard J3016: Taxonomy and Definitions for Terms Related to On-Road Motor Vehicle Automated Driving Systems

efter lovforslaget. Kørsel på Niveau 0, 1 og 2 inden for den geografiske afgrænsning af et forsøg, som forudsætter tilladelse fra transport- og bygningsministeren, skal anføres i ansøgningen, selvom denne kørsel sker inden for rammerne af færdselslovens almindelige bestemmelser.

Førerens rolle på Niveau 3 og 4 har en karakter, der indebærer, at den ikke er i overensstemmelse med førerens roller efter færdselsloven, hvorfor forsøg på offentlig vej i Danmark forudsætter tilladelse fra transport- og bygningsministeren. En ansøgning om tilladelse til Transport- og Bygningsministeriet forudsættes bl.a. at indeholde oplysninger om forsøgets geografiske udstrækning på strækningsniveau med en klar angivelse af, på hvilke strækninger der ønskes gennemført forsøg med kørsel på henholdsvis Niveau 3 og 4.

Ved en Niveau 3 forsøgsstrækning forstås, at den tekniske indretning er i stand til at føre køretøjet på strækningen. Det er imidlertid en forudsætning, at der er en fysisk fører, som under de givne forhold på et hvert tidspunkt under kørslen har køretøjet inden for synsvidde, og som er parat til at foretage alle nødvendige manøvrer, der kan sikre, at kørslen sker trafikikkerhedsmæssigt forsvarligt. Den tekniske indretning af køretøjet kan altså undtagelsesvist få behov for, at den fysiske fører overtager kontrollen med køretøjet under kørsel på forsøgsstrækningen.

Ved en Niveau 4 forsøgsstrækning er det ligeledes den tekniske indretning, som er i stand til at føre køretøjet på strækningen. Den tekniske indretning kan på et hvert tidspunkt foretage en korrekt tolkning af trafikken omkring køretøjet og kan foretage alle nødvendige manøvrer, der sikrer, at kørslen sker trafikikkerhedsmæssigt forsvarligt, herunder ultimativt i en uforudset situation bringe køretøjet til sikker standsning på en måde, som er forsvarlig i forhold til trafikikkerheden.

Ved en Niveau 4 forsøgsstrækning forudsættes det i forsøgsordningen, at den tekniske indretning kort efter en sådan uforudset situation overdrager føringen til enten en fysisk fører, som har køretøjet inden for synsvidde, eller til en operatør, som ikke behøver at have køretøjet inden for synsvidde. Overdragelsen af føringen til en fysisk fører eller til en operatør sker efter at køretøjet er bragt til sikker standsning. I det tilfælde at føringen overdrages til en operatør skal denne være en fysisk person, som har adgang i realtid til detaljeret information om køretøjets omgivelser gennem tekniske hjælpemidler såsom kamera, mikrofon, GNSS, radar, lidar (afstandsmåling med laser) eller andre typer sensorer.

Baggrunden for forsøgsordningens krav om, at der på Niveau 4 forsøgsstrækninger skal være en fysisk fører eller operatør, der er stand by, er hovedsageligt et hensyn til, at der efter en sikker standsning ofte kan opstå behov for en dialog med myndighedspersoner eller andre om, hvor køretøjet skal parkeres hensigtsmæssigt i forhold til den øvrige færdsel. Det kan f.eks. være i forbindelse med et færdselsuheld, som køretøjet ikke selv er impliceret i. Det gælder for både fører og operatør, at de skal have erhvervet kørekort til den pågældende køretøjskategori.

Automatiseret kørsel på Niveau 5 er et stadium, hvor den nye teknologi er fuldt udviklet og fungerer trafikikkert under alle tænkelige trafikale forhold. Transport- og bygningsministeren bemyndiges med forslaget ikke til at give tilladelse til forsøg med selvkørende motorkørertøjer på Niveau 5.

Der ønskes en bred politisk opbakning til at gennemføre forsøg med selvkørende motorkørertøjer. Det forudsættes derfor, at transport- og bygningsministeren meddeler tilladelse til forsøg med selvkørende biler efter forelæggelse af sagen for Folketingets Transport- og Bygningsudvalg.”

### *3.2.3. Den foreslåede forsøgsordning*



Lovforslaget indeholder forslag til en ny § 92 f, som giver transport- og bygningsministeren mulighed for at tillade forsøg med motorkøretøjer, der helt eller delvist kører uden fører. Forsøg efter bestemmelsen skal være tidsmæssigt begrænsede, og ansøger skal bl.a. angive, hvilke EU-typegodkendte og nationalt godkendte køretøjer der vil være omfattet, samt i hvilke geografiske områder og under hvilke trafikale forhold køretøjerne helt eller delvist vil køre uden fører.

#### *Ansøgningsproceduren*

Ansøgninger om forsøg med selvkørende motorkøretøjer indsendes til Transport- og Bygningsministeriet, der sikrer, at der ved ethvert forsøg foretages en grundig høring af offentlige myndigheder, herunder politi og vejmyndigheder. Transport- og Bygningsministeriet sikrer endvidere, at der sker inddragelse af en assessor, inden der gives tilladelse til at gennemføre et forsøg.

#### *Krav til ansøgningen*

For så vidt angår organisering og gennemførelse af forsøg skal ansøgningen indeholde (1) en beskrivelse af de motorkøretøjer, der indgår i forsøget, (2) en detaljeret plan for gennemførelsen af forsøget, herunder hvilke niveauer for automatisering, omfattede veje, de trafikale forhold, hvori forsøget vil blive gennemført, samt (3) en beskrivelse af forsøgets organisering.

Den nævnte dokumentation for organiseringen og gennemførelsen af forsøg vedlægges inden der kan træffes afgørelse en udtalelse fra en assessor om de samlede konsekvenser for trafikikkerheden ved det planlagte forsøg samt en Data-erklæring for de køretøjer, der indgår i gennemførelsen af forsøget, hvorpå det erklæres, at køretøjet opfylder en række bestemmelser, som det ikke er muligt at efterprøve med synsvirksomhedernes normale udstyr. Såfremt dele af Data-erklæringen ikke kan udfyldes fuldstændigt, skal der vedlægges en erklæring, der redegør for de(n) manglende områder, og at køretøjet også på disse områder er sikkert at anvende.

I bemærkningerne til lovforslagets enkelte bestemmelser er det anført, hvilke kriterier der nærmere vil blive lagt til grund for Transport- og Bygningsministeriets vurdering af ansøgninger. Det vil være et generelt krav, at assessor finder grundlag for at konkludere, at forsøget kan gennemføres inden for rammerne af en normal trafik al risiko for den pågældende transport. Transport- og bygningsministeren kan stille andre saglige vilkår for godkendelse af forsøg, herunder at ansøgeren stiller sikkerhed for de udgifter, som forsøget medfører for det offentlige.

#### *Tilladelsens form*

Transport- og bygningsministeren fastlægger de nærmere vilkår for forsøgenes gennemførelse i bekendtgørelse. Som udgangspunkt fastlægges vilkårene for de enkelte forsøg i hver sin bekendtgørelse, idet forskellige forsøg dog kan vise sig så ensartede, at samme bekendtgørelse kan danne grundlag for flere forsøg. Transport- og bygningsministeren meddeler på baggrund af bekendtgørelsesreguleringen tilladelse til de enkelte forsøg, efter at sagen har været forelagt Folketingets Transport- og Bygningsudvalg. Transport- og bygningsministeren kan til hver en tid tilbagekalde de enkelte tilladelser og derved afslutte et forsøg.

#### *Evaluering af forsøgsordningen*

Seneste 2 år efter at forsøgsordningen er trådt i kraft, vil der blive udarbejdet en evaluering af den administrative behandling af ansøgninger 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 opsamlet på dette tidspunkt.

Senest 5 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.

### *3.3. Erstatnings- og forsikringsretlige regler under forsøg med selvkørende motorkøretøjer*

#### *3.3.1. Gældende ret*

Det fremgår af færdselslovens § 101, stk. 1, at den, der er ansvarlig for et motordrevet køretøj, skal erstatte skader, som køretøjet volder ved færdselsuheld eller ved eksplosion eller brand, der hidrører fra brændstofanlæg i køretøjet. Der gælder således et objektivt ansvar.

Erstatningsansvaret påhviler den ejer eller bruger, der benytter køretøjet eller lader det benytte, jf. færdselslovens § 104, stk. 1. Det følger af færdselslovens § 104, stk. 2, at føreren er ansvarlig efter lovgivningens almindelige regler.

Der gælder efter færdselslovens § 105 et grundlæggende krav om forsikringspligt for de skader, der forvoldes af motordrevne køretøjer. Forsikringspligten påhviler i medfør af færdselslovens § 106 ejeren eller den person (brugeren), der har varig rådighed over køretøjet. For andre motordrevne køretøjer påhviler forsikringspligten den, der bruger køretøjet eller lader det bruge på vej, jf. færdselslovens § 106, stk. 2.

Kommuner eller staten kan blive undtaget for forsikringspligten efter færdselslovens § 105 i forhold til de motordrevne køretøjer, der tilhører disse myndigheder.

#### *3.3.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser*

Transport- og Bygningsministeriet har i forbindelse med arbejdet om etablering af en forsøgsordning for selvkørende motorkøretøjer overvejet, hvor det objektive erstatningsansvar skal placeres.

Det er den i forbindelse blevet overvejet, om de gældende regler i færdselsloven skal videreføres uden ændringer, således at ansvaret som udgangspunkt fortsat påhviler ejeren eller brugeren af det motordrevne køretøj. Det er endvidere blevet overvejet, om erstatningsreglerne skal være afhængige af køretøjets automatiseringsniveau efter de i under punkt 3.2. præsenterede af SAE udarbejdede automatiseringsniveauer, således at erstatningsansvaret som udgangspunkt påhviler ejeren/brugeren ved Niveau 0 til Niveau 3, mens tilladelsesindehaveren gøres erstatningsansvarlig ved Niveau 4.

Transport- og Bygningsministeriet finder, at det ikke vil være hensigtsmæssigt at lade ejeren af køretøjet ifalde et erstatningsansvar for handlinger, der udelukkende eller delvist er forårsaget af den tekniske indretning. Det er således Transport- og Bygningsministeriets vurdering, at tilladelsesindehaveren under forsøgsordningen er nærmest til at bære risikoen for de skader, som det selvkørende motorkøretøj forvolder.

Transport- og Bygningsministeriet har på baggrund af overvejelserne fundet det mest hensigtsmæssigt at lade det objektive ansvar påhvile tilladelsesindehaveren under forsøgsordningen, og der fraviges således under forsøgsordningen fra reglen i færdselslovens § 104, stk. 1. Det skal i den forbindelse bemærkes, at tilladelsesindehaveren kan være sammenfaldende med ejeren af køretøjet.

Som følge af, at det objektive ansvar under forsøgsordningen påhviler tilladelsesindehaveren, har Transport- og Bygningsministeriet ligeledes fundet det mest hensigtsmæssigt, at forsikringspligten efter færdselslovens § 106 altid påhviler tilladelsesindehaveren. Det sikres herved endvidere, at der ikke kan opstå tvivl om, hvem forsikringspligten påhviler i situationer, hvor ejeren af køretøjet eller den bruger, der har varig rådighed over køretøjet, ikke er identisk med tilladelsesindehaveren.

### *3.3.3. Det foreslåede erstatningssubjekt under forsøgsordningen*

Lovforslaget indebærer, at selvkørende motorkøretøjer under forsøgsordningen vil være omfattet af færdselslovens bestemmelser om forsikring og objektivt ansvar, dog således at ansvaret påhviler tilladelsesindehaveren og ikke ejeren/brugeren af køretøjet. Dette gælder uanset, om motorkøretøjet føres af en person eller en teknisk indretning, dvs. uanset under hvilket automatiseringsniveau kørslen sker. Det er derfor efter lovforslaget tilladelsesindehaveren, der har pligt til at sikre sig, at de fornødne forsikringer er til stede.

I det omfang køretøjet blev ført af en person på en forsøgsstrækning på det tidspunkt skaden indtraf, må det bero på de almindelige forsikringsretlige regler, i hvilket omfang forsikringsselskabet, hvori ansvarsforsikringen er tegnet, kan gøre regres over for en fører i køretøjet.

## *3.4. Det strafferetlige ansvarssubjekt under forsøg med selvkørende motorkøretøjer*

### *3.4.1. Gældende ret*

I medfør af færdselslovens kapitel 17 og 18 kan føreren af et motorkøretøj pålægges et strafferetligt ansvar, hvis denne overtræder en række af færdselslovens øvrige regler. En fører kan i den forbindelse idømmes bødestraf og/eller frihedsstraf, og der er ligeledes mulighed for, at en fører, der har overtrådt færdselslovens bestemmelser, kan frakendes førerretten enten betinget eller ubetinget.

### *3.4.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser*

Forsøg med selvkørende motorkøretøjer vil efter omstændighederne medføre, at færdselslovens gældende bestemmelser om straf mv. i kapitel 17 og 18 ikke finder anvendelse, når de ulovlige handlinger udelukkende skyldes en teknisk indretning i et selvkørende motorkøretøj. Det skyldes, at en lovovertrædelse af færdselsloven skal kunne tilregnes en fysisk person. Der vil således kunne opstå et straffrit rum, hvor der ikke vil være et strafferetligt ansvarssubjekt.

Da færdselslovens strafbestemmelser i kapitel 17 og 18 er formuleret i lyset af, at strafs subjektet er en fysisk person med kørekort, vil straffebestemmelserne ikke i alle tilfælde kunne anvendes. Dette er eksempelvis tilfældet, hvor en overtrædelse sanktioneres med en frakendelse af førerretten. Transport- og Bygningsministeriet har derfor haft en række overvejelser om, hvorledes problemstillingen løses mest hensigtsmæssigt under forsøg efter den foreslåede § 92 f, når kørsel sker på henholdsvis Niveau 3 og 4 strækninger. For øvrige strækninger vil færdselslovens almindelige regler om straf fortsat være gældende.

### *Forsøg på Niveau 3 strækninger*

For så vidt angår kørsel på Niveau 3 strækninger har Transport- og Bygningsministeriet vurderet, hvorvidt færdselslovens gældende regler skal opretholdes, således at den fysiske fører i motorkøretøjet bærer det fulde strafferetlige ansvar i alle situationer. Det ville betyde, at den fysiske fører også skulle bære ansvaret i de situationer, hvor den tekniske indretning har kontrol over kørslen og er skyld i en overtrædelse af færdselsloven.

Transport- og Bygningsministeriet har endvidere vurderet, om strafansvaret i stedet burde pålægges enten tilladelsesindehaveren eller den fysiske fører i køretøjet afhængigt af, om det var føreren eller den tekniske indretning, der havde føringen med køretøjet på tidspunktet for den strafbare hændelse. Denne ordning ville medføre, at tilladelsesindehaveren ville ifalde et strafansvar for overtrædelser af færdselsloven, der blev begået, mens den tekniske indretning havde føringen, hvorimod føreren ville være ansvarlig for overtrædelser, når denne har overtaget kørslen. En sådan fordeling af strafansvaret kan imidlertid støde på praktiske udfordringer i forhold til vurderingen af, om ansvaret for kørslen på tidspunktet for lovovertrædelsen påhvilede den fysiske fører eller det selvkørende motorkøretøj.

Transport- og Bygningsministeriet har i lyset af disse overvejelser fundet det mest hensigtsmæssigt, at strafs subjektet ved kørsel på Niveau 3 strækninger er tilladelsesindehaver. Kørsel på Niveau 0, 1 og 2 inden for den geografiske afgrænsning af et forsøg, som også omfatter Niveau 3 strækninger, sker inden for rammerne af færdselslovens almindelige bestemmelser om straf.

#### *Forsøg på Niveau 4 strækninger*

Transport- og Bygningsministeriet har haft forskellige overvejelser om, hvordan det sikres, at der – hvor dette er relevant – kan placeres et strafferetligt ansvar i de situationer, hvor lovovertrædelser af færdselsloven forårsages af et motorkøretøj, hvor der ikke er en fysisk fører til stede i færdselslovens forstand. Det er bl.a. blevet overvejet, hvorvidt overtrædelser af færdselsloven strafferetligt skal pålægges tilladelsesindehaveren i alle situationer, eller om overtrædelser ikke skal sanktioneres strafferetligt under forsøg.

Transport- og Bygningsministeriet har i lyset af disse overvejelser fundet det mest hensigtsmæssigt, at strafs subjektet ved kørsel på Niveau 4 strækninger er tilladelsesindehaver. Kørsel på Niveau 0, 1 og 2 inden for den geografiske afgrænsning af et forsøg, som omfatter Niveau 4 strækninger, sker inden for rammerne af færdselslovens almindelige bestemmelser om straf.

#### *3.4.3. Det foreslåede strafansvarssubjekt under forsøgsordningen*

Som det fremgår ovenfor under punkt 3.4.2, har Transport- og Bygningsministeriet fundet det mest hensigtsmæssigt, at strafs subjektet fastsættes individuelt i de enkelte forsøgsbekendtgørelser, således at strafansvaret tilpasses automatiseringsniveauet på de strækninger, der indgår i forsøget.

Bemyndigelsen kan også anvendes til at fastsætte, at tilladelsesindehaveren kan pålægges et strafansvar efter færdselsloven, ligesom bemyndigelsen kan anvendes til at pålægge tilladelsesindehaveren et objektivt strafansvar for visse overtrædelser af færdselslovens regler.

Den foreslåede bestemmelse i § 118 d giver transport- og bygningsministeren mulighed for efter forhandling med justitsministeren i de enkelte bekendtgørelser at fastsætte et strafs subjekt ved forsøg efter § 92 f. Strafs subjektet skal ved alle forsøg, hvor der gives tilladelse til kørsel på Niveau 3 og 4 strækninger, være tilladelsesindehaver. Tilladelsesindehaver skal ved alle forsøg, hvor der gives tilladelse til kørsel på Niveau 3 og 4 strækninger, være ansvarlig på objektivt grundlag. Transport- og bygningsministeren vil efter forhandling med justitsministeren fastsætte de nærmere regler for straf, herunder i hvilke tilfælde der skal udstedes bøder for overtrædelser af færdselslovens bestemmelser, samt hvornår reglerne i færdselslovens kapitel 17 og 18 skal fraviges.

Kørsel på Niveau 0, 1 og 2 inden for den geografiske afgrænsning af et forsøg, som omfatter Niveau 3 og 4 strækninger, sker inden for rammerne af færdselslovens almindelige bestemmelser om straf. Det

vil derfor i de enkelte bekendtgørelser være nøje angivet, hvornår kørsel på en forsøgsstrækning går fra et automatiseringsniveau til et andet.

### *3.5. Andre forsøg på statsvejsnettet*

#### *3.5.1. Gældende ret.*

Det følger af færdselslovens § 92 d, at transport- og bygningsministeren efter høring af politiet kan tillade kommunalbestyrelser at udføre tidsmæssigt og geografisk begrænsede forsøg med færdselsregulerende foranstaltninger, der ikke kan udføres i medfør af færdselslovens bestemmelser. Der kan derfor alene udføres forsøg på henholdsvis kommuneveje og private fællesveje, hvorimod der ikke er hjemmel til forsøg på statsvejsnettet.

På samme vis er det kun kommunalbestyrelser, som transport- og bygningsministeren kan give tilladelse til at udføre tidsmæssigt og geografisk begrænsede forsøg med cykelparkering, hvorved kommunen kan flytte en ulovligt parkeret cykel til et nærmere angivet område, hvortil der er almindelig adgang. Her kan der heller ikke laves forsøg på statsvejsnettet.

#### *3.5.2. Forslaget*

Det foreslås, at hjemlen udvides, så der også kan udføres forsøg med færdselsregulerende foranstaltninger og cykelparkering på statsvejsnettet.

### *4. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige*

Der vil i statens skulle bruges administrative ressourcer på administration af forsøgsordningen. Der forventes imidlertid kun et begrænset antal årlige ansøgninger, hvorfor arbejdet hermed forventes at kunne holdes inden for de eksisterende bevillingsmæssige rammer.

Transport- og Bygningsministeriet sikrer at vejmyndighederne og politiet inddrages i behandlingen af ansøgninger. I de dele af landet, hvor en ansøger planlægger at gennemføre forsøg efter lovforslaget vil vejmyndighederne og politiet derfor skulle afsætte ressourcer til at behandle disse ansøgninger.

Der er ingen direkte økonomiske konsekvenser for det offentlige. I det omfang forsøg efter lovforslaget medfører udgifter for det offentlige, f.eks. til øget afmærkning eller ændringer på vejnettet, kan disse udgifter pålægges ansøger efter forslagets § 1, nr. 2, stk. 3.

### *5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet*

Der gennemføres forsøg med selvkørende motorkøretøjer i udlandet. Transport- og Bygningsministeriet har for indeværende ikke kendskab til danske virksomheder, som deltager i sådanne forsøg i udlandet. Danske virksomheder, som i fremtiden ser en forretningsmæssig interesse i at deltage i forsøg med selvkørende biler, vil afhængigt af de konkrete forsøg kunne opnå administrative og økonomiske fordele ved at gennemføre disse forsøg her i landet.

### *6. Administrative konsekvenser for borgere*

Det forventes ikke, at private borgere vil gøre brug af forsøgsordningen i nogen nævneværdig grad. Der er derfor meget begrænsede administrative konsekvenser for borgere.

### *7. Miljømæssige konsekvenser*

Der er ingen miljømæssige konsekvenser.

### *8. Forholdet til EU-retten*

Et hovedpunkt i lovforslaget er en bemyndigelse til at fravige færdselslovens § 56, hvor det fremgår, at et motorkøretøj kun må føres af en person, der har erhvervet kørekort. Færdselslovens § 56 er jævnfør punkt 9 nedenfor afstemt med Wienerkonventionen om vejtrafik, som er udformet i FN-regi. Færdselsloven § 56 har således ikke ophæng i EU-retten, men i en FN-konvention. Den foreslåede mulighed for at fravige færdselsloven er på den baggrund ikke i strid med EU-retten.

Lovforslaget indeholder endvidere et hovedpunkt om, at der kan gives tilladelse til forsøg med selvkørende motorkøretøjer på det offentlige vejnet i Danmark. Der eksisterer inden for EU-retten ingen specifikke formelle eller indholdsmæssige krav til medlemsstater, der ønsker at give tilladelse til sådanne forsøg.

Reglerne om kørekort, gensidig anerkendelse af køretøjer og syn af køretøjer er harmoniserede på EU-niveau. De EU-harmoniserede regler vurderes ikke at være til hinder for, at der i Danmark kan gives tilladelse til forsøg med selvkørende motorkøretøjer.

I forbindelse med det uformellem rådsmøde for transportministre afholdt i Amsterdam d. 14.-15. april 2016 blev der tiltrådt en deklARATION "Cooperation in the field of connected and automated driving" (AmsterdamdeklARATIONEN). En af hensigterne med deklARATIONEN var at tilskynde medlemsstaterne til at identificere og fjerne eventuelle lovgivningsmæssige barrierer for forsøg med selvkørende motorkøretøjer. Danmark vil med en vedtagelse af lovforslaget tage skridt i retning af at leve op til hensigten med AmsterdamdeklARATIONEN.

EU-retten indeholder et grundlæggende princip om ikke-diskrimination på baggrund af nationalitet. Der stilles i lovforslaget ingen krav om ansøgerens nationalitet. Offentlige myndigheder fra udlandet, privat virksomheder fra udlandet og private fra udlandet kan således anvende forsøgsordningen i denne lov.

### *9. Forholdet til anden international lovgivning*

Danmark ratificerede den 3. november 1986 Wienerkonventionen om vejtrafik af 8. november 1968. Wienerkonventionen om vejtrafik er udgivet af UNECE, FN's økonomiske kommission for Europa. UNECE er en organisation, der gør det muligt for medlemsstaterne at forhandle internationale aftaler på mange områder.

Af Wienerkonventionens artikel 8 stk. 1, fremgår, at "Every moving vehicle or combination of vehicles shall have a driver". Dette princip er afstemt med flere bestemmelser i færdselsloven, herunder § 56, hvor det fremgår, at et motorkøretøj kun må føres af en person, der har erhvervet kørekort.

UNECE organiserer arbejdsgrupper, som udvikler og opdaterer rækken af aftaler på transportområdet, som er indgået under FN, herunder Wienerkonventionen om vejtrafik. UNECE's arbejdsgruppe om trafikssikkerhed (Working Party on Road Traffic Safety) har drøftet fortolkningen af konventionen i relation til selvkørende motorkøretøjer.

Ved arbejdsgruppens 72. møde, som blev afholdt i Geneve d. 29. marts - 1. april 2016, indgik det således i afrapporteringen, at der under betingelse af, at der er en person, som er i stand til at overtage føringen af et selvkørende køretøj, ikke ses behov for at ændre konventionen med henblik på, at der kan gennemføres forsøg. Det fremgik endvidere i afrapporteringen fra mødet, at den

person, som skal være i stand til at overtage føringen af køretøjet, enten kan befinde i selve køretøjet eller uden for køretøjet.

Transport- og Bygningsministeriet opfatter UNECE arbejdsgruppens fortolkning således, at der lægges vægt på, at det er en fysisk person, som skal være i stand til at overtage føringen, og at det ikke er denne persons fysiske tilstedeværelse i køretøjet, som er afgørende. Det er Transport- og Bygningsministeriets opfattelse, at denne persons mulighed for at gribe ind forudsætter, at køretøjet befinder sig inden for denne persons synvidde, eller ved at denne person har adgang i realtid til detaljeret information om køretøjets omgivelser gennem tekniske hjælpemidler såsom kamera, mikrofon, GNSS, radar, lidar og andre typer sensorer.

#### 10. Sammenfattende skema

Vurdering af konsekvenser af lovforslag:

	Positive Konsekvenser/mindre udgifter (hvis ja, angiv omfang)	Negative Konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang)
Økonomiske konsekvenser for det offentlige	Ingen.	Ingen.
Administrative konsekvenser for det offentlige	Ingen.	Begrænsede konsekvenser for stat og kommuner.
Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet	Begrænsede konsekvenser for virksomheder, som ser en forretningsmæssig interesse i at deltage i forsøg med selvkørende biler	Ingen.
Miljømæssige konsekvenser	Ingen.	Ingen.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen.	Ingen.
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.	

#### Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

##### Til § 1

Til nr. 1

For at lette overblikket i færdselsloven foreslås, at bestemmelserne i færdselslovens §§ 92 d og 92 e samt den foreslåede nye § 92 f står under overskriften "Forsøgsordninger".

Til nr. 2-6

Det forslås at bestemmelserne udvides, så der kan udføres forsøg med færdselsregulerende foranstaltninger og cykelparkering på statsvejsnettet. Der er ikke andre ændringer i bestemmelsernes rækkevidde.

Til nr. 7

Af den foreslåede bestemmelse i § 92 f, stk. 1, følger, at transport- og bygningsministeren kan fastsætte regler om tidsmæssigt og geografisk afgrænsede forsøg med motorkøretøjer, der helt eller delvist kører uden fører. Disse regler vil blive fastsat i bekendtgørelsesform, der vil blive udformet på baggrund af transport- og bygningsministerens vurdering af de forsøgsansøgninger, der modtages.

Bekendtgørelserne vil indeholde den generelle regulering af det godkendte forsøg, som er relevante for offentlige myndigheder og for offentligheden generelt. Bekendtgørelserne vil således indeholde regler om den tidsmæssige afgrænsning af forsøget, automatiseringsniveauer på de omfattede forsøgsstrækninger, oplysning om de køretøjer, der indgår i forsøget, samt de fravigelser af bestemmelserne i færdselslovens kapitel 2, 4, 5, 9-11 og 13 a, som kommer i anvendelse i forbindelse med forsøget.

Bekendtgørelserne vil endvidere indeholde oplysninger om erstatningsansvar for tilladelsesindehaveren og om straf for overtrædelse af færdselsloven i forbindelse med gennemførelsen af forsøg. Fastlæggelsen af forsøgenes straffebestemmelser og strafferetlige ansvarssubjekt sker efter konkret forhandling med justitsministeren.

Uden for forsøgsordningens rammer gælder uændret færdselslovens krav om, at et motorkøretøj skal føres af en person, som har erhvervet kørekort. Uden for forsøgsordningen sker altså ingen ændring af færdselslovens regulering, uanset hvor mange teknologiske tilkøb et køretøj er udstyret med.

Efter den foreslåede bestemmelse i stk. 1, 2. pkt., kan transport- og bygningsministeren i forbindelse med sådanne forsøg fravige bestemmelserne i lovens kapitel 2, 4, 5, 9-11 og 13 a.

Det er særligt færdselslovens kapitel 10 om førere af køretøjer m.v., det vil være relevant at fravige og hovedsageligt i de tilfælde, hvor kørslen sker på en Niveau 4 forsøgsstrækning, hvor der ikke er krav om en fysisk fører.

På en Niveau 3 forsøgsstrækning er det en forudsætning, at der er en fysisk fører, som under de givne forhold på et hvert tidspunkt under kørslen har køretøjet inden for synsvidde, og som med kort varsel er parat til at foretage alle nødvendige manøvrer, der kan sikre at kørslen sker trafiksikkerhedsmæssigt forsvarligt. Der er et særskilt formål, at der gennem forsøgsordningen kan opnås erfaringer med at nyttiggøre en del af førerens opmærksomhed under kørsel på Niveau 3 til andre aktiviteter.

Assessor skal således lade dette aspekt indgå i den samlede trafiksikkerhedsmæssige vurdering af forsøget. Det kan eksempelvis komme på tale, at der under visse omstændigheder gives adgang til, at føreren under kørslen kan betjene en tablet eller en bærbar computer til arbejdsmæssige eller andre formål. Desuden kan transport- og bygningsministeren under visse omstændigheder give mulighed for, at der under forsøget fraviges fra færdselslovens § 55 a om brug af mobiltelefon mv.



Hjemlen til at fravige i forhold til færdselslovens kapitel 5 om hastighed kan alene anvendes til at tillade en lavere hastighed, end hvad der følger af de almindelige hastighedsgrænser. Det kan således forekomme situationer, hvor der under forsøg tillades kørsel på bestemt vej med selvkørende biler med en maksimal hastighed på 20 km i timen, mens hastighedsgrænsen for almindelige køretøjer er 50 km i timen. Bestemmelsen giver ikke mulighed for, at transport- og bygningsministeren kan tillade kørsel med hastigheder, der overstiger de gældende hastighedsgrænser. Lav hastighed kan volde problemer både i forhold til fremkommeligheden af den øvrige trafik og færdselssikkerheden, hvilket assessor skal inddrage i sin verificering af forsøget, således at trafiksikkerheden ikke tilsidesættes som følge af hastighedsdifferentieringen.

Efter forslaget § 92 f, stk. 2, kan transport- og bygningsministeren meddele tilladelse til forsøg i henhold til regler fastsat i medfør af stk. 1.

Tilladelsen meddeles den enkelte ansøger som en konkret afgørelse i henhold til den for forsøget fastsatte bekendtgørelse. Afgørelsen skal indeholde de specifikke vilkår, som gælder for pågældende forsøg. Blandt de specifikke vilkår for forsøget vil indgå oplysninger om udgifter, der påføres det offentlige efter forsøget, og som forudsættes afholdt af tilladelsesindehaveren. Det vil endvidere fremgå, hvilke af de under forsøget loggede data, som skal kunne tilgås af offentlige myndigheder, herunder formater og tidfrister mv.

I visse tilfælde vil gennemførelse af et forsøg forudsætte, at ansøger opnår tilladelse fra andre myndigheder eller undtagelser fra anden lovgivning. Såfremt Transport- og Bygningsministeriet konstaterer, at gennemførelsen af et forsøg forudsætter, at ansøger opnår tilladelse fra andre myndigheder eller dispensation fra anden lovgivning, vil dette fremgå som et element i afgørelsen.

Det vil endeligt fremgå, at det er et vilkår for forsøget, at transport- og bygningsministeren til enhver tid kan tilbagekalde tilladelsen og derved midlertidigt eller permanent afslutte forsøget. Det kan blandt andet ske med baggrund i den løbende logning af data om hændelser med betydning for den trafiksikkerhedsmæssige vurdering af forsøget, eller hvis der af andre grunde opstår tvivl om, hvorvidt forsøget fortsat kan gennemføres trafiksikkerhedsmæssigt forsvarligt.

Tilladelse til forsøg vil kunne gives for en periode på op til to år. Transport- og Bygningsministeren vil på baggrund af en henvendelse fra tilladelsesindehaveren kunne forlænge forsøget med yderligere op til fire år. Henvendelsen fra tilladelsesindehaveren om en forlængelse i op til fire år vedlægges en udtalelse fra forsøgets assessor, hvori det bekræftes, at en sådan forlængelse af forsøget vil være trafiksikkerhedsmæssigt forsvarlig.

Ønsker en tilladelsesindehaver i løbet af den periode, hvortil der er givet tilladelse til forsøg, at ændre på dele af et forsøg, kan dette ske gennem en henvendelse til Transport- og Bygningsministeriet. Det vil være en forudsætning for at imødekomme anmodningen, at Transport- og Bygningsministeriet vurderer, at der ikke reelt er tale om et helt nyt forsøg, som ville forudsætte Folketingets Transport- og Bygningsudvalgs inddragelse i sagen.

Imødekomme af en anmodning om at ændre på dele af et forsøg forudsætter endvidere, at tilladelsesindehaveren vedlægges en udtalelse fra forsøgets assessor, hvori det bekræftes, at ændringen vil være trafiksikkerhedsmæssigt forsvarlig. Ændringer af forsøg har ingen virkning i forhold til den periode, hvortil den oprindelige tilladelse blev givet.

I det tilfælde, at transport- og bygningsministeren meddeler et afslag på en ansøgning om forsøg med selvkørende motorkøretøjer, afslag på henvendelse om forlængelse af et forsøg eller afslag på henvendelse om ændring af et forsøg, skal afgørelsen begrundes. Der er ingen mulighed for at påklage afgørelsen administrativt.

I forslagets § 92 f, stk. 3, foreslås det, at ansøgning om tilladelse til forsøg indsendes til Transport- og Bygningsministeriet ledsaget af en nærmere beskrivelse af forsøget. Ansøger skal via et kort eller på anden vis dokumentere, inden for hvilke dele af lovens geografiske gyldighedsområde forsøg med selvkørende motorkøretøjer vil finde sted. Transport- og Bygningsministeriet sikrer på den baggrund, at der sker en grundig inddragelse af offentlige myndigheder, herunder politi og vejmyndigheder.

For så vidt angår evt. omfattede private fællesveje skal Transport- og Bygningsministeriet sikre, at vejens ejer og de vejberettigede inddrages i behandlingen af sagen, når gennemførelsen af forsøg får implikationer i form af periodevis lav fremkommelighed, behov for særlig afmærkning eller andre forhold, der pålægger vejens ejer omkostninger eller markante gener. Hvis private fællesveje kun perifært er inddraget i gennemførelsen af forsøg, og det i øvrigt ikke har de ovenfor nævnte implikationer, skal vejens ejer og brugere orienteres om forsøget.

Ansøgningen skal indeholde en beskrivelse af de motorkøretøjer, der indgår i forsøget, en detaljeret plan for gennemførelsen af forsøget, herunder hvilke niveauer for automatisering og de trafikale forhold, hvori forsøget vil blive gennemført, samt en beskrivelse af forsøgets organisering.

Hvad angår beskrivelsen af de motorkøretøjer, der indgår i forsøg, vil Transport- og Bygningsministeriet i sin vurdering lægge vægt på, at der er dokumentation for, at de anvendte selvkørende motorkøretøjer enten skal være EU-typegodkendt eller godkendt nationalt ved et syn hos en synsvirksomhed.. Transport- og Bygningsministeriet vil endvidere påse, at de anvendte selvkørende motorkøretøjer er forsikrede i overensstemmelse med reglerne i færdselslovens § 105.

Transport- og Bygningsministeriet vil i sin vurdering af den detaljerede plan for forsøget lægge vægt på, at der er en gennemarbejdet plan for indsamling og opbevaring af data, der skal tjene følgende tre formål: For det første skal det være en løbende dokumentation af, at forsøget gennemføres inden for de niveauer af automatisering og trafikale miljøer, som er i overensstemmelse med forsøgsbekendtgørelsen. For det andet skal det indeholde en løbende logning af hændelser med betydning for den trafikalsikkerhedsmæssige vurdering af forsøget. For det tredje skal det tjene som dokumentation i myndighedernes efterforskning af ulykker, som de selvkørende motorkøretøjer impliceres i under forsøgets gennemførelse.

Hvad angår vurderingen af forsøgets organisering vil Transport- og Bygningsministeriet lægge vægt på, at ansøgers organisation har de kompetencer og adgang til de ressourcer, som vil være en forudsætning for at planlægge og gennemføre forsøget, herunder at det kan dokumenteres, at der for alle involverede er tilstrækkelig forsikringsdækning.

Ansøgningen skal endvidere indeholde der kan træffes afgørelse vedlægge en udtalelse fra en kompetent uafhængig assessor om de samlede konsekvenser for trafikalsikkerheden ved gennemførelse af det planlagte forsøg. Assessor skal være i stand til at vurdere om en eventuel øget risiko for ulykker i forbindelse med gennemførelse af et forsøg kan afbalanceres med tiltag inden for forsøgets rammer, som reducerer risikoen for ulykker. Assessor skal være forhåndsgodkendt af Transport- og Bygningsministeriet efter principperne, bortset fra §§ 1, 5 og 6, i bekendtgørelse nr. 654 af 8. maj 2015

om godkendelse af assessorer og sagkyndige i forbindelse med godkendelse af jernbaneinfrastruktur og køretøjer.

For at opnå tilladelse til forsøg er det et krav, at assessor i sin vurdering af forsøget når frem til den konklusion, at forsøget kan gennemføres inden for rammerne af en normal trafikale risiko for den pågældende transport.

Assessor skal endvidere med henblik på at kvalificere Transport- og Bygningsministeriets vurdering af ansøgers organisation verificere, at ansøgers organisation både har de kompetencer og adgang til de ressourcer, som er forudsat i den udførte trafikale sikkerhedsmæssige vurdering. Transport- og bygningsministeren kan lade andre saglige kriterier end de ovenfor nævnte indgå i vurderingen af de enkelte forsøg.

I forslaget stk. 3, 2. pkt., fastslås det, at udgifter, der påføres det offentlige efter forsøg med selvkørende biler, kan pålægges ansøgeren af tilladelsen. Der gives dermed mulighed for, at stat, region og kommuner holdes økonomisk neutrale ved gennemførelse af forsøg.

Tilladelsesindehaveren kan f.eks. pålægges at afholde omkostninger til midlertidig ombygning af veje, øget renhold, midlertidig afmærkning og andre lignende foranstaltninger, som kan være nødvendige for at gennemføre et forsøg. Tilladelsesindehaver kan ikke pålægges administrative omkostninger, som afholdes af stat, region eller kommuner i forbindelse med forsøgsordningen. Omkostninger, som forudsættes båret af tilladelsesindehaveren, fremgår i afgørelsen i form af en udspecificeret angivelse af omkostningselementer.

Til nr. 8

Med forslaget til § 104, stk. 3, fastslås, at erstatningsansvaret efter §§ 101-103 for køretøjer omfattet af forsøgsordninger efter § 92 f påhviler tilladelsesindehaveren.

Til nr. 9

Med forslaget til § 106, stk. 3, fastslås, at forsikringspligten efter færdselslovens § 106 for selvkørende motorkøretøjer omfattet af forsøgsordninger efter § 92 f påhviler tilladelsesindehaveren.

Til nr. 10

Med forslaget til § 118 d fastslås, at transport- og bygningsministeren efter forhandling med justitsministeren kan fastlægge bestemmelser om straf, herunder bestemmelser om ansvarssubjekt for overtrædelser af færdselslovens regler.

Ved udnyttelsen af bemyndigelsen vil det gælde, at ved alle forsøg, hvor der gives tilladelse til kørsel på Niveau 3 og 4 strækninger, skal strafsubjektet for overtrædelser af færdselsloven være tilladelsesindehaver, ligesom tilladelsesindehaver ved alle forsøg, hvor der gives tilladelse til kørsel på Niveau 3 og 4 strækninger, skal være ansvarlig på objektive grundlag. Der henvises i den forbindelse til punkt 3.4.3. i de almindelige bemærkninger.

Kørsel på Niveau 0, 1 og 2 inden for den geografiske afgrænsning af et forsøg, som også omfatter Niveau 3 strækninger og/eller Niveau 4 strækninger, sker inden for rammerne af færdselslovens almindelige bestemmelser om straf.

Transport- og bygningsministeren vil herudover efter forhandling med justitsministeren fastsætte de nærmere regler for straf, herunder i hvilke tilfælde der skal udstedes bøder for overtrædelser af færdselslovens bestemmelser, samt hvornår reglerne i færdselslovens kapitel 17 og 18 skal fraviges.

*Til § 2*

Loven foreslås at træde i kraft den 1. juli 2017.

## Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

### Gældende formulering

### Lovforslaget

#### § 1

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1386 af 11. december 2013, som senest ændret ved lov nr. 660 af 8. juni 2016, foretages følgende ændringer:

1. Før § 92 d indsættes ny overskrift:  
”Forsøgsordninger”.
2. I § 92 d, stk. 1, og § 92 e, stk. 1, ændres:  
”kommunalbestyrelser i disses egenskab af vejmyndighed” til:  
”vejmyndigheder”.

#### §92 d - e. ---

§92 d, stk.1: Transport- og bygningsministeren kan, når det findes færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt, efter høring af politiet tillade kommunalbestyrelser i disses egenskab af vejmyndighed at udføre tidsmæssigt og geografisk begrænsede forsøg med færdselsregulerende foranstaltninger, der ikke kan udføres i medfør af færdselslovens bestemmelser, herunder forsøg, der alene er begrundet i miljømæssige hensyn. Transport- og bygningsministeren kan i forbindelse med sådanne forsøg fravige bestemmelserne i § 2, nr. 2, 7, 9 og 13-15, § 5, stk. 2, §§ 6, 10, 11 og 13. Ministeren kan udstede forskrifter i forbindelse med en konkret tilladelse.

§92 e, stk. 1: Transport- og bygningsministeren kan, når det findes færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt, efter høring af politiet tillade kommunalbestyrelser i disses egenskab af vejmyndighed eller vejmyndighed at udføre tidsmæssigt og geografisk begrænsede forsøg med håndhævelse af bestemmelser om cykelparkering fastsat i medfør af § 92, stk. 1, nr. 1, og afmærket i overensstemmelse med

regler fastsat i medfør af § 95, hvorved kommunen kan flytte en ulovligt parkeret cykel til et nærmere angivet område i nærheden, hvortil der er almindelig adgang.

**§92 d - e. ---**

§92 d, stk. 2: Anmodning om tilladelse til forsøg indsendes af kommunalbestyrelsen til Transport- og Bygningsministeriet ledsaget af en nærmere beskrivelse af forsøget.

§92 e, stk. 4: Anmodning om tilladelse til forsøg indsendes af kommunalbestyrelsen til Transport- og Bygningsministeriet ledsaget af en nærmere beskrivelse af forsøget.

**§92 d. ---**

Stk. 3: Kommuner kan opkræve betaling for certifikater, parkeringstilladelser eller lignende, der udstedes i forbindelse med gennemførelse af forsøg som omhandlet i stk. 1.

**§ 92 e. ---**

Stk. 1: Transport- og bygningsministeren kan, når det findes færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt, efter høring af politiet tillade kommunalbestyrelser i disses egenskab af vejmyndighed eller vejmyndighed at udføre tidsmæssigt og geografisk begrænsede forsøg med håndhævelse af bestemmelser om cykelparkering fastsat i medfør af § 92, stk. 1, nr.1, og afmærket i overensstemmelse med regler fastsat i medfør af § 95, hvorved kommunen kan flytte en ulovligt parkeret cykel til et nærmere angivet område i nærheden, hvortil der er almindelig adgang.

**§92 e. ---**

Stk. 2: Flytningen kan ske uden meddelelse til cyklens ejer eller bruger. Det skal ved tydelig skiltning på stedet fremgå, at en ulovligt parkeret cykel vil kunne blive flyttet, og hvortil flytningen vil ske. Ved kommunens

3. I § 92 d, stk. 2 og § 92 e, stk. 4, ændres ”kommunalbestyrelsen” til:

”vejmyndigheden”

4. I § 92 d, stk. 3, ændres ”Kommuner” til:

”Vejmyndigheder”

5. I § 92 e, stk. 1, ændres ”kommunen” til:

”vejmyndigheden”

6. I § 92 e, stk. 2 ændres ”kommunens” til:

”vejmyndighedens”

afgørelse om at flytte en ulovligt parkeret cykel i forbindelse med forsøg 23 som omhandlet i stk. 1 finder forvaltningslovens § 19 ikke anvendelse.

7. Der indsættes som ny § 92 f:

”§ 92 f. Transport- og bygningsministeren kan fastsætte regler om tidsmæssigt og geografisk afgrænsede forsøg med motorkøretøjer, der helt eller delvist kører uden fører. Transport- og bygningsministeren kan i denne forbindelse fravige bestemmelserne i denne lovs kapitel 2, 4, 5, 9-11 og 13 a.

*Stk. 2.* Transport- og bygningsministeren meddeler tilladelse til forsøg i henhold til regler fastsat i medfør af stk. 1. Transport- og bygningsministeren fastlægger nærmere vilkår om de enkelte forsøg. Tilladelser efter 1. pkt. kan først meddeles efter, at sagen har været forelagt Folketingets Transport- og Bygningsudvalg.

*Stk. 3.* Ansøgning om tilladelse til forsøg indsendes til Transport- og Bygningsministeriet ledsaget af en nærmere beskrivelse af forsøget. Udgifter, der påføres det offentlige efter disse forsøg, kan pålægges tilladelsesindehaveren.

§104. ---

8. I § 104 indsættes som nyt stk. 3:

”*Stk. 3.* Erstatningsansvaret efter §§ 101-103 for motorkøretøjer omfattet af forsøgsordninger efter § 92 f påhviler tilladelsesindehaveren.”

§106. ---

9. I § 106 indsættes som nyt stk. 3:

”*Stk. 3.* For selvkørende motorkøretøjer omfattet af forsøgsordninger efter § 92 f påhviler forsikringspligten tilladelsesindehaveren.”

10. Efter § 118 c indsættes som ny § 118 d:

”§ 118 d. Ved forsøg efter § 92 f fastsætter

transport- og bygningsministeren efter  
forhandling med justitsministeren  
bestemmelser om straf, herunder  
bestemmelser om ansvarssubjekt for  
overtrædelser af færdselslovens regler.  
Transport- og bygningsministeren kan i den  
forbindelse efter forhandling med  
justitsministeren fravige denne lovs kapitel  
17 og 18.”

## § 2

*Stk. 1.* Loven træder i kraft dagen efter  
bekendtgørelse i Lovtidende.