



MINISTEREN

Transportudvalget  
Folketinget

Dato 19. marts 2020  
J. nr. 2020-2034

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 27. februar 2020 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

### **Spørgsmål 378**

Vil ministeren på baggrund af forsøgsprojekterne om selvkørende busser i henholdsvis Aalborgs og Københavns kommuner redegøre for reglerne om erstatningsansvar og strafansvar og herunder oplyse, hvor der er forskelle i reglerne?

#### **Svar:**

Jeg kan generelt oplyse, at der er forskel på den juridiske karakter af et erstatningsansvar og et strafansvar.

Et erstatningsansvar kan karakteriseres som et retsligt, økonomisk opgør mellem en skadelidt og en skadevolder. Det har til formål at genoprette følgerne af en hændelse, hvor en fysisk eller juridisk person har lidt et økonomisk tab.

Det klare juridiske udgangspunkt er, at den skadevoldende handling skal kunne bebrejdes skadevolder som betingelse for, at vedkommende kan ifalde et erstatningsansvar. Skadevolder skal således have handlet med den fornødne tilregnelser. Det vil sige, at den pågældende som udgangspunkt skal have handlet enten uagtsomt eller forsætligt for at kunne gøres erstatningsansvarlig for det økonomiske tab, som den skadelidte gør gældende.

Hvis et ansvar kan gøres gældende overfor skadevolder, selvom den pågældende ikke kan bebrejdes den skadevoldende handling, vil der være tale om et objektivt erstatningsansvar. Regler om objektivt erstatningsansvar benyttes sjældent i lovgivningen, da det i almindelighed vil være uforholdsmæssigt bebyrdende at pålægge nogen en erstatningspligt, hvis ikke de har skyld i en skadevoldende handling.

Et strafansvar adskiller sig fra ovenstående ved, at ansvaret er uafhængigt af et eventuelt økonomisk tab. I stedet kan et strafansvar karakteriseres som et retsligt opgør mellem staten og gerningsmanden, som står bag en ulovlig handling.

Som betingelse for, at en person kan ifalde et strafansvar, vil det ligeledes som det klare udgangspunkt kræve, at gerningsmanden har handlet enten uagtsomt



eller forsætligt og dermed har haft en form for tilregnelser til at begå den ulovlige handling. Det er endvidere yderst sjældent, at der i lovgivningen fastsættes regler om et objektive strafansvar, da dette almindeligvis opfattes som meget indgribende.

#### *Færdselslovens regler om erstatningsansvar og forsøg med selvkørende motorkøretøjer*

Det følger af færdselslovens § 101, stk. 1, at den, der er ansvarlig for et motordrevete køretøj, skal erstatte skader, som køretøjet volder ved færdselsuheld.

Det præciseres i færdselslovens § 104, stk. 1, at erstatningsansvaret efter § 101 påhviler den ejer eller bruger, der benytter køretøjet eller lader det benytte. Færdselsloven er således et af de få områder, hvor der opereres med et objektive erstatningsansvar.

For så vidt angår regler om erstatningsansvar for forsøg med selvkørende motorkøretøjer er dette reguleret direkte i færdselsloven og gælder for alle forsøg med selvkørende motorkøretøjer. Reglerne om erstatningsansvar er således de samme for forsøget i Aalborg som for forsøget i Københavns Nordhavn, ligesom reglerne om erstatningsansvar også vil gælde for alle kommende forsøg.

For at uddybe dette nærmere skal det oplyses, at det fremgår af færdselslovens § 104, stk. 3, at det objektive erstatningsansvar efter § 101 for motorkøretøjer, der er omfattet af forsøgsordninger efter § 92 g, stk. 1, påhviler tilladelsesindehaveren.

Ovenstående betyder således, at færdselslovens almindelige regler om et objektive erstatningsansvar for ejeren eller den varige bruger af køretøjet overføres til tilladelsesindehaveren af forsøget.

#### *Regler om strafansvar og forsøg med selvkørende motorkøretøjer*

Færdselsloven opererer som udgangspunkt ikke med et objektive strafansvar. Det vil sige, at en person skal have handlet uagtsomt eller forsætligt for at kunne idømmes et strafferetligt ansvar.

Færdselsloven indeholder imidlertid i § 92 k mulighed for at fastsætte særlige strafferetlige regler ved forsøg med selvkørende motorkøretøjer. Årsagen til dette er, at færdselslovens straffebestemmelser almindeligvis forudsætter, at det strafferetlige ansvarssubjekt er en fysisk person. Hvis en overtrædelse af færdselsloven udelukkende skyldes et selvkørende motorkøretøjs tekniske indretning, vil der således ikke være et strafferetligt ansvarssubjekt, der kan drages til ansvar for overtrædelsen.

På den baggrund er det generelt fundet hensigtsmæssigt at ændre færdselslovens almindelige strafferetlige ansvarsnormer i forbindelse med forsøg med selvkørende motorkøretøjer. Disse ændringer fastsættes i bekendtgørelserne til



de enkelte forsøg. Indholdet af reglerne om strafansvar for forsøget i Københavns Nordhavn er imidlertid de samme som for forsøget i Aalborg.

Side 3/4

Ved overtrædelse af færdselslovens og straffelovens regler under forsøget med selvkørende motorkøretøjer er bekendtgørelsernes strafferetlige regler opdelt i tre tilfældegrupper:

1. Den almindelige situation, hvor køretøjet føres manuelt af en fører. Her er personen uden videre fører af køretøjet og straffes efter de helt almindelige regler herfor, herunder færdselslovens almindelige krav om, at der skal være udvist uagtsomhed som betingelse for strafansvar (bekendtgørelsernes § 10, stk. 1).
2. Situationen, hvor en fysisk person ikke har kontrollen/føringen over køretøjet, men han burde have overtaget kontrollen/føringen. Her straffes personen, som om vedkommende var fører af køretøjet. Det indebærer, at der også her skal være udvist uagtsomhed som betingelse for strafansvar. I denne situation vil der ved den konkrete uagtsomheds-vurdering skulle tages hensyn til den særlige situation, der kan være forbundet den fysiske persons rolle i det konkrete projekt (bekendtgørelsernes § 10, stk. 2).
3. Situationer, hvor en fysisk person ikke ifalder strafansvar – enten fordi den fysiske person ikke har handlet uagtsomt, eller fordi kørselsfejlen skyldes køretøjets tekniske indretning. Her ifalder tilladelsesindehaveren strafansvar på objektivet grundlag (bekendtgørelsernes § 12, stk. 2, sammenholdt med § 13).

Endvidere indeholder bekendtgørelserne regler om, at færdselslovens bestemmelser om promille- og narkokørsel finder anvendelse for den fysiske person, der har til opgave at kunne overtage kørslen, uanset om denne konkret er fører af køretøjet (bekendtgørelsernes § 9).

Desuden indeholder bekendtgørelsen hjemmel til at straffe tilladelsesindehaveren for overtrædelse af de vilkår, der måtte være fastsat i tilladelsen til forsøget (bekendtgørelsernes § 11).

Det bemærkes derudover, at der i forbindelse med den offentlige høring af bekendtgørelsen om Autonomous Mobility A/S' forsøg med selvkørende motorkøretøjer i Københavns Nordhavn blev stillet spørgsmålstegn ved, om kravet i bekendtgørelsens § 6, stk. 1, om at køretøjet skal standse inden overgangen fra automatiseret til manuel kørsel, kunne udgøre en hindring for, at den fysiske person (føreren) overtager styringen af køretøjet. Der blev således påpeget en risiko for, at dette kunne hindre personen i at afværge en påkørsel, som ellers ville være sket ved en fejl i den automatiserede kørsel.



Det bemærkes hertil, at den fysiske persons pligt til at overtage føringen, når den pågældende er opmærksom på behovet herfor, jf. bekendtgørelsens § 10, stk. 2, går forud for reglen i § 6, stk. 1.

For at undgå enhver fortolkningstvivel er der dog tilføjet et nyt stk. 2 i § 6 i bekendtgørelsen om forsøget i Københavns Nordhavn, hvor det præciseres, at kravet, om at køretøjet skal være bragt til fuldt stop inden skiftet mellem automatiseret og 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.

Da der blot er tale om en præcisering, har bekendtgørelserne dog det samme materielle indhold. Det skal samtidig bemærkes, at den nye § 6, stk. 2, ikke direkte regulerer strafansvaret for hverken tilladelsesindehaveren eller den fysiske person, der kan overtage føringen af køretøjet (føreren).

Der henvises i øvrigt til bekendtgørelsen om Aalborg Kommunes forsøg med selvkørende motorkøretøjer på Astrupstien og Jerupstien og bekendtgørelse om Autonomous Mobility A/S' forsøg med selvkørende motorkøretøjer i Københavns Nordhavn, som er vedhæftet til orientering.

Med venlig hilsen

Benny Engelbrecht