

Udskriftsdato: 29. december 2025

2016/1 LSF 120 (Gældende)

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

Ministerium: Transport-, Bygnings- og Boligministeriet

Journalnummer: Transport-, Bygnings- og Boligmin., j.nr.
2016-5533

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. 38 af 5. januar 2017, foretages følgende ændringer:

1. Som overskrift før § 92 d indsættes:

»Forsøgsordninger«

2. I § 92 d, stk. 1, 1. pkt., 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 »kommunalbestyrelser i disses egenskab af vejmyndighed eller vejmyndighed« til: »vejmyndigheder«, og »kommunen« ændres til: »vejmyndigheden«.

6. I § 92 e, stk. 2, 3. pkt., ændres »kommunens« til: »vejmyndighedens«.

7. Efter § 92 e indsættes:

»Forsøg med selvkørende motorkøretøjer«

§ 92 f. Ved et selvkørende motorkøretøj forstås et EU-typegodkendt eller nationalt godkendt motorkøretøj, som er teknisk indrettet således, at det er i stand til at køre helt eller delvist uden en fører.

§ 92 g. Føres et selvkørende motorkøretøj efter § 92 f, uden at en fysisk person har fuld kontrol over køretøjet på den måde, som er foreskrevet i denne lovs almindelige regler, kan køretøjet alene benyttes til almindelig færdsel på vej, der er omfattet af denne lovs anvendelsesområde, jf. § 1, hvis transport-, bygnings- og boligministeren har meddelt tilladelse hertil i medfør af § 92 h.

Stk. 2. Forsøg efter stk. 1 skal gennemføres på bestemte vejstrækninger og kan afgrænses til bestemte tidspunkter. Forsøg skal altid gennemføres færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt.

Stk. 3. Forsøg efter stk. 1 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. Den fysiske person skal have erhvervet kørekort til den pågældende køretøjskategori og skal overholde reglerne om spirituskørsel og kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer i §§ 53 og 54.

Stk. 4. Den fysiske person efter stk. 3 kan enten deltage som fører eller operatør af det selvkørende motorkøretøj. En operatør betegner i den forbindelse en fysisk person, som deltager i forsøget, men som ikke er til stede i køretøjet under kørslen.

Stk. 5. Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter nærmere bestemmelser om forsøg med kørsel med selvkørende motorkøretøjer. Transport-, bygnings- og boligministeren kan i denne forbindelse fravige bestemmelserne i kapitel 2, 4, 5, 9-11 og 13 a, jf. dog stk. 3.

§ 92 h. Transport-, bygnings- og boligministeren meddeler efter høring af vejmyndigheden og politiet tilladelse til forsøg i henhold til regler fastsat i medfør af § 92 g, stk. 5. Transport-, bygnings- og boligministeren fastlægger nærmere vilkår for de enkelte forsøg. Tilladelse kan først meddeles, efter at sagen har været forelagt Folketingets Transport-, Bygnings- og Boligudvalg.

Stk. 2. Tilladelse til forsøg meddelt efter stk. 1 meddeles for en periode på op til to år. Tilladelsen kan fornyes af transport-, bygnings- og boligministeren efter høring af vejmyndigheden og politiet.

Stk. 3. Transport-, bygnings- og boligministeren kan til enhver tid tilbagekalde en tilladelse til forsøg meddelt efter stk. 1 med den virkning, at forsøget skal bringes til umiddelbart ophør.

Stk. 4. Ansøgning om tilladelse til forsøg efter stk. 1 indsendes til Transport-, Bygnings- og Boligministeriet ledsaget af en nærmere beskrivelse af forsøget. Ansøgningen skal indeholde en beskrivelse af de motorkøretøjer, der indgår i forsøget, en detaljeret plan for gennemførelsen af forsøget, herunder hvilke niveauer af automatisering der er tale om, de vejstrækninger, forsøget ønskes gennemført på, og de trafikale og vejrmæssige forhold, hvori forsøget forventes at blive gennemført, samt en beskrivelse af forsøgets organisering. Ansøgningen skal endvidere indeholde en gennemarbejdet plan for indsamling, registrering, systematisering, opbevaring, brug, videregivelse, samkøring og sletning af data, der genereres i forbindelse med kørslen.

Stk. 5. Ansøgning om tilladelse efter stk. 4 vedlægges en vurdering fra en godkendt assessor om konsekvenserne for færdselssikkerheden ved gennemførelse af forsøget.

Stk. 6. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om godkendelse af assessorer, jf. stk. 5, herunder om assessorers uafhængighed og kompetence, samt om tilsyn med godkendte assessorer. Transport-, bygnings- og boligministeren kan endvidere fastsætte regler om tavshedspligt for assessorer, assessorers ansvarsforsikring samt krav til assessorers underleverandører.

Stk. 7. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om krav til ansøgningen om tilladelse til forsøg, jf. stk. 4, herunder om, hvilken dokumentation der skal vedlægges ansøgningen.

§ 92 i. Udgifter, der påføres det offentlige efter forsøg, der gennemføres efter tilladelse meddelt i henhold til regler fastsat i medfør af § 92 g, stk. 5, jf. § 92 h, stk. 1, kan pålægges tilladelsesindehaveren. Transport-, bygnings- og boligministeren kan pålægge ansøgeren at stille sikkerhed for sådanne udgifter.

§ 92 j. Transport-, bygnings- og boligministeren kan i forbindelse med fastsættelse af regler efter § 92 g, stk. 5, efter høring af trafikskabet fastsætte, at lov om trafikskaber ikke finder anvendelse på forsøget.

§ 92 k. Ved fastsættelse af bestemmelser om forsøg efter § 92 g, stk. 5, fastsætter transport-, bygnings- og boligministeren efter forhandling med justitsministeren regler om straf, herunder bestemmelser om ansvarssubjekt for overtrædelser af færdselslovens regler. Transport-, bygnings- og boligministeren kan i den forbindelse efter forhandling med justitsministeren fravige kapitel 17 og 18.

Stk. 2. Transport-, bygnings- og boligministeren kan i forbindelse med fastsættelse af regler om straf efter stk. 1 efter forhandling med justitsministeren bestemme, at en tilladelsesindehaver kan pålægges bødeansvar, selvom overtrædelserne ikke kan tilregnes den pågældende som forsætlig eller uagtsom. Tilsvarende gælder en juridisk person, der er tilladelsesindehaver, selvom der inden for dens virksomhed ikke er begået en overtrædelse, der kan tilregnes en eller flere til den juridiske person knyttede personer eller den juridiske person som sådan.

8. I § 104, stk. 1, indsættes efter »benytte«: », jf. dog stk. 3 om selvkørende motorkøretøjer«.

9. I § 104 indsættes som stk. 3:

»Stk. 3. Erstatningsansvaret efter §§ 101-103 for motorkøretøjer, der er omfattet af forsøgsordninger efter § 92 g, stk. 1, påhviler tilladelsesindehaveren.«

10. I § 106, stk. 1, indsættes efter »køretøjet«: », jf. dog stk. 3 om selvkørende motorkøretøjer«.

11. I § 106 indsættes som stk. 3:

»Stk. 3. For selvkørende motorkøretøjer, der er omfattet af forsøgsordninger efter § 92 g, stk. 1, påhviler forsikringspligten tilladelsesindehaveren.«

§ 2

Loven træder i kraft den 1. juli 2017.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning
2. Baggrund
3. Lovforslagets hovedindhold
 - 3.1. Tilladelse til forsøg med selvkørende motorkøretøjer
 - 3.1.1. Gældende ret
 - 3.1.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser
 - 3.1.3. Den foreslåede ordning
 - 3.1.3.1. Ansøgningsproceduren
 - 3.1.3.2. Krav til ansøgningen
 - 3.1.3.3. Tilladelsens form
 - 3.1.3.4. Assessors vurdering af konsekvenserne for færdselssikkerheden
 - 3.1.3.5. Evaluering af forsøgsordningen
 - 3.2. Fravigelse fra færdselslovens erstatnings- og forsikringsretlige bestemmelser
 - 3.2.1. Gældende ret
 - 3.2.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser
 - 3.2.3. Den foreslåede ordning
 - 3.3. Fravigelse fra færdselslovens strafferetlige bestemmelser
 - 3.3.1. Gældende ret
 - 3.3.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 3.3.3. Anvendelse af frakendelsesreglerne og tilbagekaldelse af tilladelsen til forsøg
 - 3.4. Øvrige fravigelser fra færdselslovens bestemmelser
 - 3.4.1. Gældende ret
 - 3.4.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser
 - 3.4.3. Den foreslåede ordning
 - 3.5. Forholdet til lov om trafikselskaber
 - 3.5.1. Gældende ret
 - 3.5.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser
 - 3.5.3. Beslutning om fravigelse af lov om trafikselskaber
 - 3.6. Andre forsøg med færdselsregulerende foranstaltninger og cykelparkering på statsvejsnettet
 - 3.6.1. Gældende ret
 - 3.6.2. Forslaget
4. Forholdet til EU-retten
5. Forholdet til anden international lovgivning
6. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige
7. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.
8. Administrative konsekvenser for borgerne
9. Miljømæssige konsekvenser
10. Hørte myndigheder og organisationer m.v.
11. Sammenfattende skema

1. Indledning

Formålet med lovforslaget er at tillade forsøg med selvkørende motorkøretøjer i Danmark, når dette kan ske færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt.

Der etableres en forsøgsordning, som kan danne grundlag for forskelligartede forsøg med selvkørende motorkøretøjer. Bestemmelserne om forsøg begrænser hverken mulighederne for at udpege, hvilke motor-køretøjer eller hvilke veje inden for færdselslovens område der kan omfattes.

I en tilladelse til at gennemføre forsøg med selvkørende motorkøretøjer vil det dog være afgrænset, hvilke EU-typegodkendte og nationalt godkendte køretøjer der vil være omfattet, samt på hvilke bestemte vejstrækninger og eventuelt bestemte tidspunkter der er givet tilladelse til forsøg.

For at opnå tilladelse til forsøg med selvkørende motorkøretøjer er det et krav, at en fagligt kompetent, uafhængig rådgiver, ofte betegnet assessor, giver sin vurdering af, om alle dele af det planlagte forsøg kan gennemføres færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt.

Efter lovforslaget fastlægger transport-, bygnings- og boligministeren de nærmere vilkår for forsøg med selvkørende motorkøretøjer i bekendtgørelsesform. Transport-, bygnings- og boligministeren meddeler tilladelse til den enkelte ansøger som en konkret afgørelse i henhold til den for forsøget fastsatte bekendtgørelse.

Lovforslaget fastlægger et objektivi 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 at der kan fastsættes regler om objektivi strafansvar.

Transport-, bygnings- og boligministeren kan efter lovforslaget først meddele tilladelse til forsøg med selvkørende motorkøretøjer, efter at sagen har været forelagt Folketingets Transport-, Bygnings- og Boligudvalg.

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-bremsen 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 vedkommendes opgavevaretagelse under kørslen. Afhængigt af de specifikke funktioner vil automatisering ofte medføre øget trafikssikkerhed. 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-, Bygnings- og Boligministeriet 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-, bygnings- og boligministeren 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 forsøgsordning kan efter Transport-, Bygnings- og Boligministeriets 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.

I forbindelse med det uformelle rådsmøde for transportministre afholdt i Amsterdam den 14.-15. april 2016 blev der tiltrådt en deklaration (Amsterdam-deklarationen) vedr. europæisk samarbejde om biler, der kommunikerer og kører selv (Cooperation in the field of connected and automated driving). 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 Amsterdam-deklarationen.

3. Lovforslagets hovedindhold

3.1. Tilladelse til forsøg med selvkørende motorkøretøjer

3.1.1. Gældende ret

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

3.1.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser

To kommuner har i 2015 henvendt sig til Transport-, Bygnings- og Boligministeriet 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-, Bygnings- og Boligministeriet 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 i Danmark. I hvilket omfang, en dansk forsøgsordning vil blive benyttet, afhænger af såvel den konkrete udformning og administration af ordningen som af de muligheder for at gennemføre forsøg, som tilbydes i andre lande.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet 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. Forsøgsordningen kan endvidere lede til forsøg med forskellige niveauer af automatisering.

Forsøgsordningen skal dog i alle tilfælde sikre, at forsøg med selvkørende køretøjer efter denne lov alene tillades i det omfang, at dette kan ske færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt. For at opnå tilladelse til forsøg foreslås det derfor, at der opstilles det krav, at en godkendt assessor skal involveres i vurderingen af, om forsøget kan gennemføres færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt.

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-, bygnings- og boligministeren 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.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet 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-, Bygnings- og Boligministeriet det nyttigt at tage udgangspunkt i den amerikanske organisation Society of Automobile Engineers' (SAE) klassifikation (International's new standard J3016: Taxonomy and Definitions for Terms Related to On-Road Motor Vehicle Automated Driving Systems).

Forsøgsordningen har til formål at tillade test og demonstration af selvkørende funktionalitet på færdselslovens område. Med dette sigte anvendes SAE's klassifikation ikke om køretøjets egenskaber, men om det automatiseringsniveau, til hvilket der gennem forsøgsordningen meddeles tilladelse på en konkret vejstrækning.

SAE's seks automatiseringsniveauer går fra 0 til 5, hvor føreren i niveau 0, 1 og 2 varetager sine opgaver i overensstemmelse med færdselslovens almindelige regler. Førerens rolle på niveau 3 og 4 fraviger førerens rolle efter færdselsloven. Føres et selvkørende motorkøretøj således, uden at en fysisk person har fuld kontrol over køretøjet på den måde, som er foreskrevet i færdselslovens almindelige regler, kan køretøjet alene benyttes til almindelig færdsel på vej, hvis transport-, bygnings- og boligministeren har meddelt tilladelse hertil i medfør af lovforslaget.

En ansøgning om tilladelse til forsøg 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. Inden for den geografiske udstrækning af et forsøg kan der forekomme strækninger, hvor kørslen vil blive gennemført på et lavere automatiseringsniveau. Disse dele af forsøget skal anføres i ansøgningen, selvom denne kørsel sker i overensstemmelse med færdselslovens almindelige regler.

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 person, som deltager i forsøget, og som under de givne forhold på ethvert tidspunkt under kørslen kan foretage alle nødvendige manøvrer, der kan sikre, at kørslen sker færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt. Den tekniske indretning af køretøjet kan således få behov for hjælp fra en fysisk person (en passiv fører) og vil i disse situationer opfordre den fysiske person til inden for et kort tidsrum at overtage kontrollen med køretøjet på forsøgsstrækningen.

En fysisk person, som deltager i et forsøg på en niveau 3-forsøgsstrækning, skal have erhvervet kørekort til den pågældende køretøjskategori og skal overholde reglerne om spirituskørsel og kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer i færdselslovens §§ 53 og 54.

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 ethvert tidspunkt foretage en korrekt tolkning af trafikken omkring køretøjet og kan foretage alle nødvendige manøvrer, der sikrer, at kørslen sker færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt, herunder ultimativt i en uforudset situation bringe køretøjet til sikker standsning på en måde, som er forsvarlig i forhold til færdselssikkerheden.

Ved en niveau 4-forsøgsstrækning forudsættes det, at den tekniske indretning kort efter en sådan uforudset situation overdrager føringen til en fysisk person, som er til stede i køretøjet, eller til en operatør, som ikke er fysisk til stede i køretøjet under kørslen. 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 have løbende adgang til detaljeret information om køretøjets omgivelser gennem tekniske hjælpemidler såsom kamera, mikrofon, satellitnavigation, 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 standby, 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.

En fysisk fører eller en operatør af et selvkørende motorkøretøj, som deltager i et forsøg på en niveau 4-forsøgsstrækning, skal have erhvervet kørekort til den pågældende køretøjskategori og skal overholde reglerne om spirituskørsel og kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer i færdselslovens §§ 53 og 54.

Automatiseret kørsel på niveau 5 betegner et stadium, hvor den nye teknologi er fuldt udviklet og fungerer færdselssikkert under alle tænkelige trafikale forhold på hele vejnettet. De forsøg, som bliver gennemført under forsøgsordningen, vil bidrage med erfaringer og mulige løsninger på rækken af problemstillinger, som vil være aktuelle for automatiseret kørsel på niveau 5. Transport-, bygnings- og boligministeren bemyndiges med forslaget ikke til at give tilladelse til forsøg med selvkørende motorkøretøjer på niveau 5.

Der ønskes en bred politisk opbakning til at gennemføre forsøg med selvkørende motorkøretøjer. Det er derfor fundet hensigtsmæssigt, at transport-, bygnings- og boligministeren forelægger sagen for Folketingets Transport-, Bygnings- og Boligudvalg, før transport-, bygnings- og boligministeren meddeler tilladelse til forsøg.

3.1.3. Den foreslåede forsøgsordning

Lovforslaget indeholder forslag til nye bestemmelser i §§ 92 f-92 k, som bl.a. giver transport-, bygnings- og boligministeren mulighed for at fastsætte nærmere bestemmelser om og meddele tilladelse til forsøg med selvkørende motorkøretøjer, der helt eller delvist kører uden fører. Forsøg efter bestemmelserne skal gennemføres på bestemte vejstrækninger og kan afgrænses til bestemte tidspunkter. Forsøg skal altid gennemføres færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt.

Offentlige myndigheder, private virksomheder såvel som privatpersoner kan anvende forsøgsordningen i denne lov, men forsøg kan i sagens natur alene tillades i Danmark. Ligeledes kan et udenlandsk forsøg med kørsel på niveau 3 eller 4 ikke foregå på dansk territorium uden tilladelse fra transport-, bygnings- og boligministeren. Med henblik på at nedbringe den samlede mængde administration i forbindelse med grænseoverskridende forsøg med selvkørende motorkøretøjer vil Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, når det i øvrigt vurderes forsvarligt, kunne anerkende dele af forsøgsdokumentationen, som har ligget til grund for myndighedernes godkendelse af forsøg i andre lande.

3.1.3.1. Ansøgningsproceduren

Ansøgninger om forsøg med selvkørende motorkøretøjer indsendes til Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, der sikrer, at der ved ethvert forsøg foretages en grundig høring af offentlige myndigheder, herunder politi og vejmyndigheder.

3.1.3.2. Krav til ansøgningen

Ansøgningen skal indeholde en geografisk afgrænsning af forsøget, hvoraf det fremgår, nøjagtigt hvilke vejstrækninger der vil blive omfattet af forsøget. Ansøgningen kan indeholde en tidsmæssig afgrænsning af forsøget til en bestemt periode og bestemte tidspunkter i løbet af døgnet. Af hensyn til vurderingen af, om forsøget skal afgrænses til bestemte tidspunkter, jf. den foreslåede § 92 g, stk. 2, er det endvi-

dere hensigtsmæssigt, at ansøgningen indeholder en tilkendegivelse af, om ansøgeren ønsker en sådan afgrænsning.

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

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 der er tale om, de omfattede veje og de trafikale og vejrmæssige forhold, hvori forsøget vil blive gennemført, (3) en beskrivelse af forsøgets organisation med angivelse af de centrale personers kompetencer og erfaringer samt (4) en gennemarbejdet plan for indsamling, registrering, systematisering, opbevaring, brug, videregivelse, samkøring og sletning af data, der genereres i forbindelse med kørslen.

Transport-, bygnings- og boligministeren kan endvidere pålægge ansøgeren at afholde og stille sikkerhed for de udgifter, som forsøget medfører for det offentlige, jf. den foreslåede bestemmelse i § 92 i.

3.1.3.3. Tilladelsens form

Transport-, bygnings- og boligministeren fastlægger de nærmere vilkår for forsøgenes gennemførelse i bekendtgørelser, jf. den foreslåede § 92 g, stk. 5. 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-, bygnings- og boligministeren meddeler på baggrund af bekendtgørelsesreguleringen tilladelse til de enkelte forsøg, efter at sagen har været forelagt Folketingets Transport-, Bygnings- og Boligudvalg.

3.1.3.4. Assessors vurdering af konsekvenserne for færdselssikkerheden

En ansøgning om tilladelse til forsøg med selvkørende motorkøretøjer skal vedlægges en vurdering fra en godkendt assessor. Vurderingen skal beskrive konsekvenserne for færdselssikkerheden ved gennemførelse af forsøget.

Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler for godkendelse af assessorer, jf. den foreslåede § 92 h, stk. 6. Bemyndigelsen kan anvendes til at fastsætte regler om bl.a. assessorers uafhængighed og kompetencer med henblik på at sikre, at assessors vurdering af konsekvenserne for færdselssikkerheden sker på et fagligt og kompetent grundlag.

Gennemførelsen af forsøg med selvkørende motorkøretøjer, som finder sted i overensstemmelse med de vilkår, der fremgår af transport-, bygnings- og boligministerens tilladelse, kan normalt forventes at resultere i en enten uændret eller i nogle tilfælde forbedret færdselssikkerhed. I de tilfælde, hvor et forsøg gennemføres, uden at der er et egentligt formål med den udførte transport af personer eller gods, giver forsøget dog anledning til øget trafik på vejnettet. Denne yderligere trafik indebærer isoleret set, at der kan forventes lidt flere færdselsuheld.

3.1.3.5. Evaluering af forsøgsordningen

Senest to år efter, at forsøgsordningen er trådt i kraft, vil der blive udarbejdet en evaluering af de forvaltningsmæssige erfaringer med administration af ansøgninger mv. under forsøgsordningen. Evalueringen danner grundlag for en politisk stillingtagen til, om der er behov for at tilpasse de administrative aspekter af forsøgsordningen på baggrund af de erfaringer, der er indhøstet på dette tidspunkt.

Senest fem år efter, at forsøgsordningen er trådt i kraft, vil der blive udarbejdet en konkluderende evaluering af ordningen, som danner grundlag for en politisk stillingtagen til, om ordningen skal fortsætte uændret, skal ophæves eller skal danne grundlag for en permanent regulering af kørsel med selvkørende motorkøretøjer i Danmark.

3.2. Fravigelse fra færdselslovens erstatnings- og forsikringsretlige bestemmelser

3.2.1. 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 erstatningsansvar.

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.

Staten og kommunerne er undtaget fra forsikringspligten efter færdselslovens § 105 i forhold til de motordrevne køretøjer, der tilhører disse myndigheder, jf. færdselslovens § 109, stk. 1.

3.2.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har i forbindelse med udformningen af den foreslåede forsøgsordning for selvkørende motorkøretøjer overvejet, hvor det objektive erstatningsansvar efter færdselslovens § 101, stk. 1, skal placeres.

Det er i den 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 afsnit 3.1. omtalte 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-, Bygnings- og Boligministeriet 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-, Bygnings- og Boligministeriets vurdering, at tilladelsesindehaveren under forsøgsordningen er nærmest til at bære risikoen for de skader, som det selvkørende motorkøretøj forvolder.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet 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-, Bygnings- og Boligministeriet 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.

3.2.3. Den foreslåede ordning

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 fysisk person, en operatør eller den tekniske indretning. 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 fysisk person eller en operatør på en forsøgsstrækning på det tidspunkt, skaden indtraf, vil det bero på de almindelige forsikringsretlige regler, i hvilket omfang forsikringsselskabet, hvori ansvarsforsikringen er tegnet, kan gøre regres over for en fører af køretøjet.

Der henvises til de specielle bemærkninger til lovforslagets § 1, nr. 8-11.

3.3. Fravigelse fra færdselslovens strafferetlige bestemmelser

3.3.1. 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 eller frihedsstraf, og der er ligeledes mulighed for, at en fører, der har overtrådt færdselslovens bestemmelser, kan frakendes førerretten enten betinget eller ubetinget.

3.3.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

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

Da færdselslovens straffbestemmelser i kapitel 17 og 18 er formuleret i lyset af, at strafsubjektet er en fysisk person med kørekort, vil straffbestemmelserne ikke i alle tilfælde kunne anvendes. Dette er eksempelvis tilfældet, hvor en overtrædelse sanktioneres med en frakendelse af førerretten.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har derfor overvejet, hvorledes problemstillingen løses mest hensigtsmæssigt under forsøg efter den foreslåede forsøgsordning, når kørsel sker på henholdsvis niveau 3 og 4-forsøgsstrækninger. For øvrige strækninger vil færdselslovens almindelige regler om straf fortsat være gældende.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har fundet det mest hensigtsmæssigt, at bestemmelser om straf for kørsel på niveau 3 og 4-forsøgsstrækninger fastsættes individuelt i de enkelte forsøgsbekendtgørelser, således at strafansvaret tilpasses forsøgsobjektet, de trafikale forhold og andre omstændigheder ved det enkelte forsøg.

På niveau 3-forsøgsstrækninger er det som anført en forudsætning, at der er en fysisk person, der under de givne forhold på ethvert tidspunkt kan foretage alle nødvendige manøvrer, der kan sikre, at kørslen sker færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt.

Ved udnyttelsen af den foreslåede bemyndigelse i forhold til disse forsøgsstrækninger vil Transport-, Bygnings- og Boligministeriet derfor søge at fastholde føreransvaret efter færdselslovens normale ansvarssystem, således at der alene fastsættes en anden ordning, når der efter en konkret vurdering er grundlag herfor.

Det sædvanlige føreransvar efter færdselsloven forventes således opretholdt i de situationer, hvor en fysisk person – på opfordring fra køretøjet eller af egen drift – overtager kontrollen med køretøjet på niveau 3-forsøgsstrækninger. I disse situationer optræder den fysiske person som en sædvanlig fører i færdselslovens forstand. I overgangsperioden fra kørsel, hvor den tekniske indretning har kontrollen med

køretøjet, til kørsel under førerens kontrol, vil der dog kunne være grundlag for en lempet bedømmelse af førerens strafferetlige ansvar efter færdselsloven, jf. nedenfor.

Det vil imidlertid også kunne være relevant at fastsætte, at den fysiske person i andre tilfælde fortsat vil kunne gøres ansvarlig for overtrædelser af færdselsloven på niveau 3-forsøgsstrækninger, selv om det er det selvkørende motorkøretøj, der har kontrollen. Det kan f.eks. tænkes at være tilfældet i en situation, hvor køretøjet ikke holder vejen åben for et udrykningskøretøj, og den fysiske person ikke reagerer på køretøjets manglende reaktion, eller hvor køretøjet ikke reagerer på politiets anvisninger om at holde ind til siden, og den fysiske person heller ikke reagerer på denne situation. Disse situationer er kendetegnet ved, at den fysiske person generelt har en reel mulighed for at reagere. En ordning som den skitserede skal bl.a. ses i lyset af, at det ville kunne forekomme uhensigtsmæssigt og uden sammenhæng med det øvrige ansvarssystem, hvis føreren i sådanne tilfælde ikke ville kunne pålægges et strafansvar efter færdselsloven.

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

Der vil endvidere i bedømmelsen af den fysiske persons strafansvar efter færdselsloven i de situationer, hvor den fysiske person på opfordring fra køretøjet overtager kontrollen med kørslen, skulle tages hensyn til, at den fysiske person skal have rimelig tid til at omstille sig til kørsel med normalt føreransvar.

Der vil altså ved ansvarsbedømmelsen generelt skulle tages hensyn til, at selve overgangen fra de aktiviteter, som den fysiske person foretager sig, mens den tekniske indretning af køretøjet har kontrollen, til kørsel med normalt føreransvar, i en kortere periode vil kunne påvirke den fysiske persons muligheder for at manøvrere køretøjet i fuld overensstemmelse med færdselslovens regler.

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

Bemyndigelsen vil endvidere kunne anvendes til at fastsætte regler om et ansvar for den fysiske person, der som fører eller operatør varetager kørslen på en niveau 4-forsøgsstrækning.

Bemyndigelsen vil endvidere kunne anvendes til at fastsætte, at tilladelsesindehaveren kan pålægges et strafansvar efter færdselsloven på niveau 3 og 4-forsøgsstrækninger. Det vil navnlig kunne være relevant for niveau 4-forsøgsstrækninger, hvor motorkøretøjet forventes på ethvert tidspunkt at kunne foretage en korrekt tolkning af trafikken omkring køretøjet og foretage alle nødvendige manøvrer, der sikrer, at kørslen sker færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt, men vil også kunne være relevant for niveau 3-forsøgsstrækninger.

Bemyndigelsen vil i den forbindelse efter omstændighederne kunne anvendes til at pålægge både en enkeltperson og en juridisk person, der er tilladelsesindehaver, et rent objektivt strafansvar for visse overtrædelser af færdselslovens regler eller regler fastsat i medfør af § 92 g, stk. 5, som forårsages af det selvkørende motorkøretøj.

Det skal i den forbindelse bemærkes, at der i færdselslovgivningen allerede gælder en række bestemmelser om objektivt strafansvar, herunder betinget objektivt strafansvar.

Overtrædelse efter færdselslovens § 85, stk. 1 (akseltryk og totalvægt) og § 86 a, stk. 1 (køre- og hviletid) kan i medfør af § 118, stk. 9, pålægges ejeren (brugeren) af køretøjet, selvom overtrædelsen

ikke kan tilregnes denne som uagtsom eller forsætlig. I praksis påhviler ansvaret typisk vognmanden, og overtrædelserne sanktioneres med bøde.

Der er endvidere indført et betinget objektivt strafansvar i færdselslovens § 118 c, stk. 1, hvorefter ejeren (brugeren) af et køretøj som udgangspunkt pålægges bødeansvar for overtrædelser af færdselslovens §§ 42 og 43 eller anden hastighedsgrænse, selvom den pågældende ikke var fører, og selvom overtrædelserne ikke kan tilregnes den pågældende som forsætlig eller uagtsom. Strafansvaret er dog betinget i den henseende, at ejeren (brugeren) ikke pålægges et ansvar, hvis en anden end ejeren over for politiet tilkendegiver at have ført køretøjet på gerningstidspunktet.

Det er kendetegnende for den eksisterende ordning i færdselslovens § 118, stk. 9, at den, der pålægges et objektivt strafansvar, har en direkte økonomisk interesse i lovovertrædelserne, der er begået af en anden. Det er ofte også kendetegnende, at der består en art ansættelsesmæssig instruktionsbeføjelse mellem den, der foretager lovovertrædelserne, og den, der bærer det strafferetlige ansvar.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet er opmærksom på, at spørgsmål om strafansvar på objektivt grundlag tidligere er behandlet af Straffelovrådet i betænkning nr. 1289/1995 om juridiske personers bødeansvar. Straffelovrådet udtrykte i den forbindelse alvorlige betænkeligheder ved strafansvar for enkeltpersoner, for hvem en lovovertrædelse hverken kan tilregnes som forsætlig eller uagtsom. Det fremgår endvidere af cirkulæreskrivelse af 28. juni 1996 om strafansvar for juridiske personer, at der kun under ganske særlige omstændigheder bør indføres regler om objektivt individualansvar på nye lovområder. Bestemmelser om hjemmel for strafansvar for juridiske personer bør henvise til reglerne i straffelovens 5. kapitel, medmindre der tilsigtes afvigelser fra den almindelige ordning.

Det er dog Transport-, Bygnings- og Boligministeriets vurdering, at det vil være hensigtsmæssigt, at der etableres mulighed for som led i forsøg med selvkørende motorkøretøjer at indføre særlige regler om et rent objektivt strafansvar for tilladelsesindehaveren, som er udformet i lyset af, at det er det selvkørende motorkøretøj – og ikke en fører mv. – der umiddelbart forårsager overtrædelserne. Et sådant ansvar vil således af bevismæssige og praktiske grunde hverken være betinget af, at overtrædelserne kan tilregnes en fysisk tilladelsesindehaver eller en juridisk person som sådan, ligesom ansvaret heller ikke vil være betinget af, at overtrædelserne kan tilregnes en person, der er ansat af eller knyttet til tilladelsesindehaveren. Dette vil bl.a. kunne imødegå, at der kan opstå et straffrit rum i de situationer, hvor køretøjet føres af en teknisk indretning, og hvor føreren ikke har pådraget sig et strafferetligt ansvar. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har endvidere lagt vægt på, at tilladelsesindehaveren er nærmest til at bære risikoen for overtrædelser af færdselsloven mv., da denne i sidste ende er ansvarlig for at kontrollere forsøget.

Det er ikke på forhånd givet, at muligheden for at fastsætte regler om objektivt strafansvar vil blive udmøntet. Dette afhænger af de indkomne ansøgninger om forsøg.

På baggrund af bemærkningerne i Straffelovrådets betænkning nr. 1289/1995 om juridiske personers bødeansvar skal det bemærkes, at Transport-, Bygnings- og Boligministeriet vil være meget tilbageholdende med at fastsætte regler om et objektivt strafansvar for enkeltpersoner. Hjemlen forventes primært anvendt i situationer, hvor juridiske personer får tilladelse til forsøg. Hjemlen vil ikke blive anvendt til at fastsætte regler om objektivt strafansvar for andre end tilladelsesindehaveren.

Det er endvidere Transport-, Bygnings- og Boligministeriets vurdering, at hjemlen alene skal anvendes i forhold til de bestemmelser i færdselsloven eller regler fastsat i medfør af § 92 g, stk. 5, hvor det vil være hensigtsmæssigt at straffe på objektivt grundlag, f.eks. fordi føreren eller operatøren har en beføjelse forventning om, at tilladelsesindehaveren har indrettet den tekniske indretning af køretøjet på en måde, så det reagerer korrekt i overensstemmelse med reglerne.

Det kan f.eks. dreje sig om fortolkning af signalanlæg, hvor fremkørsel ved rødt lys udgør en handling, som utvetydigt vil være en overtrædelse af færdselsloven. Andre eksempler kan være overtrædelse af

den maksimalt tilladte hastighed på en vejstrækning eller forkert fortolkning af færdselstavler eller af afmærkninger på kørebanen.

Bemyndigelsen vil endvidere kunne anvendes til at fastsætte bestemmelser om straf, herunder om straf for dispositioner fra førerens eller tilladelsesindehaverens side, som ikke er strafsanktionerede efter den nugældende færdselslov. Det kan eksempelvis tænkes, at der viser sig behov for i medfør af lovforslagets § 92 g, stk. 5, at regulere en færdselssikkerhedsmæssigt uhensigtsmæssig til- og frakobling af den tekniske indretning under kørslen. I det tilfælde, hvor køretøjet føres af en operatør, kan operatørens eventuelle særlige opgaver ligeledes nødvendiggøre, at der i medfør af lovforslagets § 92 g, stk. 5, fastsættes særlige regler om operatørens dispositioner. Hvis der efter en konkret vurdering er behov for at fastsætte bestemmelser om straf for overtrædelser af sådanne regler, vil bemyndigelsen kunne anvendes hertil.

Fastsættelsen af bestemmelser om straf, herunder bestemmelser om ansvarssubjekt for overtrædelser af færdselslovens regler, skal ske efter forhandling med justitsministeren.

Kørsel på automatiseringsniveau 0, 1 og 2 inden for den geografiske afgrænsning af et forsøg, som omfatter niveau 3 og 4-forsøgsstrækninger, 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.

Den foreslåede ordning ændrer ikke på anvendelsesområdet for straffelovens § 241 om uagtsomt manddrab og straffelovens § 249 om uagtsom betydelig legemsbeskadigelse. En fører, en fysisk person i køretøjet, der deltager i forsøget som passiv fører, en operatør eller en tilladelsesindehaver, der uagtsomt forvolder en andens død eller tilføjer nogen betydelig skade på legeme og helbred, kan således ifalde strafansvar efter straffelovens §§ 241 og 249, hvis betingelserne herfor er opfyldt.

3.3.3. Anvendelsen af frakendelsesreglerne og tilbagekaldelse af tilladelsen til forsøg

Lovforslaget medfører som udgangspunkt ikke en fravigelse fra færdselslovens frakendelsesregler og klippekortordning for den fører, der findes skyldig i færdselslovsovertrædelser i forbindelse med kørsel under forsøgsordningen. Der vil dog efter forhandling med justitsministeren kunne fastsættes regler om fravigelse fra reglerne i færdselslovens kapitel 18, hvis dette findes hensigtsmæssigt.

Det bemærkes, at transport-, bygnings- og boligministeren har kompetence til at tilbagekalde en tilladelse udstedt i medfør af den foreslåede bestemmelse i § 92 h, hvis dette skønnes hensigtsmæssigt af hensyn til færdselssikkerheden. Denne kompetence kan anvendes af transport-, bygnings- og boligministeren uafhængigt af, om der i det konkrete tilfælde måtte være en fysisk person, der har fået førerretten frakendt som følge af kørsel under forsøgsordningen, og om den fysiske person måtte være identisk med tilladelsesindehaveren.

3.4. Øvrige fravigelser fra færdselslovens bestemmelser

3.4.1. Gældende ret

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 førere 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 Wienerkonventionen af 8. november 1968 om vejtrafik, at ethvert motorkøretøj skal have en fører. Som det fremgår af afsnit 5 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-, Bygnings- og Boligministeriet lægger således til grund, at Wienerkonventionens artikel 8, stk. 1, ikke er til hinder for, at der i Danmark kan gennemføres forsøg med selvkørende motorkøretøjer under de nævnte forudsætninger.

3.4.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser

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-, bygnings- og boligministeren i lovforslaget en bred bemyndigelse til at fastsætte nærmere regler for gennemførelse af 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 i forbindelse med en forsøgsordning med selvkørende motorkøretøjer være særligt behov for en bestemmelse, der giver transport-, bygnings- og boligministeren mulighed for at fravige kravet om, at føreren skal være en fysisk person. Der vil derudover være behov for i nødvendigt omfang at fravige færdselslovens regler om førere af køretøjer i lovens kapitel 10.

Det vil endvidere også være nødvendigt, at transport-, bygnings- og boligministeren 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 bl.a. skal yde hjælp til tilskadekomne i forbindelse med færdselsuheld.

Det er herudover Transport-, Bygnings- og Boligministeriets vurdering, at der kan forekomme situationer, hvor det af hensyn til gennemførelsen af et konkret forsøg eller færdselssikkerheden 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.

3.4.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås, at der indsættes en ny bestemmelse i færdselsloven, som giver transport-, bygnings- og boligministeren mulighed for at fastsætte regler om forsøg med selvkørende motorkøretøjer, som fraviger bestemmelserne i færdselslovens kapitel 2, 4, 5, 9-11 og 13 a, jf. den foreslåede § 92 h.

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

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

3.5. Forholdet til lov om trafikskaber

3.5.1. Gældende ret

I henhold til lov om trafikskaber er det kun trafikskaber, der må varetage opgaver vedrørende offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel. Transport-, bygnings- og boligministeren har ikke hjemmel til at træffe beslutning om, at lov om trafikskaber ikke skal finde anvendelse på forsøg med selvkørende motorkøretøjer.

3.5.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser

Hvis f.eks. en kommune ønsker et forsøg med selvkørende motorkøretøjer, som skal varetage almindelig rutekørsel på en strækning, vil det kræve, at forsøget udføres i regi af et trafikskab. I det typiske tilfælde vil dette være uproblematisk, fordi begge parter vil have en interesse i et samarbejde om forsøget. Trafikskaberne må endvidere forventes at have en interesse i at deltage i sådanne forsøg, bl.a. for at indsamle viden og erfaring om selvkørende motorkøretøjer.

Når der alligevel indsættes en mulighed for at kunne fastsætte regler om, at lov om trafikskaber ikke skal finde anvendelse på forsøg med selvkørende motorkøretøjer, har det baggrund i ønsket om at skabe mulighed for fleksible rammer omkring forsøgene i forhold til organiseringen af forsøgene, således at et forsøg ikke nødvendigvis kræver, at et trafikskab deltager i forsøget. Denne mulighed vurderes især at kunne være relevant, fordi forsøgene ofte vil være begrænsede i omfang, og det vil derfor være vidtgående at stille krav om, at et trafikskab skal inddrages, såfremt ansøgeren ikke ønsker, at trafikskabet skal være en del af forsøget.

3.5.3. Beslutning om fravigelse af lov om trafikskaber

Det foreslås, at transport-, bygnings- og boligministeren i forbindelse med, at der meddeles tilladelse til forsøg med selvkørende motorkøretøjer, kan beslutte, at lov om trafikskaber ikke finder anvendelse på forsøget, jf. den foreslåede bestemmelse i § 92 j. En sådan beslutning kan kun træffes, såfremt ansøgeren specifikt anmoder om det. Transport-, bygnings- og boligministeren skal, forinden der fastsættes regler om, at forsøget ikke skal omfattes af lov om trafikskaber, høre det trafikskab, inden for hvis område forsøget skal finde sted, om trafikskabets eventuelle bemærkninger til forsøget. Transport-, bygnings- og boligministeren er ikke forpligtet til at følge trafikskabets indstilling.

3.6. Andre forsøg med færdselsregulerende foranstaltninger og cykelparkering på statsvejsnettet

3.6.1. Gældende ret

Det følger af færdselslovens § 92 d, at transport-, bygnings- og boligministeren 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. Færdselsregulerende foranstaltninger er eksempelvis afspærring, ændringer af vejens forløb og skiltning. 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-, bygnings- og boligministeren 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.

Bestemmelserne har over det seneste år alene udmøntet sig i en enkelt ansøgning og dispensation vedrørende forsøg med rulleski i Varde Kommune.

3.6.2. Forslaget

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

Formålet med forslaget er at give mulighed for at foretage forsøg på statsvejnettet. Der er ikke på nuværende tidspunkt fastlagt ønsker om forsøg, men ændringen vil særligt være relevant på de dele af statsvejnettet, der ikke er motorvej.

4. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.

5. 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 der altid skal være en fører af et køretøj eller en kombination af køretøjer (»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 trafik-sikkerhed (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 den 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 sig i selve køretøjet eller uden for køretøjet.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet forstår 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-, Bygnings- og Boligministeriets 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, satellitnavigation, radar, lidar og andre typer sensorer. Det vil således være inden for rammerne af konventionen at tillade kørsel med selvkørende motorkøretøjer, hvor føreren ikke er fysisk til stede i køretøjet, men har adgang til at overvåge kørslen ved hjælp af andre tekniske indretninger.

6. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet 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 derfor skulle afsætte ressourcer til at behandle de pågældende ansøgninger. For at sikre en ensartet linje i forsøgsordningen sker inddragelsen af politiet gennem Rigspolitiet, som inddrager de relevante politikredse. Rigspolitiet og de relevante politikredse skal derfor afsætte ressourcer til at behandle ansøgninger.

I det omfang, der bliver gennemført forsøg inden for rammerne af forsøgsordningen, skal der således bruges ressourcer på administration af forsøgsordningen i staten. Der forventes imidlertid kun et begræn-

set antal årlige ansøgninger, hvorfor arbejdet hermed forventes at kunne holdes inden for de eksisterende bevillingsmæssige rammer. Såfremt der bliver gennemført forsøg, som omfatter kommuneveje, skal der ligeledes bruges ressourcer på administration hos de kommunale vejmyndigheder. Det forventede antal årlige forsøg i de enkelte kommuner taget i betragtning er der tale om meget begrænsede administrative konsekvenser.

Der er ingen direkte økonomiske konsekvenser for det offentlige. I det omfang, gennemførelsen af forsøg efter lovforslaget medfører udgifter for det offentlige, f.eks. til øget afmærkning, ændringer på vejnettet, eller der forudsættes specielt udstyr til at bringe et selvkørende køretøj til standsning, kan disse udgifter pålægges ansøgeren efter forslaget til § 92 i. Ansøgeren kan i den forbindelse pålægges at stille sikkerhed for sådanne udgifter.

7. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Der gennemføres forsøg med selvkørende motorkøretøjer i udlandet. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har for indværende 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 økonomiske fordele ved at gennemføre disse her i landet.

Der er ingen administrative konsekvenser for erhvervslivet.

8. Administrative konsekvenser for borgere

Der er ingen administrative konsekvenser for borgerne.

9. Miljømæssige konsekvenser

Der er ingen miljømæssige konsekvenser.

10. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

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

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

11. Sammenfattende skema

	Positive	Negative
--	----------	----------

	konsekvenser/mindre udgifter (hvis ja, angiv omfang)	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 konsekvenser for erhvervslivet	Begrænsede konsekvenser for virksomheder, som ser en forretningsmæssig interesse i at deltage i forsøg med selvkørende biler.	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.	
Overimplementering af EU-retlige minimumsforpligtelser (sæt X)	JA	NEJ X

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

For at lette overblikket i færdselsloven foreslås det, at bestemmelserne i færdselslovens §§ 92 d og 92 e står under overskriften »Forsøgsordninger«.

Til nr. 2-6

Efter de gældende bestemmelser i færdselslovens § 92 d kan kommunalbestyrelserne få dispensation til at udføre tidsmæssigt og geografisk begrænsede forsøg med færdselsregulerende foranstaltninger, der ikke kan udføres i medfør af færdselslovens bestemmelser. Færdselsregulerende foranstaltninger er eksempelvis afspærring, ændringer af vejens forløb og skiltning. Bestemmelsen giver ligeledes mulighed for at foretage forsøg med etablering af miljøzoner. Færdselslovens § 92 e giver mulighed for at få dispensation til forsøg med håndhævelse af bestemmelserne om cykelparkering. Efter de gældende bestemmelser er det alene kommunalbestyrelserne, der, som led i deres varetagelse af vejmyndighedsopgaver, kan foretage sådanne forsøg.

Det foreslås, at bestemmelserne udvides, således at der også kan udføres forsøg med færdselsregulerende foranstaltninger og cykelparkering på statsvejsnettet. Ved at ændre bestemmelsernes ordlyd til vejmynd-

digheder generelt omfattes også den statslige vejmyndighed, dvs. Vejdirektoratet, af bestemmelsernes anvendelsesområde. Der sker ikke andre ændringer i bestemmelsernes rækkevidde.

Formålet med ændringen er at give mulighed for nye og innovative forsøg på statsvejnettet. Det vil primært være relevant på de dele af statsvejnettet, der ikke er motorvej.

Til nr. 7

For at lette overblikket i færdselsloven foreslås det, at de foreslåede bestemmelser i §§ 92 f-92 k står under overskriften »Forsøg med selvkørende motorkøretøjer«.

Det foreslås i § 92 f, at der ved et selvkørende motorkøretøj forstås et EU-typegodkendt eller nationalt godkendt motorkøretøj, som er teknisk indrettet således, at det er i stand til at køre helt eller delvist uden en fører.

Selvstående motorkøretøjer er et nyt tema i færdselsloven. Det er derfor fundet hensigtsmæssigt at indsætte en definition. Der lægges i definitionen vægt på, at begrebet beskriver den tekniske egenskab ved motorkøretøjet frem for selve anvendelsen af denne egenskab. Det fremgår endvidere af definitionen, at det er en betingelse, at motorkøretøjet er EU-typegodkendt eller godkendt nationalt. Dermed lægges der vægt på, at der skal være tale om motorkøretøjer, der er teknisk godkendt til anvendelse på færdselslovens område. Det fremgår således af bekendtgørelse nr. 516 af 1. juni 2012 med senere ændringer, at bil, motorcykel og knallert skal være typegodkendt eller godkendt ved syn, inden køretøjet tages i brug på færdselslovens område, jf. § 1, stk. 1, i lov om godkendelse og syn af køretøjer.

Det følger af den foreslåede bestemmelse i § 92 g, *stk. 1*, at hvis et selvkørende motorkøretøj føres, uden at en fysisk person har fuld kontrol over køretøjet på den måde, som er foreskrevet i færdselslovens almindelige regler, kan køretøjet alene benyttes til almindelig færdsel på vej, der er omfattet af færdselslovens anvendelsesområde, jf. § 1, hvis transport-, bygnings- og boligministeren har meddelt tilladelse hertil i medfør af § 92 h, stk. 1.

De situationer, hvor der opstår krav om tilladelse til kørsel med et selvkørende motorkøretøj, er karakteriseret ved en delvis eller fuldstændig overladelse af ansvaret for kørslen til motorkøretøjets tekniske indretning, jf. herom afsnit 3.1.2. i de almindelige bemærkninger, samtidig med at grundreglen i § 3, stk. 1, om trafikanternes agtpågivenhed er lempet for en kortere eller længere periode. Det kan f.eks. være en fører, som ønsker at læse avis under kørslen, eller en fører, som under kørslen ønsker at skrive på en bærbar computer. En sådan kørsel vil altså være omfattet af forsøgsordningen, jf. § 92 g, stk. 1, og kræve tilladelse fra transport-, bygnings- og boligministeren i medfør af § 92 h.

Hvis et selvkørende motorkøretøj benyttes til automatiseret kørsel efter SAE niveau 3, således som dette nærmere er beskrevet i afsnit 3.1.2. i de almindelige bemærkninger, vil kørslen være omfattet af forsøgsordningen, og den pågældende vejstrækning betegnes inden for forsøget som en niveau 3-forsøgsstrækning. På disse strækninger er den tekniske indretning i stand til at føre køretøjet, men det er en forudsætning, at der deltager en fysisk person i forsøget, som under de givne forhold på ethvert tidspunkt under kørslen kan foretage alle nødvendige manøvrer, der kan sikre, at kørslen sker færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt. Den tekniske indretning af køretøjet kan således få behov for hjælp fra den fysiske person og vil i disse situationer opfordre den fysiske person til inden for et kort tidsrum at overtage kontrollen med køretøjet på forsøgsstrækningen.

Hvis et selvkørende motorkøretøj benyttes til automatiseret kørsel efter SAE niveau 4, således som dette nærmere er beskrevet i afsnit 3.1.2. i de almindelige bemærkninger, vil kørslen være omfattet af forsøgsordningen, og den pågældende vejstrækning betegnes inden for forsøget som en niveau 4-forsøgsstrækning. På disse strækninger er det den tekniske indretning, som er i stand til at føre køretøjet på strækningen. Den tekniske indretning kan på ethvert tidspunkt foretage en korrekt tolkning af trafikken omkring køretøjet og kan foretage alle nødvendige manøvrer, der sikrer, at kørslen sker færdselssikker-

hedsmæssigt forsvarligt, herunder ultimativt i en uforudset situation bringe køretøjet til sikker standsning på en måde, som er færdselssikkerhedsmæssigt forsvarlig.

Ved en niveau 4-forsøgsstrækning forudsættes det i forsøgsordningen, at den tekniske indretning kort efter en sådan uforudset situation overdrager kontrollen med køretøjet til en fysisk person, som deltager i forsøget. Den fysiske person kan enten deltage som fører eller operatør af det selvkørende motorkøretøj. En operatør betegner i den forbindelse en fysisk person, som deltager i forsøget, men som ikke er til stede i køretøjet under kørslen. 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 løbende adgang til detaljeret information om køretøjets omgivelser under kørslen som nærmere beskrevet i afsnit 3.1.2. i de almindelige bemærkninger.

Hvis et selvkørende motorkøretøj efter § 92 f føres af en fysisk person i overensstemmelse med færdselslovens almindelige regler, kan køretøjet benyttes til almindelig færdsel på vej, der er omfattet af færdselslovens anvendelsesområde, jf. færdselslovens § 1.

Det forhold, at et motorkøretøj er udstyret med selvkørende funktionaliteter, medfører således ikke i sig selv, at kørsel med køretøjet kræver tilladelse fra transport-, bygnings- og boligministeren, jf. § 92 h. Køretøjer udstyret med sådanne funktionaliteter kan således benyttes uden for forsøgsordningen og uden transport-, bygnings- og boligministerens tilladelse, så længe kørslen varetages af en person i overensstemmelse med færdselslovens almindelige regler.

Det foreslås i § 92 g, stk. 2, at forsøg efter stk. 1 skal gennemføres på bestemte vejstrækninger og kan afgrænses til bestemte tidspunkter. Forsøg skal altid gennemføres færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt.

Med bestemmelsen fastslås den overordnede ramme for forsøg med kørsel med selvkørende motorkøretøjer. Af hensyn til færdselssikkerheden og myndighedernes mulighed for at kunne disponere hensigtsmæssigt i forhold til forsøgene kan forsøg kun finde sted på bestemte vejstrækninger og kan afgrænses til at finde sted på bestemte tidspunkter. Det er endvidere et grundlæggende krav, at forsøg kan gennemføres færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt. De geografiske, tidsmæssige og færdselssikkerhedsmæssige rammer for forsøget reguleres nærmere i de bekendtgørelser, som transport-, bygnings- og boligministeren udsteder i medfør af § 92 g, stk. 5.

Om kravene til færdselssikkerheden under forsøget henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger, afsnit 3.1.3.4.

I § 92 g, stk. 3, foreslås det, at forsøg efter § 92 g, stk. 1, 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 behov herfor. Det foreslås endvidere, at personen skal have erhvervet kørekort til den pågældende køretøjskategori og skal overholde reglerne om spirituskørsel og kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer i færdselslovens §§ 53 og 54.

Der etableres med forsøgsordningen mulighed for at gennemføre forsøg med automatisering på SAE niveau 3 og 4, jf. afsnit 3.1.2. i de almindelige bemærkninger. Der følger heraf et behov for, at der deltager en fysisk person i et forsøg. Den fysiske persons rolle er forskellig i de to typer af forsøg.

På SAE niveau 3-forsøgsstrækninger er den tekniske indretning i stand til at føre køretøjet, men det er en forudsætning, at der deltager en fysisk person i forsøget, som under de givne forhold på ethvert tidspunkt under kørslen kan foretage alle nødvendige manøvrer, der kan sikre, at kørslen sker færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt. Den tekniske indretning af køretøjet kan således få behov for hjælp fra den fysiske person og vil i disse situationer opfordre den fysiske person til inden for et kort tidsrum at overtage kontrollen med køretøjet på forsøgsstrækningen. Det er desuden muligt for den fysiske person på eget initiativ at overtage føringen af køretøjet, hvis vedkommende vurderer, at der er behov herfor.

På SAE niveau 4-forsøgsstrækninger er det den tekniske indretning, som er i stand til at føre køretøjet

på strækningen. Det forudsættes ved en niveau 4-forsøgsstrækning, at den tekniske indretning kort efter en uforudset situation overdrager kontrollen med køretøjet til en fysisk person, som deltager i forsøget.

Under forsøg på såvel SAE niveau 3-forsøgsstrækninger som SAE niveau 4-forsøgsstrækninger kan der opstå den situation, at den fysiske person, som deltager i forsøget, vurderer, at der behov for at overtage føringen. Det kan f.eks. være i den situation, at køretøjet ikke foretager en korrekt fortolkning af en anvisning for kørslen fra politiet.

Bestemmelsen indebærer endvidere, at forsøgsordningen ikke giver mulighed for at meddele tilladelse til, at køretøjer under forsøgsordningen kan føres af personer uden kørekort til den relevante køretøjskategori eller af personer, der ikke iagttager færdselslovens promillegrænse for motordrevne køretøjer eller regler om kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer. Dette gælder uanset køretøjets automatiseringsniveau. At der ikke gives adgang til en lempelse af de nævnte krav til førere i forbindelse med kørsel under forsøgsordningen, beror på færdselssikkerhedsmæssige hensyn.

Det følger af den foreslåede bestemmelse i § 92 g, stk. 4, at den fysiske person efter § 92 g, stk. 3, enten kan deltage som fører eller operatør af det selvkørende motorkøretøj. Det fremgår endvidere, at en operatør betegner en fysisk person, som deltager i forsøget, men som ikke er til stede i køretøjet under kørslen.

Der etableres med forsøgsordningen mulighed for at gennemføre forsøg med automatisering på SAE niveau 3 og 4, jf. afsnit 3.1.2. i de almindelige bemærkninger. Der følger heraf et behov for, at der deltager en fysisk person i et forsøg. Den fysiske persons rolle kan enten være at overtage kontrollen med køretøjet som sædvanlig fører inde i bilen eller som operatør, som ikke er til stede i køretøjet. Rollen som operatør bliver alene relevant i forbindelse med gennemførelsen af forsøg på SAE niveau 4. Når den fysiske person har overtaget kontrollen med køretøjet som fører eller operatør, er der som udgangspunkt ingen forskelle i de opgaver, der påhviler henholdsvis fører og operatør. Der kan dog i medfør af den foreslåede § 92 g, stk. 5, fastsættes nærmere regler for operatører, hvis der i forbindelse med konkrete ansøgninger om forsøg viser sig behov herfor.

Af den foreslåede bestemmelse i § 92 g, stk. 5, følger, at transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter nærmere bestemmelser om forsøg med selvkørende motorkøretøjer. Disse bestemmelser vil blive fastsat i bekendtgørelsesform og vil blive udformet på baggrund af transport-, bygnings- og boligministerens vurdering af de ansøgninger om forsøg, der modtages.

Transport-, bygnings- og boligministeren kan i forbindelse med fastsættelsen af bestemmelser om forsøg fravige bestemmelserne i kapitel 2, 4, 5, 9-11 og 13 a, jf. dog § 92 g, stk. 3.

Det vil formentlig særligt være relevant at fravige bestemmelserne i de nævnte kapitler i de tilfælde, hvor kørslen sker på en niveau 4-forsøgsstrækning, hvor der ikke er krav om en fysisk fører. Som fastsat i § 92 g, stk. 3, kan der dog i ingen tilfælde ske fravigelse fra reglerne i lovens §§ 53 og 54.

Bekendtgørelserne vil indeholde den generelle regulering af det godkendte forsøg, som er relevant for offentlige myndigheder og for offentligheden. Bekendtgørelserne vil således indeholde vilkårene for gennemførelsen af et forsøg i form af de omfattede forsøgsstrækninger, den tidsmæssige afgrænsning, automatiseringsniveauer på de omfattede forsøgsstrækninger, oplysning om de køretøjer, som kan indgå 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 regler om straf for overtrædelse af færdselsloven i forbindelse med gennemførelsen af forsøg, jf. § 92 k. Fastlæggelsen af forsøgenes straffebestemmelser og strafferetlige ansvarssubjekt sker efter konkret forhandling med justitsministeren.

På en niveau 3-forsøgsstrækning er det en forudsætning, at der er en fysisk fører, som under de givne forhold på ethvert tidspunkt under kørslen med kort varsel kan foretage alle nødvendige manøvrer, der kan sikre, at kørslen sker færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt. Der er samtidig 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.

Det kan eksempelvis komme på tale, at der gives adgang til, at føreren under kørslen kan betjene en tablet eller en bærbar computer til arbejdsmæssige eller andre formål, eller at føreren må benytte en håndholdt mobiltelefon. Sådanne elementer af forsøget vil skulle indgå i assessors færdselssikkerhedsmæssige vurdering af forsøget.

Hjemlen til at fravige færdselslovens kapitel 5 om hastighed kan alene anvendes til at tillade en lavere hastighed, end hvad der følger af de almindelige hastighedsgrænser. Der kan således forekomme situationer, hvor der under forsøg eksempelvis tillades kørsel på en bestemt vej med selvkørende biler med en maksimal hastighed på 20 km i timen, mens hastighedsgrænsen for almindelige køretøjer er 50 km i timen. Lav hastighed kan imidlertid volde problemer både i forhold til fremkommeligheden i trafikken og for færdselssikkerheden, og sådanne aspekter skal derfor indgå i assessors færdselssikkerhedsmæssige vurdering af forsøget.

Efter den foreslåede bestemmelse i § 92 h, stk. 1, kan transport-, bygnings- og boligministeren efter høring af vejmyndigheden og politiet meddele tilladelse til forsøg i henhold til regler fastsat i bekendtgørelse i medfør af den foreslåede § 92 g, stk. 5.

Tilladelsen kan først meddeles, efter at sagen har været forelagt Folketingets Transport-, Bygnings- og Boligudvalg. Sagen forelægges Folketingets Transport-, Bygnings- og Boligudvalg, når den samlede færdselssikkerhedsmæssige vurdering af forsøget foreligger efter høring af vejmyndigheden og politiet samt inddragelse af assessor. Det er ikke en forudsætning for udøvelsen af transport-, bygnings- og boligministerens beføjelse til at meddele tilladelse efter § 92 h, stk. 1, at Folketingets Transport-, Bygnings- og Boligudvalg efter forelæggelsen meddeler sit samtykke til forsøget.

Tilladelsen meddeles den enkelte ansøger som en konkret afgørelse i henhold til den for forsøget fastsatte bekendtgørelse. Tilladelsen skal indeholde de specifikke vilkår, som gælder for det pågældende forsøg.

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

Det vil endelig fremgå, at det er et vilkår for forsøget, at transport-, bygnings- og boligministeren til enhver tid kan tilbagekalde tilladelsen og derved midlertidigt eller permanent afslutte forsøget, jf. den foreslåede § 92 h, stk. 3. Det kan bl.a. ske med baggrund i hændelser med betydning for færdselssikkerheden, eller hvis der af andre grunde opstår tvivl om, hvorvidt forsøget fortsat kan gennemføres færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt.

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-, Bygnings- og Boligministeriet. Ændringen udgør en ny forvaltningsretlig afgørelse, men kræver ikke en fornyet inddragelse af Folketingets Transport-, Bygnings- og Boligudvalg i sagen, medmindre Transport-, Bygnings- og Boligministeriet ud fra en samlet bedømmelse af den pågældende ændring vurderer, at der reelt er tale om et helt nyt forsøg.

Imødekomme af en anmodning om at ændre på dele af et forsøg forudsætter endvidere, at tilladelsesindehaveren vedlægger en udtalelse fra forsøgets assessor, jf. § 92 h, stk. 5, hvori det bekræftes, at ændringen vil være færdselssikkerhedsmæssigt forsvarlig. Ændringer af forsøg har ingen virkning i forhold til den periode, hvortil den oprindelige tilladelse blev givet.

I det tilfælde, at transport-, bygnings- og boligministeren meddeler et afslag på en ansøgning om forsøg med selvkørende motorkøretøjer, afslag på henvendelse om forlængelse af et forsøg, afslag på

henvendelse om ændring af et forsøg eller delvist afslag på henvendelse om ændring af et forsøg, skal afgørelsen begrundes. Der er ingen mulighed for at påklage afgørelsen administrativt, men afgørelsen vil kunne indbringes for Folketingets Ombudsmand eller domstolene.

Efter den foreslåede bestemmelse i § 92 h, stk. 2, vil tilladelse til forsøg kunne gives for en periode på op til to år. Transport-, bygnings- og boligministeren vil på baggrund af en ansøgning fra tilladelsesindehaveren kunne forny tilladelsen efter høring af vejmyndigheden og politiet. Ansøgningen fra tilladelsesindehaveren om en forlængelse skal vedlægges en udtalelse fra forsøgets assessor, jf. den foreslåede bestemmelse i § 92 h, stk. 5, hvori det bekræftes, at en sådan forlængelse af forsøget vil være færdselssikkerhedsmæssigt forsvarlig. Forlængelsen af forsøgsperioden udgør en ny forvaltningsretlig afgørelse, men kræver ikke en fornyet inddragelse af Folketingets Transport-, Bygnings- og Boligudvalg i sagen.

I den foreslåede bestemmelse i § 92 h, stk. 3, fastslås det, at transport-, bygnings- og boligministeren til enhver tid kan tilbagekalde tilladelsen med den virkning, at forsøget skal bringes til umiddelbart ophør. Det kan bl.a. ske med baggrund i hændelser med betydning for færdselssikkerheden, eller hvis der af andre grunde opstår tvivl om, hvorvidt forsøget fortsat kan gennemføres færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt. Det beror på transport-, bygnings- og boligministerens skøn, om den opståede tvivl om forsøgets færdselssikkerhedsmæssige forsvarlighed har en sådan karakter, at tilladelsen skal tilbagekaldes.

I forslagens § 92 h, stk. 4, foreslås det, at ansøgning om tilladelse til forsøg efter stk. 1 indsendes til Transport-, Bygnings- og Boligministeriet ledsaget af en nærmere beskrivelse af forsøget. Ansøgningen skal indeholde en beskrivelse af de motorkøretøjer, der indgår i forsøget, en detaljeret plan for gennemførelsen af forsøget, herunder hvilke niveauer af automatisering der er tale om, de vejstrækninger, forsøget ønskes gennemført på, og de trafikale og vejrmæssige forhold, hvori forsøget forventes at blive gennemført, samt en beskrivelse af forsøgets organisering. Ansøgningen skal endvidere indeholde en gennemarbejdet plan for indsamling, registrering, systematisering, opbevaring, brug, videregivelse, samkøring og sletning af data, der genereres i forbindelse med kørslen.

For så vidt angår beskrivelsen af de motorkøretøjer, der indgår i forsøget, vil Transport-, Bygnings- og Boligministeriet i sin vurdering lægge vægt på, at der er dokumentation for, at de anvendte selvkørende motorkøretøjer er EU-typegodkendte eller nationalt godkendte.

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

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet vil endvidere påse, at de anvendte selvkørende motorkøretøjer er forsikrede af tilladelsesindehaveren, jf. lovforslagets § 1, nr. 11.

Forsøget skal ifølge den foreslåede bestemmelse i § 92 g, stk. 2, gennemføres på bestemte vejstrækninger. Ansøgningen skal derfor indeholde en redegørelse for forsøgets geografiske udstrækning, hvoraf det fremgår, nøjagtigt hvilke vejstrækninger der vil blive omfattet af forsøget. Ansøger kan via et kort, henvisninger til vejstrækninger eller vejnavne eller på anden vis redegøre herfor.

Forsøget kan endvidere ifølge den foreslåede bestemmelse i § 92 g, stk. 2, afgrænses til bestemte tidspunkter. Af hensyn til transport-, bygnings- og boligministerens regulering af, om forsøget skal afgrænses til bestemte tidspunkter, når ministeren fastsætter nærmere bestemmelser om forsøget, jf. § 92 h, stk. 5, er det derfor hensigtsmæssigt, at ansøgningen indeholder en tilkendegivelse af, om ansøgeren

ønsker en sådan afgrænsning. Ansøgningen kan indeholde en tidsmæssig afgrænsning af forsøget til en bestemt periode og bestemte tidspunkter i løbet af døgnet.

Ansøgeren skal endvidere redegøre for, om forsøget ønskes gennemført under bestemte trafikale og vejrmæssige forhold. Der kan f.eks. være tale om særligt trafikintensive eller trafikfattige forhold, og der kan være tale om særlige vejrtyper, f.eks. med god eller ringe sigtbarhed.

For så vidt angår forsøgets organisering skal ansøgningen indeholde oplysninger om kompetencer og erfaringer hos centrale personer i den organisation, der skal udføre forsøget, og hvilke dele af forsøget disse personer har ansvaret for. Ansøgningen skal endvidere indeholde oplysninger om adgangen til eventuelle yderligere fornødne ressourcer uden for ansøgers organisation. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet vil ved vurderingen af ansøgningen lægge vægt på, at ansøgers organisation har eller har adgang til de kompetencer, som er forudsætningen for at planlægge og gennemføre forsøget færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt og for at sikre en hensigtsmæssig gennemførelse af forsøget i øvrigt.

Endelig skal ansøgningen indeholde en gennemarbejdet plan for indsamling, registrering, systematisering, opbevaring, brug, videregivelse, samkøring og sletning af data, der genereres i forbindelse med kørslen.

Planen for indsamling, registrering, systematisering, opbevaring, brug, videregivelse, samkøring og sletning af data skal tjene to formål: For det første skal der være løbende dokumentation af, at forsøget gennemføres inden for de niveauer af automatisering, vejstrækninger, tidspunkter og andre forhold, som er i overensstemmelse med de krav, der fremgår af forsøgsbekendtgørelsen. For det andet skal der være en løbende logning af data om hændelser med betydning for den færdselssikkerhedsmæssige vurdering af forsøget, herunder data, som kan tjene som dokumentation i myndighedernes efterforskning af ulykker, som de selvkørende motorkøretøjer måtte blive impliceret i under forsøgets gennemførelse.

Kravet om dokumentation i forbindelse med gennemførelsen af et forsøg vil i visse tilfælde indebære, at data bliver omfattet af bestemmelserne i persondataloven, jf. lov nr. 429 af 31. maj 2000 om behandling af personoplysninger med senere ændringer. Persondataloven gælder bl.a. for behandling af personoplysninger, som helt eller delvist foretages ved hjælp af elektronisk databehandling, og for ikke-elektronisk behandling af personoplysninger, der er eller vil blive indeholdt i et register, jf. persondatalovens § 1, stk. 1. Ved personoplysninger forstås enhver form for information om en identificeret eller identificerbar fysisk person. Indsamling og registrering af billeddokumentation om motorkøretøjets omgivelser vil således ofte være omfattet af persondataloven, idet der bl.a. kan optræde tilfældigt forbipasserende personer på billederne eller fremgå oplysninger om nummerplader. Det har i den forbindelse også betydning, at det vil fremgå af de enkelte bekendtgørelser om forsøg med selvkørende motorkøretøjer, på hvilke strækninger på vejnettet og på hvilke tidspunkter disse forsøg finder sted. Borgerne har således mulighed for at få kendskab til, hvor og hvornår de eventuelt bliver filmet eller fotograferet. Det forudsættes, at forsøgets gennemførelse sker under behørig iagttagelse af persondataloven.

Ansøgningen skal endvidere vedlægges en vurdering fra en godkendt assessor om konsekvenser for færdselssikkerheden ved gennemførelse af forsøget, jf. § 92 h, stk. 5. Transport-, bygnings- og boligministeren kan også lade andre saglige kriterier indgå i vurderingen af, om forsøget kan gennemføres færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt.

Transport-, bygnings- og boligministeren kan endvidere pålægge ansøgeren at afholde og stille sikkerhed for de udgifter, som forsøget medfører for det offentlige, jf. den foreslåede bestemmelse i § 92 i.

Såfremt det vurderes hensigtsmæssigt, kan transport-, bygnings- og boligministeren i medfør af den foreslåede bestemmelse i § 92 h, stk. 7, fastsætte nærmere regler om krav til ansøgningen i en bekendtgørelse herom.

Med den foreslåede bestemmelse i § 92 h, stk. 5, fastslås det, at en ansøgning om tilladelse til forsøg med selvkørende motorkøretøjer skal vedlægges en vurdering fra en godkendt assessor af konsekvenserne

for færdselssikkerheden ved gennemførelse af forsøget. Forsøget skal altid kunne gennemføres færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt, jf. § 92 g, stk. 2. Det er således et krav for at opnå tilladelse til forsøget, at assessor vurderer, at forsøget kan gennemføres færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet forventer, at en del af assessors vurdering vil bestå i at verificere, om ansøgers organisation både har de kompetencer og den adgang til ressourcer, som ansøger har anført i ansøgningen.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet forventer, at assessorer skal fortolke kravet til færdselssikkerheden således, at forsøget kan gennemføres inden for rammerne af en normal trafikale risiko for den pågældende transportform. Assessor skal derfor bl.a. have kompetencer til at vurdere, om en øget risiko for ulykker i forbindelse med gennemførelse af et forsøg kan afbalanceres med tiltag inden for forsøgets rammer, som tilsvarende reducerer risikoen for ulykker.

Transport-, bygnings- og boligministeren kan i forbindelse med behandlingen af en ansøgning om fornyelse af tilladelsen forlange en ny assessorvurdering.

I den foreslåede bestemmelse i § 92 h, stk. 6, fastslås det, at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler for godkendelse af assessorer, jf. § 92 h, stk. 5. Den foreslåede bemyndigelse vil kunne anvendes til at fastsætte nærmere regler om ansøgning om godkendelse som assessor, herunder krav til ansøgningens indhold.

Der forventes fastsat regler om ansøgningsprocessen, herunder det materiale, der er nødvendigt, for at den myndighed, der skal godkende ansøgningen, kan vurdere, om ansøgeren har de fornødne kompetencer til rådighed og i øvrigt opfylder kravene for godkendelsen. Den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse forventes endvidere at blive anvendt til at fastsætte nærmere regler om assessorers uafhængighed og kompetencer. Formålet med dette er bl.a. at sikre, at assessoren har de nødvendige faglige kompetencer, herunder på det færdselssikkerhedsmæssige område.

Endvidere indeholder bestemmelsen hjemmel til at fastsætte nærmere regler om Transport-, Bygnings-, og Boligministeriets tilsyn med godkendte assessorer. Tilsynet skal sikre, at assessorer efter godkendelse fortsat lever op til de fastsatte krav for godkendelsen.

Bestemmelsen indeholder endelig hjemmel til at fastsætte bestemmelser om assessorers tavshedspligt, assessorers ansvarsforsikring samt krav til assessorers eventuelle underleverandører.

I den foreslåede bestemmelse i § 92 h, stk. 7, fastslås det, at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om krav til ansøgningen, jf. den foreslåede § 92 h, stk. 4, herunder om, hvilken dokumentation der skal vedlægges ansøgningen.

Bemyndigelsen vil kunne anvendes til at fastsætte nærmere regler om krav til ansøgningen til forsøg, der skal indsendes efter den foreslåede § 92 h, stk. 4.

Såfremt det vurderes hensigtsmæssigt, vil der med hjemmel i bestemmelsen blive udarbejdet en bekendtgørelse, der fastsætter generelle krav til ansøgninger om gennemførelse af forsøg efter forsøgsordningen og til den dokumentation, der skal vedlægges ansøgningen.

Hvis det vurderes hensigtsmæssigt, vil der endvidere kunne fastsættes regler om formkrav til ansøgningen, herunder benyttelse af ansøgningsskemaer mv.

Med forslaget til § 92 i fastslås det, at udgifter, der påføres det offentlige efter forsøg med selvkørende biler, kan pålægges tilladelsesindehaveren. Transport-, bygnings- og boligministeren kan endvidere pålægge ansøgeren at stille sikkerhed for sådanne udgifter.

Der gives med bestemmelsen mulighed for, at stat, region og kommuner holdes økonomisk omkostningsfrie ved gennemførelse af forsøg.

Tilladelsesindehaveren kan f.eks. pålægges at afholde omkostninger til midlertidig ombygning af veje,

øget renhold, midlertidig afmærkning, udstyr, der kan bringe et selvkørende køretøj til standsning, og andre lignende foranstaltninger, som kan være nødvendige for at gennemføre et forsøg.

Tilladelsesindehaveren 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.

Transport-, bygnings- og boligministeren kan pålægge ansøgeren at stille sikkerhed for de udgifter, som forsøget medfører for det offentlige. Det beror på ministerens vurdering af økonomiske risici, der er forbundet med forsøget, om der er anledning til at pålægge ansøgeren at stille sikkerhed, herunder om pålægget skal meddeles som et vilkår for meddelelse af tilladelse efter den foreslåede § 92 h, stk. 1.

I § 92 j foreslås det, at transport-, bygnings- og boligministeren i forbindelse med, at der fastsættes regler om forsøg efter stk. 1, efter høring af trafikskabet kan fastsætte regler om, at lov om trafikskaber ikke finder anvendelse.

Såfremt der fastsættes regler om, at lov om trafikskaber ikke finder anvendelse i forbindelse med et forsøg med selvkørende motorkøretøjer, har det den betydning, at der kan meddeles tilladelse til, at forsøget kan udføres, uden at det skal udføres i regi af det trafikskab, som er oprettet i den pågældende region, hvor forsøget rent geografisk skal finde sted. Transport-, bygnings- og boligministeren vil, inden der fastsættes regler om, at lov om trafikskaber ikke skal finde anvendelse, høre det trafikskab, inden for hvis område forsøget skal finde sted, om trafikskabets eventuelle bemærkninger til forsøget. Transport-, bygnings- og boligministeren er ikke forpligtet til at følge trafikskabets indstilling.

Konsekvensen af, at der fastsættes regler om, at lov om trafikskaber ikke finder anvendelse, er, at forsøget kan omfatte offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel. Det vil således være muligt at give tilladelse til, at der i forsøget udføres offentlig servicetrafik. Fastsættelsen af regler om, at lov om trafikskaber ikke finder anvendelse, vil endvidere medføre, at der ikke er krav om, at der i forsøget anvendes de takster, der ellers gælder for offentlig servicetrafik i trafikskabets område. Der vil heller ikke være krav om, at der skal indhentes en tilladelse til rutekørsel, således som det normalt følger af kapitel 3 i lov om trafikskaber.

I den foreslåede § 92 k, stk. 1, bemyndiges transport-, bygnings- og boligministeren til i forbindelse med fastsættelse af bestemmelser om forsøg efter § 92 g, stk. 5, efter forhandling med justitsministeren at fastsætte bestemmelser om straf, herunder bestemmelser om ansvarssubjekt for overtrædelser af færdselslovens regler. Transport-, bygnings- og boligministeren kan i den forbindelse efter forhandling med justitsministeren fravige færdselslovens kapitel 17 om bødestraf og frihedsstraf mv. og kapitel 18 om frakendelse af førerretten mv.

Med den foreslåede bestemmelse indføres den ordning, at transport-, bygnings- og boligministeren i forbindelse med hvert enkelt forsøg efter den foreslåede § 92 g efter forhandling med justitsministeren vil tage stilling til, hvem der skal kunne gøres strafferetligt ansvarlig for de overtrædelser af færdselsloven, som føreren eller det selvkørende motorkøretøj forårsager.

Transport-, bygnings- og boligministeren vil i den forbindelse efter forhandling med justitsministeren fastsætte de nærmere regler om straf for overtrædelser af færdselslovens bestemmelser, herunder om, hvordan sådanne overtrædelser skal strafsanktioneres, samt hvornår reglerne i færdselslovens kapitel 17 og kapitel 18 skal fraviges.

Bemyndigelsen vil også kunne anvendes til at fastsætte regler om straf for handlinger eller undladelser, som ikke er strafsanktionerede efter den nugældende færdselslov, der kan tilregnes føreren, den fysiske person i køretøjet, der deltager i forsøget som passiv fører, operatøren eller tilladelsesindehaveren. Det kan eksempelvis tænkes, at der viser sig behov for i medfør af den foreslåede § 92 g, stk. 5, at regulere en færdselssikkerhedsmæssigt uhensigtsmæssig til- og frakobling af den tekniske indretning under kørslen. I det tilfælde, hvor køretøjet føres helt eller delvist af en operatør, kan operatørens eventuelle særlige opga-

ver ligeledes nødvendiggøre, at der i medfør af § 92 g, stk. 5, fastsættes særlige regler om operatørens dispositioner. Hvis der efter en konkret vurdering er behov for at fastsætte bestemmelser om straf for overtrædelser af sådanne regler, vil bemyndigelsen kunne anvendes hertil.

Bemyndigelsen vil endvidere efter omstændighederne kunne anvendes til at pålægge tilladelsesindehaveren et objektivt strafansvar for visse overtrædelser af færdselslovens regler, jf. den foreslåede bestemmelse i § 92 k, stk. 2.

Den foreslåede bemyndigelse gør det muligt fra forsøg til forsøg at tilpasse ansvarssubjektet og reglerne om straf til det enkelte forsøgs rammer, herunder til de særlige behov, som kørsel på henholdsvis niveau 3-forsøgsstrækninger og niveau 4-forsøgsstrækninger afføder. Ved udnyttelsen af den foreslåede bemyndigelse vil føreransvaret og færdselslovens normale ansvarssystem i øvrigt blive fastholdt i det omfang, det er muligt og hensigtsmæssigt.

Kørsel på niveau 0, 1 og 2 inden for den geografiske afgrænsning af et forsøg, som også omfatter niveau 3-forsøgsstrækninger eller niveau 4-forsøgsstrækninger, vil ske inden for rammerne af færdselslovens almindelige bestemmelser om straf. For at sikre, at der ikke er tvivl om, hvilke bestemmelser om straf der er gældende for en given kørsel, vil det i de enkelte bekendtgørelser, der fastsættes i medfør af § 92 g, stk. 5, være nøje angivet, hvornår kørsel på en forsøgsstrækning går fra et automatiseringsniveau til et andet.

Den foreslåede ordning ændrer ikke på anvendelsesområdet for straffelovens § 241 om uagtsomt manddrab og straffelovens § 249 om uagtsom betydelig legemsbeskadigelse. En fører, en fysisk person i køretøjet, der deltager i forsøget som passiv fører, en operatør eller en tilladelsesindehaver, der uagtsomt forvolder en andens død eller tilføjer nogen betydelig skade på legeme og helbred, kan således ifalde strafansvar efter straffelovens §§ 241 og 249, hvis betingelserne herfor er opfyldt.

Der henvises i øvrigt til redegørelsen for Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser om den foreslåede bestemmelse og bedømmelsen af førerens strafansvar i afsnit 3.3.2. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Med bestemmelsen i § 92 k, stk. 2, foreslås det, at transport-, bygnings- og boligministeren i forbindelse med fastsættelse af regler om straf efter § 92 k, stk. 1, efter forhandling med justitsministeren kan bestemme, at tilladelsesindehaveren kan pålægges bødeansvar, selvom overtrædelserne ikke kan tilregnes den pågældende som forsætlig eller uagtsom. Tilsvarende gælder en juridisk person, der er tilladelsesindehaver, selvom der inden for dens virksomhed ikke er begået en overtrædelse, der kan tilregnes en eller flere til den juridiske person knyttede personer eller den juridiske person som sådan.

Med bestemmelsen tilvejebringes hjemmel til at fastsætte regler om rent objektivt strafansvar for tilladelsesindehaveren, som vil kunne udformes i lyset af, at det er det selvkørende motorkøretøj – og ikke en fører mv. – der umiddelbart forårsager overtrædelserne. Et sådant ansvar vil således af bevismæssige og praktiske grunde hverken være betinget af, at overtrædelserne kan tilregnes en fysisk tilladelsesindehaver eller en juridisk person som sådan, ligesom ansvaret heller ikke vil være betinget af, at overtrædelserne kan tilregnes en person, der er ansat af eller knyttet til tilladelsesindehaveren. Dette vil bl.a. kunne imødegå, at der kan opstå et straffrit rum i de situationer, hvor køretøjet føres af en teknisk indretning, og hvor føreren ikke har pådraget sig et strafferetligt ansvar.

Hjemlen vil alene skulle anvendes i forhold til de bestemmelser i færdselsloven eller regler fastsat i medfør af § 92 g, stk. 5, hvor det vil være hensigtsmæssigt at straffe tilladelsesindehaveren på objektivt grundlag, f.eks. fordi føreren, den fysiske person i køretøjet, der deltager i forsøget som passiv fører, eller operatøren har en beføjet forventning om, at tilladelsesindehaveren har indrettet den tekniske indretning af køretøjet på en måde, så det reagerer korrekt i overensstemmelse med reglerne.

Det kan f.eks. dreje sig om fortolkning af signalanlæg, hvor fremkørsel ved rødt lys udgør en handling, som utvetydigt vil være en overtrædelse af færdselsloven. Andre eksempler kan være overtrædelse af

den maksimalt tilladte hastighed på en vejstrækning eller forkert fortolkning af færdselstavler eller af afmærkninger på kørebanen.

Hjemlen forventes primært anvendt i situationer, hvor juridiske personer får tilladelse til forsøg. Hjemlen vil ikke blive anvendt til at fastsætte regler om objektivet strafansvar for andre end tilladelsesindehaveren.

Det er ikke på forhånd givet, at hjemlen til at fastsætte regler om objektivet strafansvar vil blive udmøntet. Dette afhænger af de indkomne ansøgninger om forsøg.

Der henvises i øvrigt til den nærmere redegørelse for Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser om anvendelsen af objektivet strafansvar i forbindelse med forsøg med selvkørende motorkøretøjer i afsnit 3.3.2. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 8

Det følger af færdselslovens § 104, stk. 1, at erstatningsansvaret efter §§ 101-103 påhviler den ejer eller bruger, der benytter køretøjet eller lader det benytte.

For at sikre, at opmærksomheden henledes på den foreslåede særregel i § 104, stk. 3, og på, at særreglen kun er relevant for selvkørende motorkøretøjer omfattet af forsøgsordninger efter den foreslåede § 92 g, stk. 1, foreslås det, at der i § 104, stk. 1, indsættes tilføjelsen »jf. dog stk. 3 om selvkørende motorkøretøjer«.

Der henvises til nr. 9 om den foreslåede bestemmelse i § 104, stk. 3.

Til nr. 9

Med den foreslåede bestemmelse i § 104, stk. 3, fastslås det, at erstatningsansvaret efter §§ 101-103 for køretøjer omfattet af forsøgsordninger efter den foreslåede § 92 g, stk. 1, påhviler tilladelsesindehaveren.

Med den foreslåede bestemmelse sikres det, at det objektive erstatningsansvar, der efter færdselslovens § 101, stk. 1, påhviler den, der er ansvarlig for et motordrevet køretøj, under forsøg efter den foreslåede § 92 g, stk. 1, påhviler tilladelsesindehaveren. Tilladelsesindehaveren er således erstatningsansvarlig på objektivet grundlag for skader, som et køretøj, for hvilket tilladelsesindehaveren er ansvarlig, forvolder ved færdselsuheld eller ved eksplosion eller brand, der hidrører fra brændstofanlæg i køretøjet.

Den foreslåede bestemmelse indebærer endvidere, at de regler om nedsættelse af erstatningen for personskade eller tab af forsørger, der følger af færdselslovens § 101, stk. 2 og 3, på tilsvarende vis finder anvendelse ved fastsættelsen af erstatningen for skader forvoldt ved kørsel under forsøgsordningen.

Den foreslåede bestemmelse indebærer endvidere, at den regulering af ansvaret for skade forvoldt af et motordrevet køretøj, som følger af færdselslovens § 102, på tilsvarende vis finder anvendelse for skade forvoldt af et køretøj, for hvilket tilladelsesindehaveren er ansvarlig. Det objektive erstatningsansvar efter færdselslovens § 101, stk. 1, finder således ikke anvendelse, når et køretøj, for hvilket tilladelsesindehaveren er ansvarlig, forvolder skade på anden måde end ved færdselsuheld eller ved eksplosion eller brand, der hidrører fra brændstofanlægget i køretøjet.

Den foreslåede bestemmelse indebærer endelig, at erstatningsfastsættelsen ved personskade eller tab af forsørger samt ved tingsskade, der er en følge af et sammenstød, hvori et køretøj, for hvilket tilladelsesindehaveren er ansvarlig, sker i overensstemmelse med reguleringen i færdselslovens § 103, stk. 1 og 2.

Til nr. 10

Det følger af færdselslovens § 106, stk. 1, at for motordrevne køretøjer, der skal registreres eller godkendes, påhviler forsikringspligten ejeren eller den person (brugeren), der har varig rådighed over køretøjet.

For at sikre, at opmærksomheden henledes på den foreslåede særregel i § 106, stk. 3, og på, at særreglen

kun er relevant for selvkørende motorkøretøjer omfattet af forsøgsordninger efter den foreslåede § 92 g, stk. 1, foreslås det, at der i § 106, stk. 1, indsættes tilføjelsen »jf. dog stk. 3 om selvkørende motorkøretøjer«.

Der henvises til nr. 11 om den foreslåede bestemmelse i § 106, stk. 3.

Til nr. 11

Med forslaget til § 106, stk. 3, fastslås det, at forsikringspligten efter færdselslovens § 106, stk. 1, for motorkøretøjer omfattet af forsøgsordninger efter den foreslåede § 92 g, stk. 1, påhviler tilladelsesindehaveren.

Det følger af færdselslovens § 106, stk. 1, at for motordrevne køretøjer, der skal registreres eller godkendes, påhviler forsikringspligten ejeren eller den person (brugeren), der har varig rådighed over køretøjet.

Med den foreslåede bestemmelse sikres det, at forsikringspligten efter færdselslovens § 106, stk. 1, altid påhviler tilladelsesindehaveren under det pågældende forsøg. Forsikringspligten efter § 106, stk. 1, påhviler således ikke andre, heller ikke ejeren eller brugeren af køretøjet, hvis disse er en fra tilladelsesindehaveren forskellig person.

Ved meddelelse af tilladelse til forsøg efter den foreslåede § 92 h, stk. 1, vil det blive påset, at der foreligger fornøden forsikring tegnet af tilladelsesindehaveren.

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. 38 af 5. januar 2017, foretages følgende ændringer:

1. Som overskrift før § 92 d indsættes:

»Forsøgsordninger«

§ 92 d. - - -

Stk. 1. Transport-, bygnings- og boligministeren kan, når det findes færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt, efter høring af politiet tillade kommunalbestyrelser i disses ejendoms 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-, bygnings- og boligministeren 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.

Stk. 2. Anmodning om tilladelse til forsøg indsendes af kommunalbestyrelsen til Transport-, Bygnings- og Boligministeriet ledsaget af en nærmere beskrivelse af forsøget.

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-, bygnings- og boligministeren kan, når det findes færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt, efter høring af politiet tillade kommunalbestyrelser i disses ejendoms 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.

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

2. § 92 d, stk. 1, 1. pkt., ændres »kommunalbestyrelser i disses ejendoms 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 »kommunalbestyrelser i disses ejendoms af vejmyndighed eller vejmyndighed« til: »vejmyndigheder«, og »kommunen« ændres til: »vejmyndigheden«.

6. I § 92 e, stk. 2, 3. pkt., ændres »kommunens« til: »vejmyndigheden«.

Stk. 3. - - -

Stk. 4. Anmodning om tilladelse til forsøg indsendes af kommunalbestyrelsen til Transport-, Bygnings- og Boligministeriet ledsaget af en nærmere beskrivelse af forsøget.

7. Efter § 92 e indsættes:

»Forsøg med selvkørende motorkøretøjer

§ 92 f. Ved et selvkørende motorkøretøj forstås et EU-typegodkendt eller nationalt godkendt motorkøretøj, som er teknisk indrettet således, at det er i stand til at køre helt eller delvist uden en fører.

§ 92 g. Føres et selvkørende motorkøretøj efter § 92 f, uden at en fysisk person har fuld kontrol over køretøjet på den måde, som er foreskrevet i denne lovs almindelige regler, kan køretøjet alene benyttes til almindelig færdsel på vej, der er omfattet af denne lovs anvendelsesområde, jf. § 1, hvis transport-, bygnings- og boligministeren har meddelt tilladelse hertil i medfør af § 92 h.

Stk. 2. Forsøg efter stk. 1 skal gennemføres på bestemte vejstrækninger og kan afgrænses til bestemte tidspunkter. Forsøg skal altid gennemføres færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt.

Stk. 3. Forsøg efter stk. 1 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. Den fysiske person skal have erhvervet kørekort til den pågældende køretøjskategori og skal overholde reglerne om spirituskørsel og kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer i §§ 53 og 54.

Stk. 4. Den fysiske person efter stk. 3 kan enten deltage som fører eller operatør af det selvkørende motorkøretøj. En operatør betegner i den forbindelse en fysisk person, som deltager i forsøget, men som ikke er til stede i køretøjet under kørslen.

Stk. 5. Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter nærmere bestemmelser om forsøg med kørsel med selvkørende motorkøretøjer. Transport-, bygnings- og boligministeren kan i denne forbindelse fravige bestemmelserne i kapitel 2, 4, 5, 9-11 og 13 a, jf. dog stk. 3.

§ 92 h. Transport-, bygnings- og boligministeren meddeler efter høring af vejmyndigheden og politiet tilladelse til forsøg i henhold til regler fastsat i medfør af § 92 g, stk. 5. Transport-, bygnings- og boligministeren fastlægger nærmere vilkår for de enkelte forsøg. Tilladelse kan først meddeles, efter at sagen har været forelagt Folketingets Transport-, Bygnings- og Boligudvalg.

Stk. 2. Tilladelse til forsøg meddelt efter stk. 1 meddeles for en periode på op til to år. Tilladelsen kan fornyes af transport-, bygnings- og boligministeren efter høring af vejmyndigheden og politiet.

Stk. 3. Transport-, bygnings- og boligministeren kan til enhver tid tilbagekalde en tilladelse til forsøg meddelt efter stk.

1 med den virkning, at forsøget skal bringes til umiddelbart ophør.

Stk. 4. Ansøgning om tilladelse til forsøg efter stk. 1 indsendes til Transport-, Bygnings- og Boligministeriet ledsaget af en nærmere beskrivelse af forsøget. Ansøgningen skal indeholde en beskrivelse af de motorkøretøjer, der indgår i forsøget, en detaljeret plan for gennemførelsen af forsøget, herunder hvilke niveauer af automatisering der er tale om, de vejstrækninger, forsøget ønskes gennemført på, og de trafikale og vejrmæssige forhold, hvori forsøget forventes at blive gennemført, samt en beskrivelse af forsøgets organisering. Ansøgningen skal endvidere indeholde en gennemarbejdet plan for indsamling, registrering, systematisering, opbevaring, brug, videregivelse, samkøring og sletning af data, der genereres i forbindelse med kørslen.

Stk. 5. Ansøgning om tilladelse efter stk. 4 vedlægges en vurdering fra en godkendt assessor om konsekvenserne for færdselssikkerheden ved gennemførelse af forsøget.

Stk. 6. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om godkendelse af assessorer, jf. stk. 5, herunder om assessorers uafhængighed og kompetence, samt om tilsyn med godkendte assessorer. Transport-, bygnings- og boligministeren kan endvidere fastsætte regler om tavshedspligt for assessorer, assessorers ansvarsforsikring samt krav til assessorers underleverandører.

Stk. 7. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om krav til ansøgningen om tilladelse til forsøg, jf. stk. 4, herunder om, hvilken dokumentation der skal vedlægges ansøgningen.

§ 92 i. Udgifter, der påføres det offentlige efter forsøg, der gennemføres efter tilladelse meddelt i henhold til regler fastsat i medfør af § 92 g, stk. 5, jf. § 92 h, stk. 1, kan pålægges tilladelsesindehaveren. Transport-, bygnings- og boligministeren kan pålægge ansøgeren at stille sikkerhed for sådanne udgifter.

§ 92 j. Transport-, bygnings- og boligministeren kan i forbindelse med fastsættelse af regler efter § 92 g, stk. 5, efter høring af trafikselskabet fastsætte, at lov om trafikselskaber ikke finder anvendelse på forsøget.

§ 92 k. Ved fastsættelse af bestemmelser om forsøg efter § 92 g, stk. 5, fastsætter transport-, bygnings- og boligministeren efter forhandling med justitsministeren regler om straf, herunder bestemmelser om ansvarssubjekt for overtrædelser af færdselslovens regler. Transport-, bygnings- og boligministeren kan i den forbindelse efter forhandling med justitsministeren fravige kapitel 17 og 18.

Stk. 2. Transport-, bygnings- og boligministeren kan i forbindelse med fastsættelse af regler om straf efter stk. 1 efter forhandling med justitsministeren bestemme, at en tilladelsesindehaver kan pålægges bødeansvar, selvom overtrædelsen ikke kan tilregnes den pågældende som forsætlig eller uagtsom. Tilsvarende gælder en juridisk person, der er tilladelsesindehaver, selv om der inden for dens virksomhed ikke er begået en overtrædelse, der kan tilregnes en eller

flere til den juridiske person knyttede personer eller den juridiske person som sådan.«

§ 104. - - -

Stk. 1. Erstatningsansvaret efter §§ 101-103 påhviler den ejer eller bruger, der benytter køretøjet eller lader det benytte.

Stk. 2. - - -

8. I § 104, *stk. 1*, indsættes efter »benytte«:

», jf. dog stk. 3 om selvkørende motorkøretøjer«.

9. I § 104 indsættes som *stk. 3*:

»*Stk. 3.* Erstatningsansvaret efter §§ 101-103 for motorkøretøjer, der er omfattet af forsøgsordninger efter § 92 g, *stk. 1*, påhviler tilladelsesindehaveren.«

§ 106. - - -

Stk. 1. For motordrevne køretøjer, der skal registreres eller godkendes, påhviler forsikringspligten ejeren eller den person (brugeren), der har varig rådighed over køretøjet.

Stk. 2. - - -

10. I § 106, *stk. 1*, indsættes efter »køretøjet«:

», jf. dog stk. 3 om selvkørende motorkøretøjer«.

11. I § 106 indsættes som *stk. 3*:

»*Stk. 3.* For selvkørende motorkøretøjer, der er omfattet af forsøgsordninger efter § 92 g, *stk. 1*, påhviler forsikringspligten tilladelsesindehaveren.«

§ 2

Loven træder i kraft den 1. juli 2017.