



**Til  
Transport- og Bygningsministeriet**

Rådet for Sikker Trafik  
Lersø Parkallé 111  
2100 København Ø

T +45 39 16 39 39  
www.sikkertrafik.dk

Den 25. november 2016

**Høringssvar vedr.: Udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (Bemyndigelse til at fastsætte regler om og give tilladelse til forsøg med selvkørende motorkøretøjer).**

Rådet for Sikker Trafik har fra Transport – og Bygningsministeriet modtaget ovenstående lovforslag i høring, idet ministeriet har anmodet bl.a. Rådet om eventuelle bemærkninger hertil.

Rådet har noteret sig, at der er tale om en rammelov, der langt hen ad vejen giver transport- og bygningsministeren bemyndigelse til i bekendtgørelsesform at fastsætte rammerne for forsøgsordninger med selvkørende motorkøretøjer.

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

Da de materielle bestemmelser for forsøgenes gennemførelse således først vil foreligge, når / hvis der gennemføres forsøg, er grundlaget for at kunne fremkomme med mere grundlæggende bemærkninger på nuværende tidspunkt relativt begrænset.

Helt overordnet er Rådet for Sikker Trafik dog positiv over for forslaget om at gennemføre forsøg med selvkørende biler i Danmark (ikke at forveksle med egentlig førerløse biler, der ligger betydelig længere ude i fremtiden).

Langt hovedparten af de trafikulykker, der sker i Danmark, kan henføres til trafikanters enten helt ulovlige eller uhensigtsmæssige adfærd. Mere end 90 % af samtlige ulykker herhjemme er således begrundet i den udviste adfærd fra én eller flere af de involverede trafikanters side. Kun meget få af de konstaterede ulykker kan således tilskrives tekniske omstændigheder ved eksempelvis køretøjet eller vejbanen.

"Selvkørende biler" indeholder understøttende funktioner, som automatiserer en del af styringen af køretøjet og dermed aflaster føreren i sin opgavevaretagelse under kørslen. Med andre ord vil en række af disse tekniske indretninger kunne kompensere for førerens manglende agtpågivenhed og dermed bidrage til en øget trafiksikkerhed.

Med forslaget lægges der op til, at forsøgsordninger skal kunne gennemføres med forskellige typer af motorkøretøjer og under forskellige trafikale forhold. Forsøg vil således e.o. kunne gennemføres i såvel bymæssig bebyggelse som ude i det åbne land, i forbindelse med forskellige vejtyper, under forskelligt vejrlig, på forskellige tidspunkter af døgnet og i tilknytning til andre "normale" trafikanter, herunder også iblandt bløde trafikanter.

Dette bør efter Rådets opfattelse stille store krav til de rammer, der opstilles for at tillade en forsøgsordning, således at det sikres, at forsøget med de selvkørende biler gennemføres på et fuldt ud

trafiksikkerhedsmæssigt forsvarligt grundlag. Som anført i lovforslaget bør forsøget på den baggrund begrænses til afgrænsede vejstrækninger, og ydermere bør der stilles en lang række andre krav om overvågning, skiltning, blinklys på testkøretøjet, nedsat hastighed samt tilsvarende krav, der fuldt ud tilsikrer trafiksikkerheden, herunder ikke mindst også skaber en særlig grad af agtpågivenhed hos øvrige "normale" trafikanter, der befinder sig i forsøgsområdet.

Med forslaget lægges der op til, at en ansøgning om tilladelse til forsøg skal være ledsaget af en udtalelse indeholdende en trafiksikkerhedsmæssig vurdering foretaget af en "uafhængig kompetent assessor". Udtalelsen skal beskrive de samlede konsekvenser for trafiksikkerheden ved gennemførelse af det planlagte forsøg, og assessor skal i den forbindelse være i stand til at vurdere, om en eventuel øget risiko for ulykker i forbindelse med gennemførelse af forsøget kan afbalanceres med tiltag inden for forsøgets rammer, som reducerer risikoen for ulykker.

Det er efter forslaget en betingelse for at opnå tilladelse til forsøg, at assessor i sin vurdering af forsøget når frem til den konklusion, at forsøget kan gennemføres inden for rammerne af en normal trafikale risiko for den pågældende transport. Assessor skal endvidere med henblik på at kvalificere Transport- og Bygningsministeriets vurdering af ansøgers organisation verificere, at ansøgers organisation både har de kompetencer og adgang til de ressourcer, som er forudsat i den udførte trafiksikkerhedsmæssige vurdering. Transport- og bygningsministeren kan lade andre saglige kriterier end de ovenfor nævnte indgå i vurderingen af de enkelte forsøg.

Samlet set stilles der således store krav til den person / organisation / myndighed, der skal kunne varetage funktionen som "uafhængig assessor", og som skal forhåndsgodkendes af Transport- og Bygningsministeriet.

Rådet for Sikker Trafik har umiddelbart vanskeligt ved at se, hvilken enkeltperson eller – organisation herhjemme, der besidder den ganske brede kompetence, som er forudsat i forslaget, og gør det muligt at levere den faglige vurdering, som er helt afgørende for en forsvarlig gennemførelse af et forsøg. Det kan på den baggrund overvejes, om der er behov for at sprede "assessor-rolle" på flere for at sikre, at samtlige de hensyn, der skal være tilgodeset for at gennemføre et forsøg, rent faktisk også bliver tilgodeset.

Rådet for Sikker Trafik vil med interesse og spænding følge eventuelle forsøg med selvkørende motorkøretøjer, der som anført ovenfor utvivlsomt på sigt vil kunne bidrage til at højne trafiksikkerheden og dermed nedbringe antallet af dræbte og tilskadekomne.

Med venlig hilsen

Mogens Kjærgaard Møller  
Adm. direktør