

Vejledning til ansøgning om forsøg med selvkørende motorkøretøjer

Med vedtagelsen af L120 - Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Bemyndigelse til at fastsætte regler om og give tilladelse til forsøg med selvkørende motorkøretøjer) er det pr. 1. juli 2017 blevet muligt at give tilladelse til forsøg med selvkørende motorkøretøjer på offentlig vej. Hensigten er at muliggøre test af ikke fuldt ud modnet teknologi uden tilstedeværelse af en fører på et almindeligt vejnet og i blandet trafik.

Lovændringen muliggør forsøg, der kan spænde fra test af førerstøttesystemer til kørsel med selvkørende køretøjer. Det er mulighed for tilladelse til forsøg op til og med SAE niveau 4. Kravene i forsøgsordningen er udfærdiget med henblik på at sikre, at dette kan ske færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt.

Krav til oplysninger der skal indgå i en ansøgning om forsøg med selvkørende motorkøretøjer

Det anbefales at potentielle ansøgere tager kontakt til Vejdirektoratet i en så tidlig fase af udfærdigelsen af ansøgningen som muligt. Dette med henblik på drøftelse og forventningsafstemning i forhold til ansøgningsprocessen, dokumentationskrav samt identifikation af eventuelt nødvendige supplerende dispensationer og tilladelser i forhold til det konkrete påtænkte forsøg.

Ved ansøgning om tilladelse til forsøg med selvkørende motorkøretøjer skal der vedlægges en række oplysninger, der skal danne grundlag for myndighedernes sagsbehandling.

Ansøgningen skal indeholde følgende:

- Beskrivelse af forsøget
- Assessorvurdering
- Beskrivelse af organisationen bag forsøget
- Tidsmæssig afgrænsning
- Geografisk afgrænsning
- Beskrivelse af involverede køretøjer
- Plan for indsamling og håndtering af data
- Plan for Information til øvrige trafikanter

Nedenfor redegøres der for, hvad de enkelte krav indeholder og, hvad der umiddelbart forventes inkluderet i en ansøgning. Forsøgsordningen har et bredt sigte, og der kan blive stillet yderligere krav i forbindelse med sagsbehandlingen.

Beskrivelse af forsøget

Ansøgningen skal indeholde en detaljeret plan for gennemførelse af forsøget, hvor det skal fremgå, hvad formålet med forsøget er, og hvad der søges tilladelse til.

Planen skal præcisere hvilke niveauer af automatisering (SAE-levels) forsøget ønskes afviklet under, således at det er klart og tydeligt, hvor og hvornår de forskellige niveauer er aktiveret. Dette skal bl.a. være med til at fastlægge hvilket strafansvar, der gøres sig gældende i de forskellige situationer.

Planen skal ligeledes indeholde en beskrivelse af, under hvilke trafikale forhold forsøget ønskes afviklet, og om der vil være særlige omstændigheder eller forhold, der tages hensyn til. Det skal ligeledes beskrives, om forsøget giver anledning til ændringer af vejnettet eller lignende, hvilket vil forudsætte en forudgående godkendelse af den relevante vejmyndighed.

I planen skal der indgå en eventuel afgrænsning af, om der er særlige vejræssige forhold, hvorved forsøget ikke kan afvikles, og tilladelsen derved ikke vil være gældende. Dette kan f.eks. være ved snefald eller ved nedsat sigtbarhed. En evt. afgrænsning kan knytte sig til, hvilke tekniske løsninger køretøjer kører efter.

Assessorvurdering

Assessor skal vurdere konsekvenser for færdselssikkerheden ved gennemførelse af forsøget, og derved redegøre for, om forsøget kan gennemføres færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt.

Færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt skal fortolkes 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 der andre tiltag inden for forsøgets rammer kan kompensere for en øget risiko for ulykker i forbindelse med gennemførelse af forsøget.

Assessor skal være godkendt af Færdselsstyrelsen efter bekendtgørelse om assessorer i forbindelse med forsøg med selvkørende motorkøretøjer.

Assessors vurdering af forsøget skal vedlægges ansøgningen. Vurderingen er et af de centrale dokumenter for sagsbehandlingen og for at der kan blive meddelt en tilladelse.

Godkendelse af assessorer foretages af Færdselsstyrelsen. Se yderligere vejledning vedrørende godkendelse af assessorer til forsøg med selvkørende på Færdselsstyrelsens hjemmeside.

[Link: Bekendtgørelse om assessorer i forbindelse med forsøg med selvkørende motorkøretøjer](#)

Organisationen bag forsøget

For at sikre at forsøget kan afvikles trafikalsikkerhedsmæssigt forsvarligt, skal der i ansøgningen indgå en beskrivelse af organisationen bag forsøget. Beskrivelsen skal redegøre for, om ansøger har de fornødne ressourcer og kompetencer til at gennemføre forsøget. Dette omfatter særligt indsigt i køretøjerne og den teknologi, de forventes at køre efter.

Således sikres det, at hvis der skulle ske en utilsigtet hændelse eller en ulykke, kan ansøger agere herefter og tage de fornødne tiltag for, så vidt det er muligt at forebygge lignende fremtidige hændelser. Det skal ligeledes sikres, at ansøger har den rette adgang til køretøjernes data, således at relevante myndigheder kan få adgang til disse, hvis dette findes nødvendigt.

I beskrivelsen af organisation bag forsøget indgår også en redegørelse og dokumentation af de ansvarsforsikringsmæssige og eventuelt andre relevante økonomiske forhold, der har betydning for forsøget, alt efter forsøgets omfang. Som eksempel må ansvarsforsikringen ikke have forbehold, der gør at der kan opstå skader, som ikke dækkes af forsikringen. En eventuel selvrisiko må ikke være større, end at organisationen selv kan bære det omkostningen.

Forsøget kan ikke igangsættes før der er fremsendt dokumentation for en indgået dækkende ansvarsforsikringsaftale

Tidsmæssig afgrænsning

Forsøget skal være tidsmæssigt afgrænset til maksimalt 2 år, da dette er den længste periode Færdselsloven tillader. Forsøget kan dog forlænges af transport-, bygnings- og boligministeren efter høring af vejmyndigheden og politiet. Herudover kan forsøget være afgrænset til kun at blive afviklet på bestemte tidspunkter af døgnet eller i bestemte perioder af året.

Den tidsmæssige afgrænsning kan også gøre sig gældende inden for geografisk afgrænsede områder, hvis der er lokale forhold, der medfører, at forsøget ikke vil kunne afvikles på konkrete tidspunkter. Dette kan f.eks. være, at der på en bestemt strækning vil være afviklinger fra den normale trafikafvikling, der medfører, at køretøjerne ikke vil kunne færdes der i en bestemt periode, som f.eks. ved gadefester, festivaler eller lignende.

Det er væsentligt, at ansøgningen indeholder en klar opgørelse af den tidsmæssige afgrænsning, og en begrundelse herfor.

Geografi

Forsøget skal være afgrænset geografisk, og ansøgningen skal indeholde en beskrivelse af nøjagtig hvilke vejstrækninger, der vil blive omfattet af forsøget. Dette indbefatter ligeledes en beskrivelse af, hvem der har myndighedsansvaret for de berørte veje (kommuner, stat eller private).

Udover en opgørelse af de vejstrækninger, forsøget vil forløbe på, kan det geografiske område også illustreres på et kort.

Den geografiske afgrænsning skal ligeledes relatere sig til hvor og under hvilke automatiseringsniveauer motorkøretøjet vil køre under.

Køretøjer

De i forsøget omfattede motorkøretøjer skal beskrives, og der skal vedlægges dokumentation for godkendelsen af køretøjerne. Dette gælder uanset om køretøjerne er EU-typegodkendt eller nationalt godkendt. I beskrivelsen af køretøjerne skal der indgå, hvilke SAE niveauer køretøjet umiddelbart kan køre under, og evt. under hvilke forhold dette gør sig muligt.

Ansøgningen skal ligeledes indeholde en liste over køretøjerne og deres stamoplysninger herunder stelnummer og registreringsnummer.

Køretøjgodkendelsen foretages af Færdselsstyrelsen. Se yderligere vejledning vedrørende køretøjs-godkendelse på Færdselsstyrelsens hjemmeside.

Plan for dataindsamling

Ansøgningen skal indeholde en plan for indsamling, registrering, systematisering, opbevaring, brug, videregivelse, samkøring og sletning af data, der genereres i forbindelse med forsøget. Data, der skal forstås i bred forstand, om køretøjets kørsel er afgørende for afvikling og vurdering af forsøget.

Planen 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 og eventuelt tilladelsen. For det andet skal der være en løbende logning af data om hændelser med betydning for den færdselssikkerhedsmæssige vurdering af forsøget, herunder data der kan tjene som dokumentation i myndighedernes efterforskning af ulykker, som de selvkørende motorkøretøjer måtte blive impliceret i under forsøgets gennemførelse.

Det er derfor afgørende, at ansøger redegør for, hvilke oplysninger der bliver registreret, hvordan de bliver registreret, og hvordan de bliver opbevaret. Der skal ligeledes redegøres for, hvem der har adgang til disse data, og hvorledes relevante myndigheder kan få adgang til data, herunder særligt politiet.

Af planen skal det ligeledes fremgå, i hvilket omfang de pågældende data er at anse som personoplysninger, og at forsøgets gennemførelse sker under behørig iagttagelse af persondataloven.

Plan for information til øvrige trafikanter

Afviklingen af forsøget vil have indflydelse på den øvrige trafik som køretøjet vil skulle interagere med, hvad enten det er fodgængere, cyklister eller motorkøretøjer. I planen for forsøget skal der derfor indgå en vurdering af, om den øvrige trafik skal informeres om afviklingen af forsøget. Hvis det vurderes nødvendigt, skal der ligeledes indgå plan for, hvordan denne information tilvejebringes til den øvrige trafik.

Dispensation for lov om trafikskaber

Hvis forsøget leverer en form for kollektiv transport og ikke varetages af det lokale trafikskab, kræver det en dispensation fra lov om trafikskaber.

I henhold til lov om trafikskaber er det kun trafikskaber, der må varetage opgaver vedrørende offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel. Ansøger skal derfor opfylde de krav, der stilles i lov om trafikskaber. Der åbnes i forsøgslovgivningen op for, at ansøger kan anmode om, at lov om trafikskaber ikke skal finde anvendelse på forsøget.

En sådan beslutning kan kun træffes, såfremt ansøgeren specifikt anmoder om det. Transportministeren vil, inden 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. Transportministeren er ikke forpligtet til at følge trafikskabets indstilling.

Anmodning om at om trafikselskaber ikke skal finde anvendelse på forsøget kan sendes til Vejdirektoratet med henblik på videre behandling af anmodningen.

Hvis det ønskes at forsøget skal være fritaget fra anvendelse af lov om trafikselskaber, skal der foreligge en skriftlig bekræftelse af fritagelsen, inden forsøget kan igangsættes.

Erfaringsmæssigt har der ved forsøg med lavhastighedsshuttles/-minibusser vist sig behov for indhentning af følgende yderligere dispensationer/tilladelser i forbindelse med forsøgenes afvikling.

Eksempler på dette er:

Afmærkning

- Dispensation fra bekendtgørelse og vejafmærkning og bekendtgørelsen om anvendelse af vejafmærkning – fx hvis der skal køres på en cykelsti, hvor motorkøretøjer i øvrigt ikke må færdes.
Vejdirektoratet modtager dispensationsanmodninger og meddeler dispensation
- Tilladelse fra vejmyndigheden eller politiet til opsætning/udførelse af skilte eller anden vejafmærkning i forbindelse med forsøget.

Erhvervmæssig personbefordring

- Tilladelse/dispensation fra Færdselsstyrelsen i forhold til tilladelse til erhvervmæssig personbefordring i henhold til lov om buskørsel.

Transportleder

- Godkendelse/dispensation fra Færdselsstyrelsen i forhold til krav om transportleder ved kørsel med erhvervmæssig personbefordring i henhold til lov om buskørsel.

Konkret dokumentation

Nedenfor er eksempler på dokumentationskrav. Listen er ikke udtømmende.

Gyldigt kørekort for bilfører/operatør

- Chaufføren eller operatøren af køretøjerne skal have kørekort til den relevante kørekortkategori, da det skal sikres, at de lovligt kan føre køretøjet og har kendskab til gældende færdselsregler.

Køretøjsgodkendelse

- EU-typegodkendelsen eller en national godkendelse.

Angivelse af konkret vejnet/område eventuelt på kort og tilladelse fra vejmyndighed

- Tilladelsen fra vejmyndigheden om, at forsøget kan og må gennemføres på deres vejnet. Dette kan omfatte kommuner, Vejdirektoratet eller anden vejmyndighed.

•

Angivelse af placering af data og eventuel adgang hertil

- Dokumentation for hvor data relevant for forsøget er placeret, og for hvordan relevante myndigheder kan få adgang til den.

Forsikringsdokumentation

- Dokumentation for tilsagn fra det eller de forsikringselskab/er, der ønsker at indgå forsikringsaftale om forsøget.

Bilag

Beskrivelse af proces ved ansøgning om forsøg med selvkørende motorkøretøjer

Ansøgningsprocessen

I processen for ansøgning om forsøg med selvkørende motorkøretøjer indgår fire overordnede faser:

1. Godkendelse af assessor
2. Vurdering af ansøgningen
3. Udarbejdelse af godkendelse
4. Politisk proces

1. Godkendelse af assessor

Forud for at en ansøgning om forsøg med selvkørende motorkøretøjer kan indsendes, skal forsøget være vurderet af en godkendt assessor.

Godkendelsen af assessor sker ved ansøgning til Færdselsstyrelsen (FSTYR) på baggrund af bekendtgørelse om assessorer i forbindelse med forsøg med selvkørende motorkøretøjer.

Assessoren skal bl.a. i forhold til det konkrete forsøg have de nødvendige kompetencer indenfor:

- 1) Generel færdsel.
- 2) IT og data, herunder logning af data.
- 3) Køretøjsteknik.
- 4) Infrastruktur og vejteknik
- 5) Organisation og ressourcer.
- 6) Risikostyring.

Forsøgsordningen med selvkørende motorkøretøjer skal kunne rumme mange forskellige typer forsøg. Der meddeles således ikke en generel godkendelse af assessorer. Derimod vil assessoren skulle vurderes og godkendes i forhold til det enkelte forsøg.

Når assessoren er godkendt af Færdselsstyrelsen, kan denne afgive den endelige vurdering af forsøget.

2. Vurdering af ansøgning

En ansøgning om forsøg med selvkørende motorkøretøjer sendes til Vejdirektoratet.

Ved modtagelsen undersøger Vejdirektoratet, om de obligatoriske dokumenter er vedlagt. Herefter videresendes ansøgningsmaterialet til de myndigheder, der skal behandle ansøgningen.

Forsøg med selvkørende motorkøretøjer kræver sagsbehandling af flere myndigheder. Der er derfor nedsat en Task force med henblik på at gøre ansøgningsproceduren så smidig og ensartet som mulig for ansøgeren.

Task forcen består af fire faste medlemmer:

- Færdselsstyrelsen
- Rigspolitiet
- Rigsadvokaten
- Vejdirektoratet

Udover de faste medlemmer kan øvrige relevante myndigheder f.eks. Justitsministeriet, kommuner eller Transport-, Bygnings- og Boligministeriet inddrages i behandlingen af ansøgningen. Inddragelse af øvrige relevante myndigheder afhænger af forsøgets omfang, karakter, geografi m.m.

Derefter påbegynder Task forcens medlemmer at behandle ansøgningen ud fra deres fagområder.

Behandlingen af ansøgningen vil tage udgangspunkt i assessorens vurdering af forsøget. Den faglige sagsbehandling vil derfor som udgangspunkt bestå i at afsøge alle relevante sikkerhedsforhold er blevet afdækket. På samme måde afsøges forsøgets påvirkning og krav til de trafikale og øvrige fysiske forhold.

Sagsbehandlingen af ansøgningen sker i dialog med ansøger.

Når ansøgningen er blevet behandlet af Task forcen, munder arbejdet ud i enten igangsættelse af den videre proces mod godkendelse af forsøget eller i et begrundet afslag. Afslag vil blive givet, hvis det er Task forcens vurdering, at forsøget med selvkørende motorkøretøjer ikke kan gennemføres i overensstemmelse med de efter Færdselslovens fastsatte krav til trafikikkerhed eller hvis andre forhold forhindrer godkendelse af forsøget.

3. Udarbejdelse af en godkendelse

Ved en eventuel godkendelse af ansøgningen skal der fastsættes en række krav til forsøget. For at der er juridisk sikkerhed omkring bl.a. strafansvar skal der til hvert forsøg udarbejdes en bekendtgørelse.

VD udarbejder, på baggrund af Task forcens vurdering, bekendtgørelsen til det enkelte forsøg. Bekendtgørelsen fastlægger bl.a. hvem der er strafansvarlig, under hvilke omstændigheder og typer af kørsel, således at det er klart, hvem der er ansvarlig, hvis der opstår en trafikulykke i forbindelse med forsøget.

Når bekendtgørelsen er udarbejdet, vil den efter de almindelige regler for udstedelse af bekendtgørelser blive sendt i høring, hvor alle interesserede vil kunne afgive høringssvar.

Når høringen er overstået og eventuelt indkomne høringssvar er behandlet, sendes bekendtgørelsen til godkendelse i Transport-, Bygnings- og Boligministeriet.

4. Politisk proces

Færdselsloven fastlægger, at en tilladelse først kan meddeles, efter at sagen har været forelagt Transport-, Bygnings- og Boligudvalget. Bekendtgørelsen vil derfor som minimum i sin endelige form skulle forelægges udvalget, der vil kunne komme med bemærkninger hertil. Der er også mulighed for, at sagen kan forelægges udvalget tidligere i processen, hvis der er tale om særligt omfattende eller vidtrækkende forsøg.

Når udvalget har fået forelagt sagen kan transport-, bygnings- og boligministeren godkende bekendtgørelsen og dermed forsøget.

Vejdirektoratet udsteder herefter bekendtgørelsen og fremsender tilladelsen til ansøger