

Transport- og Bygningsministeriet
Færdselskontoret

Sendt pr. e-mail til:
faerdselskontoret@trm.dk
cc. trm@trm.dk



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

Forsikring & Pension takker for muligheden for at afgive høringsvar vedrørende forslag til lov om ændring af færdselsloven (bemyndigelse til at fastsætte regler om og give tilladelse til forsøg med selvkørende motorkøretøjer).

Forsikring & Pension finder det meget positivt, at arbejdet med lovgivningsmæssigt at forberede indtoget af de førerløse køretøjer påbegyndes. Det er en udvikling, som kræver tæt opfølgning og dialog blandt alle relevante parter.

Det er derfor også særdeles positivt, at der nu åbnes for muligheden for forsøg med selvkørende biler. Det kan i sidste ende vise sig gavnligt for Danmark, såfremt vi kan lægge vejen for de teknologiske spring, der sker med motorkøretøjer.

Forsikring & Pension har dog en række opmærksomhedspunkter til lovforslaget. Punkter som i videst muligt opfang bør afklares for at sikre det bedste grundlag for de fremtidige forsøg og eventuelle konsekvenser heraf.

Formuleringen i FL § 106 stk. 3 bør afspejle FL § 104 stk. 3

For nuværende fremgår det, at der:

I § 104 indsættes som nyt stk. 3:

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

I § 106 indsættes som nyt stk. 3:

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

§ 106 stk. 3 adskiller sig fra § 104 stk. 3, da der udelukkende fokuseres på selvkørende motorkøretøjer. I bemærkninger fremhæves det, at tilladelsesindehaveren har forsikringspligten på alle SAE automatiseringsniveauer, hvorfor det er centralt, at der er sammenfald mellem formuleringerne og dermed også forsikringspligten og erstatningsansvaret.

28.11.2016

Forsikring & Pension
Philip Heymans Allé 1
2900 Hellerup
Tlf. 41 91 91 91
Fax 41 91 91 92
fp@forsikringogpension.dk
www.forsikringogpension.dk

Jacob Nisgaard Larsen
Chefkonsulent
Dir. 41 91 91 43
jnl@forsikringogpension.dk

Vores ref. JNL/nle
Sagsnr. GES-2010-00340
DokID 379739

Brancheorganisation
for forsikringselskaber
og pensionskasser

I forhold til FL § 104

Det kan være fornuftigt at overveje, om det skal præciseres, at stk. 1 og stk. 2 ikke kan anvendes i forening med stk. 3.

Vores ref. JNL/nle
Sagsnr. GES-2010-00340
DokID 379739

Som det er i dag, vil det objektive ansvar falde tilbage på en ejer/bruger, der har selvstændig råderet. Er der derimod tale om en bruger, eksempelvis en chauffør, der kører en fastlagt rute fra A til B, og ikke har selvstændig råderet over køretøjet, vil det objektive ansvar falde tilbage på ejeren. Men hvis forsikringssummen i en skadesituation er brugt op, kan stk. 1 og stk. 2 anvendes i forening, således at brugeren/chaufføren også inddrages, såfremt det er relevant.

Derfor kan det være fornuftigt at overveje, hvorledes dette spiller sammen med den nye stk. 3, og om der overhovedet skal være mulighed for i en ansvarssituation at anvende stk. 3 i forening med stk. 1 og 2.

Objektivt ansvar mv.

På side 12, andet sidste afsnit i bemærkningerne til lovforslaget, fremgår det *"Tilladelsesindehaveren skal ved alle forsøg, hvor der gives tilladelse til kørsel på Niveau 3 og 4 strækninger, være ansvarlige på objektivet grundlag"*.

Det er i afsnit 3.3.2 fastslået, at det objektive ansvar tilfalder tilladelsesindehaveren for alle automatiseringsniveauer.

Derfor kan det være en kilde til forvirring, at det på side 12, andet sidste afsnit, sammenkæder det objektive ansvar med Niveau 3 og 4 strækninger.

Det kan skabe usikkerhed omkring, at det objektive ansvar dermed måske kun gælder for kørsel på Niveau 3 og 4 strækninger, og at det objektive ansvar så følger den straffemæssige vurdering? Denne formulering optræder ligeledes på side 19.

På side 12, andet afsnit, angives det endvidere, at strafs subjektet ved kørsel på Niveau 0, 1 og 2 indenfor den geografiske afgrænsning af et forsøg, som omfatter Niveau 3 og 4 strækninger, sker indenfor rammerne af færdselslovens almindelige bestemmelser. Det vil sige, at her er der forskel på straf efter færdselslovens bestemmelser og ansvar efter samme lov bestemmelser.

Det kan i den forbindelse være fornuftigt at præcisere, at det objektive ansvar fortsat gælder for bilen/tilladelsesindehaveren, men at skade som følge af fejl på selve bilen fortsat kan rettes mod producenten.

Det bør overvejes, om det kan give problemer, at overtrædelse af lovens strafbestemmelser ikke er i overensstemmelse med det objektive ansvar. Det vil sige, at man kan overtræde færdselslovens bestemmelser og samtidig slippe for at betale for de skader, som man forvolder. Her vil der først være regres mod føreren ved fx grov uagtsomhed, jf. EAL § 19.2.1.

Digitalt Motorregister (DMR) - SKAT

Når forsøgsordningen træder i kraft, bliver det centralt at sikre integration til SKAT's Motorregister. Der skal således nye tilladelsestyper i DMR.

Tilladelsesindehaveren bør være registreret i DMR. Derfor bør der oprettes en ny rolle for tilladelsesindehaver i DMR, da tilladelsesindehaver er den forsikringspligtige, og da det ikke er sikkert, at tilladelsesindehaver er den samme som ejer. Det betyder, at der fremadrettet er 3 roller (Ejer, Bruger, Tilladelsesindehaver).

Det bør endvidere overvejes om kørselsniveauet (0-5) kan registreres i DMR.

Inspicering/syning af Niveau 4 og 5 køretøjer

Det bør overvejes, om reglerne for syn skal skærpes. Køretøjer i Niveau 4 og 5 uden en fører bør måske inspiceres/synes oftere end biler med fører. For en bil med fører vil føreren normalt reagere, hvis køretøjet reagerer mærkeligt, har mislyde eller andet, hvilket måske ikke vil være tilfældet for et førerløst køretøj.

Læringer om trafiksikkerhed

I forbindelse med den gennemarbejdede plan for opbevaring af data opstilles tre formål: 1) Dokumentation, 2) Logning med henblik på trafikmæssige vurderinger og 3) Dokumentation til myndighedernes efterforskning af ulykker.

I tråd med de drøftelser der foregår på EU-niveau, er det centralt, at tilladelsesindehaveren også får gode muligheder for, ved samtykke, at dele data med sit forsikringsselskab. Området er også et erfaringsområde for forsikringsbranchen, hvorfor det naturligvis har stor interesse.

Forsikring & Pension indgår gerne konstruktivt i en fremadrettet dialog om afklaring om eventuelle usikkerhedsområder.

Med venlig hilsen

Jacob Nisgaard Larsen