

Høringsnotat

Bekendtgørelse om assessorer i forbindelse med forsøg med selvkørende motorkøretøjer

1. Indledning

Færdselsstyrelsen har den 4. maj 2017 sendt udkast til bekendtgørelse om assessorer i forbindelse med forsøg med selvkørende motorkøretøjer i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsspartter. Udkastet til bekendtgørelsen har ydermere været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 30. maj 2017.

Følgende organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger: Aalborg Universitet, Dansk Erhverv, Danske Bilbrancheråd, Danske Biludlejere, Erhvervsministeriet, Forbrugerombudsmanden, Forbrugerrådet Tænk, Hovedstadens Letbane, Metroselskabet og Rigsadvokaten.

Styrelsen har herudover modtaget høringssvar fra AutoConsult, De Danske Bilimportører, FDM, Ricardo Certification Denmark ApS, Rigspolitiet og Tekniske Konsulenter for Vejtransport.

I det følgende refereres og kommenteres hovedindholdet i de modtagne høringssvar opdelt efter emner. Styrelsens kommentarer til de enkelte emner følger efter i kursiv.

2. Akkreditering

AutoConsult gør gældende, at der ikke findes internationale regler for selvkørende biler efter hvilke, der kan ske akkreditering. AutoConsult vurderer i denne forbindelse, at det ikke vil være muligt at anvende regelsættet i praksis.

De Danske Bilimportører har ingen bemærkninger til kravet om akkreditering, såfremt akkreditering er tilgængelig i tilstrækkeligt omfang via akkrediteringsorganer etableret i Danmark eller et andet EU/EØS-

land. DBI finder det væsentligt, at akkrediteringsprocessen for assessorer kan forløbe smidigt og uden unødige forsinkelser.

Tekniske Konsulenter for Vejtransport foreslår, at der alternativt til bekendtgørelsens § 2 stilles krav svarende til § 10 i bekendtgørelse om godkendelse af prøvningsinstanser og kontrolinstanser på det køretøjstekniske område, hvoraf det bl.a. fremgår, at assessor skal være uafhængig og anvende et kvalitetsstyringssystem, som efter opgavernes art og omfang skal være målrettet virksomhedens aktiviteter som godkendt assessor.

Tekniske Konsulenter for Vejtransport foreslår endvidere, at der kan anvendes godkendte kontrolinstanser, samt at styrelsen ser på reguleringen af assessorer på jernbaneområdet.

Ricardo Certification Denmark ApS ser udfordringer i forhold til kravet om akkreditering efter standarden og oplyser, at en akkreditering efter EN 17020 altid vil indeholde en specificering af et akkrediteringsområde. Bekendtgørelsen indeholder ikke krav til akkrediteringsområde, hvorfor et akkrediteringsområde bør specificeres for at sikre, at man kan udpege egnede akkrediterede organer.

Ricardo Certification Denmark ApS foreslår også, at man kan kræve, at assessor skal udføre sit arbejde i henhold til kravene i standardens afsnit om upartiskhed og uafhængighed, såfremt det kun er disse krav, man ønsker anvendt. Et andet forslag er at specificere et akkrediteringsområde eller erstatte kravet om akkreditering med en sag-til-sag godkendelse.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har fundet anledning til at revurdere akkrediteringskravet i bekendtgørelsen.

Styrelsen er enig i, at et krav om akkreditering bl.a. vil kræve, at der opstilles detaljerede beskrivelser af de forskellige forsøgstyper, og at bekendtgørelsen angiver nærmere kriterier for de nødvendige kompetencer i forhold til de enkelte forsøgstyper.

Færdselsstyrelsen har ligeledes vurderet, at akkrediteringskravet er uhensigtsmæssigt og byrdefuldt, når assessorordningen er tilrettelagt som en sag-til-sag godkendelse af assessor til et konkret forsøg. Akkrediteringsforløbet estimeres ligeledes til at vare ca. 6 måneder, hvilket vil betyde, at en assessor tidligst kan forventes at blive godkendt ved årsskiftet.

For styrelsen er det afgørende, at assessor er upartisk og uafhængig ved udførelsen af sit arbejde, hvorfor dette skal sikres i bekendtgørelsen.

Færdselsstyrelsen vil derfor ændre bekendtgørelsen, således at akkrediteringskravet ændres til et krav om, at assessor skal være upartisk

og uafhængig ved udførelse af sit arbejde. Assessor kan sikre sin upartiskhed og uafhængighed ved at efterleve kravene i afsnit 4.1.1-4.1.16, 6.1.11 og Anneks A, afsnit A.1, A.2 eller A.3 i DS/EN ISO/IEC 17020:2012 eller krav på et niveau svarende hertil.

3. Offentliggørelse af akkrediterede virksomheder

De Danske Bilimportører anbefaler, at Færdselsstyrelsen oplyser, hvilke virksomheder der i dag er akkrediterede efter DS/EN ISO/IEC 17020. DBI argumenterer, at denne offentliggørelse kunne lette adgangen til assessorer og kunne med fordel indgå i styrelsens vejledning om ansøgningsprocessen for forsøg med selvkørende motorkøretøjer.

Kommentar:

Bekendtgørelsens krav om akkreditering bliver ændret, hvorfor styrelsen ikke finder det relevant at offentliggøre virksomheder, der er akkrediterede efter DS/EN ISO/IEC 17020. Der henvises i denne forbindelse til styrelsens kommentar til "2. Akkreditering" ovenfor.

4. Assessors kompetencer

FDM angiver, at det er afgørende, at trafiksikkerheden ikke sættes over styr. FDM undrer sig over, at bekendtgørelsens § 4, stk. 1, ikke stiller krav om kompetencer inden for færdselssikkerhed.

FDM mener ikke, at begrebet færdselssikkerhed er dækket af de øvrige oplyste kompetencer i § 4, stk. 1, selvom de pågældende kompetencer berører temaer og delelementer inden for færdselssikkerhed.

FDM opfordrer til, at færdselssikkerhed tilføjes listen som en selvstændig kompetence.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen finder, at såfremt assessor har de nødvendige kompetencer inden for bl.a. generel færdsel, køretøjsteknik, infrastruktur mv. i forhold til det konkrete forsøg, vil assessor være i stand til at udarbejde en samlet vurdering af forsøgets konsekvenser for færdselssikkerheden.

Styrelsen finder på den baggrund ikke anledning til at indføre færdselssikkerhed som selvstændig kompetence i bekendtgørelsen.

Tekniske Konsulenter for Vejtransport mener ikke, at de eksisterende akkrediterede virksomheder kan opfylde kravene i bekendtgørelsens § 4 om kompetencer.

Kommentar:

Der henvises i denne forbindelse til styrelsens kommentar til "2. Akkreditering" ovenfor, og bemærkningen bliver således ikke særskilt behandlet i høringsnotatet.

Rigspolitiet bemærker, at bekendtgørelsen er formuleret bredt, herunder særligt bestemmelserne om assessors kompetencer og vurdering. Rigspolitiet bemærker, at det kan give anledning til usikkerhed om, hvordan bestemmelserne skal forstås.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen er enig i, at dele af bekendtgørelsen er bredt formuleret. Færdselsstyrelsen vil dog offentliggøre en vejledning til bekendtgørelsen på styrelsens hjemmeside, som vil indeholde en nærmere beskrivelse af bekendtgørelsens krav.

5. Assessors vurdering

For FDM er det afgørende, at assessor er opmærksom på fremkommelighed og trafiksikkerhed, idet begge elementer er af afgørende betydning for de øvrige trafikanter. FDM argumenterer, at et langsomt selvkørende motorkøretøj vil have en negativ effekt på fremkommeligheden for den øvrige trafik.

FDM opfordrer til, at den lave hastigheds negative effekt på fremkommelighed skal indgå i assessors vurdering.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen skal gøre opmærksom på, at det af bekendtgørelsen fremgår, at køretøjets hastighed under alle omstændigheder skal indgå i assessors færdselssikkerhedsmæssige vurdering af det konkrete forsøg. Styrelsen finder derfor ikke anledning til at ændre i bekendtgørelsen.

Rigspolitiet finder, at det bør angives i bekendtgørelsens § 5 om assessors vurdering, at assessor skal vurdere køretøjets automatiseringsniveau. Rigspolitiet argumenterer, at forholdet kan have betydning for politiets færdselssikkerhedsmæssige vurdering og et eventuelt strafansvar.

Rigspolitiet finder endvidere, at § 5, stk. 4, nr. 4, om den passive fører eller operatørs rolle, bør præciseres.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen skal gøre opmærksom på, at assessors forpligtelse til at vurdere køretøjets tekniske egenskaber, indretning og udstyr også omfatter en forpligtelse til at vurdere køretøjets automatiseringsniveau. Styrelsen finder derfor ikke anledning til at ændre i bekendtgørelsen.

Ricardo Certification Denmark ApS oplyser, at inspektion er en uvildig bedømmelse eller overensstemmelsesvurdering, hvor det konstateres om materialer, produkter m.v. lever op til specifikke krav.

For at kunne foretage en uvildig bedømmelse, er det nødvendigt, at der er fastlagt krav og kriterier for det inspicerede objekts kvalitet eller funktionalitet. Inspektionens mål er at sikre overensstemmelse med disse krav og kriterier. For forsøg med selvkørende motorkøretøjer er der ikke fastlagt krav og kriterier, hvorfor det ikke er muligt at finde et inspektionsorgan, som er akkrediteret inden for dette område.

Ricardo Certification Denmark ApS vurderer, at man kan løse problemerne ved at specificere et akkrediteringsområde eller erstatte kravet om akkreditering med en sag-til-sag godkendelse og specifikation af, hvad der skal vurderes overensstemmelse med – eksempelvis en metode til risikoanalyse og evaluering.

Ricardo Certification Denmark ApS foreslår, at man stiller krav om, at ansøger skal benytte assessor til vurdering af ansøgers risikoanalyse og evaluering, samt at et kommissorium, der beskriver assessors opgave, godkendes sammen med et assessorteam fra sag til sag med krav om uafhængighed og upartiskhed, men ikke akkreditering.

Kommentar:

Bekendtgørelsens krav om akkreditering ændres. Der henvises i denne forbindelse til styrelsens kommentar til "2. Akkreditering" ovenfor.

Færdselsstyrelsens godkendelse af assessorer sker som sag-til-sag godkendelse. Styrelsen godkender et team, der er repræsenteret ved en virksomhed eller en del af en virksomhed. Et team kan bestå af virksomhedens egne medarbejdere og underleverandører i form af eksterne konsulenter.

Færdselsstyrelsen har ikke til hensigt at indarbejde en metode til risikoanalyse i bekendtgørelsen. En del af assessors arbejde er at vurdere forsøgsansøgers projektbeskrivelse, hvori det vil være hensigtsmæssigt, at en risikovurdering fremgår. Dette vil blive beskrevet i styrelsens kommende vejledning.

6. Ansøgningsprocessen

Tekniske Konsulenter for Vejtransport anser den beskrevne ansøgningsprocedure som uhensigtsmæssig, idet Færdselsstyrelsen skal behandle forsøget af flere omgange. Tekniske Konsulenter for Vejtransport mener, at godkendelsesproceduren kan være mere smidig.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen godkender en assessor til et konkret forsøg med selvkørende motorkøretøjer. En godkendelse af en assessor til et konkret forsøg sker alene én gang.

7. Tilsyn med assessorer

Ricardo Certification Denmark ApS finder det unødvendigt, at Færdselsstyrelsen fører tilsyn med assessor, idet akkrediteringsorganet foretager genbesøg, kontrollerer og efterprøver inspektionsorganet.

Dobbelttilsynet vil medføre øgede omkostninger og anses ikke som nødvendigt. Det betragtes endvidere som dobbeltkontrol, at assessor skal dokumentere personalets kompetencer over for Færdselsstyrelsen.

Kommentar:

Som følge af at bekendtgørelsens krav om akkreditering ændres er det alene Færdselsstyrelsen, der fører tilsyn med godkendte assessorer. Der henvises i øvrigt til styrelsens kommentar til "2. Akkreditering" ovenfor.

8. Høring inden godkendelse af assessor

Rigspolitiet anmoder om, at Rigspolitiet høres forud for Færdselsstyrelsens endelige godkendelse af en assessor. Rigspolitiet ønsker at afgive en vurdering af den pågældende assessors færdselssikkerhedsmæssige kompetencer.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen vil tilrettelægge sin sagsbehandling af ansøgninger om godkendelse af assessorer på en sådan måde, at relevante myndigheder inddrages i det omfang, dette vurderes nødvendigt.

9. Straf

Rigspolitiet gør opmærksom på, at der ikke er strafbestemmelser i bekendtgørelsen. Rigspolitiet argumenterer, at manglende strafbestemmelse betyder, at der ikke er konsekvenser i tilfælde, hvor assessor ikke har tegnet ansvarsforsikring eller har brudt sin tavshedspligt.

Kommentar:

Ifølge bekendtgørelsen er det et krav, at assessor har en gyldig ansvarsforsikring, som dækker dennes civilretlige ansvar. Færdselsstyrelsen kan, hvis nødvendigt, tilbagekalde en godkendelse, hvis en assessor ikke er forsikret i godkendelsesperioden. Manglende ansvarsforsikring vil herudover være et civilretligt anliggende mellem tilladelsesindehaveren og assessor.

I forhold til evt. overtrædelser af tavshedspligten finder Færdselsstyrelsen, at dette forhold er reguleret i straffelovens bestemmelser herom, hvorfor der ikke vurderes at være et særskilt behov herfor i bekendtgørelsen.

Disse bemærkninger giver således ikke anledning til ændringer i bekendtgørelsen.

10. Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Tekniske Konsulenter for Vejtransport anser akkreditering som en ikke ubetydelig omkostning, hvorfor Tekniske Konsulenter for Vejtransport er uenig i styrelsens vurdering af de erhvervsøkonomiske konsekvenser.

Kommentar:

Bekendtgørelsen bliver ændret, således at krav om akkreditering bortfalder. En assessor er således ikke forpligtet til at erhverve en akkreditering. Der henvises i denne forbindelse til styrelsens kommentar til "2. Akkreditering" ovenfor.

Bilag 1. Høringsliste

Høring over udkast til bekendtgørelse om assessorer i forbindelse med forsøg med selvkørende motorkøretøjer:

Advokatrådet

AUTIG (Automobilbranchens Handels- og Industriforening)

AutoBranchen Danmark

Beredskabsstyrelsen

Danmarks Tekniske Universitet, Institut for Transport (DTU Transport)

Dansk Bilbrancheråd

Dansk Bilforhandler Union

Dansk Cyklist Forbund

Dansk Erhverv

Dansk Fodgænger Forbund

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 Akkrediterings- og Metrologifond (DANAK)

DI Transport

Domstolsstyrelsen

Erhvervsministeriet

Erhvervsstyrelsen

Falck Danmark A/S

Forbrugerombudsmanden

Forbrugerrådet
Forenede Danske Motorejere (FDM)
Foreningen af Frie Kørelærere
Foreningen Tekniske Konsulenter for Vejtransport
Forsikring og Pension
Foreningen af Rådgivende Ingeniører (FRI)
Frie Danske Lastbilvognmænd
International Transport Danmark (ITD)
Justitsministeriet
Kommunernes Landsforening (KL)
NOAH-Trafik
Rigsadvokaten
Rigspolitiet
Rådet for Bæredygtig Trafik
Rådet for Sikker Trafik
Teknologisk Institut
Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet
Trafikselskaberne i Danmark