

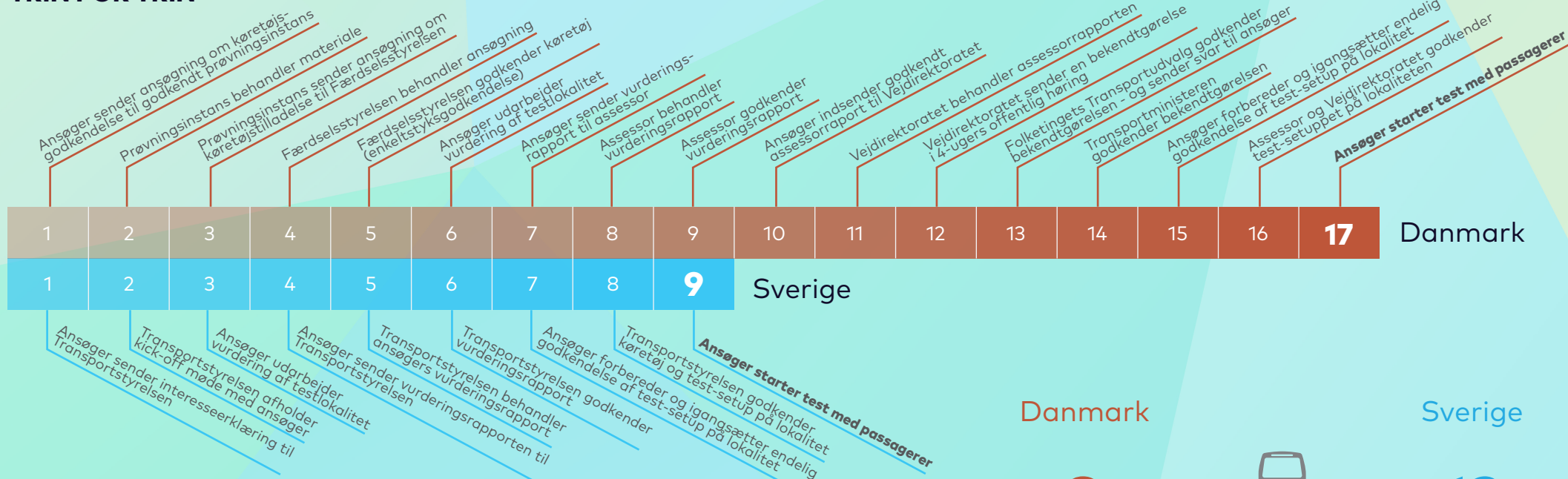
INDBLIK I FORSØGSORDNINGER FOR SELVKØRENDE KØRETØJER

- forskelle mellem **Danmark** og **Sverige**.

Senest opdateret: oktober 2020



ANSØGNINGS- OG GODKENDELSESPROCESSEN TRIN FOR TRIN



LOVGIVNINGSMÆSSIGE RAMMER PÅ PLADS



FØRSTE GODKENDTE FORSØG

Danmark	3	GODKENDTE FORSØG	Sverige	12
	5	INVOLVEREDE AKTØRER		2
SAE 4		MULIGE NIVEAUER FOR SELVKØRENDE KØRETØJER (SAE)		SAE 4

ANBEFALINGER

til at forbedre forsøgsordningen for selvkørende motorkøretøjer



Projektet LINC arbejder på at teste selvkørende shuttles på et område på DTU Campus i Lyngby. De selvkørende shuttles skal her køre i et mindre område med gående, cyklister og bilister. Hastigheden på de selvkørende shuttles vil være op til 20 kilometer i timen på udvalgte strækninger, og der vil være en steward om bord i tilfælde af uforudsete hændelser. De tre shuttles fra producenten Easymile kører endnu ikke på DTU Campus, selvom projektet i mere end to år har arbejdet på at forberede testen og på ansøgningen til Vejdirektoratet. Den ansøgning er en forudsætning for, at køretøjerne kan køre under den danske forsøgsordning for selvkørende motorkøretøjer.

Partnerne bag LINC projektet har oplevet forsøgsordningen og ansøgningssprocessen som kompliceret og hæmmende for at teste selvkørende shuttles i Danmark. Derfor har partnerne arbejdet med input til, hvordan vi kan forbedre den danske forsøgsordning, så vi hurtigere – og selvfølgelig stadig sikkert – kan få testet selvkørende køretøjer på de danske veje.

MANGE FASER FORHALER PROCES

Formelt set er rammerne for forsøgsordningen og for at godkende test af selvkørende køretøjer inddelt i faser:

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

Reelt set er der dog en række omfattende og meget tidskrævende faser, som går forud for selve forsøgsordningen. Det handler eksempelvis om godkendelse af selve køretøjet, at få godkendt den prøvningsinstans, som varetager godkendelsen af køretøjet og at udarbejde en assessorrapport, som ligger til grund for ansøgningen til Vejdirektoratet. Altsammen faser der kan forhale processen. Derfor har LINC udarbejdet på seks anbefalinger, som kan forbedre ansøgningsprocessen.

1 AFSKAF DEN POLITISKE PROCES, SOM ER TIDSKRÆVENDE OG KOMPLEKS

I Danmark er tilladelsen til at køre med selvkørende køretøjer afhængig af en politisk vurdering. Vejdirektoratet udarbejder en bekendtgørelse, som sendes i fire ugers offentlig høring. Herefter forelægges den for Transport-, Bygnings- og Boligudvalget og godkendes til sidst af Transport-, Bygnings- og Boligministeren. Processen er meget følsom overfor eksempel udskrivelse af valg, Covid-19, Folketingets sommerferie m.v. Til sammenligning er godkendelsen i Sverige og Norge udelukkende en administrativ afgørelse.

2 HAV FORSKELLIGE ANSØGNINGSPROCESSER AFHÆNGIGT AF SELVKØRENDE NIVEAU

Selvkoerende køretøjer har forskellige niveauer for, hvor selvkørende de er. De nuværende danske forsøg kører på niveau SAE niveau 3, hvor der er en steward om bord til at håndtere uforudsete hændelser og overtage styringen med køretøjet. Ansøgningsprocessen for SAE niveau 3 bør være smidigere end eksempelvis SAE niveau 4, hvor køretøjet er helt selvkørende.

ANBEFALINGER

...fortsat



3 AFSAF ASSESSORORDNINGEN, SOM FORLÆNGER ANSØGNINGSPROCESSEN

I den danske forsøgsordning vurderer en assessor færdselssikkerheden ved konkrete forsøg. I Sverige foretager Transportstyrelsen denne vurdering.

Involvering af assessoren forlænger ansøgningsprocessen, da Vejdirektoratet skal sætte sig ind i den assessorrapport, der er udarbejdet sammen med ansøgeren. Herefter har Vejdirektoratet opfølgende spørgsmål og afklaringer, som kan betyde at dele af den ellers assessor-godkendte rapport, skal omgøres. Samtidig er der ikke fra myndighedernes side krav om, hvilken metode assessoren skal bruge til eksempelvis risikovurdering. Det betyder i praksis, at assessoren langt hen ad vejen kan fastsætte egne standarder og metoder for arbejdet – og løbende kan tilpasse metoden, som derfor forlænger processen.

4 INTEGRÉR GODKENDELSEN AF KØRETØJET I DEN SAMLEDE ANSØGNING

I øjeblikket består ansøgningsprocessen reelt af to ansøgninger – en køretøjsansøgning til Færdselsstyrelsen og en ansøgning om risikovurdering af testruten til Vejdirektoratet. Køretøjsgodkendelsen bør integreres i ansøgningen til Vejdirektoratet. I Sverige varetager Transportstyrelsen både køretøjsgodkendelsen og risikovurderingen.

5 LAV SKRIFTLIG VEJLEDNING OM ANSØGNINGSPROCESSEN

Ansøgningerne er i sig selv en tidskrævende og dyr affære, hvilket gør det svært at skrue en bæredygtig forretningsmodel sammen for ansøgeren. Derfor bør der være en vejledning, som angiver mere specifikt, hvilke ting ansøgningen skal indeholde og hvor lang tid, de enkelte processer er estimeret til at tage.

6 TILDEL ANSØGEREN EN KONTAKTPERSON OG GIV KLARE TIDSANGIVELSER

Når først ansøgningen er indsendt til Vejdirektoratet, så mangler der et indblik i, hvor ansøgningen befinder sig i processen. Som ved ansøgning om byggesager, så vil det være fordelagtigt, at der, når ansøgning er indsendt, foreligger en proces for forløbet herefter, samt for hvordan og hvornår ansøger kan forvente en godkendelse. I den forbindelse er det vigtigt, at ansøger bliver tildelt en fast kontaktperson hos myndighederne, som hele tiden kan svare på, hvor i processen ansøgningen befinder sig.