



Fremsat den 26. februar 2025 af transportministeren (Thomas Danielsen)

Forslag

til

Lov om ændring af færdselsloven

(Revision af forsøgsordninger for selvkørende motorkøretøjer og selvkørende enheder og obligatorisk digital selvbetjening ved indberetning af sikkerhedsrådgivere)

§ 1

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1312 af 26. november 2024, foretages følgende ændringer:

1. I § 82 indsættes som *stk. 10*:

»*Stk. 10.* Transportministeren kan fastsætte regler om, at dokumenter og oplysninger om en virksomheds udpegede sikkerhedsrådgivere for vejtransport af farligt gods i medfør af stk. 5 skal indsendes ved anvendelse af den digitale løsning, som ministeren stiller til rådighed.«

2. I § 92 g, *stk. 2, 1. pkt.*, ændres »på bestemte vejstrækninger« til: »i bestemte områder«.

3. § 92 g, *stk. 5*, ophæves, og i stedet indsættes:

»*Stk. 5.* Transportministeren fastsætter regler for forsøg med kørsel med selvkørende motorkøretøjer. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler for de enkelte forsøg. Transportministeren kan i forbindelse med fastsættelse af regler efter 1. og 2. pkt. fravige bestemmelserne i kapitel 2, 4, 5, 9-11 og 13 a, jf. dog stk. 3.

Stk. 6. Lov om trafikkselskaber finder ikke anvendelse på forsøg med selvkørende motorkøretøjer, jf. dog regler fastsat i medfør af stk. 7.

Stk. 7. Transportministeren kan, i forbindelse med fastsættelse af regler efter stk. 5, fastsætte regler om, at lov om trafikkselskaber finder anvendelse på forsøg med selvkørende motorkøretøjer, hvis det vurderes, at et forsøg har karakter af offentlig servicetrafik.

Stk. 8. Transportministeren skal, i forbindelse med fastsættelse af regler om forsøg efter stk. 5 og efter forhandling med justitsministeren, fastsætte regler om straf, herunder bestemmelser om ansvarssubjekt, for overtrædelse af denne lovs regler. Transportministeren kan i den forbindelse efter forhandling med justitsministeren fravige kapitel 17 og 18.

Stk. 9. Transportministeren kan i forbindelse med fastsættelse af regler om straf efter stk. 8 efter forhandling med justitsministeren bestemme, at en tilladelsesindehaver kan pålægges bødeansvar, selv om overtrædelsen ikke kan tilregnes den pågældende som forsætlig eller uagtsom. Tilsvarende gælder en juridisk person, der er tilladelsesindehaver, selv om der inden for dens virksomhed ikke er begået en overtrædelse, der kan tilregnes en eller flere til den juridiske person knyttede personer eller den juridiske person som sådan.«

4. § 92 h, *stk. 1, 3. pkt.*, ophæves.

5. § 92 h, *stk. 2*, affattes således:

»*Stk. 2.* Ansøgning om tilladelse til forsøg efter stk. 1 indsendes til transportministeren ledsaget af en nærmere beskrivelse af forsøget.«

6. § 92 h, *stk. 4*, ophæves.

Stk. 5-7 bliver herefter stk. 4-6.

7. I § 92 h, *stk. 5*, der bliver stk. 4, ændres »stk. 4« til: »stk. 2«.

8. I § 92 h, *stk. 6, 1. pkt.*, der bliver stk. 5, 1. pkt., ændres »stk. 5« til: »stk. 4«.

9. I § 92 h, *stk. 6*, der bliver stk. 5, indsættes som 3. og 4. *pkt.*:

»Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om de forhold, som assessoren skal vurdere efter stk. 4. Endvidere kan transportministeren fastsætte regler om, at en assessorvurdering helt eller delvist kan genanvendes, såfremt ansøgeren søger om tilladelse til et nyt forsøg i et nyt område med samme type køretøj, ligesom transportministeren kan fastsætte regler om lempeligere vilkår for assessorvurderin-

gen for FN- eller EU-typegodkendte køretøjer og køretøjer, hvor der er en sikkerhedschauffør i køretøjet.«

10. I § 92 h, stk. 7, der bliver stk. 6, ændres »stk. 4« til: »stk. 2«.

11. I § 92 i indsættes som *stk. 2*:

»*Stk. 2.* Transportministeren kan fastsætte regler om betaling af gebyr for behandling af ansøgning om og udstedelse af tilladelse til forsøg med selvkørende motorkøretøjer, jf. § 92 h, stk. 1.«

12. §§ 92 j og 92 k ophæves.

13. I § 92 l indsættes efter »emissionsfrit køretøj,«: »jf. dog § 92 m, stk. 6,«.

14. § 92 m, stk. 1, 2. pkt., affattes således:

»Der kan meddeles tilladelse til forsøg med eller test af selvkørende enheder efter en vurdering af de nødvendige færdselssikkerhedsmæssige forhold, herunder de tekniske og sikkerhedsmæssige egenskaber for den enhed, der ønskes anvendt i forsøget eller testen, omfanget og karakteren af færdslen og fremkommeligheden på den strækning eller i det område, hvor forsøget eller testen ønskes gennemført, samt eventuelt planlagt afmærkning, afspærring eller øvrige sikkerhedsforanstaltninger i forbindelse med forsøget eller testen.«

15. I § 92 m, stk. 2, 1. pkt., udgår »efter høring af vejmyndigheden« og », jf. stk. 1«.

16. I § 92 m, stk. 2, indsættes efter 1. pkt. som nyt punktum:

»Transportministeren skal inden meddelelsen af en tilladelse påse, at vejmyndigheden er blevet hørt om det pågældende forsøg.«

17. I § 92 m indsættes efter stk. 2 som nye stykker:

»*Stk. 3.* Den kommunale vejmyndighed kan udpege områder i kommunen som testzoner til brug for test af selvkørende enheder i et testegnet miljø. Vejmyndigheden skal give transportministeren besked om udpegningen af en testzone og offentliggøre udpegningen.

Stk. 4. Transportministeren meddeler tilladelse til konkrete test af selvkørende enheder inden for en udpeget testzone. Transportministeren skal underrette politiet om meddelte tilladelser forud for testens igangsættelse.

Stk. 5. Transportministeren kan ved meddelelse af tilladelse til forsøg med eller test af selvkørende enheder fastsætte vilkår om monitorering, varighed, opfølgning m.v.

Stk. 6. Transportministeren kan til konkrete forsøg med selvkørende enheder dispensere fra kravet om, at enheden skal være emissionsfri, jf. § 92 l.

Stk. 7. Transportministeren kan til enhver tid tilbagekalde en tilladelse til forsøg eller test med den virkning, at forsøget eller testen umiddelbart skal bringes til ophør.«

Stk. 3-7 bliver herefter stk. 8-12.

18. § 92 m, stk. 3, 1. pkt., der bliver stk. 8, 1. pkt., affattes således:

»Tilladelse til forsøg med eller test af selvkørende enheder kan meddeles til erhvervsdrivende, forsknings- og undervisningsinstitutter, foreninger, organisationer, offentlige myndigheder, selskaber og institutioner, samt selvejende og private institutioner.«

19. I § 92 m, stk. 4, der bliver stk. 9, ændres »forsøg med selvkørende enheder« til: »forsøg med og test af selvkørende enheder«, og »tilladelse til forsøg« ændres til: »tilladelse til forsøg eller test«.

20. I § 92 m, stk. 5, 1. pkt., der bliver stk. 10, 1. pkt., ændres »forsøg med selvkørende enheder« til: »forsøg med eller test af selvkørende enheder«.

21. I § 92 m, stk. 7, der bliver stk. 12, ændres »stk. 4 og 6« til: »stk. 9 og 11«, og »stk. 5« ændres til: »stk. 10«.

22. I § 92 m indsættes som *stk. 13*:

»*Stk. 13.* Transportministeren kan fastsætte regler om, at forsøg med eller test af selvkørende enheder med nærmere definerede egenskaber vedrørende f.eks. størrelse, hastighed og anvendelsesområde kan gennemføres uden en forudgående tilladelse.«

23. I § 92 n, stk. 1, ændres »forsøg med selvkørende enheder« til: »forsøg med og test af selvkørende enheder«, og »§ 92 m, stk. 2« ændres til: »§ 92 m, stk. 2 eller 4«.

24. I § 92 o, stk. 1, ændres »forsøg med selvkørende enheder« til: »forsøg med eller test af selvkørende enheder«, og »§ 92 m, stk. 2« ændres til: »§ 92 m, stk. 2 og 4«.

25. I § 92 o, stk. 2, ændres »tilladelse til forsøg« til: »tilladelse til forsøg eller test«, og »§ 92 m, stk. 2« ændres til: »§ 92 m, stk. 2 og 4«.

26. I § 92 o, stk. 3, 1. pkt., ændres »forsøg« til: »forsøg eller test«, og »§ 92 m, stk. 2« ændres til: »§ 92 m, stk. 2 eller 4«.

27. I § 92 p, 1. pkt., ændres »regler om forsøg« til: »regler om forsøg eller test«, og »stk. 4, 6 og 7« ændres til: »stk. 9, 11 og 12«.

§ 2

Loven træder i kraft den 1. juli 2025.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning og baggrund

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Revision af forsøgsordning for selvkørende motorkøretøjer

2.1.1. Tilladelse til kørsel i bestemte områder

2.1.1.1. Gældende ret

2.1.1.2. Transportministeriets overvejelser

2.1.1.3. Den foreslåede ordning

2.1.2. Ansøgningsprocessen

2.1.2.1. Gældende ret

2.1.2.2. Transportministeriets overvejelser

2.1.2.3. Den foreslåede ordning

2.1.3. Assessorvurderingen

2.1.3.1. Gældende ret

2.1.3.2. Transportministeriets overvejelser

2.1.3.3. Den foreslåede ordning

2.2. Revision af forsøgsordning for selvkørende enheder

2.2.1. Mulighed for forsøg med større selvkørende enheder på arealer med almindelig færdsel

2.2.1.1. Gældende ret

2.2.1.1.1. Almindelig færdsel

2.2.1.1.2. Vægt og dimensioner

2.2.1.1.3. Høring af vejmyndigheden og orientering af politiet

2.2.1.1.4. Vilkår i tilladelser til forsøg med selvkørende enheder

2.2.1.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.2.1.2.1. Tilladelse til forsøg med større selvkørende enheder på arealer med almindelig færdsel

2.2.1.2.2. Høring af vejmyndigheden og orientering af politiet

2.2.1.2.3. Vilkår i tilladelser til forsøg med selvkørende enheder

2.2.2. Mulighed for at kommunerne kan udpege testzoner til test af selvkørende enheder

2.2.2.1. Gældende ret

2.2.2.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.2.3. Flere aktører får mulighed for at bruge forsøgsordningen

2.2.3.1. Gældende ret

2.2.3.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.3. Obligatorisk digital selvbetjening ved indberetning af sikkerhedsrådgivere

2.3.1. Gældende ret

2.3.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

3. Forholdet til Danmarks internationale forpligtelser
4. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige
 - 4.1. Revision af forsøgsordning for selvkørende motorkøretøjer
 - 4.2. Revision af forsøgsordning for selvkørende enheder
 - 4.3. Obligatorisk digital selvbetjening ved indberetning af sikkerhedsrådgivere
5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv.
 - 5.1. Revision af forsøgsordning for selvkørende motorkøretøjer
 - 5.2. Revision af forsøgsordning for selvkørende enheder
 - 5.3. Obligatorisk digital selvbetjening ved indberetning af sikkerhedsrådgivere
6. Administrative konsekvenser for borgerne
7. Klimamæssige konsekvenser
8. Miljø- og naturmæssige konsekvenser
9. Forholdet til EU-retten
10. Hørte myndigheder og organisationer m.v
11. Sammenfattende skema

1. Indledning og baggrund

Selvkørende teknologi kan potentielt bidrage til en positiv samfundsudvikling for såvel borgere som virksomheder og myndigheder, fordi teknologien på sigt kan frigøre værdifuld tid til opgaver, som ikke kan varetages uden menneskelig indblanding, f.eks. at køretid kan benyttes til at løse andre opgaver i stedet for at føre køretøjet. Teknologien er stadig i sit tidlige stadium, men det er vigtigt, at vi også i Danmark sikrer, at vores regler ikke udgør en hindring for, at vi kan gøre os erfaringer med en teknologi, som potentielt kan blive en afgørende faktor for at drive såvel erhverv som den offentlige sektor effektivt i fremtiden. Med lovforslaget foreslås de gældende forsøgsrammer for såvel selvkørende motorkøretøjer som selvkørende enheder revideret.

Formålet med lovforslaget er således – for så vidt angår de selvkørende motorkøretøjer – at udmønte otte anbefalinger fra Færdselsstyrelsens og Vejdirektoratets evaluering af forsøgsordningen for selvkørende motorkøretøjer fra 2022. Her anbefales i det væsentlige, *at* den politiske involvering i godkendelsesprocessen reduceres, *at* godkendelser gives uden en særskilt udstedelse af bekendtgørelser for de enkelte forsøg, og *at* der gives mulighed for en mere lempelig proces for tilladelse til forsøg, der gennemføres med en sikkerhedschauffør samt for forsøg, hvor der anvendes FN- eller EU-typegodkendte køretøjer. Evalueringen kan findes på Færdselsstyrelsens hjemmeside.

Som opfølgning på evalueringen har lovforslaget således til formål at gøre processerne mere enkle i forbindelse med ansøgning om forsøg med selvkørende motorkøretøjer i Danmark, når dette kan ske færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt, samt at give mulighed for, at der kan laves forsøg med selvkørende motorkøretøjer i større områder end i dag.

For så vidt angår selvkørende enheder betyder den teknologiske udvikling hele tiden nye former for transport og serviceydelser. Det gælder bl.a. selvkørende enheder, som kan bruges til at transportere genstande eller udføre serviceydelser som f.eks. at rydde sne, rengøre fortove eller samle tyggegummi op. Enhederne kan f.eks. også benyttes af virksomheder til intern levering af reservedele mellem to fabriksbygninger eller af forsknings- og undervisningsinstitutter til intern levering af laboratorieprøver og medicin.

Hertil kommer, at transport- og serviceydelser traditionelt udføres af bemandede benzin- og dieseldrevne motordrevne køretøjer, hvor selvkørende enheder, som typisk vil være eldrevne, kan medvirke til at reducere udledningen af CO₂ og andre luftforurenende stoffer. Derudover kan selvkørende enheder på sigt afhjælpe en stor udfordring med mangel på arbejdskraft særligt i kommunerne.

Den gældende forsøgsordning har været gældende siden sommeren 2021, og der har været gennemført meget få forsøg i medfør heraf. Det er Transportministeriets vurdering, at der nu er behov for at justere ordningen, så der åbnes for en mere omfattende brug af selvkørende enheder.

Transportministeriet har på baggrund af anbefalinger i en evaluering af forsøgsordningen for selvkørende enheder fra Færdselsstyrelsen fra 2023 arbejdet sammen med kommuner og relevante aktører indenfor robotteknologi om at justere ordningen. Evalueringen kan ses på Færdselsstyrelsens hjemmeside.

Med dette lovforslag foreslår Transportministeriet således, at forsøgsordningen ændres på tre hovedpunkter: 1) Det vil fremover blive muligt at gennemføre forsøg i områder med almindelig færdsel, 2) der vil ikke fremover være en på

forhånd angivet begrænsning i vægt og dimensioner af de selvkørende enheder, der i stedet vil blive fastsat ved udstedelse af tilladelse til det enkelte forsøg, og 3) de kommunale vejmyndigheder får mulighed for på forhånd at udpege testzoner, hvor der kan gennemføres test af selvkørende enheder som led i udvikling og test af enheden.

Endelig er formålet med lovforslaget at indføre hjemmel til, at transportministeren kan fastsætte regler om, at oplysninger om en virksomheds udpegede sikkerhedsrådgivere for vejtransport af farligt gods skal indsendes ved anvendelse af en digital selvbetjeningsløsning.

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Revision af forsøgsordning for selvkørende motorkøretøjer

2.1.1. Tilladelse til kørsel i bestemte områder

2.1.1.1. Gældende ret

Det fremgår af § 92 g, stk. 2, i færdselsloven, at forsøg med selvkørende motorkøretøjer skal gennemføres på bestemte vejstrækninger. Transportministeren har dermed ikke hjemmel i færdselsloven til at tillade forsøg med selvkørende motorkøretøjer i bestemte områder. Det fremgår endvidere, at forsøg kan afgrænses til bestemte tidspunkter, samt at forsøg altid skal gennemføres færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt. Der kan gennemføres forsøg til og med SAE niveau 4.

SAE er en standard, som opdeler køretøjerne i 6 automatiseringsniveauer. Niveauerne går fra 0 til 5, hvor føreren i niveau 0, 1 og 2 varetager sine opgaver i overensstemmelse med færdselslovens almindelige regler. Førers rolle på niveau 3 og 4 fraviger førers rolle efter færdselsloven. Fører et selvkørende motorkøretøj således, uden at en fysisk person har fuld kontrol over køretøjet på den måde, som er foreskrevet i færdselslovens almindelige regler, kan køretøjet således alene benyttes til almindelig færdsel på vej, hvis transportministeren har meddelt tilladelse hertil i medfør af reglerne.

En ansøgning om tilladelse til forsøg forudsættes blandt andet at indeholde oplysninger om forsøgets geografiske udstrækning på strækningsniveau med en klar angivelse af, på hvilke strækninger der ønskes gennemført forsøg med kørsel på henholdsvis niveau 3 og 4. Inden for den geografiske udstrækning af et forsøg kan der forekomme strækninger, hvor kørslen vil blive gennemført på et lavere automatiseringsniveau. Disse dele af forsøget skal tillige anføres i ansøgningen, selvom denne kørsel sker i overensstemmelse med færdselslovens almindelige regler.

Ved en niveau 3-forsøgsstrækning forstås, at den tekniske indretning er i stand til at føre køretøjet på strækningen. Det er imidlertid en forudsætning, at der er en fysisk person, som deltager i forsøget, og som under de givne forhold på ethvert tidspunkt under kørslen kan foretage alle nødvendige manøvrer, der kan sikre, at kørslen sker færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt. Den tekniske indretning af køretøjet kan

således få behov for hjælp fra en fysisk person (en passiv fører) og vil i disse situationer opfordre den fysiske person til inden for et kort tidsrum at overtage kontrollen med køretøjet på forsøgsstrækningen.

En fysisk person, som deltager i et forsøg på en niveau 3-forsøgsstrækning, skal have erhvervet kørekort til den pågældende køretøjskategori og skal overholde reglerne om spirituskørsel og kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer i færdselslovens §§ 53 og 54.

Ved en niveau 4-forsøgsstrækning er det ligeledes den tekniske indretning, som er i stand til at føre køretøjet på strækningen. Den tekniske indretning kan på ethvert tidspunkt foretage en korrekt tolkning af trafikken omkring køretøjet og kan foretage alle nødvendige manøvrer, der sikrer, at kørslen sker færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt, herunder ultimativt i en uforudset situation bringe køretøjet til sikker standsning på en måde, som er forsvarlig i forhold til færdselssikkerheden.

Ved en niveau 4-forsøgsstrækning forudsættes det, at den tekniske indretning kort efter en sådan uforudset situation overdrager føringen til en fysisk person, som er til stede i køretøjet, eller til en operatør, som ikke er fysisk til stede i køretøjet under kørslen. Overdragelsen af føringen til en fysisk fører eller til en operatør sker, efter at køretøjet er bragt til sikker standsning. I det tilfælde, at føringen overdrages til en operatør, skal denne have løbende adgang til detaljeret information om køretøjets omgivelser gennem tekniske hjælpemidler såsom kamera, mikrofon, satellitnavigation, radar, lidar (afstandsmåling med laser) eller andre typer sensorer.

Baggrunden for forsøgsordningens krav om, at der på niveau 4-forsøgsstrækninger skal være en fysisk fører eller operatør, der er standby, er hovedsageligt et hensyn til, at der efter en sikker standsning ofte kan opstå behov for en dialog med myndigheds personer eller andre om, hvor køretøjet skal parkeres hensigtsmæssigt i forhold til den øvrige færdsel. Det kan f.eks. være i forbindelse med et færdselsuheld, som køretøjet ikke selv er impliceret i.

En fysisk fører eller en operatør af et selvkørende motorkøretøj, som deltager i et forsøg på en niveau 4-forsøgsstrækning, skal have erhvervet kørekort til den pågældende køretøjskategori og skal overholde reglerne om spirituskørsel og kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer i færdselslovens §§ 53 og 54.

Det følger af gældende ret, at kørsel på niveau 5 ikke er tilladt. Med lovforslaget vil kørsel på niveau 5 fortsat ikke være tilladt.

2.1.1.2 Transportministeriets overvejelser

I Færdselsstyrelsen og Vejdirektoratets evaluering af forsøgsordning for selvkørende motorkøretøjer fra 2022 fremgår det, at flere interessenter har ønsket at kunne søge om forsøgstilladelse til kørsel i et konkret område i stedet for på konkrete vejstrækninger. Ønsket er begrundet i målet om at opnå større fleksibilitet i rutevalg, da man ved en tilladelse til kørsel i konkrete områder fremfor på konkrete vejstræk-

ninger, kan ændre ruten, hvis en vejstrækning eksempelvis er midlertidigt lukket, f.eks. pga. vejarbejde.

Transportministeriet finder, at der bør gives tilladelse til kørsel i bestemte områder i stedet for på bestemte vejstrækninger, da dette vil give større fleksibilitet til ansøgerne, ligesom det vil gøre det mere enkelt for ansøgerne at tilrettelægge deres forsøg. Det vurderes ikke at gå ud over færdselssikkerheden, da assessor, som er en fagligt kompetent og uafhængig rådgiver, fortsat skal foretage en vurdering af, hvorvidt forsøget i et bestemt område kan foregå færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt, ligesom den lokale vejmyndighed og politiet vil blive hørt i forbindelse med ansøgningen om tilladelse til forsøg.

2.1.1.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås, at § 92 g, stk. 2, ændres, således at der fremadrettet kan gives tilladelse til at forsøgene gennemføres i bestemte områder i stedet for på bestemte vejstrækninger. Forsøg efter bestemmelsen kan fortsat afgrænses til bestemte tidspunkter og skal fortsat gennemføres færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt.

Med den foreslåede ordning vil det blive nemmere for ansøger at udføre forsøg i større områder, da der ikke skal ansøges om tilladelse til hver enkelt vejstrækning.

2.1.2. Ansøgningsprocessen

2.1.2.1. Gældende ret

Det følger af færdselslovens § 92 h, stk. 1, at transportministeren efter høring af vejmyndigheden og politiet meddeler tilladelse til forsøg, samt at transportministeren fastlægger nærmere vilkår for de enkelte forsøg. Disse vilkår fastsættes i konkrete bekendtgørelser til hvert enkelt forsøg. Det fremgår endvidere af § 92 h, stk. 1, at tilladelse først kan meddeles, efter at sagen har været forelagt et af Folketinget nedsat udvalg. Der skal således udstedes særskilte bekendtgørelser for de enkelte forsøg, og tilladelsen til forsøg kan først gives, når sagen har været forelagt for Folketingets Transportudvalg.

Forud for at en ansøgning om forsøg med selvkørende motorkøretøjer kan indsendes, skal forsøget desuden være vurderet af en godkendt assessor. Godkendelsen af assessor sker ved ansøgning til Færdselsstyrelsen på baggrund af bekendtgørelse om assessorer i forbindelse med forsøg med selvkørende motorkøretøjer.

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

Taskforcen består af fire faste medlemmer, som er Færdselsstyrelsen, Rigspolitiet, Rigsadvokaten og Vejdirektoratet.

Udover de faste medlemmer kan øvrige relevante myndigheder f.eks. Justitsministeriet, kommuner eller Transportministeriet inddrages i behandlingen af ansøgningen. Inddra-

gelse af øvrige relevante myndigheder afhænger af forsøgets omfang, karakter, geografi m.m.

En ansøgning om forsøg med selvkørende motorkøretøjer sendes til Vejdirektoratet. Ved modtagelsen af ansøgningen undersøger Vejdirektoratet, om de nødvendige dokumenter og oplysninger er vedlagt. Derefter påbegynder taskforcens medlemmer at behandle ansøgningen ud fra deres fagområder.

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

Når ansøgningen er blevet behandlet af taskforcen, 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 taskforcens vurdering, at forsøget med selvkørende motorkøretøjer ikke kan gennemføres i overensstemmelse med færdselslovens krav til trafik-sikkerhed.

For at der er juridisk sikkerhed omkring blandt andet strafansvar, skal der til hvert forsøg endvidere udarbejdes en særskilt bekendtgørelse. Vejdirektoratet udarbejder på baggrund af taskforcens vurdering en bekendtgørelse til det enkelte forsøg. Bekendtgørelsen fastlægger blandt andet, hvem der er strafansvarlig, hvis der opstår en trafikulykke i forbindelse med forsøget.

Når bekendtgørelsen er udarbejdet, vil den efter de almindelige retningslinjer 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 Transportministeriet.

Færdselsloven fastlægger endvidere, at en tilladelse først kan meddeles, efter at sagen har været forelagt Transportudvalget.

Bekendtgørelsen vil derfor som minimum i sin endelige form skulle forelægges udvalget, der kan 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 transportministeren godkende bekendtgørelsen og dermed forsøget. Vejdirektoratet udsteder herefter bekendtgørelsen og fremsender tilladelsen til ansøgeren, f.eks. bekendtgørelse nr. 453 af 20. april 2020 om Autonomous Mobility A/S' forsøg med selvkørende motorkøretøjer ved Slagelse Sygehus og Psykiatrisygehus Slagelse.

Med den gældende ordning er der således en række trin, som ansøgningen skal igennem, før en eventuel tilladelse kan udstedes.

2.1.2.2. Transportministeriets overvejelser

I Færdselsstyrelsen og Vejdirektoratets evaluering fra

2022 fremgår det, at flere interessenter har udtrykt, at den administrative og politiske proces i forbindelse med ansøgning om tilladelse til forsøg med selvkørende motorkøretøjer forekommer for lang og tung. Særligt den politiske behandling i Folketingets Transportudvalg samt kravet om udstedelse af enkelte bekendtgørelser for hvert forsøg opfattes som unødigt tung.

Baggrunden for, at man valgte at udstede særskilte bekendtgørelser for hvert enkelt forsøg, var blandt andet, at man fandt det mest hensigtsmæssigt, at bestemmelser om straf blev fastsat individuelt i de enkelte forsøgsbekendtgørelser, således at strafansvaret blev tilpasset forsøgsobjektet, de trafikale forhold og andre omstændigheder ved det enkelte forsøg.

Da den nuværende proces, hvor der på grund af udstedelse af særskilte bekendtgørelser, skal foretages høring, vurdering af administrative og økonomiske konsekvenser, indlæsning i Lovtidende m.v., synes uforholdsmæssig tung, er det Transportministeriets vurdering, at den politiske proces i forbindelse med ansøgning om forsøg bør forenkles således, at ansøgninger ikke længere skal forelægges for Transportudvalget, ligesom det vurderes at være muligt at udarbejde en overordnet rammebekendtgørelse, som kan dække alle forsøg, og som kan danne grundlag for en administrativ tilladelse.

2.1.2.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås, at § 92 h, stk. 1, 3. pkt., ophæves, således at transportministeren kan meddele tilladelse til forsøg efter høring af vejmyndigheden og politiet, uden at sagen har været forelagt et af Folketinget nedsat udvalg. Med den foreslåede ændring vil der fremadrettet desuden ikke i udgangspunktet skulle udstedes særskilte bekendtgørelser for de enkelte forsøg. Der vil i stedet blive udarbejdet en overordnet rammebekendtgørelse, som gælder for alle forsøg.

Som noget nyt vil der blive fastsat generelle straffebestemmelser i den nye rammebekendtgørelse – i stedet for som i dag, hvor der fastsættes konkrete strafbestemmelser til hvert enkelt forsøg ved særbekendtgørelser. Af de fire forsøg, som indtil nu har været i gang efter den gældende ordning, er der fastsat helt enslydende straffebestemmelser. Det er derfor vurderingen, at disse bestemmelser mere hensigtsmæssigt kan gælde for alle forsøg.

Det kan dog vise sig, at der i enkelte forsøg skal fastsættes supplerende strafbestemmelser, hvorfor transportministeren fortsat vil have mulighed for at udstede særskilte bekendtgørelser. Dette kan for eksempel være, hvis et forsøg er særligt komplekst, og hvor der derfor kan være behov for at supplere de generelle straffebestemmelser i rammebekendtgørelsen med særlige regler om straffeansvar, der er afpasset til et konkret forsøg.

Der vil fortsat blive udstedt administrative tilladelser, som vil udgøre almindelige afgørelser i overensstemmelse med forvaltningsloven, og som vil gælde sideløbende med den overordnede rammebekendtgørelse og eventuelle særskilte bekendtgørelser. Den administrative tilladelse vil indeholde

de nærmere vilkår for tilladelsen. I det omfang sådanne vilkår efter en konkret vurdering skal strafbelægges, vil de dog komme til at fremgå af den særbekendtgørelse, som eventuelt udstedes til forsøget.

Derudover vil ansøgningerne med den foreslåede ændring ikke skulle forelægges for Folketingets Transportudvalg. Transportministeren vil i stedet løbende orientere Transportudvalget om de forsøg, der får tilladelse efter forsøgsordningen.

Med den foreslåede ændring vil kravene til ansøgningen desuden ikke længere fremgå af loven. De specifikke krav til, hvad ansøgningen konkret skal indeholde, vil fremadrettet fremgå af den overordnede rammebekendtgørelse. Det er ikke hensigten at ændre på, hvilke krav der bliver stillet til indholdet af ansøgningen, men skulle udviklingen på området vise, at der f.eks. stilles unødige krav, kan rammebekendtgørelsen justeres administrativt. Det bemærkes i den forbindelse, at de nuværende lovfastsatte krav om, at tilladelser skal være gældende i to år og kan fornyes efter de to år, også fremover vil udgå af loven og i stedet blive indarbejdet i rammebekendtgørelsen. Heller ikke her er det hensigten at ændre på kravene, men skulle udviklingen over tid vise, at to-årige tilladelser er unødigt korte, f.eks. pga. forbedret teknologi, vil det være muligt at justere gyldighedsperioden i rammebekendtgørelsen.

Det bemærkes i den forbindelse, at tilladelsesindehaver – i tilfælde af, at forsøget ændres undervejs – vil være forpligtet til at overveje, om ændringen kan rummes inden for den udstedte tilladelse. Er der tale om væsentlig ændring, f.eks. udskiftning af køretøjer med andre tekniske egenskaber end det tilladte, vil det kunne være påkrævet at igangsætte en fornyet ansøgningsproces. Der vil være tale om en konkret vurdering af, hvor væsentlig ændringen er for forsøget og de vilkår, som forsøget kører under. Tilladelsesindehaver vil til støtte for en sådan vurdering kunne søge vejledning hos Vejdirektoratet som tilladelsesudsteder.

Transportministeren vil sørge for, at forsøgsordningen løbende bliver evalueret. Evalueringerne vil ske, efterhånden som der indsamles erfaringer som led i de tilladelser, som bliver udstedt.

2.1.3. Assessorvurderingen

2.1.3.1. Gældende ret

Det følger af færdselslovens § 92 h, stk. 5, at ansøgning om tilladelse efter stk. 4 vedlægges en vurdering fra en godkendt assessor om konsekvenserne for færdselssikkerheden ved gennemførelse af forsøget. Assessorens vurdering skal indeholde en vurdering af køretøjets egenskaber og hastighed, vejinfrastrukturen, førerens/operatørens rolle, ansøgers organisation samt tiltag, som kan reducere risikoen for ulykker.

2.1.3.2. Transportministeriets overvejelser

Det fremgår af Færdselsstyrelsen og Vejdirektoratets evaluering af forsøgsordning for selvkørende motorkøretøjer fra

2022, at flere respondenter mener, at assessorordningen er kompliceret og omkostningskrævende, hvorfor der er behov for, at assessorvurderingen gøres hurtigere samt mindre administrativ og økonomisk belastende.

Transportministeriet deler vurderingen af, at assessorordningen kan medføre, at ansøgningsprocessen er kompliceret og administrativ tung. Det ændrer dog ikke ved, at det som udgangspunkt er vigtigt, at en uvildig ekspert (en assessor), som har de fornødne kompetencer til at vurdere forsøget, herunder rute/infrastruktur, trafikbilledet, teknologien, ansøgers organisation m.v., gennemgår forsøget i sin helhed, således at det sikres, at forsøget kan gennemføres færdsels-sikkerhedsmæssigt forsvarligt.

Det er dog vurderingen, at det bør være muligt at gøre processen med assessorvurderingen mere enkel, idet der blandt andet er elementer i vurderingen, som vil være ens fra forsøg til forsøg. Dette gælder f.eks. teknologien, såfremt der anvendes FN- eller EU-typegodkendte køretøjer, ligesom der bør kunne lempes på assessors gennemgang af forsøget, hvis forsøget indebærer, at der er en sikkerhedschauffør med i køretøjet. I de tilfælde vil der være en fysisk person til stede, som kan gribe ind, hvis køretøjet eller færdsels-situationen i øvrigt fører til farlige situationer i trafikken.

2.1.3.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås, at stk. 6 i § 92 h ændres, således at det vil fremgå, at hvis en ansøger allerede har fået tilladelse til forsøg, kan ansøgeren genanvende dele af assessorvurderingen fra dette forsøg, hvis ansøger søger om tilladelse til et nyt forsøg i et nyt område med samme type køretøj.

Dele af assessorvurderingen vil således kunne genbruges for så vidt angår de forhold, som vedrører køretøjet, ansøgers organisation og data. Ansøger vil på den baggrund udelukkende skulle indhente en assessorvurdering i forhold til færdselssikkerheden i det nye område, som der søges om tilladelse kørsel i. Dette forudsætter i sagens natur, at den tidligere godkendte teknologi, som har været anvendt i tidligere forsøg, skal anvendes med samme funktionaliteter, herunder ift. karakteren af vejinfrastrukturen, færdselsbillede, trafikarter m.v., i det nye forsøgsområde.

Derudover foreslås det at bemyndige transportministeren til at kunne fastsætte regler om lempeligere vilkår for assessorvurderingen for FN- eller EU-typegodkendte køretøjer og køretøjer, hvor der er en sikkerhedschauffør i køretøjet.

Den foreslåede ændring vil medføre, at assessorens vurdering ved FN- eller EU-typegodkendte køretøjer vil blive mere enkel, da man ved FN- eller EU-typegodkendte køretøjer, som ombygget til selvkørende funktion i niveau 3 eller 4, lægger til grund, at de mekaniske og tekniske krav til køretøjet er opfyldt, og at assessor derfor alene skal forholde sig til de til- eller ombyggede funktioner.

Derudover forventes det, at hvis der er en sikkerhedschauffør til stede i køretøjet, vil chaufføren hurtigt kunne overtage føringen af køretøjet, såfremt det skønnes nødvendigt, hvorfor det også vil være muligt at lempe på kravene til assessorvurderingen ved forsøg i disse tilfælde.

De konkrete lempelser i forhold til assessorvurderingen vil blive fastsat i bekendtgørelse om assessorer i forbindelse med forsøg med selvkørende motorkøretøjer.

Dette vil lette processen i forbindelse med ansøgningen om tilladelse til forsøg med selvkørende motorkøretøjer, da der ikke vil være ligeså mange krav til assessorvurderingen.

2.2. Revision af forsøgsordning for selvkørende enheder

2.2.1. Mulighed for forsøg med større selvkørende enheder på arealer med almindelig færdsel

2.2.1.1. Gældende ret

Muligheden for at gennemføre forsøg med selvkørende enheder fremgår af færdselslovens §§ 92 l - 92 p. Efter § 92 l forstås ved en selvkørende enhed et førerløst emissionsfrit køretøj, der kører med lav hastighed på hjul, bælte eller lign., og som er teknisk indrettet således, at en fysisk person kan overtage kontrollen af køretøjet.

Efter § 92 m må kørsel med en selvkørende enhed på færdselslovens anvendelsesområde alene finde sted, hvis transportministeren har meddelt tilladelse hertil, og der kan alene meddeles tilladelse til kørsel med selvkørende enheder på strækninger og i områder, som i begrænset omfang anvendes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter. Det fremgår af § 92 m, stk. 2, at transportministeren meddeler tilladelse til forsøg med selvkørende enheder efter høring af vejmyndigheden, og at transportministeren skal underrette politiet om meddelte tilladelser forud for forsøgets igangsættelse. Tilladelse til forsøg med selvkørende enheder forudsætter, at en fysisk person kan overtage kontrollen af enheden, når dette anvises af den selvkørende enheds tekniske indretning, eller når den fysiske person vurderer, at der er behov herfor, jf. § 92 m, stk. 5.

Rammerne for forsøgsordningen er udmøntet i bekendtgørelse nr. 941 af 19. maj 2021 om forsøg med selvkørende enheder, jf. færdselslovens § 68, stk. 1, 1. pkt., § 82, stk. 4, § 84, stk. 1, § 85, stk. 1, § 92 m, stk. 4, stk. 5, 3. og 4. pkt., og stk. 6 og 7, § 92 p, § 118, stk. 13, 1. pkt., og § 134 a, stk. 2. Kompetencen til at meddele tilladelse til forsøg med selvkørende enheder og til at føre tilsyn med meddelte tilladelser m.v. er med hjemmel i § 3, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 373 af 9. april 2024 om Færdselsstyrelsens opgaver, beføjelser samt klageadgang, jf. færdselslovens § 134 a, stk. 1, delegeret til Færdselsstyrelsen, der har den tekniske fagkundskab inden for køretøjsteknik.

Kravene til en ansøgning om tilladelse til forsøg med selvkørende enheder fremgår af § 21 i bekendtgørelse nr. 941 af 19. maj 2021 om forsøg med selvkørende enheder, hvor det blandt andet fremgår, at en ansøgning skal sendes til Færdselsstyrelsen. Færdselsstyrelsen behandler modtagne ansøgninger samt medsendt dokumentation. Inden Færdselsstyrelsen meddeler hel eller delvis tilladelse til forsøg med selvkørende enheder sendes afgørelsen i høring hos vejmyndigheden. Eventuelle bemærkninger vil indgå i den endelige vurdering af, om tilladelse til forsøg med selvkørende enheder meddeles, ligesom at der i afgørelsen kan stilles

vilkår for brug af tilladelsen. Endeligt orienteres politiet om en eventuelt meddelt tilladelse til forsøg med selvkørende enheder.

Efter den gældende § 92 o, kan transportministeren fastsætte regler om betaling af gebyr for behandling af ansøgning om og udstedelse af tilladelse til forsøg med selvkørende enheder og for udførelse af tilsyn. Bekendtgørelse nr. 557 af 28. maj 2024 om gebyrer og afgifter på Færdselsstyrelsens område indeholder i dag nærmere bestemmelser om Færdselsstyrelsens opkrævning af gebyr i forbindelse med behandling af ansøgninger om og tilsyn med forsøg med selvkørende enheder.

2.2.1.1.1. Almindelig færdsel

Efter § 92 m, stk. 1, må kørsel med en selvkørende enhed på færdselslovens anvendelsesområde, jf. færdselslovens § 1, alene finde sted, hvis transportministeren har meddelt tilladelse hertil, og der kan alene meddeles tilladelse til kørsel med selvkørende enheder på strækninger og i områder, som i begrænset omfang anvendes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter.

Det fremgår af bemærkningerne til det lovforslag, der indførte forsøgsordningen, jf. Folketingstidende 2020-21, tillæg A, L 37 som fremsat, side 6, at anvendelsesområdet blev begrænset til strækninger og områder, som i begrænset omfang anvendes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter, fordi der ved at tillade kørsel med de selvkørende enheder introduceredes en helt ny type af køretøjer på færdselslovens område, og det efter Transportministeriets opfattelse var vigtigt, at der ved introduktionen af de selvkørende enheder blev taget behørigt hensyn til færdselssikkerheden og øvrige trafikantgruppers oplevelse af tryghed.

Ved introduktionen af ordningen fandt Transportministeriet derfor, at de selvkørende enheder i første omgang ikke skulle have mulighed for at færdes på alle dele af færdselslovens anvendelsesområde, og at området derfor skulle begrænses til de dele af færdselslovens anvendelsesområde, hvor den øvrige færdsel er begrænset.

Som det fremgår af bemærkningerne til bestemmelsen, jf. Folketingstidende 2020-21, tillæg A, L 37 som fremsat, side 21, kan sådanne områder f.eks. være parkeringspladser, stisystemer eller andre afgrænsede arealer på virksomheder eller offentlige institutioner, byggepladser, havneområder og områder i lufthavne. Det er dog en forudsætning, at der på sådanne eller lignende områder er en begrænset mængde af færdsel.

Det fremgår af bemærkningerne, at der således ikke kan meddeles tilladelse til forsøg med selvkørende enheder på strækninger, som bruges til afvikling af den almindelige trafik, og at det vil bero på en konkret vurdering i forbindelse med de enkelte ansøgninger om tilladelse til forsøg, hvorvidt de ansøgte områder har en tilstrækkelig begrænset trafikmængde til, at der kan meddeles tilladelse.

2.2.1.1.2. Vægt og dimensioner

Som det fremgår af bemærkningerne til det lovforslag, der indførte den gældende forsøgsordning, jf. Folketingstidende 2020-21, tillæg A, L 37 som fremsat, side 19, fastsætter transportministeren efter færdselslovens § 85, stk. 1, bestemmelser om største tilladte akseltryk og totalvægt for køretøjer i såvel belæsset som ubelæsset stand. § 82, stk. 4, § 84, stk. 1, og § 85, stk. 1, gælder for alle køretøjer, der er omfattet af definitionen »køretøj« i færdselslovens § 2, nr. 10, og bestemmelserne kan derfor bruges til at fastsætte regler om last, dimensioner og vægt for selvkørende enheder.

Bestemmelser om selvkørende enheders tilladte vægt og dimensioner er fastsat i bekendtgørelse nr. 941 af 19. maj 2021 om forsøg med selvkørende enheder. Det fremgår således af bekendtgørelsens § 6, at en selvkørende enhed højst må have en totalvægt på 100 kg. Af § 7 fremgår det, at en selvkørende enhed i såvel belæsset som ubelæsset stand ikke må have dimensioner, der overskrider en længde på 1,20 m, en bredde på 0,75 m, og en højde på 1,25 m, jf. dog stk. 2.

2.2.1.1.3. Høring af vejmyndigheden og orientering af politiet

Det fremgår af § 92 m, stk. 2, at transportministeren meddeler tilladelse til forsøg med selvkørende enheder efter høring af vejmyndigheden. Kompetencen til at administrere ordningen er delegeret til Færdselsstyrelsen, der har den tekniske fagkundskab inden for køretøjsteknik. Det er således Færdselsstyrelsen, der står for sagsbehandlingen af ordningen, mens vejmyndigheden bidrager som høringspart.

Vejdirektoratet har i medfør af § 6, stk. 1 og 2, i lov om offentlige veje m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 435 af 24. april 2024 (herefter vejloven) fået henlagt administrationen af statens veje af transportministeren. Vejdirektoratet er dermed den administrerende vejmyndighed for statens veje. Kommunalbestyrelsen er vejmyndighed for kommuneveje, jf. § 7 i vejloven, og for private fællesveje og private fællestier, jf. § 1, stk. 2, i lov om private fællesveje, jf. lovbekendtgørelse nr. 1050 af 17. september 2024 (herefter privatvejsloven). For så vidt angår private veje er den pågældende vejejer vejmyndighed.

Efter færdselslovens § 92, kan vejmyndigheden træffe færdselsmæssige bestemmelser, som indvirker på vejens udnyttelse eller indretning, bl.a. bestemmelser om parkering og standsning, etablering af fodgængerfelter og forbud mod visse færdselsarter, herunder med henblik på etablering af gågader.

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, der indførte den gældende forsøgsordning, jf. Folketingstidende 2020-21, tillæg A, L 37 som fremsat, side 20, at formålet med høringen af vejmyndigheden er, at vejmyndigheden derved kan bidrage med oplysninger og klarhed over, om der skal tages særlige hensyn til trafikmængden eller eventuelt vejarbejde på den strækning eller område, hvor et forsøg med selvkørende enheder ønskes udført.

Det fremgår også, at transportministeren ikke er forpligtet til at følge vejmyndighedens bemærkninger, men at vejmyndighedens bemærkninger skal indgå i den endelige vurde-

ring af, om tilladelse skal gives, og i givet fald på hvilke vilkår.

Det fremgår derudover, at hvis en ansøger af tilladelse til forsøg med selvkørende enheder ønsker at udføre et forsøg på et privatejet område, hvor færdselsloven finder anvendelse, og ansøgeren ikke samtidig er ejer af det pågældende område, er det i forbindelse med indsendelse af ansøgning om tilladelse til forsøg påkrævet, at ansøgeren fremsender et samtykke fra den pågældende private vejejer.

Det følger også af § 92 m, stk. 2, at transportministeren skal underrette politiet om meddelte tilladelser til forsøg med selvkørende enheder forud for forsøgets igangsættelse.

Ved introduktionen af forsøgsordningen fremgår det af bemærkningerne til lovforslaget, jf. Folketingstidende 2020-21, tillæg A, L 37 som fremsat, side 6, at det er Transportministeriets vurdering, at det ikke er nødvendigt at foretage en decideret høring af politiet forud for meddelelse af tilladelse til forsøg, da selvkørende enheder alene må færdes på strækninger og områder, som kun i begrænset omfang anvendes til almindelig færdsel. Det fremgår, at der dermed ikke vil være den samme færdselssikkerhedsmæssige risiko ved kørsel med selvkørende enheder som f.eks. for selvkørende motorkøretøjer. Det fremgår videre, at Transportministeriet dog finder det vigtigt, at politiet er bekendt med forestående forsøg, hvorfor det blev foreslået, som det gælder i dag, at politiet skal underrettes om meddelte tilladelser forud for forsøgenes igangsættelse.

2.2.1.1.4. Vilkår i tilladelser til forsøg med selvkørende enheder

Det er forudsat i bemærkningerne til lovforslaget, at transportministeren i tilladelser til forsøg med selvkørende enheder i medfør af almindelige forvaltningsretlige principper kan fastsætte vilkår, herunder om geografisk afgrænsning af forsøget til at måtte foregå på nærmere bestemte strækninger eller inden for et nærmere bestemt geografisk område, jf. Folketingstidende 2020-21, tillæg A, L 37 som fremsat, side 9.

Der kan således fastsættes vilkår om den maksimale konstruktive hastighed, som de selvkørende enheder må køre med på de ansøgte områder. Der kan f.eks. også fastsættes vilkår om en tidsmæssig afgrænsning af forsøget, der således kan være begrænset til en bestemt periode og til kørsel på bestemte tidspunkter på døgnet.

Det fremgår videre, at det følger af almindelige forvaltningsretlige principper, at en tilladelse kan inddrages, hvis vilkårene i tilladelsen ikke overholdes, og at tilladelsen til kørsel med selvkørende enheder dermed kan inddrages, hvis den selvkørende enhed anvendes til et andet formål end det, der er givet tilladelse til. Det vil f.eks. være tilfældet, hvis en selvkørende enhed anvendes til ulovlig dataindsamling i form af f.eks. billeder eller video, eller hvis en selvkørende enhed anvendes til transport af ulovligt gods.

Endelig fremgår det, at en tilladelse endvidere i medfør af almindelige forvaltningsretlige principper kan tilbagekaldes, hvis forudsætningerne for tilladelsen ændrer sig. Det er

f.eks. tilfældet, hvis forsøget med de selvkørende enheder viser sig at være til fare for færdselssikkerheden. Det er f.eks. også tilfældet, hvis en tilladelsesindehaver nægter at udlevere dokumentation og oplysninger, som anmodet om i forbindelse med transportministerens udførelse af tilsyn i medfør af § 92 n, stk. 1 og 2, hvis der er skabt tilstrækkelig tvivl om de færdselssikkerhedsmæssige aspekter af det pågældende forsøg med selvkørende enheder.

2.2.1.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.2.1.2.1. Tilladelse til forsøg med større selvkørende enheder på arealer med almindelig færdsel

Evalueringen af den nuværende forsøgsordning viser, at der er udfordringer med kravet i den gældende § 92 m, stk. 1, 2. pkt., hvorefter en selvkørende enhed efter tilladelse må anvendes på færdselslovens område på strækninger og områder, hvor der alene er et begrænset omfang af almindelig færdsel.

Evalueringen viser, at det ikke er gennemskueligt for ansøgerne, hvilke områder, der er omfattet af bestemmelsen, og at det ikke er muligt at opfylde alle formål med selvkørende enheder, når der kun kan gives tilladelse til forsøg med selvkørende enheder på områder, som alene i begrænset omfang anvendes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter.

Samme evaluering viser ligeledes, at de maksimale fysiske rammer for de selvkørende enheder i den gældende forsøgsordning afskærer en række robotvirksomheder fra at kunne anvende ordningen, da deres robotter har dimensioner, som overskrider grænsen for vægt og dimensioner i den gældende bekendtgørelse. Det drejer sig blandt andet om logistikrobotter til anvendelse internt på fabriksområder og landbrugsrobotter, hvis primære arbejdsopgaver udføres på marker, men som kan have behov for at krydse veje, som er omfattet af færdselslovens område. Samme problematik er gældende for en række robotter til naturpleje og udendørs vedligeholdelsesopgaver, herunder f.eks. fejrobotter og robotter til hækklipping.

Det er derfor Transportministeriets vurdering, at det er en forudsætning for at understøtte vækst og udvikling på området for selvkørende enheder, at forsøgsordningens anvendelsesområde udvides til også at omfatte områder med almindelig færdsel.

Det er Transportministeriets vurdering, at der vil kunne åbnes for forsøg med selvkørende enheder på steder, hvor der er almindelig færdsel, og for at der kan køres med større og tungere selvkørende enheder, mens der forsat er et afgørende hensyn til færdselssikkerheden og til, at forsøget kan afvikles færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt. Derfor vil der stadig skulle ske en vurdering af strækningen eller området, som enheden ønskes anvendt i, sammenholdt med den konkrete enhed, der ønskes anvendt, og der vil forsat være de samme sikkerhedsmæssige krav til maskinen og

dens egenskaber, herunder at maskindirektivets regler om CE-mærkning skal overholdes.

For fortsat at sikre, at anvendelse af nye teknologier og køretøjstyper skal ske færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt, og uden at det skaber unødigt utryghed for øvrige trafikantgrupper, foreslås det, at der fortsat er tale om en forsøgsordning, hvor kørsel med selvkørende enheder fortsat kræver en konkret tilladelse fra transportministeren. Her vil der ske en nøje vurdering af de nødvendige færdselssikkerhedsmæssige forhold i forbindelse med forsøget.

Transportministeriet er opmærksom på, at en udvidelse af forsøgsordningens anvendelsesområde til også at omfatte områder med almindelig færdsel vil betyde, at de selvkørende enheder i højere grad vil skulle indgå i den almindelige trafik side om side med eksisterende færdselsarter, ligesom større selvkørende enheder i højere grad vil kunne påvirke fremkommeligheden og færdselssikkerheden negativt.

Det er derfor også ministeriets vurdering, at det i højere grad bliver nødvendigt at foretage en overordnet færdselssikkerhedsmæssig vurdering af det enkelte forsøg med henblik på, at vurdere den færdselssikkerhedsmæssige risiko for det enkelte forsøg.

Vurderingen vil tage udgangspunkt i færdselsbilledet på det ansøgte område sammenholdt med udformningen af den selvkørende enhed. Færdselsbilledet vil i den forbindelse være et udtryk for blandt andet kompleksiteten af forskellige færdselsarter, trafikintensiteten og fremkommeligheden, herunder på forskellige tider af døgnet, og den tilstedeværende infrastruktur på det konkrete område.

Tilsvarende vil den selvkørende enheds størrelse, vægt, sikkerhedssystemer og udformning spille en rolle i vurderingen af forsøgets risiko. Et forsøg med en mindre robotplæneklipper, som, udover at være CE-mærket efter maskindirektivet, er konstrueret efter specifikke sikkerhedsstandarder for sådanne maskiner, og derigennem har en veldokumenteret egensikkerhed, som skal køre i en park i tidsrum, hvor der er et begrænset omfang af færdsel på græsarealerne, vil f.eks. kunne vurderes som et lavrisikoforsøg og vil kunne foretages med få og enkle vilkår.

Modsat vil et forsøg med f.eks. en robot, som skal klippe hæk, og derfor har eksponerede skarpe dele, i en park eller på et stisystem i tidsrum med almindelig færdsel kunne anses som et højrisikoforsøg, og det vil derfor være nødvendigt at fastsætte yderligere vilkår for forsøget. Det kan f.eks. være et vilkår om, at forsøget skal superviseres af en person, som er fysisk til stede ved robotten og som kan gribe ind eller stoppe robotten, hvis der opstår farlige situationer, ligesom der kan fastsættes vilkår om afmærkning af området, når enheden kører, eller vilkår om, at enheden kun kan benyttes på bestemte tider af døgnet m.v.

For at opnå tilladelse til forsøg med selvkørende enheder vil der således skulle være sikkerhed for maskinens basale sikkerhedsmæssige egenskaber, og der vil derudover også blive set på den generelle fremkommelighed og på karakteren og mængden af færdsel på det pågældende område, hvor forsøget ønskes gennemført. Alt efter vurderingen af

det samspil, vil der blive stillet krav og passende vilkår om monitorering, varighed og opfølgning m.v.

Som beskrevet ovenfor, er den gældende forsøgsordnings begrænsninger i størrelse og vægt af de selvkørende enheder, der kan få tilladelse til forsøg med, fastsat i bekendtgørelse nr. 941 af 19. maj 2021 om forsøg med selvkørende enheder. Med baggrund i ovenstående foreslås det, at de begrænsninger i vægt og dimensioner, der fremgår af bekendtgørelsen i dag, vil blive ophævet. I stedet vil der, som beskrevet ovenfor blive foretaget en konkret vurdering af, om enhedens vægt og dimensioner kan operere færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt i et givent område.

Det er Transportministeriets vurdering, at Færdselsstyrelsen, der har den tekniske fagkundskab inden for køretøjsteknik, fortsat vil være egnet til at foretage denne vurdering af sikkerheden i et ansøgt forsøg med selvkørende enheder, herunder med behørigt input fra vejmyndigheden.

Bl.a. på grund af forsøgsområdet og ordningens tekniske karakter, finder Transportministeriet det fortsat hensigtsmæssigt, at transportministeren har hjemmel til at fastsætte nærmere regler om forsøg med selvkørende enheder, herunder om selvkørende enheders hastighed, placering på vej, brug af signaler og tegn, lygteføring, fragt af gods, identifikationsnummer, gebyrer og krav til ansøgning om tilladelse til forsøg.

Selvkørende teknologi er et område i stor udvikling, og det er svært at forudse, hvordan området udvikler sig, bl.a. på baggrund af ændringerne i forsøgsordningen med dette lovforslag. Derfor kan der opstå en situation, hvor det, for at undgå unødigt administration, vil være hensigtsmæssigt, at nogle typer af selvkørende enheder, som generelt vurderes at være færdselssikkerhedsmæssige uproblematisk, eventuelt skal kunne anvendes i forsøgsordningen uden en forudgående tilladelse. Det kunne f.eks. være små enheder med meget lav hastighed, der ikke krydser stier eller veje, eller enheder med andre lignede karakteristika.

For at understøtte den udvikling foreslås det, at transportministeren skal kunne fastsætte regler om, at forsøg med selvkørende enheder med nærmere definerede egenskaber vedrørende f.eks. størrelse, hastighed og anvendelsesområde, kan gennemføres i forsøgsordningen uden en forudgående tilladelse. Forsøgsordningen er udmøntet i bekendtgørelse nr. 941 af 19. maj 2021 om forsøg med selvkørende enheder. En fremtidig beslutning om, at en særlig type af selvkørende enheder, skal kunne køre under forsøgsordningen uden en forudgående tilladelse, vil kunne udmøntes i bekendtgørelsen.

Det foreslås videreført som en forudsætning for tilladelse til forsøg med selvkørende enheder, at der er tale om en førerløs emissionsfri enhed, der kører med lav hastighed, og at en fysisk person kan overtage kontrollen af enheden enten ved hjælp af en fjernbetjening eller f.eks. via computerstyring af enheden.

For at gøre det muligt at understøtte en højere grad af brug af selvkørende teknologi i brancher, hvor man i dag ofte bruger store og tunge maskiner på diesel, foreslås det dog,

at transportministeren til konkrete forsøg med selvkørende enheder kan dispensere fra kravet om, at enheden skal være emissionsfri. Det er i dag ikke teknologisk muligt at køre med helt emissionsfri enheder til nogle typer af opgaver på en rentabel måde, men nogle virksomheder har udviklet maskiner, der ikke er emissionsfri, dvs. dieseldrevne, men som kan give en energibesparelse på 20-40 % per arealenhed sammenlignet med samme redskab trukket af en almindelig traktor.

Det vil fortsat være en del af den grundlæggende definition af en selvkørende enhed, at der er tale om et emissionsfrit køretøj. For ikke at afskære brugen af selvkørende teknologi ved opgaver som f.eks. præcisionslandbrug og naturpleje, og dermed gå glip af gevinsterne for miljøet ved formindsket dieselforbrug samt gevinsten ved et mindre behov for arbejdskraft, foreslås det dog, at dette skal kunne fraviges i konkrete tilfælde.

Der vil være tale om en konkret vurdering, hvor det vil indgå, om det vurderes, at den konkrete enhed bruger mindre energi end en traditionel maskine, der ellers ville blive anvendt, så der stadig er en energimæssig besparelse ved forsøget, selvom der ikke anvendes en helt emissionsfri enhed.

Det forventes, at den konkrete kompetence til at træffe afgørelser efter denne undtagelse vil ligge hos Færdselsstyrelsen, der står for den generelle administration af forsøgsordningen.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 1, nr. 17, og bemærkningerne hertil.

Det foreslås videreført, at selvkørende enheder ikke må anvendes til personbefordring.

Det foreslås også videreført, at forsøgsordningen samt tilsyn med de tilladte forsøg skal være finansieret via gebyrer og dermed være brugerbetalt. Ved den nærmere udmøntning af den ændrede forsøgsordning på baggrund af dette lovforslag, forventes det, at der på bekendtgørelsesniveau vil blive medtaget bestemmelser om kommunernes mulighed for at opkræve gebyr fra ansøger for udgifter i forbindelse med behandling af ansøgninger og ved opgaver i forbindelse med tilsyn.

Der foreslås ikke ændret ved muligheden for at indhente sagkyndig bistand i forbindelse med vurderingen af en ansøgning, og at transportministeren vederlagsfrit kan kræve relevante dokumenter og oplysninger udleveret.

Det foreslås også videreført, at færdselslovens objektive erstatningsansvar og forsikringspligt pålægges tilladelsesindehaveren for eventuelle skader forvoldt af en selvkørende enhed under et forsøg, og at transportministeren efter forhandling med justitsministeren kan fastsætte regler om straf, herunder regler om det strafferetlige ansvarssubjekt for overtrædelse af færdselslovens regler. Der foreslås ikke ændret ved, at en selvkørende enhed ikke skal registreres i Køretøjsregisteret, men i stedet udstyres med et identifikationsnummer, så enheden tydeligt kan identificeres.

Overvejelserne om behandling af persondata i forbindelse med vedtagelsen af forsøgsordningen gør sig fortsat gælden-

de, og det forventes, at bekendtgørelsen fortsat vil indeholde krav til automatisk pixelering og sikring mod ulovlig overtagelse. Hvis der i kraft af de selvkørende enheders navigationssystemer undtagelsesvist skulle blive indsamlet og behandlet personoplysninger (f.eks. hvis en person er umiddelbar identificerbar alene på grund af personens specifikke fysiske kendetegn) vil en sådan behandling skulle ske i overensstemmelse med den persondataretlige lovgivning. Eventuel behandling af andre typer af persondata, som måtte ske som følge af brug af enhederne (f.eks. eventuelle lydoptagelser) vil ligeledes skulle ske i overensstemmelse med reglerne i den persondataretlige lovgivning. Der henvises til bemærkningerne til lovforslaget, jf. Folketingstidende 2020-21, tillæg A, L 37 som fremsat, side 10.

Ligesom da forsøgsordningen blev indført i 2021, foreslås det, at der efter en periode foretages en evaluering af ordningen, der kan danne grundlag for en politisk stillingtagen til, om ordningen skal fortsætte uændret, justeres, ophæves eller udvides. Med baggrund i erfaringerne fra evalueringen af den gældende ordning, der blev gennemført efter 3 år på baggrund af et meget lille antal forsøg, foreslås det, at der evalueres 5 år efter ændringerne med dette lovforslag er trådt i kraft. Evalueringen vil bl.a. skulle fokusere på indvirkningen af kørsel med selvkørende enheder på trafikbilledet, herunder samspillet med øvrige trafikanter, eventuelle uheld og hændelser, samt omfanget og udbredelsen af kørsel med selvkørende enheder på de afgrænsede områder.

For nærmere om tilladelse til forsøg med større og tungere selvkørende enheder på områder med almindelig færdsel, henvises til lovforslagets § 1, nr. 14, og bemærkningerne hertil.

2.2.1.2.2. Høring af vejmyndigheden og orientering af politiet

Som beskrevet ovenfor i punkt 2.2.1.1.3 om gældende ret, meddeler transportministeren tilladelse til forsøg med selvkørende enheder efter høring af vejmyndigheden.

Kompetencen til at administrere forsøgsordningen er delegeret til Færdselsstyrelsen, og det er således Færdselsstyrelsen, der har den tekniske fagkundskab inden for køretøjsteknik, som godkender de enkelte forsøg med selvkørende enheder, mens vejmyndigheden bidrager som høringspart.

Vejmyndigheden kan vurdere, hvor egnet et område eller en strækning er til at gennemføre forsøg med selvkørende enheder, herunder fremkommeligheden og den fysiske indretning af arealet sammenholdt med mængden af færdsel på det pågældende areal, og hvilke sikkerhedsmæssige foranstaltninger et forsøg med selvkørende enheder kræver i det pågældende område.

I administrationen af ordningen oplever Færdselsstyrelsen store forskelle på, i hvilken grad vejmyndigheden har været inddraget i sagen, inden ansøgningen sendes til Færdselsstyrelsen. I nogle tilfælde har vejmyndigheden været medafsender på ansøgningen eller har lagt en grundig udtalelse med i ansøgningsmaterialet.

Det foreslås derfor, at formuleringen af bestemmelsen æn-

dres, så det fremover vil fremgå, at transportministeren *skal påse*, at vejmyndigheden er blevet hørt, så det vil være klart, at ansøgningen om forsøg med en selvkørende enhed ikke skal sendes i høring til den pågældende vejmyndighed igen, hvis vejmyndigheden er kommet med fyldestgørende bemærkninger i forbindelse med ansøgningen eller på et andet tidspunkt.

Det vil dog kræve en fornyet inddragelse eller høring af vejmyndigheden, hvis sagen ændrer sig undervejs i behandlingen af ansøgningen, eller hvis det af andre saglige grunde vurderes nødvendigt at høre vejmyndigheden igen.

Det kan være relevant for vejmyndigheden at benytte nogle af de redskaber, der allerede findes i færdselsloven med henblik på at træffe passende foranstaltninger for at opretholde færdselssikkerheden på vejene, f.eks. i forhold til afmærkning eller foranstaltninger efter færdselslovens § 92. Der vil selvsagt skulle være tale om foranstaltninger, der har tilknytning til det konkrete forsøg med selvkørende enheder.

Alt efter de fysiske rammer og de konkrete ansøgninger om tilladelse til forsøg med selvkørende enheder, kan der godt i det konkrete tilfælde være tale om meget små sikkerhedsforanstaltninger, eller at der slet ikke er behov for nye færdselssikkerhedsmæssige foranstaltninger. Men vejmyndigheden bør i alle tilfælde forholde sig til spørgsmålet om et eventuelt behov for f.eks. foranstaltninger efter § 92.

Hvis Færdselsstyrelsen ved behandlingen af en konkret ansøgning om forsøg vurderer, at der ikke er truffet beslutning om tilstrækkelige sikkerhedsforanstaltninger, kan Færdselsstyrelsen opfordre den pågældende vejmyndighed til at forholde sig til spørgsmålet om sikkerhedsforanstaltninger eller eventuelt meddele afslag på den konkrete ansøgning om tilladelse til forsøg med en begrundelse om, at fraværet af f.eks. sikkerhedsforanstaltninger efter færdselslovens § 92 konkret indebærer, at gennemførelsen af forsøget ikke er færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt.

Det bemærkes, at der på lovprogrammet for folketingsåret 2024-25 er planlagt fremsættelse af et lovforslag om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje (Opgavebortfald og forenkling af sagsgange ved vejmyndighedens dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.), der bl.a. vil indeholde en ændring af færdselslovens § 92. Lovforslaget har til formål at reducere kommunernes administrative opgaver ved at begrænse de tilfælde i vejloven og privatvejsloven, hvor vejmyndigheden skal forhandle med politiet, inden vejmyndigheden kan træffe endelig afgørelse. Ændring af færdselsloven sker som led i opgavebortfald på Justitsministeriets område. Lovforslaget er en opfølgning på aftalen mellem regeringen og KL om kommunernes økonomi for 2024 fra maj 2023 og på regeringens forslag til finanslov for 2025.

Som beskrevet ovenfor i punkt 2.2.1.1.3 om gældende ret, og som beskrevet i bemærkningerne til det lovforslag, der indførte forsøgsordningen, jf. Folketingstidende 2020-21, tillæg A, L 37 som fremsat, side 9 og side 21, skal transport-

ministeren orientere politiet om meddelte tilladelser til forsøg med selvkørende enheder, inden forsøget igangsættes.

Selvom der nu foreslås åbnet for, at der vil kunne udføres forsøg med selvkørende enheder på områder med almindelig færdsel, er det Transportministeriets opfattelse, at det forsat ikke er nødvendigt med en egentlig høring af politiet i forbindelse med en tilladelse til forsøg med selvkørende enheder. Transportministeriet vurderer i den sammenhæng, at høringen af vejmyndigheden, der i nogle tilfælde skal inddrage politiet i deres vurderinger sammen med Færdselsstyrelsens vurdering af det samlede forsøg, udgør en stærk nok garant for, at der tages de nødvendige færdselssikkerhedsmæssige vurderinger og forholdsregler. Det bemærkes i øvrigt, at både Færdselsstyrelsen og vejmyndigheden generelt kan kontakte politiet i forbindelse med sagsbehandlingen af færdselssikkerhedsmæssige spørgsmål.

Vurderingen af at politiet ikke ved denne ændring skal inddrages i højere grad end i dag i de enkelte godkendelser, skal også ses i lyset af den generelle ændring af politiets opgaver, herunder i samspillet med vejmyndigheden, hvor vejmyndigheden får flere opgaver og mere beslutningskompetence, hvor politiet ikke skal inddrages.

For nærmere om høring af vejmyndigheden og vejmyndighedens mulighed for at træffe beslutning om sikkerhedsforanstaltninger, henvises til lovforslagets § 1, nr. 15 og 16, og bemærkningerne hertil.

2.2.1.2.3. *Vilkår i tilladelser til forsøg med selvkørende enheder*

Som beskrevet ovenfor i punkt 2.2.1.1.4 om gældende ret og i bemærkningerne til det lovforslag, der indførte forsøgsordningen, jf. Folketingstidende 2020-21, tillæg A, L 37 som fremsat, side 9 og side 21, følger det af almindelige forvaltningsretlige principper, at transportministeren i tilladelser til forsøg med selvkørende enheder kan fastsætte relevante vilkår.

Et af de afgørende elementer i forbindelse med at sikre færdselssikkerheden og fremkommeligheden omkring forsøg med selvkørende enheder, og at der gennemføres nogle forsøg, der giver et tilstrækkeligt datagrundlag til at kunne drage nyttig viden af de tilladte forsøg, er at der i tilladelserne kan fastsættes de nødvendige vilkår for forsøget om monitorering, varighed, opfølgning m.v.

Derfor foreslås det præciseret i det foreslåede § 92 m, stk. 5, at transportministeren ved meddelelse af tilladelser til forsøg med selvkørende enheder kan fastsætte eventuelle vilkår om monitorering, varighed, opfølgning m.v. Det vil være op til en vurdering af det konkrete forsøg at bestemme, hvilke vilkår der vil være relevante i det enkelte forsøg. Denne vurdering vil have en tæt sammenhæng med de sikkerhedsforanstaltninger, der er planlagt for forsøget, jf. den foreslåede § 92 m, stk. 2, og ovenfor om vejmyndighedens rolle i punkt 2.2.1.2.2.

Man kan dog ikke forestille sig et forsøg, hvor der ikke vil blive stillet nogen vilkår. Selv i de forsøg, der som udgangspunkt udgør en meget lille færdselssikkerhedsmæssig

risiko, vil alene forsøgs-elementet medføre vilkår om f.eks. varighed og opfølgning m.v.

Det vil være en grundlæggende betingelse i hver enkelt tilladelse til forsøg, at transportministeren til enhver tid kan tilbagekalde tilladelsen og derved midlertidigt eller permanent afslutte forsøget. Dette skal sikre, at forsøg, hvor færdselssikkerheden har vist sig ikke at være tilstrækkeligt tilgodeset, kan bringes til ophør med det samme. Det foreslås derfor, at der i § 92 m indsættes et nyt stk. 7, hvorefter transportministeren til enhver tid kan tilbagekalde en tilladelse til forsøg med selvkørende enheder med den virkning, at forsøget umiddelbart skal bringes til umiddelbart ophør.

For nærmere om vilkår i forbindelse med en tilladelse til forsøg med selvkørende enheder henvises til lovforslagets § 1, nr. 17, og bemærkningerne hertil.

2.2.2. Mulighed for at kommunerne kan udpege testzoner til test af selvkørende enheder

2.2.2.1. Gældende ret

Det fremgår af § 92 m, stk. 1, at kørsel med en selvkørende enhed på færdselslovens anvendelsesområde, jf. færdselslovens § 1, alene må finde sted, hvis transportministeren har meddelt tilladelse hertil. Det fremgår videre af stk. 2, at transportministeren meddeler tilladelse til forsøg med selvkørende enheder, jf. stk. 1, efter høring af vejmyndigheden.

Kompetencen til at administrere ordningen er delegeret til Færdselsstyrelsen, der har den tekniske fagkundskab inden for køretøjsteknik. Det er således Færdselsstyrelsen, der står for sagsbehandlingen af ordningen, mens vejmyndigheden bidrager som høringspart men ikke har en selvstændig beslutningskompetence.

Vejdirektoratet har i medfør af § 6, stk. 1 og 2, i vejloven fået henlagt administrationen af statens veje af transportministeren. Vejdirektoratet er dermed den administrerende vejmyndighed for statens veje. Kommunalbestyrelsen er vejmyndighed for kommuneveje, jf. § 7 i vejloven, og for private fællesveje og private fællesstier, jf. § 1, stk. 2, i privatvejsloven. For så vidt angår private veje er den pågældende vejmyndighed.

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, der indførte den gældende forsøgsordning, jf. Folketingstidende 2020-21, tillæg A, L 37 som fremsat, side 20, at formålet med høringen er, at vejmyndigheden derved kan bidrage med oplysninger og klarhed over, om der skal tages særlige hensyn til trafikmængden eller eventuelt vejarbejde på den strækning eller i det område, hvor et forsøg med selvkørende enheder ønskes udført.

Det fremgår også, at transportministeren ikke er forpligtet til at følge vejmyndighedens bemærkninger, men at vejmyndighedens bemærkninger skal indgå i den endelige vurdering af, om tilladelse skal gives, og i givet fald på hvilke vilkår.

Det fremgår derudover, at hvis en ansøger af tilladelse til forsøg med selvkørende enheder ønsker at udføre et forsøg på et privatejet område, hvor færdselsloven finder anvend-

se, og ansøgeren ikke samtidig er ejer af det pågældende område, er det i forbindelse med indsendelse af ansøgning om tilladelse til forsøg påkrævet, at ansøgeren fremsender et samtykke fra den pågældende private vejejer.

Ifølge vejlovens § 80 kan det offentlige vejareal med vejmyndighedens tilladelse anvendes til 1) varig eller midlertidig anbringelse af affald, containere, materiel, materialer, løsøregenstande, skure, skurvogne, boder, automater, skilte, reklamer, hegn el.lign., 2) anbringelse af køretøjer med henblik på salg eller udlejning, jf. dog §§ 80 a og 80 b, eller 3) anbringelse af køretøjer i forbindelse med reparation, påfyldning af drivmidler, rengøring el.lign., når dette sker som led i erhvervsmæssig virksomhed.

Efter færdselslovens § 92 kan vejmyndigheden træffe færdselsmæssige bestemmelser, som indvirker på vejens udnyttelse eller indretning, bl.a. bestemmelser om parkering og standsning, etablering af fodgængerfelter og forbud mod visse færdselsarter, herunder med henblik på etablering af gågader.

2.2.2.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Evalueringen af den nuværende forsøgsordning viser, at der særligt i landets kommuner er potentiale for, at selvkørende enheder vil kunne afhjælpe en række af de udfordringer, som den offentlige sektor står overfor med f.eks. nedslidende arbejdsopgaver og mangel på arbejdskraft. Evalueringen viser dog også, at den nuværende forsøgsordning ikke i tilstrækkelig grad giver kommunerne det nødvendige råderum, når det kommer til at afprøve nye robotter med nye funktionaliteter på et tidligt stadie i udviklingen af enheden, og før de sættes i drift.

Samtidig har der fra kommunal side været et ønske om, at kommunerne i højere grad kan understøtte lokale robotvirksomheder i den afsluttende testfase af deres udviklingsproces ved f.eks. at kunne facilitere testområder, som er udpeget af kommunen, og hvor selvkørende enheder kan afprøves i fysiske rammer, hvor enheden i et vist omfang interagerer med andre færdselsarter, men stadig under kontrollerede forhold.

Transportministeriet anser det som et af forsøgsordningens primære formål, at relevante aktører, som f.eks. kommunerne, får mulighed for at udnytte og drage nytte af selvkørende enheders potentiale ift. at udføre mandskabstunge og rutineprægede opgaver automatisk og frigøre varme hænder til andre opgaver, hvor der er mangel på arbejdskraft m.v. Endvidere er det et væsentligt formål at skabe bedre rammer for robotvirksomheder, herunder at understøtte udviklingsprocessen og derigennem sikre, at udviklingen og produktionen af disse højteknologiske produkter fortsat kan finde sted i Danmark også.

Det er derfor også Transportministeriets opfattelse, at det for at understøtte udviklingen og anvendelsen af selvkørende enheder, er vigtigt at give plads til de kommuner, der gerne vil gå forrest. Derfor foreslås det, at kommunerne sikres de nødvendige værktøjer til at understøtte udviklingen

af selvkørende enheder ved, at kommunen kan spille en mere aktiv rolle i identificeringen og udpegningen af egnede testområder inden for kommunens eget geografiske område.

Det er i den forbindelse ligeledes Transportministeriets vurdering, at ansvaret for at foretage de nødvendige vurderinger i forbindelse med udpegningen af et område, herunder aspekter som færdselssikkerhed og fremkommelighed, vil kunne varetages af den kommunale vejmyndighed. Det er ministeriets vurdering, at den kommunale vejmyndighed besidder et dybere og bredere indblik i færdselsbilledet på kommunens veje, stier, pladser, parker og fortove, og at vejmyndigheden derfor har alle de nødvendige kompetencer til at løfte denne opgave.

Det foreslås derfor, at der i § 92 m, stk. 3, indføres hjemmel til, at den kommunale vejmyndighed kan udpege områder i kommunen som testzoner til brug for test af selvkørende enheder i et testegnet miljø, og at transportministeren efter den foreslåede § 92 m, stk. 4, kan meddele tilladelse til konkrete test af selvkørende enheder inden for en udpeget testzone. Hermed får kommunen beføjelse til at anvende en præcist afgrænset del af kommunens arealer til, at robotvirksomheder kan teste selvkørende enheder, uden at enhederne udfører driftsmæssige opgaver. Testzonen kan således alene anvendes til at udvikle enheden, herunder særligt enhedens egenskaber i forhold til interaktion med andre færdselsarter. Det forudsættes også herved, at en sådan testzone placeres i et område, hvor den øvrige trafik er egnet til at interaktion med selvkørende enheder.

Det foreslås i § 92 m, stk. 3, at vejmyndigheden skal give transportministeren besked om udpegningen af en testzone samt offentliggøre udpegningen af testzonen. Der foreslås ikke fastsat specifikke krav til offentliggørelsen af udpegningen af testzonen. Det vil følge den metode, som den pågældende kommune sædvanligvis benytter til at offentliggøre den type af beslutninger. Det må dog antages, at beslutningen som minimum vil skulle fremgå af kommunens hjemmeside. Det forudsættes, at vejmyndigheden revurderer udpegningen af testzonen, hvis der sker væsentlige ændringer af området.

Med lovforslaget og den kommunale vejmyndigheds mulighed for at udpege testzoner til brug for forsøg med selvkørende enheder, vil der således blive introduceret to forskellige typer af tilladelser til forsøg med selvkørende enheder.

Det ene vil være det kendte forsøg fra den gældende forsøgsordning, hvor forsøgene kan have driftslignende karakter med selvkørende enheder, der måske er afprøvet i andre lande eller på aflukkede områder, som man i stor udstrækning ved, hvordan opfører sig, men som nu vil skulle køre på færdselslovens område i Danmark, med de nødvendige sikkerhedsforanstaltninger.

Det andet vil være det mere testlignende forsøg, der vil kunne gennemføres i de testzoner, som det foreslås, at den kommunale vejmyndighed kan udpege. Her vil der være tale om såkaldte ”sandkasser”, hvor der vil kunne gennemføres test med selvkørende enheder, der har brug for en højere

grad af afprøvning blandt en grad af almindelig færdsel, der ikke er en del af et organiseret forsøg, inden de vil være klar til et mere driftslignende forsøg.

For fortsat at sikre, at test af nye teknologier og nye selvkørende enheder udføres færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt, og uden at det skaber unødigt utryghed for øvrige trafikantgrupper, foreslås det, at der fortsat vil være tale om en forsøgsordning, hvor selve testen af en selvkørende enhed inden for den udpegede testzone kræver en konkret tilladelse fra transportministeren. Her vil der fortsat ske en nøje vurdering af de nødvendige færdselssikkerhedsmæssige forhold i forbindelse med testen.

Færdselsstyrelsen, der forventes at skulle varetage administrationen af ordningen, vil ved denne type af godkendelser som hovedregel ikke tage stilling til det geografiske område, som testen forsøges gennemført i, da vejmyndigheden ved udpegning af testzonen allerede har taget stilling til det geografiske område og områdets egnethed som testzone. Færdselsstyrelsen vil stadig vurdere den selvkørende enhed, der ønskes testet i den konkrete ansøgning, og vurdere de overordnede færdselssikkerhedsmæssige forhold ved den ønskede test.

Ligesom ved de mere driftslignende forsøg foreslås det, at transportministeren skal underrette politiet om meddelte tilladelser forud for igangsættelsen af en test indenfor en udpeget testzone.

Det vil være relevant, at vejmyndigheden i forbindelse med udpegningen af testzonen har forholdt sig til spørgsmålet om færdselssikkerhedsmæssige foranstaltninger og om nødvendigt truffet beslutning om at benytte nogle af de redskaber, der er hjemmel til at træffe beslutning om i færdselslovens § 92. Der vil skulle være tale om foranstaltninger, der er nødvendige som følge af udpegningen af testzonen. Alt efter de fysiske rammer og de test af selvkørende enheder, der forventes at blive gennemført inden for testzonen, kan der godt i det konkrete tilfælde være tale om meget små sikkerhedsforanstaltninger, eller at der slet ikke er behov for nye sikkerhedsforanstaltninger. Vejmyndigheden bør dog forholde sig til spørgsmålet og eventuelt træffe beslutninger om foranstaltninger efter § 92.

Da det foreslås, at udpegningen af en testzone ikke skal godkendes af Færdselsstyrelsen, vil en vurdering af om vejmyndigheden har forholdt sig til spørgsmålet om sikkerhedsforanstaltninger i mange tilfælde ske i forbindelse med ansøgninger om tilladelse til konkrete test af selvkørende enheder inden for den udpegede testzone. Hvis Færdselsstyrelsen ved behandlingen af en sådan konkret ansøgning vurderer, at den ansøgte enhed ikke kan opereres i testzonen forsvarligt, når der ikke er truffet beslutning om tilstrækkelige sikkerhedsforanstaltninger, kan Færdselsstyrelsen gå i dialog med pågældende vejmyndighed om spørgsmålet om sikkerhedsforanstaltninger i området. I sidste ende må Færdselsstyrelsen meddele afslag på den konkrete ansøgning om tilladelse til test af selvkørende enheder, hvis fraværet af tilstrækkelige sikkerhedsforanstaltninger gør, at gennemførelsen af forsøget ikke vurderes færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt.

Udpegning af testzoner efter § 92 m, stk. 3, vil ikke være omfattet af vejlovens § 80. Idet der er tale om en forsøgsordning, vurderes det ikke at være relevant med en eventuel permanent ændring af vejlovens § 80. Udpegningen af en testzone vil selvsagt skulle være i overensstemmelse med øvrige tilladelser givet efter § 80 på samme areal.

For nærmere om udpegning af testzoner og om vejmyndighedens mulighed for at træffe beslutning om sikkerhedsforanstaltninger henvises til lovforslagets § 1, nr. 17, og bemærkningerne hertil.

2.2.3. Flere aktører får mulighed for at bruge forsøgsordningen

2.2.3.1. Gældende ret

Det følger af § 92 m, stk. 3, at forsøg med selvkørende enheder alene må foretages af erhvervsdrivende, forsknings- og undervisningsinstitutter og offentlige myndigheder. Privatpersoner kan derved ikke udføre forsøg med selvkørende enheder.

Som det fremgår af de almindelige bemærkninger til lovforslaget, der indførte forsøgsordningen, jf. Folketingstidende 2020-21, tillæg A, L 37 som fremsat, side 7, er denne begrænsning, af hvem der kan få tilladelse til at foretage forsøg med selvkørende enheder, indsat for at sikre, at der sker en gradvis introduktion af de selvkørende enheder på færdselslovens område.

Det følger af bemærkningerne til bestemmelsen, jf. Folketingstidende 2020-21, tillæg A, L 37 som fremsat, side 21, at forsøgene skal udføres som led i erhvervsudøvelse, forskningsvirksomhed eller myndighedsudøvelse. Det vil dermed ikke være muligt for privatpersoner at opnå tilladelse til forsøg med selvkørende enheder. Det fremgår, at der med begrebet offentlige myndigheder i øvrigt menes myndigheder, der i henhold til offentlighedsloven betragtes som myndigheder inden for den offentlige forvaltning.

2.2.3.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det er Transportministeriets vurdering, at tilladelse til forsøg med og test af selvkørende enheder bør kunne udstedes til en større kreds af ansøgere, hvorfor der, udover erhvervsdrivende, forsknings- og undervisningsinstitutter og offentlige myndigheder, bør kunne meddeles tilladelse til offentlige selskaber, offentlige institutioner, selvejende og private institutioner, foreninger og organisationer.

Denne udvidelse af kredsen af ansøgere tager sigte på, at alle private og selvejende institutioner såsom uddannelsesinstitutioner, plejehjem, daginstitutioner, fonde m.v., der ønsker at anvende selvkørende enheder på færdselslovens område, vil få mulighed for at ansøge om tilladelse hertil. Herudover foreslås det, at foreninger og organisationer vil kunne ansøge om forsøg med eller test af selvkørende enheder. Det kan f.eks. være sports- og idrætsforeninger, bolig- og ejerforeninger og andre organisationer og forbund.

Den foreslåede ændring tager også sigte på, at f.eks. DSB, Sund & Bælt Holding A/S eller andre offentlige selskaber skal kunne bruge ordningen og muligheden for at bruge selvkørende enheder. Det forudsættes stadig, at forsøgene eller testene udføres som led i udøvelsen af det pågældende erhverv eller virke.

Privatpersoner vil med denne udvidelse af bestemmelsen fortsat ikke kunne udføre forsøg med eller test af selvkørende enheder. Ved denne fortsatte begrænsning sikres det, at der stadig vil ske en gradvis introduktion af de selvkørende enheder på færdselslovens område.

Det foreslås derfor i § 92 m, stk. 8, at tilladelse til forsøg med eller test af selvkørende enheder kan meddeles til erhvervsdrivende, forsknings- og undervisningsinstitutter, foreninger, organisationer, offentlige myndigheder, selskaber og institutioner samt selvejende og private institutioner.

For nærmere om udvidelsen af kredsen af aktører, der kan gennemføre forsøg med eller test af selvkørende enheder, henvises til lovforslagets § 1, nr. 17, og bemærkningerne hertil.

2.3. Obligatorisk digital selvbetjening ved indberetning af sikkerhedsrådgivere

2.3.1. Gældende ret

Ifølge § 2, stk. 3, i lov om godskørsel kan transportministeren for alle former for virksomhed, hvis aktiviteter omfatter vejtransport, lastning og losning af farligt gods, fastsætte regler om udpegelse af sikkerhedsrådgivere, herunder regler om sikkerhedsrådgiverens opgaver og uddannelseskraav samt om betaling for afholdelse af prøver vedrørende sådanne personers kundskaber og færdigheder. Ligeledes kan transportministeren efter færdselslovens § 82, stk. 5, fastsætte bestemmelser om transport af farligt gods.

Lov om godskørsels § 2, stk. 3, og færdselslovens § 82, stk. 5, er delegeret til Færdselsstyrelsen i bekendtgørelse nr. 373 af 9. april 2024 om Færdselsstyrelsens opgaver og beføjelser samt klageadgang.

Bemyndigelsen i lov om godskørsel § 2, stk. 3, og færdselslovens § 82, stk. 5, er udnyttet til at fastsætte regler i bekendtgørelse nr. 1618 af 8. december 2023 om sikkerhedsrådgivere for vejtransport af farligt gods. Bekendtgørelsen indeholder de nærmere regler om udpegning af sikkerhedsrådgivere, herunder virksomheders pligt til at indsende oplysninger om udpegede sikkerhedsrådgivere.

Efter bekendtgørelsens § 4 skal virksomheder omfattet af bekendtgørelsen skriftligt udpege en eller flere sikkerhedsrådgivere. Herefter skal virksomhederne efter bekendtgørelsens § 6 senest 30 dage efter udpegelsen indsende en kopi af sikkerhedsrådgiverbeviset og en blanket med oplysninger om den eller de udpegede sikkerhedsrådgiver(e) til Færdselsstyrelsen. Virksomheden skal oplyse Færdselsstyrelsen om ændringer i oplysningerne samt oplyse om tilfælde, hvor en sikkerhedsrådgiver ophører med at varetage hvervet i virksomheden. En sikkerhedsrådgiver kan ved meddelelse til Færdselsstyrelsen afmelde sig som sikkerhedsrådgiver for

en virksomhed, hvis denne ikke længere varetager hvervet i virksomheden. Oplysninger og meddelelse kan sendes ved digital selvbetjening via www.virk.dk. Virksomhederne eller sikkerhedsrådgiverne kan således selv vælge, om de ønsker at benytte den digitale selvbetjeningsløsning, som Færdselsstyrelsen stiller til rådighed, eller på anden måde indsende oplysningerne.

2.3.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det foreslås, at transportministeren bemyndiges til at indføre regler om, at oplysninger og meddelelse om virksomhedernes udpegede sikkerhedsrådgivere skal indsendes ved anvendelse af den digitale selvbetjeningsløsning, som transportministeren stiller til rådighed.

Bemyndigelsen forventes delegeret til Færdselsstyrelsen og anvendt til udstedelse af regler om obligatorisk anvendelse af en digital selvbetjeningsløsning ved indsendelse af oplysninger om udpegede sikkerhedsrådgivere til Færdselsstyrelsen.

Bestemmelsen har til formål at reducere papirbaseret kommunikation mellem virksomheder og offentlige myndigheder. Desuden er formålet at reducere de administrative omkostninger i forbindelse med myndighedens behandling af indsendte oplysninger.

3. Forholdet til Danmarks internationale forpligtelser

Danmark ratificerede den 3. november 1986 Wienerkonventionen om vejtrafik af 8. november 1968. Wienerkonventionen om vejtrafik er vedtaget af UNECE, FN's økonomiske kommission for Europa. UNECE er en organisation, der gør det muligt for medlemsstaterne at forhandle internationale aftaler på mange områder.

Af Wienerkonventionens artikel 8, stk.1, fremgår, at der altid skal være en fører af et køretøj eller en kombination af køretøjer («Every moving vehicle or combination of vehicles shall have a driver»). Den danske færdselslov er afstemt med dette princip, herunder færdselslovens § 56, hvor det fremgår, at et motorkøretøj kun må føres af en person, der har erhvervet kørekort.

UNECE organiserer arbejdsgrupper, som udvikler og opdaterer rækken af aftaler på transportområdet, som er indgået under FN, herunder Wienerkonventionen om vejtrafik. UNECE's arbejdsgruppe om trafikikkerhed (Working Party on Road Traffic Safety) har drøftet fortolkningen af konventionen i relation til selvkørende motorkøretøjer.

Ved arbejdsgruppens 72. møde, som blev afholdt i Geneve den 29. marts 2016 - 1. april 2016, indgik det således i afrapporteringen, at der under betingelse af, at der er en person, som er i stand til at overtage føringen af et selvkørende køretøj, ikke ses behov for at ændre konventionen med henblik på, at der kan gennemføres forsøg. Det fremgik endvidere i afrapporteringen fra mødet, at den person, som skal være i stand til at overtage føringen af køretøjet, enten kan befinde sig i selve køretøjet eller uden for køretøjet.

Transportministeriet forstår UNECE-arbejdsgruppens fortolkning således, at der lægges vægt på, at det er en fysisk person, som skal være i stand til at overtage føringen, og at det ikke er denne persons fysiske tilstedeværelse i køretøjet, som er afgørende. Det er Transportministeriets opfattelse, at denne persons mulighed for at gribe ind forudsætter, at køretøjet befinder sig inden for denne persons synsvidde, eller ved at denne person har adgang i realtid til detaljeret information om køretøjets omgivelser gennem tekniske hjælpemidler såsom kamera, mikrofon, satellitnavigation, radar, lidar og andre typer sensorer. Det vil således være inden for rammerne af konventionen at tillade kørsel med selvkørende motorkøretøjer, hvor føreren ikke er fysisk til stede i køretøjet, men har adgang til at overvåge kørslen ved hjælp af andre tekniske indretninger.

Der er i UNECE yderligere vedtaget bestemmelser for godkendelsen af automatiserede kørselssystemer på niveau 3 til brug på motorveje. Disse bestemmelser er fastsat i FN-Regulativ 157 om systemer til automatisk vognbaneassistance.

4. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

4.1. Revision af forsøgsordning for selvkørende motorkøretøjer

I forhold til implementeringskonsekvenser for det offentlige vil Transportministeriet sikre, at vejmyndighederne og politiet inddrages i behandlingen af ansøgninger. I de dele af landet, hvor en ansøger planlægger at gennemføre forsøg efter lovforslaget, vil vejmyndighederne derfor skulle afsætte ressourcer til at behandle de pågældende ansøgninger.

Endvidere kan det blive aktuelt, at der i bestemte områder, som udpeges til at kunne anvendes til forsøg med selvkørende teknologi, skal skiltes herom. Udgifterne forbundet hermed vil dog efter den gældende § 92 i, stk. 1, i færdselsloven, kunne pålægges tilladelsesindehaveren.

Der forventes imidlertid kun et begrænset antal årlige ansøgninger inden for ordningen, hvorfor det samlet set vurderes, at lovforslaget vil have minimale økonomiske konsekvenser for kommunerne.

For så vidt angår økonomiske konsekvenser for staten, vil der med lovforslaget blive tilvejebragt en hjemmel, hvorefter transportministeren kan fastsætte regler om betaling af gebyr for behandling af ansøgning om og udstedelse af tilladelse til forsøg med selvkørende motorkøretøjer. Forsøgsordningen kan dermed blive brugerfinansieret for så vidt angår Transportministeriets, herunder Færdselsstyrelsens og Vejdirektoratets, udgifter.

Der forventes imidlertid kun et begrænset antal årlige ansøgninger, hvorfor arbejdet hermed indtil videre forventes at kunne holdes inden for de eksisterende bevillingsmæssige rammer.

4.2. Revision af forsøgsordning for selvkørende enheder

Lovforslaget vil medføre mindre implementeringskonsekvenser for staten, idet lovforslaget forudsætter en justering af den gældende tilladelsesordning for forsøg med selvkørende enheder. Tilladelsesordningen foreslås fortsat administreret af Færdselsstyrelsen. Der vil derfor være få administrative omstillings- og driftskonsekvenser på baggrund af ændringerne i tilladelsesordningen i forbindelse med behandlingen af ansøgninger om tilladelser til forsøg og udførelse af tilsyn.

Den gældende lov indeholder allerede i dag hjemmel for transportministeren til at fastsætte regler om gebyr for behandling af ansøgninger om og udstedelse af tilladelser til forsøg med selvkørende enheder og om betaling af gebyr for udførelse af tilsyn med forsøg med selvkørende enheder.

Bekendtgørelse nr. 557 af 28. maj 2024 om gebyrer og afgifter på Færdselsstyrelsens område indeholder i dag nærmere bestemmelser om Færdselsstyrelsens opkrævning af gebyr i forbindelse med behandling af ansøgninger om og tilsyn med forsøg med selvkørende enheder. Det foreslås videreført.

Det foreslås også videreført fra den gældende ordning, at transportministeren har bemyndigelse til at fastsætte regler om, at eventuelle udgifter til sagkyndig bistand i forbindelse med sagsbehandlingen eller udførelse af tilsyn, kan viderefaktureres til ansøgerne.

Det foreslås endvidere videreført fra den gældende ordning, at eventuelle udgifter f.eks. til vejafmærkning eller mindre ændringer af forsøgsstrækningernes indretning, som påføres det offentlige i forbindelse med et tilladt forsøg, kan pålægges tilladelsesindehaveren.

Lovforslaget vil medføre mindre implementeringskonsekvenser for kommunerne, idet det er hensigten med ændringen, at ordningen skal bruges i større omfang, og der derfor vil kunne forekomme en større efterspørgsel på sagsbehandling hos særligt de kommunale vejmyndigheder. Med den foreslåede ændring af ordningen vil der fortsat skulle ske en høring af vejmyndigheden forud for udstedelse af tilladelse til forsøg med selvkørende enheder, eller vejmyndigheden kan udtale sig om ansøgningen i forbindelse med en konkret ansøgning, og der kan derfor være mindre omkostninger forbundet med vejmyndighedernes sagsbehandling.

Ved den nærmere udmøntning af den ændrede forsøgsordning på baggrund af dette lovforslag kan der på bekendtgørelsesniveau blive medtaget bestemmelser om kommunernes mulighed for at opkræve gebyr fra ansøger for de udgifter, der er forbundet med behandling af ansøgninger og ved opgaver i forbindelse med tilsyn. Kommunerne forudsættes at administrere et eventuelt gebyr som omkostningsdækkende, dvs. kommunerne vil kun kunne få dækket omkostningerne i forbindelse med sagsbehandlingen og må ikke oppebære et overskud på ordningen.

Lovforslaget vurderes derfor ikke at medføre væsentlige omkostninger for det offentlige.

Det er hensigten, at forslaget på sigt vil kunne medføre færre udgifter særligt for kommunerne, hvis der i højere

grad bruges selvkørende enheder i den kommunale forvaltning til f.eks. opgaver med vedligehold.

I det omfang offentlige myndigheder måtte ønske at deltage i forsøgsordningen for selvkørende enheder, vil der være de samme omkostninger til betaling af gebyr for behandling af ansøgninger og udførelse af tilsyn som for erhvervslivet.

Ved udarbejdelsen af lovforslaget har de syv principper for digitaliseringsklar lovgivning været overvejet. Den gældende forsøgsordning har ikke været anvendt i et ret stort omfang, og med dette lovforslag ønskes det at udvide anvendelsesområdet og brugen af ordningen. Det forventes dog ikke, at en større brug af ordningen og lempeligere betingelser for en godkendelse til forsøg eller test som følge af dette lovforslag vil medføre offentlige implementeringskonsekvenser eller behov for en yderligere digitalisering af sagsbehandlingen. Det vurderes, at lovforslaget ikke er relevant for de enkelte principper for digitaliseringsklar lovgivning.

4.3. Obligatorisk digital selvbetjening ved indberetning af sikkerhedsrådgivere

I forhold til obligatorisk digital selvbetjening ved indberetning af sikkerhedsrådgivere vurderes det, at udgifterne til administration i Færdselsstyrelsen vil mindskes, hvis det bliver obligatorisk for virksomhederne at indberette via en digital selvbetjeningsløsning. Virksomheders anvendelse af en digital selvbetjeningsløsning vil betyde automatisk data-behandling og validering af oplysninger.

Endelig vurderer Transportministeriet, at principperne for digitaliseringsklar lovgivning er fulgt. Det vurderes, at reglerne i lovforslaget er udformet på en klar og entydig måde, og at det tydeligt fremgår, at det er virksomheder, der udfører transport med farligt gods, som bestemmelserne primært retter sig mod, jf. princip 1 om enkle og klare regler. Det vurderes endvidere, at princip 2 om digital kommunikation er fulgt, da lovforslaget har til formål at etablere en lov-hjemmel til obligatorisk anvendelse af en digital løsning for virksomheder. Lovhjemlen er desuden teknologineutral i overensstemmelse med princippet. I overensstemmelse med princip 6 om anvendelse af offentlig infrastruktur vurderes det muligt at inkorporere nye sagsgange forbundet med de foreslåede nye opgaver, herunder i forhold til indberetninger af oplysninger om sikkerhedsrådgivere i eksisterende IT-systemer.

5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

5.1. Revision af forsøgsordning for selvkørende motorkøretøjer

Lovforslaget lægger op til, at den virksomhed, som ønsker at udføre forsøg med selvkørende motorkøretøjer, skal indhente en tilladelse til kørsel i et bestemt område. Dette kan medføre administrative og økonomiske konsekvenser for erhvervslivet, men det er ikke anderledes end den gældende ordning. Hovedformålet med dette lovforslag er netop at

forenkle ansøgningsprocessen, herunder på visse områder lempe kravene til den påkrævede assessorvurdering, hvorfor det alt andet lige forventes, at konsekvenserne for erhvervslivet lettes i forhold til den gældende ordning.

5.2. Revision af forsøgsordning for selvkørende enheder

Lovforslaget forbedrer erhvervslivets, herunder iværksætteres, mulighed for at bruge forsøgsordningen. Lovforslaget giver større mulighed for at søge om tilladelse til forsøg med selvkørende enheder, idet det foreslås, at det fremover ikke kun skal være muligt at få tilladelse til forsøg på strækninger eller i områder, som i begrænset omfang anvendes til almindelig færdsel, og at der fremover ikke vil være en på forhånd angivet begrænsning i vægt og dimensioner af de selvkørende enheder, der kan gives tilladelse til forsøg med. For i højere grad at understøtte udviklingen og afprøvningen af nye og bedre selvkørende enheder foreslås det også, at der kan udføres test af selvkørende enheder i såkaldte testzoner udpeget af den kommunale vejmyndighed. Herudover foreslås det, at kredsen af aktører, der kan anvende forsøgsordningen udvides, så f.eks. almene boligorganisationer og offentlige selskaber også kan bruge ordningen. Virksomheder, som ser en forretningsmæssig interesse i at deltage i forsøg med selvkørende enheder, vil afhængigt af de konkrete forsøg kunne opnå økonomiske fordele ved gennemførelse af forsøg eller test efter forsøgsordningen.

Da forsøgsordningen vil blive brugerfinansieret, vil der for de erhvervsvirksomheder, som ansøger om tilladelse til forsøg eller test, være økonomiske omkostninger forbundet med Færdselsstyrelsens og eventuelt kommunens sagsbehandling af ansøgninger og Færdselsstyrelsens udførelse af tilsyn for meddelte tilladelser. Omkostningerne til denne sagsbehandling og udførelse af tilsyn vil blive opkrævet som gebyr. Gebyrets størrelse vil konkret afhænge af forsøgets kompleksitet. Det forventes, at der vil blive opkrævet gebyr efter regning for medgået tid.

For de erhvervsvirksomheder, som ansøger om tilladelse til forsøg eller test, vil der være administrative konsekvenser i form af indsendelse af ansøgninger samt udarbejdelse af oplysninger og dokumentation m.v. til brug for ansøgningen. Ligeledes vil der være administrative konsekvenser forbundet med tilsyn. Erhvervsvirksomhedernes timeforbrug forbundet med udformning af ansøgning og udarbejdelse af dokumentation m.v. i forbindelse med indsendelse af ansøgning og efterfølgende tilsyn vil afhænge af det pågældende forsøgs kompleksitet og den enkelte ansøgers kompetencer.

5.3. Obligatorisk digital selvbetjening ved indberetning af sikkerhedsrådgivere

I forhold til obligatorisk digital selvbetjening ved indberetning af sikkerhedsrådgivere vurderes det, at lovforslaget ikke vil have administrative konsekvenser for erhvervslivet.

Det vurderes, at anvendelse af den digitale løsning, som transportministeren stiller til rådighed, som udgangspunkt ikke vil medføre ændringer i den tid, virksomhederne skal anvende i forbindelse med indsendelse af oplysninger om

udpegede sikkerhedsrådgivere for vejtransport af farligt gods, da der i henhold til gældende ret allerede er pligt til, at virksomheder indberetter oplysninger om udpegede sikkerhedsrådgivere for transport af farligt gods. Der forventes derfor som udgangspunkt ingen ændringer i byrder for erhvervslivet.

6. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har ingen administrative konsekvenser for borgerne.

7. Klimamæssige konsekvenser

De selvkørende enheder er som udgangspunkt emissionsfrie køretøjer. I det omfang anvendelsen af selvkørende enheder erstatter brugen af benzin- og dieseldrevne motordrevne køretøjer, vil lovforslaget medføre positive klimamæssige konsekvenser. Endvidere vil brugen af de selvkørende enheder frem for benzin- og dieseldrevne motordrevne køretøjer kunne reducere støjniveaue fra trafikken.

Omfanget af de positive klimamæssige konsekvenser vil afhænge af omfanget af forsøg, og om brugen af de selvkørende enheder vil erstatte brug af benzin- og dieseldrevne motordrevne køretøjer.

Lovforslaget indeholder ingen klimamæssige konsekvenser, for så vidt angår de foreslåede bestemmelser om revision af forsøgsordning for selvkørende motorkøretøjer og obligatorisk digital selvbetjening ved indberetning af sikkerhedsrådgivere.

8. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

Lovforslaget har ingen miljø- og naturmæssige konsekvenser.

9. Forholdet til EU-retten

EU-typegodkendte motorkøretøjer, herunder også selvkørende motorkøretøjer, godkendes i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF (herefter forordning 2018/858). Forordningen omfatter nye motorkøretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer fremstillet i ubegrænsede serier og køretøjer fremstillet i små serier.

Forordningen finder anvendelse på motorkøretøjer i klasse M og N samt påhængskøretøjer hertil i klasse O, som er beregnet til kørsel på offentlig vej, herunder køretøjer udformet og konstrueret i en eller flere etaper, og på systemer, komponenter og separate tekniske enheder samt dele og udstyr udformet og konstrueret til sådanne køretøjer og påhængskøretøjer hertil.

Derudover fastsættes krav til motorkøretøjer i forordning

2019/2144 af 27. november 2019 om krav til typegodkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer for så vidt angår deres generelle sikkerhed og beskyttelsen af køretøjspassagerer og bløde trafikanter (herefter forordning 2019/2144). Disse særlige krav er fastsat i Kommissionens gennemførselsforordning 2022/1426 af 5. august 2022 om regler for anvendelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/2144 for så vidt angår ensartede procedurer og tekniske specifikationer for typegodkendelse af det automatiserede kørselssystem (ADS) i fuldautomatiske køretøjer (herefter forordning 2022/1426), som gennemfører forordning 2019/2144, ved at fastsætte bestemmelser om ensartede procedurer og tekniske specifikationer for typegodkendelse af det automatiserede kørselssystem (ADS) i fuldautomatiske køretøjer produceret i små serier.

Forordning 2022/1426 finder anvendelse på motorkøretøjer i klasse M og N for så vidt angår deres automatiserede kørselssystem i forbindelse med følgende tre brugsscenerier; fuldautomatiske køretøjer, herunder køretøjer med dobbelt funktionsmåde, der er udformet og konstrueret til befordring af passagerer eller godstransport i et foruddefineret område, fuldautomatiske køretøjer, herunder køretøjer med dobbelt funktionsmåde, der er udformet og konstrueret til befordring af passagerer eller godstransport på en foruddefineret rute med faste start- og slutpunkter på en rejse/tur og køretøjer med dobbelt funktionsmåde med fuldautomatisk kørsel til parkeringsanvendelser i foruddefinerede parkeringsfaciliteter.

Selvkørende enheder er omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/42/EF af 17. maj 2006 om maskiner og om ændring af direktiv 95/16/EF, med senere ændringer (maskindirektivet) og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1230 af 14. juni 2023 om maskiner og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/42/EF og af Rådets direktiv 73/361/EØF, når denne finder anvendelse fra den 20. januar 2027. Maskindirektivet er implementeret i dansk ret i bekendtgørelse nr. 1094 af 1. juni 2021 om maskiner med senere ændringer.

Maskindirektivet finder anvendelse på produkter, herunder maskiner, og fastsætter bl.a. bestemmelser om, hvorledes maskiner skal konstrueres og fremstilles, så de ikke udgør en sikkerhedsrisiko, når de anvendes. Direktivet fastsætter endvidere bestemmelser om, at medlemsstaterne skal træffe de nødvendige foranstaltninger, for at sikre, at maskiner kun kan markedsføres eller ibrugtages, såfremt de opfylder direktivets bestemmelser og ikke udgør en risiko for bl.a. personers sikkerhed og sundhed, og når det er relevant, for miljøet. Ligeledes stiller direktivet krav om, at maskiner underlægges en overensstemmelsesvurdering, og at de CE-mærkes, såfremt de opfylder direktivets bestemmelser.

Maskindirektivets bilag I fastsætter, at der kan være forskrifter, som skal være opfyldt ved kørsel på offentlig vej, ud over maskindirektivets bestemmelser. Maskindirektivet fastsætter ligeledes ikke køretøjstekniske krav af færdsels-sikkerhedsmæssig karakter til køretøjer. Det er derfor ikke

i strid med direktivet at fastsætte sådanne nationale køretøjstekniske krav til maskiner, der anvendes på færdselslovens område, herunder de selvkørende enheder, der er CE-mærkede i henhold til direktivet.

Administrative forskrifter fastsat i medfør af de foreslåede bestemmelser i lovforslaget vil blive notificeret i medfør af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/1535 af 9. september 2015 om en informationsprocedure med hensyn til tekniske forskrifter samt forskrifter for informations-samfundets tjenester (informationsproceduredirektivet).

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/123/EF af 12. december 2006 om tjenesteydelser i det indre marked (servicedirektivet) har til formål at skabe et indre marked uden indre grænser for fri bevægelighed for tjenesteydelser. Direktivet indeholder bl.a. regulering af mulighed for tilladelsesordninger og krav til disse, og direktivet fastsætter en række krav, som myndigheder ikke må stille tjenesteydere. Servicedirektivet omfatter ikke tjenesteydelser på transportområdet, herunder havnetjenester, der falder ind under Traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde afsnit VI.

Da selvkørende enheder udøver transport og er transportmidler, er det Transportministeriets vurdering, at selvkørende enheder i lovforslagets forstand er en del af transportområdet, og at reguleringen af deres kørsel derfor ikke er omfattet af direktivet.

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2025/14 af 19. december 2024 har til formål at introducere fælles regler om godkendelse og markedsovervågning af mobile ikke-vejpgående maskiner, der kører på offentlig vej. Forordning 2025/14 gælder dog ikke for køretøjer med en konstruktivt bestemt hastighed på højst 6 km i timen, jf. artikel 2, stk. 2, hvilket er udgangspunktet for de enheder, der kan søges om tilladelse til forsøg med efter forsøgsordningen for selvkørende enheder. Derudover er der i forordningens artikel 5, stk. 6, en mulighed for nationalt at begrænse eller forbyde kørsel på offentlig vej med maskiner godkendt efter forordningen, bl.a. hvis maskinerne på grund af deres fuldautomatiske eller fjernbetjente kørselsystem til brug på vej er underlagt begrænsninger i henhold til national ret. Det er således Transportministeriets vurdering, at forsøgsordningen er i overensstemmelse med forordning 2025/14.

10. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Udkast til lovforslaget har været sendt i offentlig høring i to dele.

For så vidt angår forslagene om revision af forsøgsordning for selvkørende motorkøretøjer og obligatorisk digital selvbetjening ved indberetning af sikkerhedsrådgivere, har et udkast til lovforslag i perioden fra den 2. december 2024 til den 7. januar 2025 (36 dage) været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Advokatrådet, ATAX Arbejdsgiverforening for persontransport, ATL - Transportens arbejdsgivere, Autobranchen Danmark, Cyklistforbundet, Danmarks Motor Union, Danmarks Tekniske Universitet, Institut for Transport (DTU

Transport), Dansk Bilbrancheråd, Dansk Bilforhandler Union, Dansk Erhverv, Dansk Handicap Forbund, Dansk Kørelærer-Union, Dansk Metal, Dansk PersonTransport (DPT), Dansk Standard, Dansk Vejforening, Danske Kørelæreres Landsforbund, Danske Motorcyklister, Danske Regioner, Danske Speditører, Datatilsynet, DI - Dansk Industri, Dommerforeningen, Dommerfuldmægtigforeningen, DTL - Danske Vognmænd, Fagligt Fælles Forbund (3F), Falck A/S, FDM (Forenede Danske Motorejere), Forbrugerombudsmanden, Forbrugerrådet Tænk, Foreningen af Frie Kørelærere, Foreningen af offentlige anklagere, Foreningen af Sikkerhedsrådgivere i Danmark (FASID), Forsikring & Pension, Frie Danske Lastbilvognmænd – FDL, ITD - Brancheorganisation for den danske vejgodstransport, KL - Kommunernes Landsforening, Landbrug & Fødevarer, Landdistrikternes Fællesråd, Mobility Denmark, NOAH-Trafik, Politiforbundet, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik, Trafikselskaberne i Danmark (TID), Trafiksikkerhedsgruppen ved Aalborg Universitet, Transporterhvervets Uddannelser (TUR) og Veteranknallertklubben Arkiv.

For så vidt angår forslaget om revision af forsøgsordning for selvkørende enheder, har et udkast til lovforslag i perioden fra den 29. november 2024 til den 5. januar 2025 (37 dage) været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Advokatsamfundet, Agro Intelligence ApS, Autobranchen Danmark, Automobilbranchens Handels- og Industriforening, Samtlige byretter, Capra Robotics ApS, Compleks Innovation ApS, Compleks Robotech ApS, Cyklistforbundet, Danmarks Motor Union, Danmarks Tekniske Universitet –

Institut for Transport (DTU Transport), Dansk Bilbrancheråd, Dansk Bilforhandler Union, Dansk Erhverv, Dansk Industri (DI), Dansk Kørelærer-Union, Dansk Køreskole Forening, Dansk Standard, Dansk Transport & Logistik (DTL), Dansk Vejforening, Danske Advokater, Danske Biludlejere, Danske Kørelæreres Landsforbund, Danske Motorcyklister, Danske Regioner, Datatilsynet, De Danske Bilimportører, Den Danske Dommerforening, DFIM - Dansk forening for international motorkøretøjsforsikring, Dimaps ApS, Dommerfuldmægtigforeningen, Domstolsstyrelsen, Falck Danmark A/S, Fodgængerforbundet, Forbrugerombudsmanden, Forbrugerrådet Tænk, Forenede Danske Motorejere (FDM), Foreningen af Frie Kørelærere, Forsikring & Pension, Frie Danske Lastbilvognmænd (FDL), GTS – Godkendt Teknologisk Service, Havarikommissionen for Vejtrafikulykker, Håndværksrådet, Institut for Menneskerettigheder, International Transport Danmark (ITD), Kommunal Vejteknisk Forening, Kommunernes Landsforening KL, Kørelærerforeningen, Køreprøvesagkyndiges Landsforening, Landbrug & Fødevarer, Landdistrikternes Fællesråd, Landsforeningen af Polio Trafik- og Ulykkesskadede, Landsforening af Forsvarsadvokater, Lorenz Technology ApS, Meili ApS, NOAH-Trafik, Novo Nordisk, Odense Robotics, Politiforbundet i Danmark, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Grøn Omstilling, Rådet for Sikker Trafik, Starship Technologies, Sikre Veje, TinyMobileRobots ApS, Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet, Transporterhvervets Uddannelser, Veteranknallertklubben Aktiv, Vestre og Østre Landsret.

11. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang/hvis nej, anfør »Ingen«)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/hvis nej, anfør »Ingen«)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Lovforslaget vil indebære mindre administration på Transportministeriets område for så vidt angår registrering af sikkerhedsrådgivere, idet Færdselsstyrelsen ikke skal foretage manuel behandling af indsendte oplysninger. De positive konsekvenser kan ikke kvantificeres yderligere.	Ingen
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	I forhold til selvkørende motorkøretøjer forenkles ansøgningsprocessen og vil medføre mindre administration for staten.	Behandling af flere ansøgninger om selvkørende enheder kan medføre flere udgifter til administration af området for såvel stat som kommuner. Disse udgifter kan dog gebyrfinansieres, ligesom der er hjemmel til at pålægge tilladelsesindehaver udgifter for det offentlige forbundet med forsøg. Samlet set forventes mindre konsekvenser.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet m.v.	Med de foreslåede udvidelser af forsøgsordningen for selvkørende enheder vil lovforslaget kunne medføre økonomiske fordele for danske virksomheder, som ser en forretningsmæssig interesse i at deltage	Efter lovforslaget skal der fsva. forsøgsordningen for selvkørende enheder fortsat betales gebyr for behandling af ansøgninger samt for udførelse af tilsyn med tilladelserne. Gen

	i forsøg med og test af selvkørende enheder.	byr vil blive opkrævet efter regning for medgået tid.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.	I forhold til selvkørende motorkøretøjer forenkles ansøgningsprocessen, ligesom den påkrævede assessorvurdering på enkelte punkter lettes, hvilket vil medføre mindre administration for erhvervslivet.	Efter lovforslaget skal der fortsat ansøges om tilladelse til forsøg med såvel selvkørende enheder som motorkøretøjer, hvilket medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet. Der kan være begrænsede administrative konsekvenser for erhvervslivet fsva. forslaget om registrering af sikkerhedsrådgivere.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Klimamæssige konsekvenser	Lovforslaget forventes at kunne medføre positive klimamæssige konsekvenser, i det omfang de selvkørende enheder erstatter brugen af benzin- og dieseldrevne motordrevne køretøjer.	Ingen
Miljø- og naturmæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	<p>EU-typegodkendte motorkøretøjer, herunder også selvkørende motorkøretøjer, godkendes i overensstemmelse med forordning 2018/858. Forordningen omfatter nye motorkøretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer fremstillet i ubegrænsede serier og køretøjer fremstillet i små serier. Herudover fastsættes krav til disse køretøjer i forordning 2019/2144 samt gennemførelsesforordning 2022/1426. Med lovforslaget vil der blive stillet lempeligere krav til assessorvurdering af forsøg med selvkørende motorkøretøjer, som er EU-typegodkendte.</p> <p>De selvkørende enheder er omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/42/EF af 17. maj 2006 om maskiner og om ændring af direktiv 95/16/EF, med senere ændringer (maskindirektivet) og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1230 af 14. juni 2023 om maskiner og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/42/EF og af Rådets direktiv 73/361/EØF, når denne finder anvendelse fra den 20. januar 2027. Maskindirektivet er implementeret i dansk ret i bekendtgørelse nr. 1094 af 1. juni 2021 om maskiner med senere ændringer, og forsøgsordningen for selvkørende enheder forudsættes administreret og udmøntet i overensstemmelse hermed.</p>	
Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering/Overimplementering af EU-retlige minimumsforpligtelser	JA	NEJ X

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Den gældende bestemmelse i færdselslovens § 82 regulerer køretøjers belæsning. Bestemmelsens stk. 4-8 udgør bemyndigelsesbestemmelser. Ifølge færdselslovens § 82,

stk. 4, kan transportministeren fastsætte bestemmelser om anbringelse af last og om fastgørelse af denne samt om afmærkning af langt eller bredt gods. Derudover følger det af færdselslovens § 82, stk. 5, at transportministeren kan fastsætte bestemmelser om transport af farligt gods, herunder om tvungen ansvarsforsikring til dækning af erstatningsansvar, der opstår i forbindelse med transport af sådant gods. Det følger endvidere af færdselslovens § 82, stk. 6, at transportministeren eller den, ministeren bemyndiger dertil, til enhver tid uden retskendelse mod behørig legitimation

har adgang til en virksomheds forretningslokaler, herunder lagerlokaler, transportmidler og gods, forretningsbøger, dokumenter, herunder materiale, der opbevares i elektronisk form, med henblik på at føre kontrol med bestemmelser fastsat i medfør af stk. 4 og 5. Herunder har transportministeren eller den, ministeren bemyndiger dertil, adgang til at foretage undersøgelser af dokumenter m.v. og udtage prøver af farligt gods eller emballager med henblik på nærmere undersøgelse.

Det følger desuden af § 6 i bekendtgørelse nr. 1618 af 8. december 2023 om sikkerhedsrådgivere for vejtransport af farligt gods skal virksomhederne senest 30 dage efter udpegelsen indsende en kopi af sikkerhedsrådgiverbeviset og en blanket med oplysninger om den eller de udpegede sikkerhedsrådgiver(e) til Færdselsstyrelsen. Virksomheden skal oplyse Færdselsstyrelsen om ændringer i oplysningerne samt oplyse om tilfælde, hvor en sikkerhedsrådgiver ophører med at varetage hvervet i virksomheden. En sikkerhedsrådgiver kan ved meddelelse til Færdselsstyrelsen afmelde sig som sikkerhedsrådgiver for en virksomhed, hvis denne ikke længere varetager hvervet i virksomheden. Oplysninger og meddelelse kan sendes ved digital selvbetjening via www.virk.dk. Virksomhederne eller sikkerhedsrådgiverne kan således selv vælge, om de ønsker at benytte den digitale selvbetjeningsløsning, som Færdselsstyrelsen stiller til rådighed, eller på anden måde indsende oplysningerne, eksempelvis ved brug af fysisk post.

Der er imidlertid ikke hjemmel til, at transportministeren kan fastsætte regler om, at oplysninger om en virksomheds udpegede sikkerhedsrådgivere for vejtransport af farligt gods, skal indsendes ved anvendelse af den digitale løsning, som ministeren stiller til rådighed. Herved er det ikke muligt at gøre brug af en obligatorisk selvbetjeningsløsning.

Det foreslås at indsætte et nyt § 82, *stk. 10*, hvorefter transportministeren kan fastsætte regler om, at oplysninger om en virksomheds udpegede sikkerhedsrådgivere for vejtransport af farligt gods, skal indsendes ved anvendelse af den digitale løsning, som ministeren stiller til rådighed.

Der er tale om en ny bestemmelse. Bestemmelsen har til formål at reducere papirbaseret kommunikation mellem virksomheder og offentlige myndigheder. Formålet er at reducere de administrative omkostninger i forbindelse med den administrerende myndigheds behandling af indsendte oplysninger og herved frigive tid og ressourcer.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at Færdselsstyrelsen eller den, transportministeren bemyndiger dertil, kan fastsætte krav om, at oplysninger om en virksomheds udpegede sikkerhedsrådgivere for vejtransport af farligt gods skal indsendes ved anvendelse af en digital selvbetjeningsløsning. Hvis oplysningerne ikke indgives ved anvendelse af den anviste digitale selvbetjeningsløsning, vil den som udgangspunkt blive afvist medmindre det vurderes, at særlige grunde taler for, at den digitale selvbetjeningsløsning kan fraviges, for eksempel hvis løsningen er ude af drift.

Krav til dokumenter og oplysninger, der skal indgives, fastsættes ved bekendtgørelse.

Til nr. 2

Efter færdselslovens § 92 g, stk. 2, skal forsøg efter stk. 1 gennemføres på bestemte vejstrækninger og kan afgrænses til bestemte tidspunkter. Forsøg skal altid gennemføres færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt.

Det følger af den foreslåede ændring af § 92 g, *stk. 2*, at ændres kravet om bestemte vejstrækninger til bestemte områder.

Af hensyn til muligheden for at udbrede kørsel med selvkørende motorkøretøjer foreslås det med ændringen, at forsøg kan gennemføres på bestemte områder i stedet for bestemte vejstrækninger. Dette vil betyde, at i stedet for at skulle angive samtlige vejstrækninger, som man ønsker at udføre forsøg på, vil man fremadrettet skulle søge om at udføre forsøg i et helt område. Dette vil blandt andet gøre det mere enkelt for ansøger at ændre en rute, hvis der opstår forhold, som eksempelvis vejarbejde, som gør, at den pågældende rute skal ændres.

Formålet med ændringen er således at give større fleksibilitet til ansøgerne, ligesom at formålet er at gøre det mere enkelt for ansøgerne at tilrettelægge deres forsøg. Når ansøger indgiver sin ansøgning om tilladelse til forsøg med selvkørende motorkøretøjer, skal ansøgningen indeholde en redegørelse for forsøgets geografiske udstrækning, hvoraf det fremgår, nøjagtigt hvilke områder der vil blive omfattet af forsøget. Ansøger kan via et kort, henvisninger til vejstrækninger eller vejnavne eller på anden vis redegøre herfor.

Det er endvidere stadig et grundlæggende krav, at forsøg kan gennemføres færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt. Ændringen vurderes ikke at gå ud over færdselssikkerheden, da en assessor fortsat skal foretage en vurdering af, hvorvidt forsøget kan foregå færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt, ligesom den lokale vejmyndighed og politi vil blive hørt i forbindelse med ansøgningen om tilladelse til forsøg i et bestemt område.

Der henvises i øvrigt til pkt. 3.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 3

Det følger af færdselslovens § 92 g, stk. 5, at transportministeren fastsætter nærmere bestemmelser om forsøg med selvkørende motorkøretøjer.

Det foreslås, at § 92 g, *stk. 5*, affattes på ny.

Det foreslås i § 92 g, *stk. 5, 1. pkt.*, at transportministeren fastsætter regler for forsøg med kørsel med selvkørende motorkøretøjer.

Med forslaget vil der blive fastsat overordnede regler for forsøg med selvkørende motorkøretøjer. De overordnede regler vil blive fastsat i en rammebekendtgørelse, som gælder for alle forsøg med selvkørende motorkøretøjer. Bekendtgørelsen vil blandt andet indeholde krav til den fysiske person, ansøgningen, straf m.v. Dette skal danne grundlaget for en hurtigere og mere smidig sagsbehandling, da der ikke

længere vil skulle udstedes særskilte bekendtgørelser for hvert enkelt forsøg.

Der vil, ligesom i dag, skulle udstedes administrative tilladelser, men det vil være i henhold til den overordnede rammebekendtgørelse, hvorfor sagsbehandlingen vil blive lettet, idet der ikke længere skal udstedes både en administrativ tilladelse samt en særskilt bekendtgørelse til hvert enkelt forsøg.

Det foreslås i § 92 g, stk. 5, 2. pkt., at transportministeren kan fastsætte nærmere bestemmelser for de enkelte forsøg.

Det foreslåede vil indebære, at transportministeren kan fastsætte konkrete betingelser for det enkelte forsøg.

Da det ikke kan afvises, at der er enkelte forsøg, som kan indeholde særlige forhold som kræver, at der, ligesom i dag, skal fastsættes konkrete betingelser for det enkelte forsøg, giver den foreslåede bestemmelse transportministeren bemyndigelse hertil. Dette kan eksempelvis være, hvis der skal fastsættes særlige strafbestemmelser eller hvis der skal fastsættes bestemmelser efter den foreslåede § 92 g, stk. 7, hvorefter ministeren kan bestemme, at et konkret forsøg skal være omfattet af lov om trafikskaber.

De konkrete betingelser vil blive fastsat i en særskilt bekendtgørelse, som vil gælde sideløbende med den administrative tilladelse.

Det foreslås i § 92 g, stk. 5, 3. pkt., at transportministeren i denne forbindelse kan fravige bestemmelserne i kapitel 2, 4, 5, 9-11 og 13 a, jf. dog stk. 3.

Det vil formentlig særligt være relevant at fravige bestemmelserne i de nævnte kapitler i de tilfælde, hvor kørslen sker på en niveau 4-forsøgsstrækning, hvor der ikke er krav om en fysisk fører. Som fastsat i § 92 g, stk. 3, kan der dog i ingen tilfælde ske fravigelse fra reglerne i lovens §§ 53 og 54, som omhandler spirituskørsel samt kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer, sygdom, m.v.

Hjemlen til at fravige færdselslovens kapitel 5 om hastighed kan alene anvendes til at tillade en lavere hastighed, end hvad der følger af de almindelige hastighedsgrænser. Der kan således forekomme situationer, hvor der under forsøg eksempelvis tillades kørsel på en bestemt vej med selvkørende biler med en maksimal hastighed på 20 km i timen, mens hastighedsgrænsen for almindelige køretøjer er 50 km i timen. Lav hastighed kan imidlertid volde problemer både i forhold til fremkommeligheden i trafikken og for færdselssikkerheden, og sådanne aspekter skal derfor indgå i assessors færdselssikkerhedsmæssige vurdering af forsøget.

Efter de gældende regler i færdselslovens § 92 j, kan transportministeren efter høring af trafikskabet fastsætte regler om, at lov om trafikskaber ikke finder anvendelse på forsøget.

Det foreslås i § 92 g, stk. 6, at lov om trafikskaber ikke finder anvendelse på forsøg med selvkørende motorkøretøjer.

Forslaget vil indebære, at der kan meddeles tilladelse til, at forsøg med selvkørende motorkøretøjer, uden at det skal udføres i regi af det trafikskab, som er oprettet i den

pågældende region, hvor forsøget rent geografisk skal finde sted. Konsekvensen af, at lov om trafikskaber ikke finder anvendelse, er, at trafik omfattet af forsøget ikke bliver betragtet som offentlig servicetrafik, som kun må udføres i regi af trafikskaberne og inden for rammerne af lov om trafikskaber. Den foreslåede bestemmelse om, at lov om trafikskaber ikke finder anvendelse, vil medføre, at der f.eks. ikke er krav om, at der i forsøget skal anvendes bestemte takster. Der vil heller ikke være krav om, at der skal indhentes en tilladelse til rutekørsel, således som det normalt følger af kapitel 3 i lov om trafikskaber.

Det foreslås i § 92 g, stk. 7, at transportministeren kan fastsætte regler om, at lov om trafikskaber finder anvendelse, hvis det vurderes, at et forsøg har karakter af offentlig servicetrafik.

Med forslaget kan transportministeren, hvis det vurderes, at et forsøg har karakter af offentlig servicetrafik, bestemme, at lov om trafikskaber finder anvendelse.

Baggrunden for dette er, at såfremt der udføres forsøg, som har karakter af offentlig servicetrafik, eksempelvis hvis et trafikskab indsætter en selvkørende bus i stedet for en almindelig bus med en chauffør på en busrute, da vil lov om trafikskaber skulle finde anvendelse, idet forsøget dermed er offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel. Der vil således skulle være et krav om, at der i forsøget anvendes de takster, der ellers gælder for offentlig servicetrafik i trafikskabets område. Desuden vil de øvrige regler i lov om trafikskaber ligeledes finde anvendelse, og kørslen vil være omfattet af trafikskabets tilladelse til almindelig rutekørsel.

Såfremt transportministeren fastsætter regler om, at lov om trafikskaber finder anvendelse, vil dette ske i en særskilt bekendtgørelse, som vil gælde sideløbende med den administrative tilladelse, som det også fremgår under bemærkningerne til § 92 g, stk. 5, 2. pkt.

Efter de gældende regler i færdselslovens § 92 k, kan transportministeren efter forhandling med justitsministeren fastsætte regler om straf, herunder bestemmelser om ansvarssubjekt for overtrædelser af færdselslovens regler. Transportministeren kan i den forbindelse efter forhandling med justitsministeren fravige kapitel 17 og 18. Transportministeren kan endvidere i forbindelse med fastsættelse af regler om straf efter forhandling med justitsministeren bestemme, at en tilladelsesindehaver kan pålægges bødeansvar, selvom overtrædelserne ikke kan tilregnes den pågældende som forsætlig eller uagtsom. Tilsvarende gælder for en juridisk person, der er tilladelsesindehaver, selvom der inden for dens virksomhed ikke er begået en overtrædelse, der kan tilregnes en eller flere til den juridiske person knyttede personer eller den juridiske person som sådan.

Med bestemmelsen i § 92 g, stk. 8, foreslås det, at ved fastsættelse af bestemmelser om forsøg efter stk. 5, fastsætter transportministeren efter forhandling med justitsministeren regler om straf, herunder bestemmelser om ansvarssubjekt for overtrædelser af færdselslovens regler. Transportmi-

nisteren kan i den forbindelse efter forhandling med justitsministeren fravige kapitel 17 og 18.

Forsøg med selvkørende motorkøretøjer vil efter omstændighederne medføre, at færdselslovens gældende bestemmelser om straf mv. i kapitel 17 og 18 ikke finder anvendelse, når overtrædelsen af færdselsloven udelukkende skyldes en teknisk indretning i et selvkørende motorkøretøj. Der vil således kunne opstå et straffrit rum, hvor der ikke vil være et strafferetligt ansvarssubjekt.

Da færdselslovens strafbestemmelser i kapitel 17 og 18 er formuleret i lyset af, at strafsubjektet er en fysisk person med kørekort, vil strafbestemmelserne ikke i alle tilfælde kunne anvendes. Dette er eksempelvis tilfældet, hvor en overtrædelse sanktioneres med en frakendelse af førerretten.

Bestemmelsen er en videreførelse af den hidtidige § 92 k, stk. 1, i færdselsloven, og er således alene flyttet op til § 92 g for at samle rammebetingelser for forsøgene i en bestemmelse. Der er tale om en uændret videreførelse af retstilstanden, som sikrer, at der kan fastsættes fyldstgørende straffebestemmelser, som er afpasset med hvert enkelt forsøg. Der henvises til lovforslag nr. L120 som fremsat, jf. Folketingstidende 2016-17, tillæg A, side 8 ff. for en nærmere beskrivelse heraf. Som noget nyt foreslås dog med dette lovforslag, at visse straffebestemmelser kan fastsættes ens for alle i en ny rammebekendtgørelse, men med fortsat mulighed for om nødvendigt at fastsætte særregler for konkrete forsøg i særbekendtgørelser.

Den foreslåede bestemmelse giver transportministeren bemyndigelse til, i forbindelse med udarbejdelse af den samlede rammebekendtgørelse efter den foreslåede § 92 g, stk. 5, efter forhandling med justitsministeren, at tage stilling til, hvem der skal kunne gøres strafferetligt ansvarlig for de overtrædelser af færdselsloven, som føreren eller det selvkørende motorkøretøj forårsager.

Transportministeren vil i den forbindelse efter forhandling med justitsministeren fastsætte de nærmere regler om straf for overtrædelser af færdselslovens bestemmelser, herunder om, hvordan sådanne overtrædelser skal strafsanktioneres, samt hvornår reglerne i færdselslovens kapitel 17 og kapitel 18 skal fraviges.

I de fire forsøg, som har været gennemført med den nuværende ordning, er der fastsat de samme strafbestemmelser i alle fire bekendtgørelser, som påtænkes at komme til at fremgå af den overordnede rammebekendtgørelse. Strafbestemmelserne vil som udgangspunkt være følgende: 1) færdselslovens kapitel 17 og 18 om straf og frakendelse af førerret m.v. finder anvendelse, når en fysisk person, som har overtaget føringen af et selvkørende motorkøretøj, overtræder færdselslovens eller straffelovens regler, samt hvis den fysisk person, som har til ansvar at overtage føringen af det selvkørende motorkøretøj, undlader at overtage føringen af køretøjet, 2) færdselslovens kapitel 17 og 18 om straf og frakendelse af førerret m.v. finder anvendelse, når en fysisk person, som har til ansvar at overtage føringen, overtræder færdselslovens §§ 53 og 54, 3) tilladelsesindehaveren kan straffes med bøde efter færdselslovens § 118, stk. 1, nr. 2,

hvis vilkår for en tilladelse tilsidesættes, eller såfremt den fysiske person ikke kan straffes, 4) juridiske personer kan pålægges strafansvar efter reglerne i straffelovens kapitel 5, og 5) strafansvar kan pålægges juridiske personer, selv om der inden for den juridiske persons virksomhed ikke er begået en overtrædelse, som kan tilregnes en eller flere til den juridiske persons knyttede personer.

Bemyndigelsen vil dog også kunne anvendes til, at transportministeren, efter den foreslåede § 92 g, stk. 5, 2. pkt., kan fastsætte særskilte strafbestemmelser for de enkelte forsøg, såfremt det findes nødvendigt.

Her tænkes særligt på, at der kan være tilfælde, hvor de overordnede strafbestemmelser ikke er dækkede for et forsøg, og der således opstår behov for at fastsætte særlige strafbestemmelser for det enkelte forsøg. I det tilfælde kan transportministeren anvende bemyndigelse til at udstede særlige regler for det pågældende forsøg. Der vil således blive udstedt en særskilt bekendtgørelse til det pågældende forsøg, som vil indeholde de særlige strafbestemmelser. Såfremt det er konkrete vilkår, som fremgår af den administrative tilladelse, der skal strafbelægges, vil disse vilkår fremgå af den særbekendtgørelse, som udstedes til forsøget.

Der vil fortsat blive udstedt administrative tilladelser, som vil udgøre almindelige afgørelser i overensstemmelse med forvaltningsloven, og som vil gælde sideløbende med den overordnede rammebekendtgørelse og eventuelle særskilte bekendtgørelser. Den administrative tilladelse vil indeholde de nærmere vilkår for tilladelsen.

Den foreslåede ændring vil således indeholde en bemyndigelse til både at fastsætte generelle regler i en rammebekendtgørelse samt at fastsætte særlige regler for de enkelte forsøg i særskilte bekendtgørelser.

Bemyndigelsen vil også kunne anvendes til at fastsætte regler om straf for handlinger eller undladelser, som ikke er strafsanktionerede efter den nugældende færdselslov, der kan tilregnes føreren, den fysiske person i køretøjet, der deltager i forsøget som passiv fører, operatøren eller tilladelsesindehaveren. Det kan eksempelvis tænkes, at der viser sig behov for at regulere en færdselssikkerhedsmæssigt uhenigtsmæssig til- og frakobling af den tekniske indretning under kørslen. I det tilfælde, hvor køretøjet føres helt eller delvist af en operatør, kan operatørens eventuelle særlige opgaver ligeledes nødvendiggøre, at der fastsættes særlige regler om operatørens dispositioner. Hvis der efter en konkret vurdering er behov for at fastsætte bestemmelser om straf for overtrædelser af sådanne regler, vil bemyndigelsen kunne anvendes hertil.

Bemyndigelsen vil endvidere efter omstændighederne kunne anvendes til at pålægge tilladelsesindehaveren et objektivi strafansvar for visse overtrædelser af færdselslovens regler, jf. den foreslåede bestemmelse i § 92 g, stk. 9.

Den foreslåede bemyndigelse gør det muligt både at fastsætte overordnede strafbestemmelser i rammebekendtgørelsen samt at fastsætte særskilte strafbestemmelser fra forsøg til forsøg, herunder at tilpasse ansvarssubjektet og reglerne om straf til det enkelte forsøgs rammer, som de særlige be-

hov, som kørsel på henholdsvis niveau 3-forsøgsstrækninger og niveau 4-forsøgsstrækninger afføder. Ved udnyttelsen af den foreslåede bemyndigelse vil føreransvaret og færdselslovens normale ansvarssystem i øvrigt blive fastholdt i det omfang, det er muligt og hensigtsmæssigt.

Kørsel på niveau 0, 1 og 2 inden for den geografiske afgrænsning af et forsøg, som også omfatter niveau 3-forsøgsstrækninger eller niveau 4-forsøgsstrækninger, vil ske inden for rammerne af færdselslovens almindelige bestemmelser om straf. For at sikre, at der ikke er tvivl om, hvilke bestemmelser om straf der er gældende for en given kørsel, vil det i den overordnede bekendtgørelse, der fastsættes i medfør af § 92 g, stk. 5, være nøje angivet, hvornår kørsel går fra et automatiseringsniveau til et andet.

Den foreslåede ordning ændrer ikke på anvendelsesområdet for straffelovens § 241 om uagtsomt manddrab og straffelovens § 249 om uagtsom betydelig legemsbeskadigelse. En fører, en fysisk person i køretøjet, der deltager i forsøget som passiv fører, en operatør eller en tilladelsesindehaver, der uagtsomt forvolder en andens død eller tilføjer nogen betydelig skade på legeme og helbred, kan således ifalde strafansvar efter straffelovens §§ 241 og 249, hvis betingelserne herfor er opfyldt.

Med bestemmelsen i § 92 g, stk. 9, foreslås det, at transportministeren i forbindelse med fastsættelse af regler om straf efter stk. 8 efter forhandling med justitsministeren kan bestemme, at en tilladelsesindehaver kan pålægges bødeansvar, selv om overtrædelsen ikke kan tilregnes den pågældende som forsættelig eller uagtsom. Tilsvarende gælder en juridisk person, der er tilladelsesindehaver, selv om der inden for dens virksomhed ikke er begået en overtrædelse, der kan tilregnes en eller flere til den juridiske person knyttede personer eller den juridiske person som sådan.

Bestemmelsen er en videreførelse af den hidtidige § 92 k, stk. 2, i færdselsloven, og er således alene flyttet op til § 92 g for at samle rammebetingelser for forsøgene i en bestemmelse. Der er tale om en uændret videreførelse af retstilstanden, som sikrer, at der kan fastsættes fyldestgørende straffebestemmelser, som er afpasset med hvert enkelt forsøg, dog således at visse straffebestemmelser fastsættes ens for alle i rammebekendtgørelsen med mulighed for om nødvendigt at fastsætte særregler for konkrete forsøg i særbeholdt bekendtgørelser.

Med bestemmelsen tilvejebringes hjemmel til at fastsætte regler om rent objektivt strafansvar for tilladelsesindehaveren, som vil kunne udformes i lyset af, at det er det selvkørende motorkøretøj – og ikke en fører m.v. – der umiddelbart forårsager overtrædelsen. Et sådant ansvar vil således af bevismæssige og praktiske grunde hverken være betinget af, at overtrædelsen kan tilregnes en fysisk tilladelsesindehaver eller en juridisk person som sådan, ligesom ansvaret heller ikke vil være betinget af, at overtrædelsen kan tilregnes en person, der er ansat af eller knyttet til tilladelsesindehaveren. Dette vil bl.a. kunne imødegå, at der kan opstå et straffrit rum i de situationer, hvor køretøjet føres af en teknisk indretning, og hvor føreren ikke har pådraget sig et strafferetligt ansvar.

Hjemlen vil alene skulle anvendes i forhold til de bestemmelser i færdselsloven eller regler fastsat i medfør af § 92 g, stk. 5, hvor det vil være hensigtsmæssigt at straffe tilladelsesindehaveren på objektivt grundlag, f.eks. fordi føreren, den fysiske person i køretøjet, der deltager i forsøget som passiv fører, eller operatøren har en beføjet forventning om, at tilladelsesindehaveren har indrettet den tekniske indretning af køretøjet på en måde, så det reagerer korrekt i overensstemmelse med reglerne.

Det kan f.eks. dreje sig om fortolkning af signalanlæg, hvor fremkørsel ved rødt lys udgør en handling, som utvetydigt vil være en overtrædelse af færdselsloven. Andre eksempler kan være overtrædelse af den maksimalt tilladte hastighed på en vejstrækning eller forkert fortolkning af færdselstavler eller af afmærkninger på kørebanen.

Hjemlen forventes primært anvendt i situationer, hvor juridiske personer får tilladelse til forsøg. Hjemlen vil ikke blive anvendt til at fastsætte regler om objektivt strafansvar for andre end tilladelsesindehaveren. Der fastsættes ingen forvandlingsstraf for bødeansvaret.

Til nr. 4

Efter de gældende regler i færdselslovens § 92 h, stk. 1, meddeler transportministeren efter høring af vejmyndigheden og politiet tilladelse til forsøg i henhold til regler fastsat i medfør af § 92 g, stk. 5. Transportministeren fastlægger nærmere vilkår for de enkelte forsøg. Tilladelse kan først meddeles, efter at sagen har været forelagt et af Folketinget nedsat udvalg.

Det foreslås, at § 92 h, stk. 1, 3. pkt., ophæves.

Med den foreslåede ophævelse skal sagerne ikke længere forelægges for Folketingets Transportudvalg.

Formålet med den foreslåede ændring er således at forenkle processen i forbindelse med ansøgning om forsøg med selvkørende motorkøretøjer. Dette gøres ved, at der, i stedet for udstedelse af enkelte bekendtgørelser til hvert enkelt forsøg, udstedes en overordnet rammebekendtgørelse, som gælder for alle forsøg med selvkørende motorkøretøjer. Transportministeren vil dog fortsat have mulighed for at udstede særskilte bekendtgørelser til de enkelte forsøg, såfremt dette findes nødvendigt, jf. den foreslåede ændring i § 92 g, stk. 5. Med den foreslåede ændring vil ansøgningerne ikke skulle forelægges for Folketingets Transportudvalg. Transportministeren vil i stedet løbende udarbejde en orientering til Transportudvalget, hvor udvalget vil blive orienteret om de forsøg, som der er givet tilladelse til. Dette vil gøre den politiske proces mere enkel og mindre tidskrævende.

Tilladelsen meddeles den enkelte ansøger som en konkret afgørelse i henhold til den fastsatte rammebekendtgørelse for forsøg med selvkørende motorkøretøjer. Tilladelsen skal indeholde de specifikke vilkår, som gælder for det pågældende forsøg.

I visse tilfælde vil gennemførelse af et forsøg dog forudsætte, at ansøger opnår tilladelse af andre myndigheder eller

undtagelser fra anden lovgivning. Såfremt Transportministeriet konstaterer, at gennemførelsen af et forsøg forudsætter, at ansøger opnår tilladelse fra andre myndigheder eller dispensation fra anden lovgivning, vil dette fremgå som et vilkår i afgørelsen. Det kan også være tilfældet, at der er særlige regler, som skal gælde for det enkelte forsøg. I dette tilfælde vil transportministeren udstede en særskilt bekendtgørelse med de bestemmelser, som skal gælde for det pågældende forsøg, jf. den foreslåede § 92 g, stk. 5.

Ønsker en tilladelsesindehaver i løbet af den periode, hvortil der er givet tilladelse til forsøg, at ændre på dele af et forsøg, kan dette ske gennem en henvendelse til Transportministeriet.

Imødekomme af en anmodning om at ændre på dele af et forsøg forudsætter dog, at tilladelsesindehaveren vedlægger en udtalelse fra forsøgets assessor, jf. § 92 h, stk. 4, hvori det bekræftes, at ændringen vil være færdselssikkerhedsmæssigt forsvarlig. Ændringer af forsøg har ingen virkning i forhold til den periode, hvortil den oprindelige tilladelse blev givet.

I henhold til færdselslovens § 134 a, stk. 2, kan transportministeren fastsætte regler om adgangen til at påklage afgørelser, der er truffet i henhold til bemyndigelse efter § 134 a, stk. 1, herunder at afgørelserne ikke skal kunne indbringes for ministeren. I det tilfælde, at transportministeren meddeler et afslag på en ansøgning om forsøg med selvkørende motorkøretøjer, afslag på henvendelse om forlængelse af et forsøg, afslag på henvendelse om ændring af et forsøg eller delvist afslag på henvendelse om ændring af et forsøg, skal afgørelsen begrundes. Kompetencen til at meddele tilladelse til eller afslag på forsøg med selvkørende motorkøretøjer vil blive delegeret til Vejdirektoratet. I overensstemmelse med færdselslovens § 134 a, stk. 2, vil der – ligesom i dag – blive fastsat regler om, at der ikke er mulighed for at påklage afgørelsen administrativt fra Vejdirektoratet til transportministeren. Dette skyldes, at ansøgninger om selvkørende motorkøretøjer er karakteriseret ved høj teknisk kompleksitet, som forudsætter særlige faglige kompetencer at behandle. Transportministeriets departement besidder ikke sådanne kompetencer og vil derfor ikke være egnet til at varetage en saglig klagesagsbehandling. Afgørelser vil dog kunne indbringes for Folketingets Ombudsmand eller domstolene.

Der henvises i øvrigt til pkt. 3.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger for så vidt angår ansøgningsprocessen.

Til nr. 5

Det følger af færdselslovens § 92 h, stk. 2, at tilladelse til forsøg efter stk. 1 meddeles for en periode på op til 2 år. Tilladelsen kan fornyes af transportministeren efter høring af vejmyndigheden og politiet.

Det foreslås, at § 92 h, stk. 2, ophæves og det i stedet indsættes, at ansøgning om tilladelse til forsøg efter stk. 1 skal indsendes til transportministeren ledsaget af en nærmere beskrivelse af forsøget. Der vil blive udarbejdet en overordnet rammebekendtgørelse, som vil omfatte alle forsøg med selvkørende motorkøretøjer. Det følger i dag af § 92 h, stk. 2, at

tilladelse til forsøg efter stk. 1 meddeles for en periode op til 2 år samt at tilladelsen kan fornyes af transportministeren efter høring af vejmyndigheden og politiet. Dette vil fremover fremgå af rammebekendtgørelsen.

Det følger i dag af § 92 h, stk. 4, at ansøgning om tilladelse til forsøg efter stk. 1 skal indsendes til Transportministeriet ledsaget af en nærmere beskrivelse af forsøget. Ansøgningen skal indeholde en beskrivelse af de motorkøretøjer, der indgår i forsøget, en detaljeret plan for gennemførelsen af forsøget, herunder hvilke niveauer af automatisering der er tale om, de vejstrækninger, forsøget ønskes gennemført på, og de trafikale og vejrmæssige forhold, hvori forsøget forventes at blive gennemført, og en beskrivelse af forsøgets organisering. Det fremgår endvidere af § 92 h, stk. 4, at ansøgningen skal indeholde en gennemarbejdet plan for indsamling, registrering, systematisering, opbevaring, brug, videregivelse, samkøring og sletning af data, der genereres i forbindelse med kørslen. Disse krav til indholdet af ansøgningen vil med ophævelsen af § 92 h, stk. 4, herefter fremgå af rammebekendtgørelsen.

Det skal bemærkes, at for så vidt angår beskrivelsen af de motorkøretøjer, der indgår i forsøget, vil Transportministeriet i sin vurdering lægge vægt på, at der er dokumentation for, at de anvendte selvkørende motorkøretøjer er EU-typegodkendte, FN-godkendte eller nationalt godkendte. Køretøjer, som ikke er EU-typegodkendte eller FN-godkendte kan i stedet opnå en national godkendelse ved at være undersøgt og vurderet af en godkendt prøvningsinstans for deres sikkerhed i forhold til gældende regler.

Det bemærkes i den forbindelse, at tilladelsesindehaver – i tilfælde af, at forsøget ændres undervejs – vil være forpligtet til at overveje, om ændringen kan rummes inden for den udstedte tilladelse. Er der tale om væsentlig ændring, fx udskiftning af køretøjer med andre tekniske egenskaber end det tilladte, vil det kunne være påkrævet at igangsætte en fornyet ansøgningsproces. Der vil være tale om en konkret vurdering af, hvor væsentlig ændringen er for forsøget og de vilkår, som forsøget kører under. Tilladelsesindehaver vil til støtte for en sådan vurdering kunne søge vejledning hos Vejdirektoratet som tilladelsesudsteder.

Til nr. 6

Det følger af færdselslovens § 92 h, stk. 4, at ansøgning om tilladelse til forsøg efter stk. 1 indsendes til Transportministeriet ledsaget af en nærmere beskrivelse af forsøget. Ansøgningen skal indeholde en beskrivelse af de motorkøretøjer, der indgår i forsøget, en detaljeret plan for gennemførelsen af forsøget, herunder hvilke niveauer af automatisering der er tale om, de vejstrækninger, forsøget ønskes gennemført på, og de trafikale og vejrmæssige forhold, hvori forsøget forventes at blive gennemført, og en beskrivelse af forsøgets organisering. Ansøgningen skal endvidere indeholde en gennemarbejdet plan for indsamling, registrering, systematisering, opbevaring, brug, videregivelse, samkøring og sletning af data, der genereres i forbindelse med kørslen.

Det foreslås, at § 92 h, stk. 4, ophæves.

For så vidt angår de specifikke krav til indholdet af ansøgningen henvises der til den overordnet rammebekendtgørelse, som vil træde i kraft samtidig med ændringerne til loven, og som vil indeholde kravene til ansøgningen.

Til nr. 7

Det følger af færdselslovens § 92 h, stk. 5, at ansøgning om tilladelse efter stk. 4 vedlægges en vurdering fra en godkendt assessor om konsekvenserne for færdselssikkerheden ved gennemførelse af forsøget.

Det foreslås, i lovforslagets § 92 h, stk. 5, der bliver stk. 3, at henvisningen til stk. 4 ændres til stk. 2.

Baggrunden for ændringen er, at § 92 h, stk. 2 og 4, er ophævet, jf. lovforslagets § 1, nr. 6 og 7, hvorfor henvisningen skal ændres.

Til nr. 8

Efter Færdselslovens § 92 h, stk. 6, 1. pkt., kan transportministeren fastsætte regler om godkendelse af assessorer, jf. stk. 5, herunder om assessorers uafhængighed og kompetence, og om tilsyn med godkendte assessorer. Transportministeren kan endvidere fastsætte regler om tavshedspligt for assessorer, assessorers ansvarsforsikring og krav til assessorers underleverandører.

Det foreslås, i lovforslagets § 92 h, stk. 6, 1. pkt., der bliver stk. 5, 1. pkt., at henvisningen til stk. 5 ændres til stk. 4.

Ændringen er en konsekvens af, at det i lovforslagets § 1, nr. 6, foreslås, at § 92 h, stk. 4, ophæves, hvorefter stk. 5-7 bliver stk. 4-6.

Til nr. 9

Efter de gældende regler i færdselslovens § 92 h, stk. 6, kan transportministeren fastsætte regler om godkendelse af assessorer, herunder om assessorers uafhængighed og kompetence, og om tilsyn med godkendte assessorer. Transportministeren kan endvidere fastsætte regler om tavshedspligt for assessorer, assessorers ansvarsforsikring og krav til assessorers underleverandører.

Da forsøgene altid skal kunne gennemføres færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt, jf. § 92 g, stk. 2, er det således et krav for at opnå tilladelse til forsøget, at en godkendt assessor vurderer forsøget.

Det foreslås, at der i § 92 h, stk. 6, indsættes et 3. pkt., hvoraf det fremgår, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om de forhold, som assessoren skal vurdere efter stk. 4.

Med ændringen kan der i en bekendtgørelse fastsættes regler om, hvilke forhold, som assessoren skal vurdere, herunder om forsøget kan gennemføres færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt, køretøjets indretning og udstyr, vejens infrastruktur, førerens eller operatørens rolle, ansøgers organisation m.v.

Det foreslås endvidere, at der i § 92 h, stk. 6, indsættes

et 4. pkt., hvoraf det fremgår, at transportministeren kan fastsætte regler om, at en assessorvurdering helt eller delvist kan genanvendes, såfremt ansøgeren søger om tilladelse til et nyt forsøg i et nyt område med samme type køretøj, ligesom transportministeren kan fastsætte regler om lempeligere vilkår for assessorvurderingen for FN- eller EU-typegodkendte køretøjer og køretøjer, hvor der er en sikkerhedschauffør i køretøjet.

Bestemmelsen vil give hjemmel til, at transportministeren kan fastsætte regler om, at en assessorvurdering helt eller delvist kan genanvendes, såfremt ansøgeren søger om tilladelse til et nyt forsøg i et nyt område med samme type køretøj. Såfremt en ansøger, som tidligere har fået tilladelse til forsøg med selvkørende motorkøretøjer med et specifikt køretøj, søger om tilladelse til kørsel i et nyt område med samme køretøj, kan ansøger genanvende dele af assessorvurderingen, som vedrører selve køretøjet samt dele af assessorvurderingen, som vedrører føreren/operatørens rolle, ansøgers organisation samt tiltag, som kan reducere risikoen for ulykker. Assessoren skal fortsat vurdere, om forsøget kan gennemføres færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt i det nye område.

Derudover vil hjemlen kunne benyttes til, at transportministeren kan fastsætte regler om lempeligere vilkår for assessorvurderingen for FN- eller EU-typegodkendte køretøjer og køretøjer, hvor der er en sikkerhedschauffør i køretøjet.

Ved et EU-typegodkendt køretøj forstås et køretøj, som har gennemgået EU-typegodkendelsesprocessen, og som dermed er typegodkendt efter forordning 2018/858. Ved et FN-typegodkendt køretøj forstås derimod et køretøj, som er typegodkendt efter FN-regulativer, men som ikke nødvendigvis har været igennem EU-typegodkendelsesprocessen. Begge typer af køretøjer har således gennemgået en international godkendelsesproces, og det vurderes på den baggrund, at der kan fastsættes lempeligere krav til assessorens vurdering ved disse køretøjer. De nærmere regler for, hvilke krav assessorens kan lempe på i forbindelse med genanvendelse af assessorvurderingen samt ved FN- og EU-typegodkendte køretøjer og køretøjer, hvor der er en sikkerhedschauffør i køretøjet, vil blive fastsat i en særskilt bekendtgørelse.

Der fremgår af § 6 i den gældende bekendtgørelse om assessorer i forbindelse med forsøg med selvkørende motorkøretøjer en række forhold, som skal indgå i assessorens vurdering af et konkret forsøg, herunder en vurdering af køretøjets tekniske egenskaber, indretning og udstyr. Anvendes der FN- eller EU-typegodkendte køretøjer vil der med en ændring af bekendtgørelsen blive åbnet for, at assessoren i vidt omfang kan lægge til grund for sin vurdering af det element i forsøget, at køretøjets tekniske egenskaber, indretning og udstyr er færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt og anvendeligt, eftersom der allerede er foretaget myndighedsvurderinger og -godkendelser heraf. Tilsvarende vil der med en ændring af bekendtgørelsen blive tilvejebragt mulighed for, at assessor kan lægge mindre vægt på at vurdere tiltag, som kan reducere risikoen for ulykker, ved forsøg, når der er en fysisk sikkerhedschauffør ombord i køretøjet. Det er

vurderingen, at det bedste redskab til at håndtere uforudsete situationer i trafikken m.v. er en fysisk person i køretøjet, som kan gribe ind og overtage styringen. Det betyder ikke, at mulige tiltag til at reducere ulykker ikke skal vurderes ved alle forsøg, men alene, at tiltag, som konkret kan varetages lige så godt eller bedre af en sikkerhedschauffør ombord i køretøjet, kan vægtes mindre i assessorens samlede vurdering.

Der henvises i øvrigt til pkt. 3.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger for så vidt angår assessorvurderingen.

Til nr. 10

Efter færdselslovens § 92 h, stk. 7, kan transportministeren fastsætte nærmere regler om krav til ansøgningen om tilladelse til forsøg, jf. stk. 4, herunder om, hvilken dokumentation der skal vedlægges ansøgningen.

Det foreslås i § 92 h, stk. 7, der bliver stk. 6, at »stk. 4« ændres til: »stk. 2«.

Baggrunden for ændringen er, at § 92 h, stk. 2-4, jf. lovforslagets § 1, nr. 6 og 7, foreslås ophævet, hvorfor henvisningen skal ændres.

Til nr. 11

Efter de gældende regler i færdselslovens § 92 i, kan udgifter, der påføres det offentlige efter forsøg, der gennemføres efter tilladelse meddelt i henhold til regler fastsat i medfør af § 92 g, stk. 5, jf. § 92 h, stk. 1, pålægges tilladelsesindehaveren. Transportministeren kan pålægge ansøgeren at stille sikkerhed for sådanne udgifter.

Det foreslås, at der i § 92 i, indsættes et stk. 2, hvorefter transportministeren kan fastsætte regler om betaling af gebyr for behandling af ansøgning om og udstedelse af tilladelse til forsøg med selvkørende motorkøretøjer, jf. § 92 h, stk. 1.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at transportministeren kan fastsætte regler om, at forsøgsordningen vil blive brugerbetalt af ansøgere om tilladelse, hvormed statens udgifter i forbindelse med administrationen af forsøgsordningen for selvkørende motorkøretøjer dækkes.

Gebyrordningen vil følge de almindelige principper i Finansministeriets Budgetvejledning, hvoraf bl.a. fremgår, at gebyrer skal fastsættes således, at der opnås fuld dækning for de omkostninger, som er forbundet med det gebyrbelagte område. Der må dog ikke opnås mere end fuld dækning. Det foreslås, at der betales gebyr efter regning for medgået tid til sagsbehandling af ansøgning om tilladelse til forsøg med selvkørende motorkøretøjer.

Regler om fastsættelse af betaling af gebyr for behandling af ansøgning om og udstedelse af tilladelse til forsøg med selvkørende motorkøretøjer vil blive fastsat i en særskilt bekendtgørelse.

De samlede omkostninger for behandlingen af en ansøgning om tilladelse til forsøg vil variere afhængig af det ansøgte forsøgs kompleksitet og omfang.

Med den nuværende ordning er der i alt kun givet tilladelse til fire forsøg, hvorfor det ikke forventes, at der vil komme mange ansøgninger. Men da der med revisionen af forsøgsordningen bliver lempet på kravene til ansøgningsprocessen, herunder også assessorvurderingen, er det forhåbningen, at flere vil gøre brug af forsøgsordningen, og at der dermed vil komme flere ansøgninger.

Til nr. 12

Det følger af færdselslovens § 92 j, at transportministeren i forbindelse med fastsættelse af regler efter § 92 g, stk. 5, efter høring af trafikskabet kan fastsætte, at lov om trafikskaber ikke finder anvendelse på forsøget.

Det følger endvidere af færdselslovens § 92 k, stk. 1, at ved fastsættelse af bestemmelser om forsøg efter § 92 g, stk. 5, fastsætter transportministeren efter forhandling med justitsministeren regler om straf, herunder bestemmelser om ansvarssubjekt for overtrædelser af færdselslovens regler. Transportministeren kan i den forbindelse efter forhandling med justitsministeren fravige kapitel 17 og 18.

Af § 92 k, stk. 2, fremgår det, at transportministeren i forbindelse med fastsættelse af regler om straf efter stk. 1 efter forhandling med justitsministeren kan bestemme, at en tilladelsesindehaver kan pålægges bødeansvar, selvom overtrædelserne ikke kan tilregnes den pågældende som forsætlig eller uagtsom. Tilsvarende gælder en juridisk person, der er tilladelsesindehaver, selvom der inden for dens virksomhed ikke er begået en overtrædelse, der kan tilregnes en eller flere til den juridiske person knyttede personer eller den juridiske person som sådan.

Det foreslås, at §§ 92 j og 92 k, ophæves.

Ophævelsen sker som følge af, at bestemmelserne flyttes til § 92 g, stk. 3, samt i § 92 g, stk. 8 og 9, i lovforslaget. Bestemmelserne i § 92 k, stk. 1 og 2, videreføres i sin helhed.

Til nr. 13

Efter færdselslovens § 92 l, forstås ved en selvkørende enhed et førerløst emissionsfrit køretøj, der kører med lav hastighed på hjul, bælte el.lign., og som er teknisk indrettet således, at en fysisk person kan overtage kontrollen af køretøjet.

Det foreslås, at der i § 92 l efter »emissionsfrit køretøj,« indsættes »jf. dog § 92 m, stk. 6,«.

Ændringen skal ses i lyset af, at det i § 1, nr. 17, foreslås at indsætte et nyt § 92 m, stk. 6, hvorefter transportministeren til konkrete forsøg med selvkørende enheder kan dispensere fra kravet om, at enheden skal være emissionsfri, jf. § 92 l.

Der henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 17, og pkt. 2.2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 14

Efter færdselslovens § 92 m, stk. 1, 1. pkt., må kørsel med en selvkørende enhed på færdselslovens anvendelsesområde

alene finde sted, hvis transportministeren har meddelt tilladelse hertil. Efter § 92 m, stk. 1, 2. pkt., kan der alene meddeles tilladelse til kørsel med selvkørende enheder på strækninger og i områder, som i begrænset omfang anvendes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter.

Efter færdselslovens § 92 kan vejmyndigheden træffe færdselsmæssige bestemmelser, som indvirker på vejens udnyttelse eller indretning, bl.a. bestemmelser om parkering og standsning, etablering af fodgængerfelter og forbud mod visse færdselsarter, herunder med henblik på etablering af gågader.

Det foreslås, at § 92 m, stk. 1, 2. pkt., affattes således, at der kan meddeles tilladelse til forsøg med eller test af selvkørende enheder efter en vurdering af de nødvendige færdselssikkerhedsmæssige forhold, herunder de tekniske og sikkerhedsmæssige egenskaber for den enhed, der ønskes anvendt i forsøget eller testen, omfanget og karakteren af færdslen og fremkommeligheden på den strækning eller i det område, hvor forsøget eller testen ønskes gennemført, samt eventuelt planlagt afmærkning, afspærring eller øvrige sikkerhedsforanstaltninger i forbindelse med forsøget eller testen.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at der fremover ikke vil være en generel begrænsning i brugen af forsøgsordningen, så der kun kan meddeles tilladelse til forsøg eller test i områder, som i begrænset omfang anvendes til almindelig færdsel. Der vil fortsat være et afgørende fokus på færdselssikkerheden, men det vil fremover bero på en helhedsvurdering af det ansøgte forsøg eller den ansøgte test, om der vil kunne meddeles tilladelse til forsøget eller testen. Der vil således blive foretaget en vurdering af færdslen i området eller på strækningen, hvor forsøget eller testen ønskes gennemført, af fremkommeligheden og indretningen af området eller strækningen, af planlagte sikkerhedsforanstaltninger i forbindelse med forsøget eller testen, og den selvkørende enhed, der ønskes anvendt.

Efter forslaget vil der således fortsat være tale om en forsøgsordning og om en tilladelsesordning, og der vil fortsat være et afgørende fokus på de samme sikkerhedsmæssige krav til den selvkørende enhed og dens egenskaber, herunder at maskindirektivets regler om CE-mærkning, overholdes.

Det vil fortsat som udgangspunkt være en forudsætning for tilladelse til forsøg med eller test af selvkørende enheder, at der er tale om en førerløs emissionsfri enhed, der kører med lav hastighed, og at en fysisk person, kan overtage kontrollen af enheden, enten ved hjælp af en fjernbetjening eller f.eks. via computerstyring af enheden. Det vil fortsat gælde, at selvkørende enheder ikke må anvendes til personbefordring.

Vurderingen af det ansøgte forsøg eller den ansøgte test vil skulle tage udgangspunkt i færdselsbilledet på det ansøgte område sammenholdt med udformningen af den selvkørende enhed. Færdselsbilledet vil i den forbindelse være et udtryk for blandt andet kompleksiteten af forskellige færdselsarter, trafikintensiteten, herunder på forskellige tider af

døgnet, og den tilstedeværende infrastruktur på det konkrete område.

Tilsvarende vil den selvkørende enheds størrelse, vægt, sikkerhedssystemer og udformning spille en rolle i vurderingen af forsøgets risiko. Et forsøg med en mindre robotplæneklipper, som, udover at være CE-mærket efter maskindirektivet, er konstrueret efter specifikke sikkerhedsstandarder for sådanne maskiner, og derigennem har en veldokumenteret egensikkerhed, som skal køre i en park i tidsrum, hvor der er et begrænset omfang af færdsel på græsarealerne, vil f.eks. kunne vurderes som et lavrisikoforsøg, og vil kunne foretages med få og enkle vilkår.

Modsat vil et forsøg med f.eks. en robot, som skal klippe hæk, og derfor har eksponerede skarpe dele, i en park eller på et stisystem i tidsrum med almindelig færdsel kunne anses som et højriskoforsøg, og det vil derfor være nødvendigt at fastsætte yderligere vilkår for forsøget. Det kan f.eks. være et vilkår om, at forsøget skal superviseres af en person, som er fysisk til stede ved robotten, og som kan gribe ind eller stoppe robotten, hvis der opstår farlige situationer, ligesom der kan fastsættes vilkår om afmærkning af området, når enheden kører, og vilkår om, at enheden kun kan benyttes på bestemte tider af døgnet m.v.

For at opnå tilladelse til forsøg med selvkørende enheder skal der således være sikkerhed for de basale egenskaber for maskinen, og der vil derudover også blive set på den generelle fremkommelighed og på karakteren og mængden af færdsel på det pågældende område, hvor forsøget ønskes gennemført. Alt efter vurderingen af det samspil, vil der blive stillet krav om passende vilkår om monitorering, varighed og opfølgning, og det vil være relevant for vejmyndigheden at benytte nogle af de redskaber, der er hjemmel til at træffe beslutning om i færdselslovens § 92 i forbindelse med forsøg med selvkørende enheder.

Færdselsstyrelsen, der har den tekniske fagkundskab inden for køretøjsteknik, vil være egnet til at foretage denne vurdering af sikkerheden i et ansøgt forsøg med eller test af selvkørende enheder, herunder med behørigt input fra vejmyndigheden. Administrationen af ordningen vil fortsat blive varetaget af Færdselsstyrelsen.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 15 og 16

Efter færdselslovens § 92 m, stk. 2, meddeler transportministeren tilladelse til forsøg med selvkørende enheder efter høring af vejmyndigheden. Kompetencen til at administrere ordningen er i bekendtgørelse nr. 373 af 9. april 2024 om Færdselsstyrelsens opgaver og beføjelser samt klageadgang delegeret til Færdselsstyrelsen, der har den tekniske fagkundskab inden for køretøjsteknik. Det er således Færdselsstyrelsen, der står for sagsbehandlingen af ordningen, mens vejmyndigheden bidrager som høringspart.

Vejdirektoratet har i medfør af § 6, stk. 1 og 2, i vejloven fået henlagt administrationen af statens veje af transportministeren. Vejdirektoratet er dermed den administreren-

de vejmyndighed for statens veje. Kommunalbestyrelsen er vejmyndighed for kommuneveje, jf. § 7 i vejloven, og for private fællesveje og private fællestier, jf. § 1, stk. 2, i privatvejsloven. For så vidt angår private veje er den pågældende vejejer vejmyndighed.

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, der indførte den gældende forsøgsordning, jf. Folketingstidende 2020-21, tillæg A, L 37 som fremsat, side 20, at formålet med høringen af vejmyndigheden er, at vejmyndigheden derved kan bidrage med oplysninger og klarhed over, om der skal tages særlige hensyn til trafikmængden eller eventuelt vejarbejde på den strækning eller det område, hvor et forsøg med selvkørende enheder ønskes udført. Det fremgår også, at transportministeren ikke er forpligtet til at følge vejmyndighedens bemærkninger, men vejmyndighedens bemærkninger skal indgå i den endelige vurdering af, om tilladelse skal gives, og i givet fald på hvilke vilkår.

Det fremgår derudover, at hvis en ansøger af tilladelse til forsøg med selvkørende enheder ønsker at udføre et forsøg på et privatejet område, hvor færdselsloven finder anvendelse, og ansøgeren ikke samtidig er ejer af det pågældende område, vil det i forbindelse med indsendelse af ansøgning om tilladelse til forsøg være påkrævet, at ansøgeren fremsender et samtykke fra den pågældende private vejejer.

Efter færdselslovens § 92 kan vejmyndigheden træffe færdselsmæssige bestemmelser, som indvirker på vejens udnyttelse eller indretning, bl.a. bestemmelser om parkering og standsning, etablering af fodgængerfelter og forbud mod visse færdselsarter, herunder med henblik på etablering af gågader.

I administrationen af ordningen oplever Færdselsstyrelsen store forskelle på, i hvilken grad vejmyndigheden har været inddraget i sagen, inden ansøgningen sendes til Færdselsstyrelsen. I nogle tilfælde har vejmyndigheden været medafsender på ansøgningen eller har lagt en grundig udtalelse med i ansøgningsmaterialet.

Det foreslås, at i § 92 m, stk. 2, 1. pkt., udgår »efter høring af vejmyndigheden« og », jf. stk. 1«.

Det foreslås samtidig, at der i § 92 m, stk. 2, efter 1. pkt. indsættes et nyt punktum, hvorefter Transportministeren inden meddelelsen af en tilladelse skal påse, at vejmyndigheden er blevet hørt om det pågældende forsøg.

Formålet med den foreslåede formulering, at transportministeren ”skal påse, at vejmyndigheden er blevet hørt”, er i højere grad at ramme en mere smidig sagsbehandling, der i højere grad kan tilpasses den modtagne ansøgning.

Derudover er der foretaget en redaktionel ændring af bestemmelsen, idet den gældende henvisning fra stk. 2 til stk. 1 i samme bestemmelse ikke er nødvendig. Der er alene tale om en lovteknisk justering uden indholdsmæssig betydning.

Den foreslåede ændring vil medføre, at en ansøgning om forsøg med en selvkørende enhed ikke skal sendes i høring til den pågældende vejmyndighed igen, hvis vejmyndigheden er kommet med fyldestgørende bemærkninger i forbindelse med ansøgningen eller på et andet tidspunkt.

Det vil dog kræve en fornyet inddragelse eller høring af vejmyndigheden, hvis sagen ændrer sig undervejs i behandlingen af ansøgningen, eller hvis det af andre saglige grunde vurderes nødvendigt at høre vejmyndigheden igen. Det kan f.eks. være, hvis der sker ændringer i ansøgningsmaterialet, der medfører, at vejmyndighedens oprindelige udtalelse om sagen ikke længere vurderes at dække det fulde billede af sagens omstændigheder, eller hvis der efter vejmyndighedens udtalelse sker ændringer i det fysiske område eller den strækning, hvor forsøget ønskes gennemført.

Det kan være relevant for vejmyndigheden at benytte nogle af de redskaber, der allerede findes i færdselsloven med henblik på at træffe passende foranstaltninger for at opretholde færdselssikkerheden på vejene, f.eks. i forhold til afmærkning eller foranstaltninger efter færdselslovens § 92. Der vil selvsagt skulle være tale om foranstaltninger, der har tilknytning til det konkrete forsøg med selvkørende enheder.

Alt efter de fysiske rammer og de konkrete ansøgninger om tilladelse til forsøg med selvkørende enheder, kan der godt i det konkrete tilfælde være tale om meget små sikkerhedsforanstaltninger, eller at der slet ikke er behov for nye færdselssikkerhedsmæssige foranstaltninger. Men vejmyndigheden bør i alle tilfælde forholde sig til spørgsmålet om eventuelt behov for f.eks. foranstaltninger efter § 92.

Hvis Færdselsstyrelsen ved behandlingen af en konkret ansøgning om forsøg vurderer, at der ikke er truffet beslutning om tilstrækkelige sikkerhedsforanstaltninger, kan Færdselsstyrelsen opfordre den pågældende vejmyndighed til at forholde sig til spørgsmålet om sikkerhedsforanstaltninger eller eventuelt meddele afslag på den konkrete ansøgning om tilladelse til forsøg med en begrundelse om, at fraværet af f.eks. sikkerhedsforanstaltninger efter færdselslovens § 92 konkret indebærer, at gennemførelsen af forsøget ikke er færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt.

Der henvises i øvrigt til punkt 2.2.1.1.3 og 2.2.1.2.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 17

Efter færdselslovens § 92 1 forstås ved en selvkørende enhed et førerløst emissionsfrit køretøj, der kører med lav hastighed på hjul, bælte el.lign., og som er teknisk indrettet således, at en fysisk person kan overtage kontrollen af køretøjet.

Det fremgår af § 92 m, stk. 1, at kørsel med en selvkørende enhed på færdselslovens anvendelsesområde jf. færdselslovens § 1, alene må finde sted, hvis transportministeren har meddelt tilladelse hertil. Det fremgår videre af stk. 2, at transportministeren meddeler tilladelse til forsøg med selvkørende enheder, jf. stk. 1, efter høring af vejmyndigheden.

Kompetencen til at administrere ordningen er delegeret til Færdselsstyrelsen, der har den tekniske fagkundskab inden for køretøjsteknik. Det er således Færdselsstyrelsen, der står for sagsbehandlingen af ordningen, mens vejmyndigheden bidrager som høringsspart, men ikke har en selvstændig beslutningskompetence.

Vejdirektoratet har i medfør af § 6, stk. 1 og 2, i vejloven fået henlagt administrationen af statens veje af transportministeren. Vejdirektoratet er dermed den administrerende vejmyndighed for statens veje. Kommunalbestyrelsen er vejmyndighed for kommuneveje, jf. § 7 i vejloven, og for private fællesveje og private fællestier, jf. § 1, stk. 2, i privatvejsloven. For så vidt angår private veje er den pågældende vejejer vejmyndighed.

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, der indførte den gældende forsøgsordning, jf. Folketingstidende 2020-21, tillæg A, L 37 som fremsat, side 20, at formålet med høringen er, at vejmyndigheden derved kan bidrage med oplysninger og klarhed over, om der skal tages særlige hensyn til trafikmængden eller eventuelt vejarbejde på den strækning eller område, hvor et forsøg med selvkørende enheder ønskes udført.

Det fremgår også, at transportministeren ikke er forpligtet til at følge vejmyndighedens bemærkninger, men vejmyndighedens bemærkninger skal indgå i den endelige vurdering af, om tilladelse skal gives, og i givet fald på hvilke vilkår.

Det fremgår derudover, at hvis en ansøger af tilladelse til forsøg med selvkørende enheder ønsker at udføre et forsøg på et privatejet område, hvor færdselsloven finder anvendelse, og ansøgeren ikke samtidig er ejer af det pågældende område, er det i forbindelse med indsendelse af ansøgning om tilladelse til forsøg påkrævet, at ansøgeren fremsender et samtykke fra den pågældende private vejejer.

Ifølge vejlovens § 80 (Lovbekendtgørelse nr. 435 af 24. april 2024 om offentlige veje), kan det offentlige vejareal med vejmyndighedens tilladelse anvendes til 1) varig eller midlertidig anbringelse af affald, containere, materiel, materialer, løsørengstande, skure, skurvogne, boder, automater, skilte, reklamer, hegn el.lign., 2) anbringelse af køretøjer med henblik på salg eller udlejning, jf. dog §§ 80 a og 80 b, eller 3) anbringelse af køretøjer i forbindelse med reparation, påfyldning af drivmidler, rengøring el.lign., når dette sker som led i erhvervsmæssig virksomhed.

Efter færdselslovens § 92, kan vejmyndigheden træffe færdselsmæssige bestemmelser, som indvirker på vejens udnyttelse eller indretning, bl.a. bestemmelser om parkering og standsning, etablering af fodgængerfelter og forbud mod visse færdselsarter, herunder med henblik på etablering af gågader.

Det følger af almindelige forvaltningsretlige principper, at en tilladelse kan tilbagekaldes, hvis vilkårene i tilladelsen ikke overholdes eller hvis forudsætningerne for tilladelsen ændrer sig.

Rammerne for forsøgsordningen er udmøntet i bekendtgørelse nr. 941 af 19. maj 2021 om forsøg med selvkørende enheder, jf. i færdselslovens § 68, stk. 1, 1. pkt., § 82, stk. 4, § 84, stk. 1, § 85, stk. 1, § 92 m, stk. 4, stk. 5, 3. og 4. pkt., og stk. 6 og 7, § 92 p, § 118, stk. 13, 1. pkt., og § 134 a, stk. 2, i færdselsloven og § 3, stk. 1, i bekendtgørelsen om Færdselsstyrelsens opgaver, beføjelser og klageadgang, udmøntet i bekendtgørelse nr. 941 af 19. maj 2021 om forsøg med

selvkørende enheder. Kompetencen til at meddele tilladelse til forsøg med selvkørende enheder og til at føre tilsyn med meddelte tilladelser m.v. i bekendtgørelsen om forsøg med selvkørende enheder er med hjemmel i § 3, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 373 af 9. april 2024 om Færdselsstyrelsens opgaver, beføjelser samt klageadgang, jf. færdselslovens § 134 a, stk. 1, delegeret til Færdselsstyrelsen, der har den tekniske fagkundskab inden for køretøjsteknik.

Det foreslås, at der i § 92 m, efter stk. 2, indsættes et nyt *stk. 3, 1. pkt.*, hvorefter den kommunale vejmyndighed kan udpege områder i kommunen som testzoner til brug for test af selvkørende enheder i et testegnet miljø.

Den foreslåede ændring vil medføre, at den kommunale vejmyndighed kan udpege områder i kommunen som testzoner til brug for test af selvkørende enheder i et testegnet miljø. Hermed får kommunen beføjelse til at anvende en præcist afgrænset del af kommunens arealer til, at robotvirksomheder kan teste selvkørende enheder, uden at enhederne udfører driftsmæssige opgaver. Testzonen kan således alene anvendes til at udvikle enheden, herunder særligt enhedens egenskaber i forhold til interaktion med andre færdselsarter. Det forudsættes også herved, at en sådan testzone placeres i et område, hvor den øvrige trafik er egnet til interaktion med selvkørende enheder.

Det kan være relevant, at vejmyndigheden i forbindelse med udpegningen af testzonen har forholdt sig til spørgsmålet om færdselssikkerhedsmæssige foranstaltninger og om nødvendigt truffet beslutning om at benytte nogle af de redskaber, der er hjemmel til at træffe beslutning om i færdselslovens § 92. Der vil skulle være tale om foranstaltninger, der er nødvendige som følge af udpegningen af testzonen. Alt efter de fysiske rammer og de test af selvkørende enheder, der forventes at blive gennemført inden for testzonen, kan der godt i det konkrete tilfælde være tale om meget små sikkerhedsforanstaltninger, eller at der slet ikke er behov for nye sikkerhedsforanstaltninger. Vejmyndigheden bør dog forholde sig til spørgsmålet og eventuelt træffe beslutninger om foranstaltninger efter § 92.

Da det foreslås, at udpegningen af en testzone ikke skal godkendes af Færdselsstyrelsen, vil en vurdering af om vejmyndigheden har forholdt sig til spørgsmålet om sikkerhedsforanstaltninger i mange tilfælde ske i forbindelse med ansøgninger om tilladelse til konkrete test af selvkørende enheder inden for den udpegede testzone. Hvis Færdselsstyrelsen ved behandlingen af en sådan konkret ansøgning vurderer, at den ansøgte enhed ikke kan opereres i testzonen forsvarligt, når der ikke er truffet beslutning om tilstrækkelige sikkerhedsforanstaltninger, kan Færdselsstyrelsen gå i dialog med pågældende vejmyndighed om spørgsmålet om sikkerhedsforanstaltninger i området. I sidste ende må Færdselsstyrelsen meddele afslag på den konkrete ansøgning om tilladelse til test af selvkørende enheder, hvis fraværet af tilstrækkelige sikkerhedsforanstaltninger gør, at gennemførelsen af forsøget ikke vurderes færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt.

Det foreslås endvidere, at der indsættes et § 92 m, *stk. 3, 2. pkt.*, hvorefter vejmyndigheden skal give transportmi-

nisteren besked om udpegnen af en testzone og offentliggøre udpegnen.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at vejmyndigheden skal give transportministeren besked om udpegnen af en testzone samt offentliggøre udpegnen af testzonen. Der foreslås ikke fastsat specifikke krav til offentliggørelsen af udpegnen af testzonen. Det vil følge den metode, den pågældende kommune sædvanligvis benytter til at offentliggøre den type af beslutninger. Det må dog antages, at beslutningen som minimum skal fremgå af kommunens hjemmeside. Det forudsættes, at vejmyndigheden revurderer udpegnen af testzonen, hvis der sker væsentlige ændringer af området.

Udpegnen af testzoner efter § 92 m, stk. 3, vil ikke være omfattet af vejlovens § 80. Idet der er tale om en forsøgsordning, vurderes det ikke at være relevant med en eventuel permanent ændring af vejlovens § 80. Udpegnen af en testzone vil selvsagt skulle være i overensstemmelse med øvrige tilladelser givet efter § 80 på samme areal.

Det foreslås også, at der indsættes et nyt § 92 m, stk. 4, hvorefter transportministeren meddeler tilladelse til konkrete test af selvkørende enheder inden for en udpeget testzone.

Med den foreslåede bestemmelse kan transportministeren give tilladelse til mere testlignende forsøg, der vil kunne gennemføres i de testzoner, som det foreslås, at den kommunale vejmyndighed kan udpege. Her vil der være tale om såkaldte "sandkasser", hvor der kan gennemføres test med selvkørende enheder, der har brug for en højere grad af afprøvning blandt en grad af almindelig færdsel, der ikke er en del af et organiseret forsøg, inden de vil være klar til et mere driftslignende forsøg.

I disse test af selvkørende enheder vil der også skulle tages nødvendige sikkerhedsmæssige forholdsregler, der passer til den enkelte selvkørende enhed, der ønskes testet indenfor et sådant område, og det vil være relevant for vejmyndigheden at benytte nogle af de redskaber, der er hjemmel til at træffe beslutning om i færdselslovens § 92, i forbindelse med konkrete ansøgninger om test af selvkørende enheder. Der vil selvsagt skulle være tale om foranstaltninger, der har tilknytning til den konkrete test af selvkørende enheder, og ved test af selvkørende enheder inden for en testzone vil der være en større mulighed for at afprøve enhedernes tekniske funktioner og samspillet med den færdsel, enhederne møder, som led i at udvikle enheden til at kunne løse driftslignende opgaver.

Alt efter de fysiske rammer og de konkrete ansøgninger om tilladelse til test af selvkørende enheder, kan der godt i det konkrete tilfælde være tale om meget små sikkerhedsforanstaltninger, eller at der slet ikke er behov for nye færdselssikkerhedsmæssige foranstaltninger. Men vejmyndigheden bør i alle tilfælde forholde sig til spørgsmålet om eventuelt behov for f.eks. foranstaltninger efter § 92.

Hvis Færdselsstyrelsen ved behandlingen af en konkret ansøgning om test vurderer, at der ikke er truffet beslutning om tilstrækkelige sikkerhedsforanstaltninger, kan Færdselsstyrelsen opfordre den pågældende vejmyndighed til at for-

holde sig til spørgsmålet om sikkerhedsforanstaltninger eller eventuelt meddele afslag på den konkrete ansøgning om tilladelse til test med en begrundelse om, at fraværet af f.eks. sikkerhedsforanstaltninger efter færdselslovens § 92 konkret indebærer, at gennemførelsen af testen ikke er færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt.

For fortsat at sikre, at test af nye teknologier og nye selvkørende enheder udføres færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt, og uden at det skaber unødigt utryghed for øvrige trafikantgrupper, foreslås det, at der fortsat vil være tale om en forsøgsordning, hvor selve testen af en selvkørende enhed inden for den udpegede testzone kræver en konkret tilladelse fra transportministeren. Her vil der fortsat ske en nøje vurdering af de nødvendige færdselssikkerhedsmæssige forhold i forbindelse med testen.

Færdselsstyrelsen, der foreslås at varetage administrationen af ordningen, vil ved denne type af godkendelser, som hovedregel ikke tage stilling til det geografiske område, som testen forsøges gennemført i, da vejmyndigheden ved udpegnen af testzonen allerede har taget stilling til det geografiske område og områdets egnethed som testzone. Færdselsstyrelsen vil stadig vurdere den selvkørende enhed, der ønskes testet i den konkrete ansøgning, og vurdere de overordnede færdselssikkerhedsmæssige forhold ved den ønskede test.

Ved disse test af selvkørende enheder inden for en testzone vil det også være relevant, at vejmyndigheden træffer beslutning om eventuelle nødvendige sikkerhedsforanstaltninger, afmærkning m.v., jf. færdselslovens § 92. Der vil skulle være tale om foranstaltninger, der er medført af de konkrete test af selvkørende enheder.

Det foreslås i den foreslåede § 92 m, stk. 4, 2. pkt., videreført fra den gældende forsøgsordning, at transportministeren skal underrette politiet om meddelte tilladelser forud for testens igangsættelse.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at transportministeren forud for testens igangsættelse vil skulle underrette det stedlige politi om den tilladte test. Politiet vil hermed blive bekendt med den forestående test.

Derudover foreslås det, at der indsættes et § 92 m, stk. 5, hvorefter transportministeren ved meddelelse af tilladelse til forsøg med eller test af selvkørende enheder, kan fastsætte vilkår om monitorering, varighed, opfølgning m.v.

Det vil være op til en vurdering af det konkrete forsøg at bestemme, hvilke vilkår der vil være relevante i det enkelte forsøg. Denne vurdering vil have en tæt sammenhæng med de sikkerhedsforanstaltninger, der er planlagt for forsøget. Man kan dog ikke forestille sig et forsøg, hvor der ikke vil blive stillet nogen vilkår. Selv i de forsøg, der som udgangspunkt udgør en meget lille færdselssikkerhedsmæssig risiko, vil alene forsøgsområdet medføre vilkår om f.eks. varighed og opfølgning m.v.

Det foreslås, at der i § 92 m, indsættes et stk. 6, hvorefter transportministeren til konkrete forsøg med selvkørende enheder kan dispensere fra kravet om, at enheden skal være emissionsfri, jf. § 92 l.

Det vil fortsat være en del af den grundlæggende definition af en selvkørende enhed, at der er tale om emissionsfri køretøjer, men den foreslåede ændring vil medføre, at det krav vil kunne fraviges i konkrete tilfælde. Der vil være tale om en konkret vurdering, hvor det vil skulle indgå, om det vurderes, at den konkrete enhed bruger mindre energi end en traditionel maskine, der ellers ville blive anvendt, så der stadig er en energimæssig besparelse, selvom der ikke anvendes en helt emissionsfri enhed.

Det forventes, at den konkrete kompetence til at træffe afgørelser efter denne undtagelse vil ligge hos Færdselsstyrelsen, der står for den generelle administration af forsøgsordningen.

Det foreslås, at der i § 92 m, indsættes et stk. 7, hvorefter transportministeren til enhver tid kan tilbagekalde en tilladelse til forsøg eller test med den virkning, at forsøget eller testen umiddelbart skal bringes til ophør.

Det foreslåede vil medføre, at der skabes udtrykkelig hjemmel til, at der som en del af forsøgsordningen kan ske tilbagekaldelse af en tilladelse i nødvendige tilfælde.

Tilbagekaldelse af en tilladelse vil bl.a. kunne ske med baggrund i hændelser med betydning for færdselssikkerheden, eller hvis der af andre grunde opstår tvivl om, hvorvidt forsøget eller testen fortsat kan gennemføres færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt. Det vil bero på transportministerens skøn, om den opståede tvivl om forsøgets færdselssikkerhedsmæssige forsvarlighed har en sådan karakter, at tilladelsen skal tilbagekaldes.

Bestemmelsen vil medføre, at en tilladelse til forsøg med eller test af selvkørende enheder kan tilbagekaldes, hvis den selvkørende enhed anvendes til et andet formål end det, der er givet tilladelse til. Det vil f.eks. være tilfældet, hvis en selvkørende enhed anvendes til ulovlig dataindsamling i form af f.eks. billeder eller video, eller hvis en selvkørende enhed anvendes til transport af ulovligt gods. Det kan også være tilfældet, hvis et forsøg eller en test med selvkørende enheder viser sig at være til fare for færdselssikkerheden, eller hvis en tilladelsesindehaver nægter at udlevere dokumentation og oplysninger, som anmodet om i forbindelse med transportministerens udførelse af tilsyn i medfør af § 92 n, stk. 1 og 2, hvis der er skabt tilstrækkelig tvivl om de færdselssikkerhedsmæssige aspekter af det pågældende forsøg med selvkørende enheder.

Kompetencen til at meddele tilladelse til forsøg med selvkørende enheder og til at føre tilsyn med meddelte tilladelser m.v., er delegeret til Færdselsstyrelsen, der har den tekniske fagkundskab inden for køretøjsteknik, og det vil i praksis være Færdselsstyrelsen, der vil træffe afgørelse om tilbagekaldelse af en tilladelse til forsøg med eller test af selvkørende enheder.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.2.1 og 2.2.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 18

Det følger af § 92 m, stk. 3, 1. pkt., at forsøg med selv-

kørende enheder alene må foretages af erhvervsdrivende, forsknings- og undervisningsinstitutter og offentlige myndigheder. Privatpersoner kan derved ikke udføre forsøg med selvkørende enheder. Efter stk. 3, 2. pkt., må selvkørende enheder ikke anvendes til personbefordring.

Som det fremgår af de almindelige bemærkninger til lovforslaget, der indførte forsøgsordningen, jf. Folketingstidende 2020-21, tillæg A, L 37 som fremsat, side 7, er denne begrænsning af, hvem der kan få tilladelse til at foretage forsøg med selvkørende enheder indsat for at sikre, at der sker en gradvis introduktion af de selvkørende enheder på færdselslovens område.

Det følger af bestemmelsens bemærkninger, jf. Folketingstidende 2020-21, tillæg A, L 37 som fremsat, side 21, at forsøgene skal udføres som led i erhvervsudøvelse, forskningsvirksomhed eller myndighedsudøvelse. Det vil dermed ikke være muligt for privatpersoner at opnå tilladelse til forsøg med selvkørende enheder. Det fremgår, at med begrebet offentlige myndigheder menes i øvrigt myndigheder, der i henhold til offentlighedsloven betragtes som myndigheder inden for den offentlige forvaltning.

Det foreslås, at 1. pkt. i § 92 m, stk. 3, der bliver stk. 8, affattes således, at tilladelse til forsøg med eller test af selvkørende enheder kan meddeles til erhvervsdrivende, forsknings- og undervisningsinstitutter, foreninger, organisationer, offentlige myndigheder, selskaber og institutioner samt selvejende og private institutioner.

Det foreslåede vil åbne for, at flere typer af aktører vil kunne udføre forsøg med selvkørende enheder, enten i form af forsøg med selvkørende enheder eller i form af test af selvkørende enheder inden for en udpeget testzone, så selvkørende enheder kan bruges i større dele af samfundet.

Privatpersoner vil med denne udvidelse af bestemmelsen fortsat ikke kunne udføre forsøg med eller test af selvkørende enheder. Med denne fortsatte begrænsning sikres det, at der fortsat vil ske en gradvis introduktion af de selvkørende enheder på færdselslovens område.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at forsøg med selvkørende enheder og test af selvkørende enheder inden for en udpeget testzone kan udføres af erhvervsdrivende, forsknings- og undervisningsinstitutter, foreninger, organisationer, offentlige myndigheder, selskaber og institutioner samt selvejende og private institutioner.

Denne udvidelse af kredsen af ansøgere tager sigte på, at alle private og selvejende institutioner såsom uddannelsesinstitutioner, plejehjem, daginstitutioner, fonde m.v., der ønsker at anvende selvkørende enheder på færdselslovens område, vil få mulighed for at ansøge om tilladelse hertil. Herudover foreslås det, at foreninger og organisationer vil kunne ansøge om forsøg med selvkørende enheder. Det kan f.eks. være sports- og idrætsforeninger, bolig- og ejerforeninger og andre organisationer og forbund. Den foreslåede ændring tager også sigte på, at f.eks. DSB, Sund & Bælt Holding A/S eller andre offentlige selskaber skal kunne bruge ordningen og muligheden for at bruge selvkørende enheder. Det forudsættes stadig, at forsøgene eller testene

udføres, som led i udøvelsen af det pågældende erhverv eller virke.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.2.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 19

Efter færdselslovens § 92 m, stk. 4, kan transportministeren fastsætte nærmere regler om forsøg med selvkørende enheder, herunder om selvkørende enheders hastighed, placering på vej, brug af signaler og tegn, lygteføring, fragt af gods og identifikationsnummer og om krav til ansøgning om tilladelse til forsøg.

Det foreslås, at i § 92 m, stk. 4, der bliver stk. 9, ændres »forsøg med selvkørende enheder« til »forsøg med og test af selvkørende enheder«, og »tilladelse til forsøg« ændres til »tilladelse til forsøg eller test«.

Ændringen skal ses i lyset af, at der med den foreslåede ændring i lovforslagets § 1, nr. 17, sondres mellem forsøg med selvkørende enheder og test af selvkørende enheder. Det er hensigten, at transportministerens bemyndigelse til at fastsætte nærmere regler skal gælde både for forsøg med selvkørende enheder og for test af selvkørende enheder, der foretages inden for vejmyndighedens udpegede testzoner.

Den foreslåede ændring vil medføre, at transportministerens bemyndigelse gælder både forsøg med selvkørende enheder og test af selvkørende enheder.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 17, og pkt. 2.2.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 20

Efter færdselslovens § 92 m, stk. 5, forudsætter tilladelse til forsøg med selvkørende enheder, at en fysisk person kan overtage kontrollen af enheden, når dette anvises af den selvkørende enheds tekniske indretning, eller når den fysiske person vurderer, at der er behov herfor. Den fysiske person skal overholde reglerne om spirituskørsel og kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer, sygdom m.v. i §§ 53 og 54. Transportministeren kan efter forhandling med justitsministeren fastsætte, at § 55, stk. 1 og 2, og bestemmelser fastsat i medfør af § 55, stk. 4, 1. pkt., finder anvendelse i forhold til den fysiske person. Transportministeren kan efter forhandling med justitsministeren fastsætte, at § 77, stk. 1, 1. pkt., finder anvendelse i forhold til selvkørende enheder og den fysiske person.

Det foreslås, at i § 92 m, stk. 5, 1. pkt., der bliver stk. 10, 1. pkt., ændres »forsøg med selvkørende enheder« ændres til »forsøg med eller test af selvkørende enheder«.

Ændringen skal ses i lyset af, at der med den foreslåede ændring i lovforslagets § 1, nr. 17, sondres mellem forsøg med selvkørende enheder og test af selvkørende enheder. Den foreslåede ændring vil medføre, at betingelsen om, at en fysisk person kan overtage kontrollen af en selvkørende enhed, når dette anvises af den selvkørende enheds tekni-

ske indretning, eller når den fysiske person vurderer, at der er behov herfor, vil gælde for både forsøg med selvkørende enheder og for test af selvkørende enheder, der foretages inden for vejmyndighedens udpegede testzoner.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 17, og pkt. 2.2.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 21

Efter Færdselslovens § 92 m, stk. 4, kan transportministeren fastsætte nærmere regler om forsøg med selvkørende enheder, herunder om selvkørende enheders hastighed, placering på vej, brug af signaler og tegn, lygteføring, fragt af gods og identifikationsnummer og om krav til ansøgning om tilladelse til forsøg.

Efter § 92 m, stk. 6, kan transportministeren også fastsætte regler vedrørende den fysiske person, der kan overtage kontrollen af den selvkørende enhed, herunder bestemmelser om alderskrav, krav til kompetencer og krav til den fysiske persons placering m.v.

Efter § 92 m, stk. 7, kan transportministeren ved fastsættelse af regler i medfør af stk. 4 og 6, fravige bestemmelserne i færdselslovens kapitel 2-5 og 10 og § 70, jf. dog stk. 5.

Det foreslås, at i § 92 m, stk. 7, der bliver stk. 12, ændres »stk. 4 og 6« til »stk. 9 og 11«, og »stk. 5« ændres til »stk. 10«.

Ændringen er en konsekvens af, at der med den foreslåede ændring i lovforslagets § 1, nr. 17, indsættes 5 nye stykker, hvorefter § 92 m, stk. 3-7 herefter bliver stk. 8-12.

Til nr. 22

Efter færdselslovens § 92 m, stk. 1, 1. pkt., må kørsel med en selvkørende enhed på færdselslovens anvendelsesområde alene finde sted, hvis transportministeren har meddelt tilladelse hertil.

Det foreslås, at indsætte et nyt § 92 m, stk. 13, hvorefter transportministeren kan fastsætte regler om, at forsøg med eller test af selvkørende enheder med nærmere definerede egenskaber vedrørende f.eks. størrelse, hastighed og anvendelsesområde kan gennemføres uden en forudgående tilladelse.

Ændringen vil medføre, at transportministeren kan beslutte, at der ikke skal søges om tilladelse til at anvende visse specifikke typer af selvkørende enheder under forsøgsordningen. Det kan være relevant, hvis der opstår en situation, hvor nogle typer af selvkørende enheder, vurderes at være færdselssikkerhedsmæssigt uproblematisk køre med. Det kunne f.eks. være små enheder med meget lav hastighed, der ikke krydser stier eller veje, eller enheder med andre lignede karakteristika.

Forsøgsordningen er udmøntet i bekendtgørelse nr. 941 af 19 maj 2021 om forsøg med selvkørende enheder. En fremtidig beslutning om, at en særlig type af selvkørende enheder, skal kunne køre under forsøgsordningen uden en

forudgående tilladelse, vil kunne udmøntes i bekendtgørelsen.

Der henvises til pkt. 2.2.1.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 23

Efter færdselslovens § 92 m, stk. 2, meddeler transportministeren tilladelse til forsøg med selvkørende enheder. Efter færdselslovens § 92 n, stk. 1, fører transportministeren tilsyn med forsøg med selvkørende enheder, der gennemføres i henhold til tilladelse efter § 92 m, stk. 2.

Det foreslås, at i § 92 n, stk. 1, ændres »forsøg med selvkørende enheder« til »forsøg med og test af selvkørende enheder«, og »§ 92 m, stk. 2« ændres til »§ 92 m, stk. 2 og 4«.

Ændringen skal ses i lyset af, at det med den foreslåede ændring i § 1, nr. 17, foreslås, at den kommunale vejmyndighed kan udpege områder i kommunen som testzoner til brug for test af selvkørende enheder i et testegnet miljø, og at transportministeren meddeler tilladelse til konkrete test af selvkørende enheder inden for den udpegede testzone. Der skal således sondres mellem forsøg med selvkørende enheder og test af selvkørende enheder, der udføres inden for en udpeget testzone. Bestemmelsen vil medføre, at transportministeren fører tilsyn med både forsøg med selvkørende enheder og tilladelse til test af selvkørende enheder inden for en udpeget testzone meddelt efter denne forsøgsordning.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 17, og til pkt. 2.2.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 24

Efter færdselslovens § 92 m, stk. 2, meddeler transportministeren tilladelse til forsøg med selvkørende enheder. Efter færdselslovens § 92 n, stk. 1, fører transportministeren tilsyn med forsøg med selvkørende enheder, der gennemføres i henhold til tilladelse efter § 92 m, stk. 2.

Efter § 92 o, stk. 1, kan transportministeren fastsætte regler om betaling af gebyr for behandling af ansøgning om og udstedelse af tilladelse til forsøg med selvkørende enheder og for udførelse af tilsyn, jf. § 92 m, stk. 2, og § 92 n, stk. 1.

Det foreslås, at i § 92 o, stk. 1, ændres »forsøg med selvkørende enheder« ændres til »forsøg med eller test af selvkørende enheder«, og »§ 92 m, stk. 2« ændres til »§ 92 m, stk. 2 og 4«.

Ændringen skal ses i lyset af, at der med den foreslåede ændring i § 1, nr. 17, foreslås, at den kommunale vejmyndighed kan udpege områder i kommunen som testzoner til brug for test af selvkørende enheder i et testegnet miljø, og at transportministeren meddeler tilladelse til konkrete test af selvkørende enheder inden for den udpegede testzone. Der skal således sondres mellem forsøg med selvkørende enheder og test af selvkørende enheder, der udføres inden for en udpeget testzone. Bestemmelsen vil medføre, at transportministeren kan fastsætte regler om betaling af gebyr for be-

handling af ansøgning om og udstedelse af tilladelse til både forsøg med og test af selvkørende enheder og for udførelse af tilsyn med begge typer af tilladelser.

Bekendtgørelse nr. 557 af 28. maj 2024 om gebyrer og afgifter på Færdselsstyrelsens område indeholder i dag nærmere bestemmelser om Færdselsstyrelsens opkrævning af gebyr i forbindelse med behandling af ansøgninger om og tilsyn med forsøg med selvkørende enheder.

Ved den nærmere udmøntning af den ændrede forsøgsordning på baggrund af dette lovforslag, forventes det, at der på bekendtgørelsesniveau vil blive medtaget bestemmelser om kommunernes mulighed for at opkræve gebyr fra ansøger for udgifter i forbindelse med behandling af ansøgninger og ved opgaver i forbindelse med tilsyn. Kommunerne vil kun kunne få dækket omkostningerne i forbindelse med sagsbehandling og må ikke oppebære et overskud på ordningen.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 17, og til pkt. 2.2.2 og 2.2.1.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 25

Efter færdselslovens § 92 m, stk. 2, meddeler transportministeren tilladelse til forsøg med selvkørende enheder. Efter færdselslovens § 92 n, stk. 1, fører transportministeren tilsyn med forsøg med selvkørende enheder, der gennemføres i henhold til tilladelse efter § 92 m, stk. 2.

Efter § 92 o, stk. 2, kan transportministeren fastsætte regler om, at ansøgeren og tilladelsesindehaveren skal afholde udgifter til sagkyndig bistand, der er indhentet ved behandling af en ansøgning om tilladelse til forsøg, jf. § 92 m, stk. 2, og ved udførelse af tilsyn, jf. § 92 n, stk. 1.

Det foreslås, at i § 92 o, stk. 2, ændres »tilladelse til forsøg« til »tilladelse til forsøg eller test«, og »§ 92 m, stk. 2« ændres til »§ 92 m, stk. 2 og 4«.

Ændringen skal ses i lyset af, at der med den foreslåede ændring i § 1, nr. 17, foreslås, at den kommunale vejmyndighed kan udpege områder i kommunen som testzoner til brug for test af selvkørende enheder i et testegnet miljø, og at transportministeren meddeler tilladelse til konkrete test af selvkørende enheder inden for den udpegede testzone. Der skal således sondres mellem forsøg med selvkørende enheder og test af selvkørende enheder, der udføres inden for en udpeget testzone. Bestemmelsen vil medføre, at transportministeren kan fastsætte regler om, at ansøgeren og tilladelsesindehaveren skal afholde udgifter til sagkyndig bistand, der er indhentet ved behandling af en ansøgning, ved både forsøg med og test af selvkørende enheder.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 17, og til pkt. 2.2.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 26

Efter færdselslovens § 92 m, stk. 2, meddeler transportministeren tilladelse til forsøg med selvkørende enheder. Efter færdselslovens § 92 n, stk. 1, fører transportministeren tilsyn

med forsøg med selvkørende enheder, der gennemføres i henhold til tilladelse efter § 92 m, stk. 2.

Efter § 92 o, stk. 3, kan udgifter, der påføres det offentlige efter forsøg, der gennemføres efter tilladelse meddelt i henhold til § 92 m, stk. 2, pålægges tilladelsesindehaveren. Transportministeren kan pålægge ansøgeren at stille sikkerhed for sådanne udgifter.

Det foreslås, at i § 92 o, stk. 3, 1. pkt., ændres »forsøg« til »forsøg eller test«, og »§ 92 m, stk. 2« ændres til »§ 92 m, stk. 2 eller 4«.

Ændringen skal ses i lyset af, at der med den foreslåede ændring i § 1, nr. 17, foreslås, at den kommunale vejmyndighed kan udpege områder i kommunen som testzoner til brug for test af selvkørende enheder i et testegnet miljø, og at transportministeren meddeler tilladelse til konkrete test af selvkørende enheder inden for den udpegede testzone. Der skal således sondres mellem forsøg med selvkørende enheder og test af selvkørende enheder, der udføres inden for en udpeget testzone. Bestemmelsen vil medføre, at udgifter, der påføres det offentlige efter forsøg eller test, der gennemføres efter tilladelse meddelt i henhold til § 92 m, stk. 2 eller 4, kan pålægges tilladelsesindehaveren, og at det vil være muligt at pålægge ansøgeren at stille sikkerhed for sådanne udgifter.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 17, og til pkt. 2.2.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 27

Efter Færdselslovens § 92 m, stk. 4, kan transportministeren fastsætte nærmere regler om forsøg med selvkørende enheder, herunder om selvkørende enheders hastighed, placering på vej, brug af signaler og tegn, lygteføring, fragt af gods og identifikationsnummer og om krav til ansøgning om tilladelse til forsøg.

Efter § 92 m, stk. 6, kan transportministeren også fastsætte regler vedrørende den fysiske person, der kan overtage kontrollen af den selvkørende enhed, herunder bestemmelser om alderskrav, krav til kompetencer og krav til den fysiske persons placering m.v.

Efter § 92 m, stk. 7, kan transportministeren ved fastsættelse af regler i medfør af stk. 4 og 6, fravige bestemmelserne i færdselslovens kapitel 2-5 og 10 og § 70, jf. dog stk. 5.

Det følger af § 92 p, at ved fastsættelse af regler om forsøg efter § 92 m, stk. 7, 9 og 10, fastsætter transportministeren efter forhandling med justitsministeren regler om straf, herunder regler om ansvarssubjekt for overtrædelse af færdselslovens regler og regler udstedt i medfør heraf.

Transportministeren kan i den forbindelse efter forhandling med justitsministeren fravige kapitel 17.

Det foreslås, at i § 92 p, 1. pkt., ændres »regler om forsøg« til »regler om forsøg eller test«, og »stk. 4, 6 og 7« ændres til: »stk. 9, 11 og 12«.

Ændringen skal ses i lyset af, at der med den foreslåede ændring i § 1, nr. 17, foreslås, at den kommunale vejmyndighed kan udpege områder i kommunen som testzoner til brug for test af selvkørende enheder i et testegnet miljø, og at transportministeren meddeler tilladelse til konkrete test af selvkørende enheder inden for den udpegede testzone. Der skal således sondres mellem forsøg med selvkørende enheder og test af selvkørende enheder, der udføres inden for en udpeget testzone.

Ændringen er derudover en konsekvens af, at der med den foreslåede ændring i lovforslagets § 1, nr. 17, indsættes fem nye stykker, hvorefter § 92 m, stk. 3-7, herefter bliver stk. 8-12.

Bestemmelsen vil medføre, at transportministeren ved fastsættelse af regler om forsøg eller test efter § 92 m, stk. 9, 11 og 12, efter forhandling med justitsministeren fastsætter regler om straf, herunder regler om ansvarssubjekt for overtrædelse af færdselslovens regler og regler udstedt i medfør heraf. Transportministeren vil i den forbindelse efter forhandling med justitsministeren kunne fravige kapitel 17.

Formålet med ændringen er således, at test af selvkørende enheder skal være omfattet af bemyndigelsesbestemmelsen, ligesom forsøg med selvkørende enheder, der er omfattet i dag. Ændringen indebærer ikke, at der vil blive fastsat ændrede regler om straf for overtrædelse af færdselslovens regler og regler udstedt i medfør heraf.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 17, og til pkt. 2.2.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til § 2

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. juli 2025.

Ifølge færdselslovens § 143 gælder loven ikke for Færøerne og Grønland, og loven indeholder ikke en anordningsbestemmelse om, at lovens regler kan sættes i kraft for Færøerne og Grønland. Nærværende lovforslag om ændring af færdselsloven indeholder derfor ikke en anordningsbestemmelse om, at lovforslagets regler kan sættes i kraft for Færøerne og Grønland, og af den grund er der ikke indsat en territorialbestemmelse i lovforslaget.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 1

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1312 af 26. november 2024, foretages følgende ændringer:

§ 82. ---

Stk. 2-9. ---

1. I § 82 indsættes som *stk. 10*:

»*Stk. 10.* Transportministeren kan fastsætte regler om, at dokumenter og oplysninger om en virksomheds udpegede sikkerhedsrådgivere for vejtransport af farligt gods i medfør af stk. 5 skal indsendes ved anvendelse af den digitale løsning, som ministeren stiller til rådighed.«

§ 92 g. ---

Stk. 2. Forsøg efter stk. 1 skal gennemføres på bestemte vejstrækninger og kan afgrænses til bestemte tidspunkter. Forsøg skal altid gennemføres færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt.

2. I § 92 g, *stk. 2, 1. pkt.*, ændres »på bestemte vejstrækninger« til: »i bestemte områder«.

Stk. 3 og 4. ---

Stk. 5. Transportministeren fastsætter nærmere bestemmelser om forsøg med kørsel med selvkørende motorkøretøjer. Transportministeren kan i denne forbindelse fravige bestemmelserne i kapitel 2, 4, 5, 9-11 og 13 a, jf. dog stk. 3.

3. § 92 g, *stk. 5*, ophæves, og i stedet indsættes:

»*Stk. 5.* Transportministeren fastsætter regler for forsøg med kørsel med selvkørende motorkøretøjer. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler for de enkelte forsøg. Transportministeren kan i forbindelse med fastsættelse af regler efter 1. og 2. pkt. fravige bestemmelserne i kapitel 2, 4, 5, 9-11 og 13 a, jf. dog stk. 3.

Stk. 6. Lov om trafikelskaber finder ikke anvendelse på forsøg med selvkørende motorkøretøjer, jf. dog regler fastsat i medfør af stk. 7.

Stk. 7. Transportministeren kan, i forbindelse med fastsættelse af regler efter stk. 5, fastsætte regler om, at lov om trafikelskaber finder anvendelse på forsøg med selvkørende motorkøretøjer, hvis det vurderes, at et forsøg har karakter af offentlig servicetrafik.

Stk. 8. Transportministeren skal i forbindelse med fastsættelse af regler om forsøg efter stk. 5 og efter

forhandling med justitsministeren fastsætte regler om straf, herunder bestemmelser om ansvarssubjekt, for overtrædelse af denne lovs regler. Transportministeren kan i den forbindelse efter forhandling med justitsministeren fravige kapitel 17 og 18.

Stk. 9. Transportministeren kan i forbindelse med fastsættelse af regler om straf efter stk. 8 efter forhandling med justitsministeren bestemme, at en tilladelsesindehaver kan pålægges bødeansvar, selv om overtrædelsen ikke kan tilregnes den pågældende som forsætlig eller uagtsom. Tilsvarende gælder en juridisk person, der er tilladelsesindehaver, selv om der inden for dens virksomhed ikke er begået en overtrædelse, der kan tilregnes en eller flere til den juridiske person knyttede personer eller den juridiske person som sådan.«

§ 92 h. Transportministeren meddeler efter høring af vejmyndigheden og politiet tilladelse til forsøg i henhold til regler fastsat i medfør af § 92 g, stk. 5. Transportministeren fastlægger nærmere vilkår for de enkelte forsøg. Tilladelse kan først meddeles, efter at sagen har været forelagt et af Folketinget nedsat udvalg.

Stk. 2. Tilladelse til forsøg efter stk. 1 meddeles for en periode på op til 2 år. Tilladelsen kan fornyes af transportministeren efter høring af vejmyndigheden og politiet.

Stk. 3. ---

Stk. 4. Ansøgning om tilladelse til forsøg efter stk. 1 indsendes til Transportministeriet ledsaget af en nærmere beskrivelse af forsøget. Ansøgningen skal indeholde en beskrivelse af de motorkøretøjer, der indgår i forsøget, en detaljeret plan for gennemførelsen af forsøget, herunder hvilke niveauer af automatisering der er tale om, de vejstrækninger, forsøget ønskes gennemført på, og de trafikale og vejrmæssige forhold, hvori forsøget forventes at blive gennemført, og en beskrivelse af forsøgets organisering. Ansøgningen skal endvidere indeholde en gennemarbejdet plan for indsamling, registrering, systematisering, opbevaring, brug, videregivelse, samkøring og sletning af data, der genereres i forbindelse med kørslen.

4. § 92 h, stk. 1, 3. pkt., ophæves.

5. § 92 h, stk. 2, ophæves, og i stedet indsættes:

»*Stk. 2.* Ansøgning om tilladelse til forsøg efter stk. 1 indsendes til transportministeren ledsaget af en nærmere beskrivelse af forsøget.«

6. § 92 h, stk. 4, ophæves.

Stk. 5-7 bliver herefter stk. 4-6.

Stk. 5. Ansøgning om tilladelse efter stk. 4 vedlægges en vurdering fra en godkendt assessor om konsekvenserne for færdselssikkerheden ved gennemførelse af forsøget.

Stk. 6. Transportministeren kan fastsætte regler om godkendelse af assessorer, jf. stk. 5, herunder om assessorers uafhængighed og kompetence, og om tilsyn med godkendte assessorer. Transportministeren kan endvidere fastsætte regler om tavshedspligt for assessorer, assessorers ansvarsforsikring og krav til assessorers underleverandører.

Stk. 7. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om krav til ansøgningen om tilladelse til forsøg, jf. stk. 4, herunder om, hvilken dokumentation der skal vedlægges ansøgningen.

§ 92 i. ---

§ 92 j. Transportministeren kan i forbindelse med fastsættelse af regler efter § 92 g, stk. 5, efter høring af trafiksekskabet fastsætte, at lov om trafiksekskaber ikke finder anvendelse på forsøget.

§ 92 k. Ved fastsættelse af bestemmelser om forsøg efter § 92 g, stk. 5, fastsætter transportministeren efter forhandling med justitsministeren regler om straf, herunder bestemmelser om ansvarssubjekt for overtrædelser af færdselslovens regler. Transportministeren kan i den forbindelse efter forhandling med justitsministeren fravige kapitel 17 og 18.

7. I § 92 h, stk. 5, der bliver stk. 4, ændres »stk. 4« til: »stk. 2«.

8. I § 92 h, stk. 6, 1. pkt., der bliver stk. 5, 1. pkt., ændres »stk. 5« til: »stk. 4«.

9. I § 92 h, stk. 6, der bliver stk. 5, indsættes som 3. og 4. pkt.:

»Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om de forhold, som assessoren skal vurdere efter stk. 4. Endvidere kan transportministeren fastsætte regler om, at en assessorvurdering helt eller delvist kan genanvendes, såfremt ansøgeren søger om tilladelse til et nyt forsøg i et nyt område med samme type køretøj, ligesom transportministeren kan fastsætte regler om lempeligere vilkår for assessorvurderingen for FN- eller EU-typegodkendte køretøjer og køretøjer, hvor der er en sikkerhedschauffør i køretøjet.«

10. I § 92 h, stk. 7, der bliver stk. 6, ændres »stk. 4« til: »stk. 2«.

11. I § 92 i indsættes som stk. 2:

»Stk. 2. Transportministeren kan fastsætte regler om betaling af gebyr for behandling af ansøgning om og udstedelse af tilladelse til forsøg med selvkørende motorkøretøjer, jf. § 92 h, stk. 1.«

12. §§ 92 j og 92 k ophæves.

Stk. 2. Transportministeren kan i forbindelse med fastsættelse af regler om straf efter stk. 1 efter forhandling med justitsministeren bestemme, at en tilladelsesindehaver kan pålægges bødeansvar, selv om overtrædelsen ikke kan tilregnes den pågældende som forsætlig eller uagtsom. Tilsvarende gælder en juridisk person, der er tilladelsesindehaver, selv om der inden for dens virksomhed ikke er begået en overtrædelse, der kan tilregnes en eller flere til den juridiske person knyttede personer eller den juridiske person som sådan.

§ 92 l. Ved en selvkørende enhed forstås et førerløst emissionsfrit køretøj, der kører med lav hastighed på hjul, bæltter el.lign., og som er teknisk indrettet således, at en fysisk person kan overtage kontrollen af køretøjet.

§ 92 m. Kørsel med en selvkørende enhed på denne lovs anvendelsesområde, jf. § 1, må alene finde sted, hvis transportministeren har meddelt tilladelse hertil. Der kan alene meddeles tilladelse til kørsel med selvkørende enheder på strækninger og i områder, som i begrænset omfang anvendes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter.

Stk. 2. Transportministeren meddeler efter høring af vejmyndigheden tilladelse til forsøg med selvkørende enheder, jf. stk. 1. Transportministeren skal underrette politiet om meddelte tilladelser forud for forsøgets igangsættelse.

13. I § 92 l, indsættes efter »emissionsfrit køretøj,«: »jf. dog § 92 m, stk. 6,«.

14. § 92 m, stk. 1, 2. pkt., affattes således:

»Der kan meddeles tilladelse til forsøg med eller test af selvkørende enheder efter en vurdering af de nødvendige færdselssikkerhedsmæssige forhold, herunder de tekniske og sikkerhedsmæssige egenskaber for den enhed, der ønskes anvendt i forsøget eller testen, omfanget og karakteren af færdslen og fremkommeligheden på den strækning eller i det område, hvor forsøget eller testen ønskes gennemført, samt eventuelt planlagt afmærkning, afspærring eller øvrige sikkerhedsforanstaltninger i forbindelse med forsøget eller testen.«

15. I § 92 m, stk. 2, 1. pkt., udgår »efter høring af vejmyndigheden« og », jf. stk. 1«.

16. I § 92 m, stk. 2, indsættes efter 1. pkt. som nyt punktum:

»Transportministeren skal inden meddelelsen af en tilladelse påse, at vejmyndigheden er blevet hørt om det pågældende forsøg.«

17. I § 92 m indsættes efter stk. 2 som nye stykker:

»Stk. 3. Den kommunale vejmyndighed kan udpege områder i kommunen som testzoner til brug for test af selvkørende enheder i et testegnet miljø. Vejmyndigheden skal give transportministeren besked om udpegningen af en testzone og offentliggøre udpegningen.

Stk. 4. Transportministeren meddeler tilladelse til konkrete test af selvkørende enheder inden for en udpeget testzone. Transportministeren skal underrette politiet om meddelte tilladelser forud for testens igangsættelse.

Stk. 5. Transportministeren kan ved meddelelse af tilladelse til forsøg eller test af selvkørende enheder fastsætte vilkår om monitorering, varighed, opfølgning m.v.

Stk. 6. Transportministeren kan til konkrete forsøg med selvkørende enheder dispensere fra kravet om, at enheden skal være emissionsfri, jf. § 92 l.

Stk. 7. Transportministeren kan til enhver tid tilbagekalde en tilladelse til forsøg eller test med den virkning, at forsøget eller testen umiddelbart skal bringes til ophør.«

Stk. 3-7 bliver herefter stk. 8-12.

Stk. 3. Forsøg med selvkørende enheder må alene foretages af erhvervsdrivende, forsknings- og undervisningsinstitutter og offentlige myndigheder. Selvkørende enheder må ikke anvendes til personbefordring.

Stk. 4. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om forsøg med selvkørende enheder, herunder om selvkørende enheders hastighed, placering på vej, brug af signaler og tegn, lygteføring, fragt af gods og identifikationsnummer og om krav til ansøgning om tilladelse til forsøg.

Stk. 5. Tilladelse til forsøg med selvkørende enheder forudsætter, at en fysisk person kan overtage kontrollen af enheden, når dette anvises af den selvkørende enheds tekniske indretning, eller når den fysiske person vurderer, at der er behov herfor. Den fysiske person skal overholde reglerne om spirituskørsel og kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer, sygdom m.v. i §§ 53 og 54. Transportministeren kan efter forhandling med justitsministeren fastsætte, at § 55, stk. 1 og 2, og bestemmelser fastsat i medfør af § 55, stk. 4, 1. pkt., finder anvendelse i forhold til den fysiske person. Transportministeren kan efter

18. § 92 m, stk. 3, 1. pkt., der bliver stk. 8, 1. pkt., affattes således:

»Tilladelse til forsøg med eller test af selvkørende enheder kan meddeles til erhvervsdrivende, forsknings- og undervisningsinstitutter, foreninger, organisationer, offentlige myndigheder, selskaber og institutioner, samt selvejende og private institutioner.«

19. I § 92 m, stk. 4, der bliver stk. 9, ændres »forsøg med selvkørende enheder« til: »forsøg med og test af selvkørende enheder«, og »tilladelse til forsøg« ændres til: »tilladelse til forsøg eller test«.

20. I § 92 m, stk. 5, 1. pkt., der bliver stk. 10, 1. pkt., ændres »forsøg med selvkørende enheder« til: »forsøg med eller test af selvkørende enheder«.

forhandling med justitsministeren fastsætte, at § 77, stk. 1, 1. pkt., finder anvendelse i forhold til selvkørende enheder og den fysiske person.

Stk. 6. ----

Stk. 7. Transportministeren kan ved fastsættelse af regler i medfør af stk. 4 og 6 fravige bestemmelserne i kapitel 2-5 og 10 og § 70, jf. dog stk. 5.

§ 92 n. Transportministeren fører tilsyn med forsøg med selvkørende enheder, der gennemføres i henhold til tilladelse efter § 92 m, stk. 2.

Stk. 2. -----

§ 92 o. Transportministeren kan fastsætte regler om betaling af gebyr for behandling af ansøgning om og udstedelse af tilladelse til forsøg med selvkørende enheder og for udførelse af tilsyn, jf. § 92 m, stk. 2, og § 92 n, stk. 1.

Stk. 2. Transportministeren kan fastsætte regler om, at ansøgeren og tilladelsesindehaveren skal afholde udgifter til sagkyndig bistand, der er indhentet ved behandling af en ansøgning om tilladelse til forsøg, jf. § 92 m, stk. 2, og ved udførelse af tilsyn, jf. § 92 n, stk. 1.

Stk. 3. Udgifter, der påføres det offentlige efter forsøg, der gennemføres efter tilladelse meddelt i henhold til § 92 m, stk. 2, kan pålægges tilladelsesindehaveren. Transportministeren kan pålægge ansøgeren at stille sikkerhed for sådanne udgifter.

§ 92 p. Ved fastsættelse af regler om forsøg efter § 92 m, stk. 4, 6 og 7, fastsætter transportministeren efter forhandling med justitsministeren regler om straf, herunder regler om ansvarssubjekt for overtrædelse af færdselslovens regler og regler udstedt i medfør heraf. Transportministeren kan i den

21. I § 92 m, stk. 7, der bliver stk. 12, ændres »stk. 4 og 6« til: »stk. 9 og 11«, og »stk. 5« ændres til: »stk. 10«.

22. I § 92 m indsættes som *stk. 13*:

»*Stk. 13.* Transportministeren kan fastsætte regler om, at forsøg med eller test af selvkørende enheder med nærmere definerede egenskaber vedrørende f.eks. størrelse, hastighed og anvendelsesområde kan gennemføres uden en forudgående tilladelse.«

23. I § 92 n, stk. 1, ændres »forsøg med selvkørende enheder« til: »forsøg med og test af selvkørende enheder«, og »§ 92 m, stk. 2« ændres til: »§ 92 m, stk. 2 eller 4«.

24. I § 92 o, stk. 1, ændres »forsøg med selvkørende enheder« til: »forsøg med eller test af selvkørende enheder«, og »§ 92 m, stk. 2« ændres til: »§ 92 m, stk. 2 og 4«.

25. I § 92 o, stk. 2, ændres: »tilladelse til forsøg« til: »tilladelse til forsøg eller test«, og »§ 92 m, stk. 2« ændres til: »§ 92 m, stk. 2 og 4«.

26. I § 92 o, stk. 3, 1. pkt., ændres: »forsøg« til: »forsøg eller test«, og »§ 92 m, stk. 2« ændres til: »§ 92 m, stk. 2 og 4«.

27. I § 92 p, 1. pkt., ændres: »regler om forsøg« til: »regler om forsøg eller test«, og »stk. 4, 6 og 7« til: »stk. 9, 11 og 12«.

forbindelse efter forhandling med justitsministeren
fravige kapitel 17.