

# UDKAST

## Forslag

til

Lov om ændring af færdselsloven

(Revision af forsøgsordning for selvkørende enheder)

### § 1

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 168 af 14. februar 2023, som ændret ved lov nr. 491 af 15. maj 2023, § 13 i lov nr. 1546 af 12. december 2023, lov nr. 1570 af 12. december 2023 og § 4 i lov nr. 661 af 11. juni 2024, foretages følgende ændringer:

1. § 92 m, stk. 1, 2. pkt., ophæves, og i stedet indsættes:

»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.«

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

3. I § 92 m, stk. 2, indsættes efter 1. pkt. som nye punktummer:

»Transportministeren skal inden meddelelsen sikre sig, at vejmyndigheden er blevet hørt om det pågældende forsøg. Vejmyndigheden kan i forbindelse med forsøg med selvkørende enheder træffe beslutning om nødvendige sikkerhedsforanstaltninger, afmærkning m.v. § 92 finder tilsvarende anvendelse.«

4. 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 i forbindelse med udpegningen af en testzone træffe beslutning om nødvendige sikkerhedsforanstaltninger, afmærkning m.v. i forbindelse med test af selvkørende enheder. § 92 finder tilsvarende anvendelse. Vejmyndigheden skal give transportministeren besked om udpegningen af en testzone og offentliggøre udpegningen.

## UDKAST

*Stk. 4.* Transportministeren meddeler tilladelse til konkrete test af selvkørende enheder, jf. stk. 1, inden for en udpeget testzone. Vejmyndigheden kan i forbindelse med tests med selvkørende enheder træffe beslutning om nødvendige sikkerhedsforanstaltninger, afmærkning m.v. § 92 finder tilsvarende anvendelse. Transportministeren skal underrette politiet om meddelte tilladelser forud for forsøgets igangsættelse.

*Stk. 5.* Transportministeren kan ved meddelelse af tilladelse, jf. stk. 2 og 4, fastsætte vilkår om monitorering, varighed, opfølgning m.v.«

Stk. 3-7 bliver herefter stk. 6-10.

**5.** I § 92 m, stk. 3, der bliver stk. 6, ophæves *1. pkt.*, og i stedet indsættes:

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

**6.** I § 92 m, stk. 4, der bliver til stk. 7, ændres »forsøg med selvkørende enheder« til: »forsøg med og test af selvkørende enheder«, og »tilladelse til forsøg« ændres til: »tilladelse til forsøg eller test«.

**7.** I § 92 m, stk. 5, der bliver til stk. 8, ændres »forsøg med selvkørende enheder« til: »forsøg med eller test af selvkørende enheder«.

**8.** I § 92 m, stk. 7, der bliver til stk. 10, ændres »stk. 4 og 6« til: »stk. 7 og 9«, og »stk. 5« ændres til: » stk. 8«.

**9.** I § 92 m, indsættes som *stk. 11*:

»*Stk. 11.* Transportministeren kan til enhver tid tilbagekalde en tilladelse til forsøg meddelt efter stk. 2 eller til test meddelt efter stk. 4 med den virkning, at forsøget eller testen skal bringes til umiddelbart ophør.«

**10.** 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«.

**11.** 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«.

**12.** 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«.

## UDKAST

13. I § 92 o, stk. 3, ændres: »forsøg« til: »forsøg eller tests«, og »§ 92 m, stk. 2« ændres til: »§ 92 m, stk. 2 og 4«.

14. I § 92 p, 1. pkt., ændres: »regler om forsøg« til: »regler om forsøg eller tests«, og »stk. 4, 6 og 7« til: »stk. 7, 9 og 10«.

### § 2

Loven træder i kraft den 1. juli 2025.

---

# UDKAST

## Bemærkninger til lovforslaget

### Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse	
1.	Indledning og baggrund
2.	Lovforslagets hovedpunkter
2.1.	Mulighed for forsøg på arealer med almindelig færdsel og med større og tungere selvkørende enheder
2.1.1	Gældende ret
2.1.1.1.	<i>Almindelig færdsel</i>
2.1.1.2	<i>Vægt og dimensioner</i>
2.1.1.3.	<i>Høring af vejmyndigheden og orientering af politiet</i>
2.1.1.4.	<i>Vilkår i tilladelser til forsøg med selvkørende enheder</i>
2.1.2	Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
2.1.2.1.	<i>Tilladelse til forsøg med større og tungere selvkørende enheder på områder med almindelig færdsel</i>
2.1.2.2.	<i>Høring af vejmyndigheden og orientering af politiet</i>
2.1.2.3.	<i>Vilkår i tilladelser til forsøg med selvkørende enheder</i>
2.2.	Mulighed for at kommunerne kan udpege testzoner til test af selvkørende enheder
2.2.1.	Gældende ret
2.2.2.	Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
2.3.	Flere aktører får mulighed for at gennemføre forsøg med selvkørende enheder

## UDKAST

2.3.1	Gældende ret
2.3.2	Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
2.4.	Evaluering af forsøgsordningen
3.	Forholdet til anden international lovgivning
4.	Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige
5.	Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.
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

Den teknologiske udvikling betyder, at nye former for transport og serviceydelser er under konstant udvikling. Det gælder bl.a. robotteknologien i såkaldte selvkørende enheder, som kan bruges til at transportere genstande eller udføre serviceydelser som f.eks. at rydde sne, rengøre fortove eller samle tyggegummi op. Robotteknologien i selvkørende enheder kan bl.a. tænkes benyttet af virksomheder til intern levering af reservedele mellem to fabriksbygninger, af forsknings- og undervisningsinstitutter og offentlige myndigheder til intern levering af laboratorieprøver og medicin.

Det er regeringens opfattelse, at der er behov for at følge med den teknologiske udvikling og sikre, at lovgivningen understøtter og fremmer udviklingen og brugen af nye former for robotteknologi inden for transport og serviceydelser.

## UDKAST

Transport og serviceydelser udføres traditionelt af bemandede benzin- og dieseldrevne motordrevne køretøjer, og selvkørende enheder, som typisk vil være eldrevne, kan derfor medvirke til at reducere udledningen af CO<sub>2</sub> og andre luftforurenende stoffer.

Derudover kan selvkørende enheder på sigt afhjælpe en stor udfordring med mangel på arbejdskraft særligt i kommunerne.

Endelig er robotvirksomheder og andre aktører på området for selvkørende teknologi en branche, hvor også danske virksomheder spiller en aktiv rolle, og brug og udvikling af selvkørende teknologi, kan dermed også være med til at understøtte en innovativ branche.

Folketinget vedtog i december 2020 med lovforslag L 37, fremsat den 7. oktober 2020, at indføre en forsøgsordning, hvor det blev muligt at køre med selvkørende enheder på færdselslovens område. De nærmere forhold omkring ansøgningsmateriale, hastighed, vægt og dimensioner m.v. blev fastsat i bekendtgørelse nr. 941 om forsøg med selvkørende enheder, der trådte i kraft den 1. juli 2021.

Det blev i forarbejderne til lovforslaget, jf. Folketingstidende 2020-21, tillæg A, L 37 som fremsat, side 6, bemærket, at det ved at tillade selvkørende enheder på færdselslovens område ved en forsøgsordning er muligt efter en periode at vurdere, om der eventuelt skal åbnes op for en mere omfattende brug af selvkørende enheder, herunder om selvkørende enheder også skal kunne køre på områder, hvor der er almindelig færdsel. Det er Transportministeriets vurdering, at der nu er behov for at justere ordningen, så der åbnes op for en mere omfattende brug af selvkørende enheder.

Der blev foretaget en evaluering af forsøgsordningen i foråret 2023, der viste, at forsøgsordningen næsten ikke er blevet brugt i praksis, og peger på nogle mulige justeringer af ordningen. I februar 2024 orienterede transportministeren transportordførerne fra alle Folketingets partier om evalueringen af forsøgsordningen og om Færdselsstyrelsens anbefalinger til ændringer. Transportministeriet har på den baggrund arbejdet videre med anbefalingerne med inddragelse af kommuner og relevante aktører indenfor robotteknologi. De ændringer i ordningen, der foreslås med dette lovforslag, er resultatet af samarbejdet.

Med dette lovforslag foreslår Transportministeriet således, at forsøgsordningen ændres på tre hovedpunkter:

## UDKAST

- For at kunne anvende selvkørende enheder i større omfang foreslås det, at det fremover ikke kun vil være muligt at få tilladelse til forsøg på strækninger eller i områder, som i begrænset omfang anvendes til almindelig færdsel, og det foreslås, at det fremover vil blive muligt at gennemføre forsøg også i områder med almindelig færdsel.
- På samme tid vil der fremover ikke være en på forhånd angivet begrænsning i vægt og dimensioner af de selvkørende enheder, der kan gives tilladelse til forsøg med.
- Endelig foreslås det, for i højere grad at understøtte udviklingen og afprøvningen af nye og bedre selvkørende enheder, at den kommunale vejmyndighed på forhånd kan udpege områder som testzoner, hvor der i større omfang kan gennemføres test af selvkørende enheder, der har brug for at blive afprøvet og eventuelt videreudviklet.

Herudover foreslås det, at kredsen af aktører, der kan anvende forsøgsordningen udvides, så f.eks. almene boligorganisationer og offentlige selskaber også kan bruge ordningen.

Ligesom da forsøgsordningen blev indført i 2021, foreslås det, at der efter en periode foretages en evaluering af ordningen. Det forventes, at bekendtgørelse nr. 941 af 19. maj 2021 om forsøg med selvkørende enheder opdateres sammen med dette lovforslag, så både lovændringen og den ændrede bekendtgørelse kan træde i kraft 1. juli 2025.

## **2. Lovforslagets hovedpunkter**

### **2.1. Mulighed for forsøg på arealer med almindelig færdsel og med større selvkørende enheder**

#### 2.1.1. Gældende ret

Muligheden for at gennemføre forsøg med selvkørende enheder fremgår af færdselslovens §§ 92 1 - 92 p. Efter § 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.

## UDKAST

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, med hjemmel i § 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 er 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.

### *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



## UDKAST

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.

Efter forarbejderne til det lovforslag, der indførte forsøgsordningen, jf. Folketingstidende 2020-21, tillæg A, L 37 som fremsat side 6, blev anvendelsesområdet 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 bemærkninger 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.

### *2.1.1.2. Vægt og dimensioner*

Som det fremgår af forarbejderne til det lovforslag, der indførte den gældende forsøgsordning, jf. Folketingstidende 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 belæst som ubelæst stand. § 82, stk. 4, § 84, stk. 1, og § 85, stk. 1, gælder for alle køretøjer, der er omfattet af definitionen ”køretøj” i færdselslovens

## UDKAST

§ 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.

### *2.1.1.3. 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 nr. 1520 af 27. december 2014 om offentlige veje m.v. med senere ændringer 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 lov nr. 1520 af 27. december 2014 om offentlige veje m.v. med senere ændringer, og for private fællesveje og private fællesstier, jf. § 1, stk. 2, i bekendtgørelse af lov nr. 1234 af 4. november 2015 om private fællesveje. For så vidt angår private veje er den pågældende vejejer vejmyndighed.

Det fremgår af forarbejderne 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 vejmyndighedens bemærkninger skal indgå i den endelige vurdering af, om tilladelse skal gives, og i givet fald på hvilke vilkår.

## UDKAST

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 forarbejderne, 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.

### *2.1.1.4. 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

## UDKAST

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.

### 2.1.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

#### *2.1.2.1. Tilladelse til forsøg med større og tungere selvkørende enheder på områder 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 de maksimale vægte 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. fejerobotter og robotter til hækklipning.

## UDKAST

Det er derfor Transportministeriets vurdering, at det er en forudsætning for at understøtte vækst og udvikling i 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 op 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.

## UDKAST

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 sammenspil, vil der blive stillet krav og passende vilkår om monitorering, varighed og opfølgning, og det vil blive krævet, at vejmyndigheden har truffet beslutning om nødvendige sikkerhedsforanstaltninger i forbindelse med forsøget. Her vil færdselslovens § 92 om vejmyndighedens mulighed for at træffe færdselsmæssige bestemmelser, som indvirker på vejens udnyttelse eller indretning, finde anvendelse.

Bl.a. på grund af forsøgelementet 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, og gebyrer og krav til ansøgning og om tilladelse til forsøg.

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 bekendtgørelsen om forsøg med selvkørende enheder, jf. bekendtgørelse nr. 941 af 19. maj 2021. Med baggrund i ovenstående forventes

## UDKAST

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.

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. Det foreslås også 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.

Efter den gældende § 92 o, kan transportministeren således 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.

Ved den nærmere udmøntning af den ændrede forsøgsordning på baggrund af dette lovforslag, forventes det, at der i bekendtgørelsen om forsøg med selvkørende enheder 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,

## UDKAST

herunder regler om det strafferetlige ansvarssubjekt for overtrædelse af færdselslovens regler.

Overvejelserne om behandling af persondata i forbindelse med vedtagelsen af forsøgsordningen gør sig fortsat gældende, og det forventes, at bekendtgørelsen fortsat vil indeholde krav til automatisk pixelering og sikring mod ulovlig overtagelse. 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.

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

### *2.1.2.2. Høring af vejmyndigheden og orientering af politiet*

Som beskrevet i afsnittet om gældende ret ovenfor, 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 ændres, så det fremover vil fremgå, at transportministeren *skal sikre*, 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.



## UDKAST

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.

Derfor foreslås det, at det fremover vil fremgå af § 92 m, stk. 2, at transportministeren inden meddelelsen af en tilladelse til forsøg med selvkørende enheder, skal sikre sig, at vejmyndigheden er blevet hørt om det pågældende forsøg.

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 vil være relevant at benytte nogle af de redskaber i forbindelse med forsøg med selvkørende enheder.

For at skabe en udtrykkelig hjemmel til, at vejmyndigheden i forbindelse med en høring eller et bidrag til en ansøgning om forsøg med selvkørende enheder kan bruge redskaberne i færdselslovens § 92 med det formål, at sikre, at der iværksættes passende færdselssikkerhedsmæssige foranstaltninger i forbindelse med forsøget, foreslås det, at der i § 92 m, stk. 2, indsættes en specifik hjemmel til, at § 92 finder anvendelse i forbindelse med forsøg med selvkørende enheder. Der vil selvsagt skulle være tale om foranstaltninger, der er medført af det konkrete forsøg med selvkørende enheder.

Det bemærkes, at der på lovprogrammet for folketingsåret 2024/2025 er planlagt fremsættelse af et lovforslag om ændring af lov om offentlige veje m.v., lov om private fællesveje og færdselsloven, 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 lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje, 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. Lovforslaget er planlagt til at blive fremsat februar II.

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

## UDKAST

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

Selvom der nu foreslås åbnet op 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 færdselsmæssige 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. 3, og bemærkningerne hertil.

### *2.1.2.3. Vilkår i forbindelse med tilladelsen*

Som beskrevet ovenfor i afsnittet 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, 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 stk. 5 til § 92 m, at transportministeren ved meddelelse af tilladelser efter stk. 2 og 4, kan fastsætte eventuelle vilkår om monitorering, varighed, opfølgning m.v. Det vil være op til

## UDKAST

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 afsnit 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 forsøgsэлеmentet medføre vilkår om f.eks. varighed og opfølgning m.v.

Det vil være en grundlæggende betingelse i hver enkelt tilladelse til forsøg eller test, at transportministeren til enhver tid kan tilbagekalde tilladelsen og derved midlertidigt eller permanent afslutte forsøget. Dette skal sikre, at forsøg eller tests, 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. 11, hvorefter transportministeren til enhver tid kan tilbagekalde en tilladelse til forsøg med selvkørende enheder eller til test inden for en udpeget testzone med den virkning, at forsøget eller testen skal bringes til umiddelbart ophør. Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 1, nr. 9, og bemærkningerne hertil.

For nærmere om vilkår i forbindelse med en tilladelse til forsøg med selvkørende enheder henvises til lovforslagets § 1, nr. 4, og bemærkningerne hertil.

### **2.2. Mulighed for at kommunerne kan udpege testzoner til test af selvkørende enheder**

#### 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 lov nr. 1520 af 27. december 2014 om offentlige veje m.v. med senere ændringer fået henlagt

## UDKAST

administrationen af statens veje af transportministeren. Vejdirektoratet er dermed den administrerende vejmyndighed for statens veje. Kommunalbestyrelsen er vejmyndighed for kommuneveje, jf. § 7 i lov nr. 1520 af 27. december 2014 om offentlige veje m.v. med senere ændringer, og for private fællesveje og private fællesstier, jf. § 1, stk. 2, i bekendtgørelse af lov nr. 1234 af 4. november 2015 om private fællesveje. For så vidt angår private veje er den pågældende vejejer vejmyndighed.

Det fremgår af forarbejderne 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 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.

### 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

## UDKAST

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 mandskabs-tunge 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 ministeriets 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. 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 interagere med selvkørende enheder.

Ifølge vejlovens § 80 (Lovbekendtgørelse nr. 435 af 24. april 2024 om

## UDKAST

offentlige veje), 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.

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.

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.

## UDKAST

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. Men der vil 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.

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 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.

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 vil være relevant at benytte nogle af de redskaber i forbindelse med udpegningen af testzoner til test af selvkørende enheder og eventuelt i forbindelse ansøgninger om konkrete tests af selvkørende enheder inden for den udpegede testzone.

For at skabe en udtrykkelig hjemmel til, at vejmyndigheden kan bruge redskaberne i færdselslovens § 92 i forbindelse med udpegningen af en testzone eller i forbindelse med en ansøgning om tilladelse til konkrete tests af selvkørende enheder, med det formål at sikre, at der iværksættes passende færdselssikkerhedsmæssige foranstaltninger i forbindelse med forsøget, foreslås

## UDKAST

det, at der i den foreslåede § 92 m, stk. 3, indsættes en specifik hjemmel til, at § 92 finder anvendelse i forbindelse med udpegningen af en testzone til brug for test af selvkørende enheder, og at der i den foreslåede § 92 m, stk. 4, indsættes en specifik hjemmel til, at § 92 finder anvendelse i forbindelse med en konkret tilladelse til test af selvkørende enheder inden for en udpeget testzone. Der vil selvsagt skulle være tale om foranstaltninger, der er medført af udpegningen af testzonen eller af de konkrete tests af selvkørende enheder.

For nærmere om høring af vejmyndigheden og vejmyndighedens mulighed for at træffe beslutning om sikkerhedsforanstaltninger, henvises til lovforslagets § 1, nr. 4, og bemærkningerne hertil.

### **2.3. Flere aktører får mulighed for at gennemføre forsøg med selvkørende enheder**

#### 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 bestemmelsens forarbejder, 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.

#### 2.3.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det er Transportministeriets vurdering, at tilladelse til forsøg med 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,



## UDKAST

offentlige institutioner, selvejende og private institutioner, foreninger og organisationer.

Denne udvidelse af kredsen af ansøgere tager sigte på 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 eller andre offentlige selskaber skal kunne bruge ordningen og muligheden for at bruge selvkørende enheder. Det forudsættes stadig, at forsøgene udføres som led i udøvelsen af det pågældende erhverv eller virke.

Privatpersoner vil med denne udvidelse af bestemmelsen fortsat ikke kunne udføre forsøg med selvkørende enheder. Ved denne kontinuerede 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. 6, at tilladelse til forsøg med selvkørende enheder kan meddeles til erhvervsdrivende, forsknings- og undervisningsinstitutioner, offentlige myndigheder, offentlige selskaber, offentlige institutioner, selvejende og private institutioner, foreninger og organisationer.

For nærmere om udvidelsen af kredsen af aktører, der kan gennemføre forsøg med selvkørende enheder, henvises til lovforslagets § 1, nr. 3, og bemærkningerne hertil.

### **2.4. Evaluering af forsøgsordningen**

Transportministeriet finder, at forsøgsordningen vil skulle evalueres 5 år efter, at forsøgsordningen er trådt i kraft.

Ved vedtagelsen af den gældende forsøgsordning blev det besluttet, at ordningen skulle evalueres efter 3 år. Med baggrund i erfaringerne fra denne evaluering, der blev gennemført på baggrund af et meget lille antal forsøg, foreslås det, at der vil blive evalueret på en længere periode, og at der evalueres 5 år efter ændringer med dette lovforslag er trådt i kraft.

Evalueringen vil skulle danne grundlag for en politisk stillingtagen til, om ordningen skal fortsætte uændret, justeres, ophæves eller udvides.

## UDKAST

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.

### 3. Forholdet til [anden] international lovgivning

Danmark ratificerede den 3. november 1986 Wienerkonventionen om vejtrafik af 8. november 1968. Wienerkonventionen om vejtrafik er udgivet af UNECE, FN's Økonomiske Kommission for Europa.

Af Wienerkonventionens artikel 8, stk. 1, fremgår det, at der altid skal være en fører af et køretøj eller en kombination af køretøjer. Dog har UNECE's arbejdsgruppe om trafikikkerhed (Working Party on Road Traffic Safety) drøftet fortolkningen af konventionen i forbindelse med test af førerløse køretøjer på offentlige veje.

Af afrapporteringen fra det 72. møde i arbejdsgruppen afholdt i 2016 fremgår det, at der ikke er behov for ændring af konventionen ved test af selvkørende biler, når der f.eks. er en person, som er i stand til at overtage føringen af forsøgskøretøjet. Endvidere fremgår det, at denne person enten kan være inde i køretøjet eller udenfor.

Transportministeriet forstår UNECE-arbejdsgruppens fortolkning således, at der lægges vægt på, at der er en fysisk person, som skal være i stand til at overtage føringen, og at det ikke er denne persons fysiske tilstedeværelse i køretøjet, der 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 er således inden for rammerne af konventionen at tillade kørsel med selvkørende køretøjer, hvor føreren ikke er fysisk til stede i køretøjet, men har adgang til at overvåge kørslen ved hjælp af andre tekniske indretninger.

Ovenstående drøftelse i arbejdsgruppen om trafikikkerhed i 2016 har taget udgangspunkt i selvkørende motorkøretøjer i form af biler. De samme betragtninger vedrørende tilstedeværelsen af en fører i køretøjet gør sig dog gældende for de selvkørende enheder. Det vil dermed ikke være i strid med

Wienerkonventionen at tillade kørsel med selvkørende enheder på færdselslovens område, uagtet at der ikke er en fører i klassisk forstand, der kan overtage kontrollen med den selvkørende enhed.

#### **4. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige**

Lovforslaget vil medføre mindre implementeringskonsekvenser for staten, idet lovforslaget forudsætter en justering af den gældende tilladelsesordning for forsøg med selvkørende enheder. Tilladelsesordningen forudsættes 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.

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. Det er hensigten med ændringen, at ordningen skal bruges i større omfang, og der vil derfor kunne forekomme en større efterspørgsel på sagsbehandling hos særligt de kommunale vejmyndigheder.

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. Ved den nærmere udmøntning af den ændrede forsøgsordning på baggrund af dette lovforslag, forventes det, at der i bekendtgørelsen om forsøg med selvkørende enheder vil blive medtaget bestemmelser om kommunernes mulighed for at opkræve gebyr fra ansøger, for de udgifter der er i forbindelse med behandling af ansøgninger og ved opgaver i forbindelse med tilsyn.

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.

## UDKAST

Det videreføres endvidere 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 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.

Det er vurderingen, at principper for digitaliseringsklar lovgivning er fulgt.

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

Lovforslaget giver større mulighed for at søge om tilladelse til forsøg med selvkørende enheder. 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.

Da forsøgsordningen vil blive brugerfinansieret, vil der for de erhvervsvirksomheder, som ansøger om tilladelse til forsøg, være økonomiske omkostninger forbundet med Færdselsstyrelsens sagsbehandling af ansøgninger og 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, 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.

## **6. Administrative konsekvenser for borgerne**

Lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for borgerne.

## **7. Klimamæssige konsekvenser**

De selvkørende enheder er emissionsfrie køretøjer. Lovforslaget kan medføre positive miljøkonsekvenser i det omfang, at anvendelsen af selvkørende enheder erstatter brugen af benzin- og dieseldrevne motordrevne køretøjer. Endvidere vil brugen af de selvkørende enheder frem for benzin- og dieseldrevne motordrevne køretøjer kunne reducere støjniveauet fra trafikken.

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

## **8. Miljø- og naturmæssige konsekvenser**

Lovforslaget har ikke Miljø- og naturmæssige konsekvenser.

## **9. Forholdet til EU-retten**

De selvkørende enheder er ikke omfattet af EU-retlige typegodkendelsesregler på køretøjsområdet i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 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.

De selvkørende enheder er derimod 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. 693 af 10. juni 2013 om indretning m.v. af 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

## UDKAST

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 færdselssikkerhedsmæssig 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 informationssamfundets 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.

### **10. Hørte myndigheder og organisationer m.v.**

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 19. 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

## UDKAST

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, 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.

<b>11. Sammenfattende skema</b>		
	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		
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner		
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet m.v.		

## UDKAST

Administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.		
Administrative konsekvenser for borgerne		
Klimamæssige konsekvenser		
Miljø- og naturmæssige konsekvenser		
Forholdet til EU-retten	(Beskriv forholdet til EU-retten/anfør »Lovforslaget indeholder ingen EU-retlige aspekter.«)	
Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering (der i relevant omfang også gælder ved implementering af ikke-erhvervsrettet EU-regulering) (sæt X)	Ja  [X]	Nej  [X]



# UDKAST

## *Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

### *Til § 1*

Til nr. 1

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.

Det foreslås med § 1, nr. 1, at ændre § 92 m, stk. 1, 2. pkt., 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 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

## UDKAST

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 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, 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 sammenspil, vil der blive stillet krav om passende vilkår om monitorering, varighed og opfølgning, og det vil blive krævet, at vejmyndigheden har truffet beslutning om nødvendige sikkerhedsforanstaltninger i forbindelse med forsøget. Her vil færdselslovens § 92 om vejmyndighedens mulighed for at træffe færdselsmæssige bestemmelser, som indvirker på vejens udnyttelse eller indretning, finde anvendelse.

## UDKAST

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. 2.1.2. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 2 og 3

Efter færdselsloven § 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 lov nr. 1520 af 27. december 2014 om offentlige veje m.v. med senere ændringer 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 lov nr. 1520 af 27. december 2014 om offentlige veje m.v. med senere ændringer, og for private fællesveje og private fællesstier, jf. § 1, stk. 2, i bekendtgørelse af lov nr. 1234 af 4. november 2015 om private fællesveje. For så vidt angår private veje er den pågældende vejejer vejmyndighed.

Det fremgår af forarbejderne 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.

## UDKAST

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.

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

Det foreslås samtidig i § 1, nr. 3, at der i § 92 m, stk. 2, efter 1. pkt. indsættes som nye punktummer: »Transportministeren skal inden meddelelsen sikre sig, at vejmyndigheden er blevet hørt om det pågældende forsøg. Vejmyndigheden kan i forbindelse med forsøg med selvkørende enheder træffe beslutning om nødvendige sikkerhedsforanstaltninger, afmærkning m.v. Færdselslovens § 92 finder tilsvarende anvendelse.«

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.

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

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.

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

## UDKAST

gågader. Det vil være relevant at benytte nogle af de redskaber i forbindelse med forsøg med selvkørende enheder.

For at skabe en udtrykkelig hjemmel til, at vejmyndigheden i forbindelse med en høring eller et bidrag til en ansøgning om forsøg med selvkørende enheder kan bruge redskaberne i færdselslovens § 92, med det formål at sikre, at der iværksættes passende færdselssikkerhedsmæssige foranstaltninger i forbindelse med forsøget, foreslås det, at der i § 92 m, stk. 2, indsættes en specifik hjemmel til at § 92 finder anvendelse i forbindelse med forsøg med selvkørende enheder. Der vil selvsagt skulle være tale om foranstaltninger, der er medført af det konkrete forsøg med selvkørende enheder.

Det foreslås derfor, at det tilføjes i § 92 m, stk. 2, at vejmyndigheden i forbindelse med forsøg med selvkørende enheder kan træffe beslutning om nødvendige sikkerhedsforanstaltninger, afmærkning m.v. Det foreslås tilføjet, at færdselslovens § 92 tilsvarende finder anvendelse.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.1.1.3 og 2.1.2.2. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 4

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 lov nr. 1520 af 27. december 2014 om offentlige veje m.v. med senere ændringer 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 lov nr. 1520 af 27. december 2014 om offentlige veje m.v. med senere ændringer, og for private fællesveje og private fællestier, jf. § 1, stk. 2, i bekendtgørelse af lov nr. 1234 af 4.

## UDKAST

november 2015 om private fællesveje. For så vidt angår private veje er den pågældende vej ejer vejmyndighed.

Det fremgår af forarbejderne 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 vej ejer.

Det foreslås at der i § 92 m, efter stk. 2, indsættes et nyt *stk. 3*, hvorefter den kommunale vejmyndighed kan udpege områder i kommunen som testzoner til brug for test af selvkørende enheder i et testegnet miljø. Det foreslås, at vejmyndigheden i forbindelse med udpegningen af en testzone skal træffe beslutning om nødvendige sikkerhedsforanstaltninger, afmærkning m.v. i forbindelse med test af selvkørende enheder, og at færdselslovens § 92 skal finde anvendelse. Det foreslås, at vejmyndigheden skal give transportministeren besked om udpegningen af en testzone og offentliggøre udpegningen.

Det foreslås også, at der indsættes et nyt *stk. 4*, hvorefter transportministeren meddeler tilladelse til konkrete test af selvkørende enheder, jf. stk. 1, inden for en udpeget testzone. Det foreslås, at vejmyndigheden i forbindelse med tests af selvkørende enheder kan træffe beslutning om nødvendige sikkerhedsforanstaltninger, afmærkning m.v., og at færdselslovens § 92 finder tilsvarende anvendelse. Det foreslås, at Transportministeren skal underrette politiet om meddelte tilladelser forud for forsøgets igangsættelse.

## UDKAST

Derudover foreslås det, at der indsættes et *stk. 5*, hvorefter transportministeren ved meddelelse af tilladelse, jf. *stk. 2* og *4*, kan fastsætte vilkår om monitorering, varighed, opfølgning m.v.

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.

Den foreslåede bestemmelse i § 92 m, *stk. 3*, vil medføre, 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, 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 udpegningen af testzonen, hvis der sker væsentlige ændringer af området.

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.

Udpegnings 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.

## UDKAST

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 private områder, som man i stor udstrækning ved, hvordan opfører sig, men nu vil skulle køre på færdselslovens område i Danmark, med de nødvendige sikkerhedsforanstaltninger.

Den anden 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 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. Men der vil 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.

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 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



## UDKAST

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.

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 vil være relevant at benytte nogle af de redskaber i forbindelse med udpegningen af testzoner til test af selvkørende enheder og eventuelt i forbindelse ansøgninger om konkrete tests af selvkørende enheder inden for den udpegede testzone.

For at skabe en udtrykelig hjemmel til, at vejmyndigheden kan bruge redskaberne i færdselslovens § 92 i forbindelse med udpegningen af en testzone eller i forbindelse med en ansøgning om tilladelse til konkrete tests af selvkørende enheder, med det formål at sikre, at der iværksættes passende færdselssikkerhedsmæssige foranstaltninger i forbindelse med forsøget, foreslås det, at der i den foreslåede § 92 m, stk. 3, indsættes en specifik hjemmel til, at § 92 finder anvendelse i forbindelse med udpegningen af en testzone til brug for test af selvkørende enheder, og at der i den foreslåede § 92 m, stk. 4, indsættes en specifik hjemmel til, at § 92 finder anvendelse i forbindelse med en konkret tilladelse til test af selvkørende enheder inden for en udpeget testzone. Der vil selvsagt skulle være tale om foranstaltninger, der er medført af udpegningen af testzonen eller af de konkrete tests af selvkørende enheder.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.2. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 5

Det følger af § 92 m, stk. 3, 1. pkt., 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. 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

## UDKAST

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 forarbejder, jf. Folketingstidende 2020-21, til-læg A, L 37 som fremsat side 21, at forsøgene skal udføres som led i er-hvervsudøvelse, 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 i § 92 m, stk. 3, der bliver stk. 6, ophæves 1. pkt., og at der i stedet indsættes et 1. pkt., hvorefter tilladelse til forsøg med selvkørende enheder kan meddeles til erhvervsdrivende, forsknings- og undervisnings-institutter, offentlige myndigheder, offentlige selskaber, offentlige instituti-oner, selvejende og private institutioner, foreninger og organisationer.

Formålet med ændringen er at åbne op for, at flere typer af aktører vil kunne udføre forsøg med selvkørende enheder, enten i form af forsøg med selvkø-rende enheder eller i form af tests af selvkørende enheder inden for en ud-peget testzone, så selvkørende enheder kan bruges i større dele af samfun-det.

Privatpersoner vil med denne udvidelse af bestemmelsen fortsat ikke kunne udføre forsøg med selvkørende enheder. Med denne kontinuerede begræns-ning sikres det, at der fortsat vil ske en gradvis introduktion af de selvkø-rende enheder på færdselslovens område.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at forsøg med selvkørende enhe-der og test af selvkørende enheder inden for en udpeget testzone kan udføres af erhvervsdrivende, offentlige selskaber, forsknings- og undervisningsin-stitutter, offentlige myndigheder, offentlige institutioner, selvejende og pri-vate institutioner, foreninger og organisationer.

Denne udvidelse af kredsen af ansøgere tager sigte på, at alle private og selvejende instruktioner såsom uddannelsesinstitutioner, plejehjem, dagin-stitutioner, fonde m.v., der ønsker at anvende selvkørende enheder på færd-selslovens område, vil få mulighed for at ansøge om tilladelse hertil. Her-udover foreslås det, at foreninger og organisationer vil kunne ansøge om forsøg med selvkørende enheder. Det kan f.eks. være sports- og idrætsfor-eninger, bolig- og ejerforeninger og andre organisationer og forbund. Den

## UDKAST

foreslåede ændring tager også sigte på, at f.eks. DSB, Bane Danmark eller andre offentlige selskaber skal kunne bruge ordningen og muligheden for at bruge selvkørende enheder. Det forudsættes stadig, at forsøgene udføres, som led i udøvelsen af det pågældende erhverv eller virke.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.3. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 6

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 § 92 m, stk. 4, der bliver til stk. 7, ændres, så »forsøg med selvkørende enheder« ændres til: »forsøg med og test af selvkørende enheder«, og »tilladelse til forsøg« ændres til: »tilladelse til forsøg eller test«.

Ændringen er en konsekvens af, at der med den foreslåede ændring i nr. 4, 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 § 1, nr. 4, og pkt. 2.2. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 7

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.

## UDKAST

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 § 92 m, stk. 5, der bliver til stk. 8, ændres, så »forsøg med selvkørende enheder« ændres til: »forsøg med eller test af selvkørende enheder«.

Ændringen er en konsekvens af, at der med den foreslåede ændring i § 1, nr. 4, 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 tekniske 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 § 1, nr. 4, og pkt. 2.2. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 8

Forslaget i § 1, nr. 8, er en konsekvens af de foreslåede ændringer i § 1, nr. 4.

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.

## UDKAST

Med forslaget § 1, nr. 4, foreslås det, at der i færdselslovens § 92 m, indsættes tre nye stykker efter stk. 2, hvorefter § 92 m, stk. 3-7 vil blive stk. 6-10. Som konsekvens heraf foreslås det med lovforslagets § 1, nr. 8, at § 92 m, stk. 7, ændres i overensstemmelse hermed. Det foreslås således, at i § 92 m, stk. 7, der bliver til stk. 10, ændres »stk. 4 og 6« til: »stk. 7 og 9«, og »stk. 5« til: » stk. 8«.

Til nr. 9

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

For at skabe udtrykkelig hjemmel til, at det er en del af forsøgsordningen, at en tilladelse kan tilbagekaldes i nødvendige tilfælde, foreslås det, at der i § 92 m, indsættes et nyt stykke som stk. 11, hvorefter transportministeren til enhver tid kan tilbagekalde en tilladelse til forsøg meddelt efter stk. 2 eller til test meddelt efter stk. 4, med den virkning, at forsøget eller testen skal bringes til umiddelbart ophør.

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 medfører, 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.

## UDKAST

Rammerne for forsøgsordningen er med hjemmel i § 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 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 delegeret til Færdselsstyrelsen, der har den tekniske fagkundskab inden for køretøjsteknik. Det vil således i praksis være Færdselsstyrelsen, der vil træffe afgørelse om tilbagekaldelse af en tilladelse til forsøg med eller test af selvkørende enheder.

Til nr. 10

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.

Med lovforslagets § 1, nr. 4, foreslås det, at der i § 92 m, efter stk. 2, indsættes et nyt stk. 3, hvorefter den kommunale vejmyndighed kan udpege områder i kommunen som testzoner til brug for test af selvkørende enheder i et testegnet miljø, og at der indsættes et stk. 4, hvorefter transportministeren meddeler tilladelse til konkrete tests af selvkørende enheder inden for den udpegede testzone.

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

Ændringen er en konsekvens af, at der med den foreslåede ændring i § 1, nr. 4, 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 pkt. 2.2. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 11

## UDKAST

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.

Med lovforslagets § 1, nr. 4, foreslås det, at der i § 92 m, efter stk. 2, indsættes et nyt stk. 3, hvorefter den kommunale vejmyndighed kan udpege områder i kommunen som testzoner til brug for test af selvkørende enheder i et testegnet miljø, og at der indsættes et stk. 4, hvorefter transportministeren meddeler tilladelse til konkrete tests af selvkørende enheder inden for den udpegede testzone.

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

Ændringen er en konsekvens af, at der med den foreslåede ændring i § 1, nr. 4, 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 behandling 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 i bekendtgørelsen om forsøg med selvkørende enheder 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

## UDKAST

henvises i øvrigt til pkt. 2.2. og 2.1.2.1. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 12

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.

Med lovforslagets § 1, nr. 4, foreslås det, at der i § 92 m, efter stk. 2, indsættes et nyt stk. 3, hvorefter den kommunale vejmyndighed kan udpege områder i kommunen som testzoner til brug for test af selvkørende enheder i et testegnet miljø, og at der indsættes et stk. 4, hvorefter transportministeren meddeler tilladelse til konkrete tests af selvkørende enheder inden for den udpegede testzone.

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

Ændringen er en konsekvens af, at der med den foreslåede ændring i § 1, nr. 4, 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 pkt. 2.2. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 13

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.



## UDKAST

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.

Med lovforslagets § 1, nr. 4, foreslås det, at der i § 92 m, efter stk. 2, indsættes et nyt stk. 3, hvorefter den kommunale vejmyndighed kan udpege områder i kommunen som testzoner til brug for test af selvkørende enheder i et testegnet miljø, og at der indsættes et stk. 4, hvorefter transportministeren meddeler tilladelse til konkrete tests af selvkørende enheder inden for den udpegede testzone.

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

Ændringen er en konsekvens af, at der med den foreslåede ændring i § 1, nr. 4, 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 tests, der gennemføres efter tilladelse meddelt i henhold til § 92 m, stk. 2 og 4, kan pålægges tilladelsesindehaveren, og at det vil være muligt at pålægge ansøgeren at stille sikkerhed for sådanne udgifter.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.2. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 14

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.

## UDKAST

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 tests«, og at »stk. 4, 6 og 7« ændres til: »stk. 7, 9 og 10«.

Ændringen er en konsekvens af, at der med den foreslåede ændring i § 1, nr. 4, sondres mellem forsøg med selvkørende enheder og test af selvkørende enheder, der udføres inden for en udpeget testzone. Bestemmelsen vil medføre, at transportministeren ved fastsættelse af regler om forsøg eller tests efter § 92 m, stk. 7, 9 og 10, 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.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.2. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

### *Til § 2*

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

Ifølge færdselslovens § 143 gælder den 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

<i>Gældende formulering</i>	<i>Lovforslaget</i>
	<p style="text-align: center;"><b>§ 1</b></p> <p>I lov om ..., jf. lovbekendtgørelse nr. ... af ..., som ændret ved lov nr. ... af ..., foretages følgende ændringer:</p>
<b>§ X. ...</b>	<b>1. § X affattes således:</b> »§ X. ...«.
	<p style="text-align: center;"><b>§ 2</b></p> <p>I lov om ..., jf. lovbekendtgørelse nr. ... af ..., som ændret senest ved lov nr. ... af ..., foretages følgende ændringer:</p>
<b>§ X. ...</b>	
<b>§ 50. ---</b>	
<i>Stk. 2. ---</i>	
<i>Stk. 3. Tilskud efter § 7 udbetales til anmeldte virksomheder.</i>	<b>1. § 50, stk. 3, affattes således:</b> »Tilskud efter § 7 udbetales til anmeldte virksomheder.«
<i>Stk. 4-9.---</i>	
	<p style="text-align: center;"><b>§ 3</b></p> <p>I lov om ..., jf. lovbekendtgørelse nr. ... af ..., som ændret bl.a. ved lov nr. ... af ... og senest ved lov nr. ... af ..., foretages følgende ændringer:</p>

# UDKAST

<b>§ X. ...</b>	<b>1. ...</b>