

**UDKAST**

til

**Forslag**

til

Lov om ændring af færdselsloven

(Forsøg med selvkørende enheder m.v.)

**§ 1**

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1324 af 21. november 2018, foretages følgende ændringer:

1. I § 68, stk.1, 1. pkt., indsættes efter »tilhører«: »samt om brugen heraf,«.
2. Efter § 92 k indsættes:  
*»Forsøg med selvkørende enheder*

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

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

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

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

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

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

*Stk. 6.* Transportministeren kan fastsætte bestemmelser om 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.

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

*Stk. 8.* Transportministeren kan indhente sagkyndig bistand ved behandlingen af en ansøgning om tilladelse til forsøg med selvkørende enheder, jf. § 92 m, stk. 2, og ved udførelse af tilsyn i medfør af § 92 n, stk. 1.

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

*Stk. 2.* Transportministeren kan kræve, at en tilladelsesindehaver vederlagsfrit udleverer oplysninger og dokumenter, uanset om de foreligger på papir eller i elektronisk form, der er nødvendige for udførelse af tilsyn, jf. stk. 1.

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

*Stk. 2.* Transportministeren kan fastsætte bestemmelser om viderefakturering til ansøgeren og tilladelsesindehaveren af udgifter til sagkyndig bistand, der er indhentet i medfør af § 92 m, stk. 8.

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

**§ 92 p.** Ved fastsættelse af bestemmelser om forsøg efter § 92 m, stk. 4, 6 og 7, fastsætter transportministeren efter forhandling med justitsministeren regler om det strafferetlige ansvarssubjekt for overtrædelse af færdselslovens regler og regler udstedt i medfør heraf. Transportministeren kan i den forbindelse efter forhandling med justitsministeren fravige kapitel 17. «

**3.** I § 104, *stk. 1*, indsættes efter »motorkøretøjer«: »og selvkørende enheder«.

**4.** I § 104, *stk. 3*, indsættes efter »§ 92 g, stk. 1,«: »og for selvkørende enheder, som er omfattet af forsøgsordninger efter § 92 m, stk. 1,«.

**5.** I § 106, *stk. 2*, indsættes efter »vej«: »jf. dog stk. 3 om selvkørende enheder«.

6. I § 106, stk. 3, indsættes efter »§ 92 g, stk. 1,«: »og for selvkørende enheder, som er omfattet af forsøgsordninger efter § 92 m, stk. 1,«.

7. I § 106, stk. 4, 3. pkt., indsættes efter »motorkøretøjer«: »og selvkørende enheder«.

## § 2

Loven træder i kraft den 1. januar 2021.

# *Bemærkninger til lovforslaget*

## *Almindelige bemærkninger*

### *Indholdsfortegnelse*

- 1. Indledning og baggrund*
- 2. Lovforslagets hovedpunkter*
  - 2.1. Etablering af en forsøgsordning for selvkørende enheder*
    - 2.1.1. Gældende ret*
    - 2.1.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*
      - 2.1.2.1. Tilladelse til forsøg med selvkørende enheder*
      - 2.1.2.2. Krav til ansøgning og gebyrer*
      - 2.1.2.3. Behandling af persondata*
  - 2.2. Ansvar og forsikring*
    - 2.2.1. Gældende ret*
    - 2.2.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*
  - 2.3. Straf og førerretsfrakendelse*
    - 2.3.1. Gældende ret*
    - 2.3.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*
  - 2.4. Evaluering af forsøgsordningen*
  - 2.5. Præcisering af færdselslovens § 68, stk. 1, om fastsættelse af bestemmelser om køretøjers indretning og udstyr m.v.*
    - 2.5.1. Gældende ret*
    - 2.5.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*
- 3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige*
- 4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.*
- 5. Administrative konsekvenser for borgerne*
- 6. Miljømæssige konsekvenser*
- 7. Forholdet til EU-retten*
- 8. Forholdet til anden international lovgivning*
- 9. Hørte myndigheder og organisationer*
- 10. Sammenfattende skema*

## *1. Indledning og baggrund*

Den teknologiske udvikling betyder, at nye former for transport og serviceydelser er under konstant udvikling. Nye transportformer vinder derfor frem. Der findes bl.a. små selvkørende robotter, som kan bruges til at transportere genstande eller udføre serviceydelser – såkaldte selvkørende enheder.

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.

Robotteknologien i selvkørende enheder kan bl.a. tænkes benyttet af virksomheder, forsknings- og undervisningsinstitutter og offentlige myndigheder til intern levering af f.eks. reservedele mellem to fabriksbygninger på et virksomhedsområde, intern levering af laboratorieprøver og medicin på offentlige myndigheders egne områder og forskellige former for forskning i robotteknologi.

Selvkørende enheder kan også tænkes at blive anvendt som hjælpemidler til svagtseende og mennesker med andre former for handicaps.

Selvkørende enheder kan også benyttes til såkaldt ”last mile”-levering af eksempelvis mad, dagligvarer, elektronik m.v., ligesom de kan anvendes til levering af medicin til brugere inden for sundhedsområdet. Enhederne kan have potentiale til på sigt at kunne erstatte visse led af leveringen af de omtalte varetyper. Leveringer udføres traditionelt af benzin- og dieseldrevne motordrevne køretøjer, og enhederne, som typisk vil være eldrevne, kan derfor medvirke til at reducere udledningen af CO<sub>2</sub> og andre luftforurenende stoffer.

Selvkørende enheder forventes også at kunne bruges til at udføre serviceydelser som f.eks. fortovsrengøring og snerydning. De selvkørende enheders anvendelsesmuligheder er derfor stort.

Det er ikke tilladt at køre med selvkørende enheder på færdselslovens område i dag. Interessenter fra erhvervslivet og forskningsmiljøet har imidlertid udtrykt ønske om at køre med selvkørende enheder på færdselslovens område bl.a. med henblik på den videre udvikling af teknologien bag enhederne.

Det er regeringens opfattelse, at den teknologiske udvikling på transportområdet skal understøttes, idet det kan føre til udvikling, innovation og nytænkning inden for transportområdet, men også inden for andre områder til gavn for bl.a. miljø og trængsel. Det er dog regeringens opfattelse, at anvendelse af nye teknologier og køretøjstyper skal gøres færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt, og uden at det skaber unødigt utryghed for øvrige trafikantgrupper.

Hensigten med lovforslaget er derfor at fastsætte rammerne for en forsøgsordning for de selvkørende enheder, hvor sådanne enheder efter tilladelse kan færdes på strækninger og områder, hvor der alene er begrænset færdsel.

Det er afgørende, at introduktionen af de selvkørende enheder på færdselslovens område sker på en færdselssikkerhedsmæssig forsvarlig måde. Med lovforslaget foreslås det derfor, at transportministeren efter høring af vejmyndigheden kan give tilladelse til forsøg med selvkørende enheder, og at transportministeren skal underrette politiet om meddelte tilladelser forud for

forsøgets igangsættelse. Det foreslås ligeledes, at transportministeren fører tilsyn med forsøg med selvkørende enheder.

Det foreslås endvidere, at transportministeren får hjemmel til at fastsætte nærmere bestemmelser om forsøg med selvkørende enheder, herunder om selvkørende enheders hastighed, placering på vej, brug af signaler og tegn, lygteføring, fragt af gods, identifikationsnummer og om krav til ansøgning om tilladelse til forsøg.

Det foreslås, at der fastsættes bestemmelser om, at den maksimale konstruktivt bestemte hastighed for selvkørende enheder som udgangspunkt alene må være 6 km i timen.

I lovforslaget foreslås det endvidere som en forudsætning for tilladelse til forsøg med selvkørende enheder, at der er en fysisk person, der kan overtage kontrollen med enheden enten ved hjælp af en fjernbetjening eller f.eks. via computerstyring af enheden.

Det foreslås, at færdselslovens objektive erstatningsansvar og forsikringspligt pålægges tilladelsesindehaveren for eventuelle skader forvoldt af en selvkørende enhed under et forsøg. Endvidere foreslås det, at transportministeren efter forhandling med justitsministeren kan fastsætte regler om det strafferetlige ansvarssubjekt for overtrædelse af færdselslovens regler.

Det foreslås i lovforslaget, at forsøgsordningen samt tilsyn med de tilladte forsøg skal være finansieret via gebyrer og dermed være brugerbetalt.

Derudover foreslås det, at færdselslovens § 68, stk. 1, præciseres, således at det tydeligt fremgår, at bestemmelsen giver hjemmel til at fastsætte bestemmelser om brug af køretøjers tekniske indretning, udstyr og tilbehør.

## *2. Lovforslagets hovedpunkter*

### *2.1. Etablering af en forsøgsordning for selvkørende enheder*

#### *2.1.1. Gældende ret*

Færdselslovens § 2 indeholder en række definitioner, som har betydning i forhold til anvendelsen af loven. Det følger af færdselslovens § 2, nr. 10, at et køretøj defineres som en indretning på hjul, bælter, valser, meder eller andet, som er indrettet til kørsel på vej, og som ikke løber på skinner.

En selvkørende enhed er karakteriseret ved at være et førerløst køretøj, der kører med lav hastighed på hjul, bælter eller lignende, og som er teknisk indrettet således, at en fysisk person kan overtage kontrollen med køretøjet.

Færdselslovens definition af et køretøj i § 2, nr. 10, er bred, og en selvkørende enhed er omfattet af definitionen ”køretøj” i færdselslovens forstand. Dog adskiller de selvkørende enheder sig på et afgørende punkt fra andre typer af køretøjer, idet en selvkørende enhed er førerløs, mens andre typer af køretøjer som udgangspunkt har en fører.

Det fremgår af færdselslovens § 2, nr. 14, at et motordrevet køretøj defineres som et køretøj, der er forsynet med motor som drivkraft, og at motordrevne køretøjer inddeles i motorkøretøj, traktor, motorredskab og knallert. I færdselslovens § 2, nr. 15, er et motorkøretøj defineret som et motordrevet køretøj, der hovedsageligt er indrettet til selvstændigt at benyttes til personbefordring eller godstransport. Knallert anses dog ikke som motorkøretøj. Motordrevet køretøj, som er indrettet til andet formål, og som er konstrueret til en hastighed af over 40 km i timen, anses ligeledes for motorkøretøj. Motorkøretøjer inddeles i bil og motorcykel.

En selvkørende enhed er et motordrevet køretøj. Enhederne kan endvidere ordlydsmæssigt falde ind under nogle af færdselslovens underliggende køretøjskategorier (bil, motorcykel, knallert, traktor og motorredskab). En bil defineres således i færdselslovens § 2, nr. 2, 1. led, som et motorkøretøj, der er forsynet med fire eller flere hjul eller med bælter, valser, meder eller lignende. Et motorredskab defineres i færdselslovens § 2, nr. 16, som et motordrevet køretøj, som hovedsageligt er indrettet som arbejdsredskab, og som er konstrueret til en hastighed af højst 40 km i timen. Motordrevet køretøj, der er bestemt til at føres af gående, anses som motorredskab. En knallert defineres endvidere i færdselslovens § 2, nr. 7, som et to- eller trehjulet køretøj med en forbrændingsmotor med et slagvolumen på ikke over 50 cm<sup>3</sup> eller med elmotor og med en konstruktivt bestemt maksimal hastighed på højst 45 km i timen. Knallerter inddeles i stor knallert med en konstruktivt bestemt maksimal hastighed på over 30 km i timen og lille knallert med en konstruktivt bestemt maksimal hastighed på højst 30 km i timen.

En selvkørende enhed adskiller sig imidlertid væsentligt fra de underliggende køretøjskategorier, og en sammenligning af en selvkørende enhed og en bil eller f.eks. et motorredskab giver derfor ikke reel mening. De selvkørende enheder vil ej heller kunne opfylde de tekniske krav, der stilles til biler, lille knallert og motorredskaber. Derfor vil de selvkørende enheder ikke lovligt kunne anvendes på færdselslovens område.

Færdselsloven indeholder generelt flere hjemler til, at transportministeren kan fastsætte bestemmelser om krav til køretøjer og køretøjers indretning.

Ifølge færdselslovens § 68, stk. 1, 1. pkt., kan transportministeren fastsætte bestemmelser om køretøjers indretning, udstyr og tilbehør og om personligt sikkerhedsudstyr til førere og passagerer samt fastsætte, hvilke påskrifter og mærker køretøjer af kontrolmæssige grunde skal være forsynet med. Bestemmelsen gælder for alle køretøjer, der er omfattet af definitionen ”køretøj” i færdselslovens § 2, nr. 10, og bestemmelsen kan derfor bruges til at fastsætte regler om den tekniske indretning af selvkørende enheder. For så vidt angår påskrifter og mærker følger det af forarbejderne til § 68, stk. 1, 1. pkt., at der hovedsageligt menes anden mærkning end mærkning til brug for identifikation, der kan sammenlignes med nummerpladers funktion. Bestemmelsen indeholder derfor ikke umiddelbart hjemmel til at fastsætte regler om mærkning til brug for identifikation.

I medfør af færdselslovens § 82, stk. 4, kan transportministeren fastsætte bestemmelser om anbringelse af last og om fastgørelse af denne samt om afmærkning af langt eller bredt gods. I medfør af færdselslovens § 84, stk. 1, fastsætter transportministeren bestemmelser om køretøjers og vogntogs største bredde, længde og højde i såvel belæsset som ubelæsset stand, herunder om kørsel med særligt brede, lange eller høje køretøjer eller vogntog. Ifølge færdselslovens § 85, stk. 1, fastsætter transportministeren bestemmelser om største tilladte akseltryk og totalvægt for køretøjer i

såvel belæsset som ubelæsset stand. Bestemmelserne gælder for alle køretøjer, der er omfattet af definitionen ”køretøj” i færdselslovens § 2, nr. 10, og bestemmelserne kan derfor bruges til at fastsætte regler om last og dimensioner for selvkørende enheder.

Flere bestemmelser i færdselsloven giver hjemmel til at udføre forsøg med forskellige typer af køretøjer på færdselslovens område.

Færdselslovens § 68, stk. 2, 1. pkt., giver hjemmel til, at transportministeren kan fastsætte bestemmelser for anvendelse af små motoriserede køretøjer, herunder bestemmelser om køretøjets hastighed, placering på vejen, belæsning, brug af signaler og tegn, lygteføring og anvisninger for færdslen. Bestemmelsen i færdselslovens § 68, stk. 2, er udnyttet ved bekendtgørelse nr. 41 af 14. januar 2019 om forsøgsordning for selvbalancerende køretøj og motoriseret skateboard, bekendtgørelse nr. 40 af 14. januar 2019 om forsøgsordning for motoriseret løbehjul og ved bekendtgørelse nr. 878 af 25. juni 2018 om forsøgsordning for speed pedelecs, med senere ændringer, hvormed de retlige rammer for kørsel med disse køretøjer er tilvejebragt.

Ordlydsmæssigt falder en selvkørende enhed ind under definitionen ”små motoriserede køretøjer”. Hjemlen til at tillade forsøg med små motoriserede køretøjer i færdselslovens § 68, stk. 2, tager dog sigte på at tillade forskellige former for persontransport på f.eks. motoriserede løbehjul, uniwheels og segboards, som nærmere beskrevet i forarbejderne til loven bag forsøgsordningen. Bestemmelsen er dermed ikke tiltænkt at skulle anvendes til at tillade forsøg med førerløse motoriserede køretøjer, der bl.a. anvendes til intern levering på f.eks. virksomhedsområder eller serviceydelser, og som ikke kan anvendes til persontransport.

Færdselslovens kapitel 15 indeholder i §§ 92 f- 92 k bestemmelser om forsøg med selvkørende motorkøretøjer.

Forsøgsordningen for selvkørende motorkøretøjer er i overordnede træk indrettet således, at tilladelse til forsøg forudsætter, at en faglig kompetent, uafhængig rådgiver, ofte betegnet assessor, har tilkendegivet, om forsøget efter assessorens vurdering kan gennemføres færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt. Der udarbejdes endvidere som udgangspunkt en bekendtgørelse for hvert enkelt forsøg, hvori de nærmere rammer og vilkår for det enkelte forsøg fastsættes. Før transportministeren meddeler tilladelse til forsøg, skal der endvidere være foretaget en høring af vejmyndigheden og politiet, og sagen skal være forelagt for et udvalg nedsat af Folketinget.

Selvkørende enheder vil bl.a. kunne anvendes til at udføre serviceydelser som f.eks. fortovsrengøring og snerydning. De enheder, der udelukkende anvendes til at udføre serviceydelser, og som er konstrueret til en hastighed under 40 km i timen, falder uden for færdselslovens definition af et motorkøretøj, jf. færdselslovens § 2, nr. 15. Forsøgsordningen for selvkørende motorkøretøjer kan derfor ikke bruges til at udføre forsøg med selvkørende enheder, der ikke er beregnet til personbefordring eller godstransport.

## *2.1.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*

### *2.1.2.1. Tilladelse til forsøg med selvkørende enheder*



Det er Transport- og Boligministeriets opfattelse, at der henset til udviklingen på området og interessen fra erhvervsdrivende og forskningsmiljøet for at anvende selvkørende enheder på færdselslovens område er behov for at følge med den teknologiske udvikling og sikre, at færdselsloven tillader, at nye former for robotteknologi inden for transport og serviceydelser kan vinde frem. Selvkørende enheder bør derfor have lov til at færdes på afgrænsede områder på færdselslovens område.

Ved at tillade kørsel med de selvkørende enheder introduceres en helt ny type af køretøjer på færdselslovens område, hvor der ikke er en fysisk person til stede i selve køretøjet, men hvor enhederne er selvkørende. Det er i den forbindelse efter Transport- og Boligministeriets opfattelse vigtigt, at der ved introduktionen af de selvkørende enheder tages behørigt hensyn til færdselssikkerheden og øvrige trafikantgruppers oplevelse af tryghed.

Transport- og Boligministeriet finder derfor, at de selvkørende enheder i første omgang ikke skal have mulighed for at færdes på alle dele af færdselslovens anvendelsesområde, og at området derfor begrænses til de dele af færdselslovens anvendelsesområde, hvor den øvrige færdsel er begrænset. Dermed vil mulighederne for at benytte de selvkørende enheder til såkaldt "last mile delivery" af varer m.v. i praksis være begrænset. I stedet vil fokus være på brugen af de selvkørende enheder i forsknings- og udviklingsmæssig sammenhæng og virksomheders m.fl. interne brug af enhederne.

Transport- og Boligministeriet finder, at introduktion af de selvkørende enheder på færdselslovens område bør ske på baggrund af en forsøgsordning.

Ved at tillade selvkørende enheder på færdselslovens område ved en forsøgsordning er det muligt efter en periode at vurdere, om der eventuelt skal åbnes op for en mere omfattende brug af selvkørende enheder. Hvis forsøgene med selvkørende enheder forløber tilfredsstillende, er det hensigten, at forsøgsordningen for selvkørende enheder på sigt vil kunne udvides, således at selvkørende enheder også kan køre på områder, hvor der er almindelig færdsel, når der er tilstrækkelig erfaring med enhederne til at kunne fastsætte klare rammer for anvendelse af enhederne i færdselsloven.

Transport- og Boligministeriet har overvejet, om den eksisterende forsøgsordning for selvkørende motorkøretøjer i færdselslovens §§ 92 f-92 k skulle udvides til at omfatte forsøg med kørsel med alle typer af selvkørende enheder på færdselslovens område.

Det er Transport- og Boligministeriets vurdering, at der ved forsøg med selvkørende enheder ikke er behov for samme administrative procedurer og assessorordning, som gælder for de selvkørende motorkøretøjer. Baggrunden herfor er, at enhederne fremføres med lav hastighed, har begrænsede dimensioner og ikke må anvendes til persontransport. Kørsel med selvkørende enheder udgør således ikke samme potentielle risiko for færdselssikkerheden som selvkørende motorkøretøjer. Det er derfor Transport- og Boligministeriets vurdering, at tilladelse til forsøg med selvkørende enheder bør underlægges en mindre restriktiv og administrativ tung godkendelsesproces, uden at man derved går på kompromis med færdselssikkerheden.

Det foreslås derfor, at der indsættes en række nye bestemmelser i færdselsloven om en ny forsøgsordning for selvkørende enheder.

Da der er tale om en ny type af køretøj på færdselslovens område, er der behov for en definition af selvkørende enheder, som er omfattet af den foreslåede forsøgsordning på færdselslovens område. Det foreslås derfor i § 92 l, at der ved en selvkørende enhed forstås et førerløst emissionsfrit køretøj, der kører med lav hastighed på hjul, bælter eller lignende, og som er teknisk indrettet således, at en fysisk person kan overtage kontrollen med køretøjet.

Det er Transport- og Boligministeriets opfattelse, at forsøgsordningen for de selvkørende enheder skal etableres som en tilladelsesordning, idet der med de selvkørende enheder introduceres en helt ny type af køretøjer på færdselslovens område. Tilladelsesordningen skal sikre, at der forud for hvert enkelt forsøg foretages en konkret vurdering af, om kørsel med de selvkørende enheder er færdselssikkerhedsmæssigt forsvarlig.

Transport- og Boligministeriet foreslår derfor, at der indsættes en ny bestemmelse i § 92 m, stk. 1, hvorefter kørsel med en selvkørende enhed på færdselslovens anvendelsesområde alene må finde sted, hvis transportministeren har meddelt tilladelse hertil. Der kan kun meddeles tilladelse til kørsel med selvkørende enheder på strækninger og områder, som alene i begrænset omfang anvendes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter.

Der henvises til lovforslagets specielle bemærkninger til § 92 m, stk. 1, for så vidt angår afgrænsning af sådanne strækninger og områder.

Det foreslås i § 92 m, stk. 2, at transportministeren efter høring af vejmyndigheden meddeler tilladelse til forsøg med selvkørende enheder. Det er Transport- og Boligministeriets 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. Der vil dermed ikke være den samme færdselssikkerhedsmæssige risiko ved kørsel med selvkørende enheder som f.eks. for selvkørende motorkøretøjer. Transport- og Boligministeriet finder dog, at det er vigtigt, at politiet er bekendt med forestående forsøg, hvorfor det i § 92 m, stk. 2, 2. pkt., foreslås, at politiet skal underrettes om meddelte tilladelser forud for forsøgenes igangsættelse.

Det er Transport- og Boligministeriets vurdering, at Færdselsstyrelsen, der har den tekniske fagkundskab inden for køretøjsteknik, vil være bedst egnet til at varetage administrationen af forsøgsordningen med de selvkørende enheder. Kompetencen til at meddele tilladelse til forsøg i de foreslåede bestemmelser i § 92 m, stk. 1 og 2, påtænkes derfor delegeret til Færdselsstyrelsen.

Det er Transport- og Boligministeriets vurdering, at tilladelse til forsøg med selvkørende enheder alene bør kunne udstedes til erhvervsdrivende, forsknings- og undervisningsinstitutter og offentlige myndigheder, der benytter enhederne som led i deres erhverv, forskning eller myndighedsudøvelse. Privatpersoner kan derved ikke udføre forsøg med selvkørende enheder. Ved denne begrænsning sikres det, at der sker en gradvis introduktion af de selvkørende enheder på færdselslovens område. Det foreslås derfor i lovforslagets § 92 m, stk. 3, at forsøg med selvkørende enheder alene må foretages af erhvervsdrivende, forsknings- og undervisningsinstitutter og offentlige myndigheder. Det foreslås endvidere, at enhederne ikke må anvendes til personbefordring.

Det er endvidere Transport- og Boligministeriets vurdering, at der på bekendtgørelsesniveau bør fastsættes nærmere bestemmelser om forsøg med selvkørende enheder, herunder vedrørende enhedernes hastighed, placering på vej, brug af signaler og tegn, fragt af gods og

identifikationsnummer. Baggrunden herfor er, at bestemmelser med en sådan teknisk karakter bedst egner sig til administrativ regulering. Endvidere vil eventuelle uhensigtsmæssigheder ved forsøgsordningen kunne ændres hurtigt og administrativt smidigt ved administrativ regulering.

Det foreslås derfor, at der i § 92 m, stk. 4, indsættes en bestemmelse om, at transportministeren kan fastsætte nærmere bestemmelser om forsøg med selvkørende enheder, herunder om selvkørende enheders hastighed, placering på vej, brug af signaler og tegn, lygteføring, fragt af gods, identifikationsnummer og om krav til ansøgning om tilladelse til forsøg.

Af hensyn til færdselssikkerheden er det Transport- og Boligministeriets vurdering, at de selvkørende enheder kun bør tillades at færdes på færdselslovens område ved lav hastighed. Afhængig af det område, hvor selvkørende enheder konkret skal færdes, vil der i tilladelsen til forsøget blive fastsat en maksimal konstruktiv bestemt hastighed. Hvis der f.eks. skal køres på en intern gangsti eller parkeringsplads på en virksomhed, hvor mange medarbejdere færdes, eller andre områder, der benyttes af et ikke uvæsentligt antal fodgængere, vil der som udgangspunkt blive fastsat krav om i tilladelsen, at enhederne maksimalt må kunne køre 6 km i timen, som svarer til almindelig ganghastighed. Hvis enhederne derimod skal færdes på områder, hvor enhederne ikke – eller kun sjældent – vil skulle færdes blandt gående eller andre trafikanter, vil der i tilladelsen kunne fastsættes en højere maksimal konstruktiv hastighedsgrænse end ganghastighed. Den maksimale konstruktive hastighedsgrænse vil dog højst kunne fastsættes til 15 km i timen.

Der vil blive fastsat regler om, at de selvkørende enheder skal betragtes som gående, og at de som udgangspunkt vil skulle følge de af færdselslovens regler, der gælder for gående, herunder reglerne i færdselslovens kapitel 3, jf. nærmere herom nedenfor om den foreslåede hjemmel i § 92 m, stk. 7, om muligheden for at fravige visse af færdselslovens regler.

Som nærmere beskrevet nedenfor forudsættes det, at der fastsættes nærmere bestemmelser om enhedernes vægt og dimensioner, som gør, at enhederne kan anvendes uden fare og ulempe for fodgængere og andre trafikanter på de områder, hvor enhederne må færdes.

For så vidt angår enhedernes tekniske indretning, vægt, dimensioner og belæsning indeholder færdselslovens § 68, stk. 1, § 82, stk. 4, § 84, stk. 1 og § 85, stk. 1, allerede hjemmel til, at transportministeren kan fastsætte bestemmelser herom. Bestemmelserne påtænkes anvendt til at fastsætte køretøjstekniske krav til de selvkørende enheder, som gør, at enhederne kan anvendes uden fare og ulempe ved kørsel. Endvidere kan bestemmelserne anvendes til at fastsætte bestemmelser om belæsning af enhederne, herunder bestemmelser om maksimal størrelse af medbragt last samt fastgørelse af last. Derudover vil der i medfør af den foreslåede § 92 m, stk. 4, kunne fastsættes bestemmelser om fragt af gods af selvkørende enheder, herunder hvilke typer af gods som selvkørende enheder må transportere.

De selvkørende enheder falder som udgangspunkt ikke ind under de kategorier af køretøjer, som skal registreres i Køretøjsregistret, jf. § 2 i bekendtgørelse af lov nr. 186 af 1. marts 2020 om registrering af køretøjer og § 3 i bekendtgørelse nr. 1643 af 17. december 2018 om registrering af køretøjer. De selvkørende enheder skal derfor som udgangspunkt ikke forsynes med nummerplade inden ibrugtagning på færdselslovens område.

Det er Transport- og Boligministeriets opfattelse, at de selvkørende enheder ikke skal registreres i Køretøjsregistret og dermed forsynes med nummerplade, da der er tale om etablering af en

forsøgsordning, hvorfor det ikke på nuværende tidspunkt findes hensigtsmæssigt at indføre et system med registrering i Køretøjsregisteret, hvor påsætning af nummerplader er påkrævet.

Det er dog Transport- og Boligministeriets vurdering, at selvkørende enheder tydeligt bør kunne identificeres f.eks. i tilfælde af, at den selvkørende enhed er impliceret i en ulykke. Muligheden for at identificere enhederne muliggør ligeledes en effektiv kontrol med, at der alene kører selvkørende enheder på færdselslovens område, som har opnået tilladelse til forsøg.

Da der ikke, som det er tilfældet med andre køretøjer, er en fører, som kan kontaktes i tilfælde af en ulykke, er der endvidere behov for på anden vis at kunne komme i kontakt med tilladelsesindehaveren, herunder med henblik på at kunne afklare eventuelle erstatningsretlige spørgsmål, der måtte opstå i forbindelse med en ulykke. Identifikation af de selvkørende enheder vil endvidere være relevant i tilfælde af, at den selvkørende enhed går i stå, eller at den fysiske person, der kan overtage kontrollen, mister forbindelsen til enheden.

Identifikationsnummer foreslås derfor som et af de forhold, som transportministeren vil kunne fastsætte nærmere bestemmelser om i den foreslåede § 92 m, stk. 4.

Bestemmelsen påtænkes anvendt til at fastsætte bestemmelser på bekendtgørelsesniveau vedrørende krav om synligt identifikationsnummer på selvkørende enheder, herunder bestemmelser omkring identifikationsnummerets indhold og udformning.

Den foreslåede bestemmelse i § 92 m, stk. 4, er ikke udtømmende, hvorfor bestemmelsen også vil kunne anvendes til at fastsætte nærmere bestemmelser om andre forhold, end de, som er oplyst direkte i bestemmelsen. For så vidt angår sådanne forhold henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 2, vedrørende den foreslåede bestemmelse i § 92 m, stk. 4.

Af sikkerhedsmæssige hensyn finder Transport- og Boligministeriet, at forsøg med selvkørende enheder skal ske under kontrol af en fysisk person.

Det foreslås derfor i § 92 m, stk. 5, 1. pkt., at forsøg med selvkørende enheder forudsætter, at en fysisk person kan overtage kontrollen med enheden, når dette anvises af den selvkørende enheds tekniske indretning, eller når den fysiske person vurderer, at der er behov herfor.

For at sikre, at den fysiske person er i stand til at overtage kontrollen med en selvkørende enhed og kan navigere på en forsvarlig måde, er det Transport- og Boligministeriets vurdering, at reglerne om spirituskørsel og kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer i færdselslovens §§ 53 og 54 bør gælde for den fysiske person.

Det foreslås derfor fastsat i § 92 m, stk. 5, 2. pkt., at den fysiske person skal overholde reglerne om spirituskørsel og kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer i §§ 53 og 54.

For at sikre politiets muligheder for håndhævelse af reglerne om spirituskørsel og kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer foreslås det i § 92 m, stk. 5, 3. pkt., at transportministeren efter forhandling med justitsministeren kan fastsætte, at færdselslovens bestemmelser om politiets mulighed for at kræve afgivelse af udåndings-, spyt- eller svedprøver og øjenbesigtigelse i medfør af § 55, stk. 1 og 2, og regler fastsat i medfør af § 55, stk. 4, 1. pkt., finder anvendelse for den fysiske person.

Af hensyn til politiets mere generelle håndhævelse af reglerne i den foreslåede forsøgsordning for selvkørende enheder foreslås det samtidig i § 92 m, stk. 5, 4. pkt., at transportministeren efter forhandling med justitsministeren kan fastsætte, at færdselslovens § 77, stk. 1, 1. pkt., om politiets generelle mulighed for at standse køretøjer for at kontrollere køretøjet og dets fører, finder anvendelse for selvkørende enheder og den fysiske person.

Udover overholdelse af færdselslovens regler om spirituskørsel og kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer kan der være behov for at fastsætte yderligere bestemmelser om krav til den fysiske person, der kan overtage kontrollen med en selvkørende enhed, og det foreslås derfor i lovforslagets § 92 m, stk. 6, at transportministeren kan fastsætte bestemmelser om 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.

Bemyndigelsesbestemmelsen vil bl.a. blive brugt til på bekendtgørelsesniveau at fastsætte bestemmelser om, at den fysiske person, der kan overtage kontrollen med enheden, skal befinde sig i Danmark. Navnlig tilsynet med overholdelse af kravene til den fysiske person samt politiets håndhævelse af reglerne for den fysiske person forudsætter, at den fysiske person befinder sig i Danmark.

Bemyndigelsen i den foreslåede § 92 m, stk. 6, påtænkes endvidere udnyttet til at stille krav om, at personen, der kan overtage kontrollen med den selvkørende enhed, skal være fyldt 18 år. Aldersgrænsen foreslås fastsat til 18 år ud fra en betragtning om, at den pågældende person dermed besidder en vis modenhed og evne til at færdes med den fornødne agtpågivenhed og hensynsfuldhed på færdselslovens område.

Bemyndigelsen vil også kunne benyttes til at fastsætte nærmere krav til den fysiske persons kompetencer til at kunne køre med en selvkørende enhed med henblik på at sikre, at personen har det fornødne kendskab til færdselslovens regler, færdselsadfærden i Danmark og betjening af den selvkørende enhed, f.eks. på baggrund af uddannelse eller konkret erfaring med kørsel med de selvkørende enheder.

Det er Transport- og Boligministeriets opfattelse, at der ikke skal fastsættes krav om, at den fysiske person, der skal kunne overtage kontrollen med den selvkørende enhed, skal være i besiddelse af førerret til et motordrevet køretøj. Baggrunden herfor er, at det er tanken, at der på bekendtgørelsesniveau i medfør af de foreslåede bestemmelser i § 92 m, stk. 4 og 7, vil blive fastsat bestemmelser om, at de selvkørende enheder som udgangspunkt alene må færdes med lav hastighed. Bemyndigelsesbestemmelsen i den foreslåede § 92 m, stk. 6, vil således ikke kunne benyttes til at fastsætte krav om, at den fysiske person, der skal kunne overtage kontrollen med den selvkørende enhed, skal være i besiddelse af førerret til et motordrevet køretøj.

Da de selvkørende enheder er motordrevne køretøjer, der ikke har en fører i traditionel forstand, er det nødvendigt, at transportministeren kan fastsætte regler om fravigelse fra færdselslovens adfærdsbestemmelser, hvor de pågældende forpligtelser alene kan pålægges en fysisk person. Det vil bl.a. gøre sig gældende for adfærdsreglerne, der gælder for alle trafikanter i færdselslovens kapitel 2. Det vil endvidere være nødvendigt at give transportministeren hjemmel til at fravige reglerne i færdselslovens kapitel 3, der fastsætter nærmere bestemmelser for gående, kapitel 4 om færdselsregler for kørende og kapitel 5 om hastighed. Det vil endvidere være relevant at kunne

fravige færdselslovens § 70 om tilkobling og slæbning og bestemmelserne i kapitel 10 om regler for førere af køretøjer.

Det foreslås derfor i § 92 m, stk. 7, at transportministeren ved fastsættelse af bestemmelser i medfør af § 92 m, stk. 4 og 6, kan fravige bestemmelserne i færdselslovens kapitel 2-5, 10 og § 70, jf. dog stk. 5. Fravigelse af bestemmelserne påtænkes bl.a. brugt til at fastsætte bestemmelser om, at færdselsreglerne for gående i færdselslovens kapitel 3 som udgangspunkt skal finde anvendelse for de selvkørende enheder, selvom disse er at betragte som motordrevne køretøjer, og bestemmelser om maksimal tilladt hastighed for selvkørende enheder. Fravigelse af § 70 påtænkes anvendt, hvis der f.eks. er enheder med to eller tre hjul, som skal have tilkoblet et påhængskøretøj, og hvor dette vurderes at være færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt.

Ved behandling af en ansøgning om tilladelse til forsøg kan der opstå behov for at indhente sagkyndig bistand bl.a. til brug for vurderingen af, om et forsøg kan gennemføres færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt. Dette kan eksempelvis blive nødvendigt, hvis der er behov for særlig specialiseret bistand inden for områder som f.eks. IT-sikkerhed og teknisk indretning af maskiner. Det foreslås derfor i § 92 m, stk. 8, at transportministeren kan indhente sagkyndig bistand ved behandlingen af en ansøgning om tilladelse til forsøg med selvkørende enheder. Det vil endvidere kunne være nødvendigt at indhente den samme form for sagkyndig bistand i forbindelse med tilsynsførelsen med forsøgene, jf. nærmere herom nedenfor. Det foreslås derfor, at sådan sagkyndig bistand også i medfør af § 92 m, stk. 8, kan indhentes i forbindelse med tilsynsførelse.

I medfør af den foreslåede bestemmelse i § 92 n, stk. 1, fører transportministeren tilsyn med forsøgene med de selvkørende enheder. Tilsynet vil både vedrøre overholdelse af lovforslagets bestemmelser, bestemmelser og krav fastsat ved bekendtgørelse og tilsyn med overholdelse af vilkår fastsat i tilladelser til forsøg med selvkørende enheder.

Endvidere foreslås det i § 92 n, stk. 2, at transportministeren kan kræve, at en tilladelsesindehaver vederlagsfrit udleverer oplysninger og dokumenter, uanset om de foreligger på papir eller i elektronisk form, der er nødvendige for udførelse af tilsyn.

Dokumentationen og oplysninger indhentet til brug for udførelse af tilsyn med en tilladelse til forsøg med selvkørende enheder kan ligeledes give et godt grundlag for den senere evaluering af, om forsøgsordningen skal udvides og udbredes til flere områder på færdselslovens anvendelsesområde, jf. nærmere herom i pkt. 2.4 i lovforslagets almindelige bemærkninger. Oplysninger og dokumenter, der er indhentet til brug for et konkret tilsyn, vil derfor også kunne anvendes til brug for den generelle vurdering af selve forsøgsordningen.

Det er Transport- og Boligministeriets vurdering, at Færdselsstyrelsen, som har den tekniske fagkundskab inden for køretøjsteknik, vil være bedst egnet til at varetage tilsynsførelsen med forsøgsordningen med de selvkørende enheder. Adgangen til at føre tilsyn med forsøg med selvkørende enheder efter § 92 n, stk. 1, samt adgangen til at kræve udlevering af dokumentation og oplysninger i medfør af § 92 n, stk. 2, påtænkes derfor delegeret til Færdselsstyrelsen.

Transportministeren kan i tilladelser til forsøg med selvkørende enheder i medfør af almindelige forvaltningsretlige principper fastsætte vilkår, herunder om geografisk afgrænsning af forsøget til at måtte foregå på nærmere bestemte strækninger eller inden for et nærmere bestemt geografisk område. Der kan endvidere også 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 følger af almindelige forvaltningsretlige principper, at en tilladelse kan inddrages, hvis vilkårene i tilladelsen ikke overholdes. Tilladelsen til kørsel med selvkørende enheder kan dermed inddrages, hvis den selvkørende enhed anvendes til et andet formål end det, der er givet tilladelse til. Det vil f.eks. være tilfældet, hvis en selvkørende enhed anvendes til ulovlig dataindsamling i form af f.eks. billeder eller video, eller hvis en selvkørende enhed anvendes til transport af ulovligt gods.

En tilladelse kan endvidere i medfør af almindelige forvaltningsretlige principper tilbagekaldes, hvis forudsætningerne for tilladelsen ændrer sig. Det vil f.eks. være tilfældet, hvis forsøget med de selvkørende enheder viser sig at være til fare for færdselssikkerheden. Det vil f.eks. også være 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.

#### *2.1.2.2. Krav til ansøgning og gebyrer*

Transport- og Boligministeriet finder, at transportministeren forud for meddelelse af tilladelse til forsøg bør kunne indhente oplysninger fra ansøgeren bl.a. til brug for vurderingen af, om forsøget kan gennemføres færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt. Det kan i den forbindelse være nødvendigt at indhente oplysninger om f.eks. forsøgets formål, herunder enhedernes anvendelse og funktion, trafiktætheden på områder og strækninger omfattet af forsøget samt en beskrivelse af de selvkørende enheders tekniske indretning, egenskaber og dimensioner.

De nærmere bestemmelser om, hvilken dokumentation der skal tilvejebringes i forbindelse med en ansøgning, findes mest egnet til at blive fastsat på bekendtgørelsesniveau på grund af oplysningernes detaljeringsgrad.

Det foreslås derfor i § 92 m, stk. 4, at transportministeren kan fastsætte nærmere bestemmelser om bl.a. krav til ansøgning om tilladelse til forsøg med selvkørende enheder.

Det vil medføre merudgifter for staten at administrere og behandle den foreslåede forsøgsordning for selvkørende enheder. Det vil endvidere medføre merudgifter for staten at føre tilsyn med tilladelsesindehaveres overholdelse af bestemmelser og krav fastsat i lovgivningen og fastsatte vilkår i tilladelser til forsøg. Det er Transport- og Boligministeriet opfattelse, at disse udgifter bør dækkes af brugerne af forsøgsordningen.

Det foreslås derfor i lovforslagets § 92 o, stk. 1, at transportministeren kan fastsætte bestemmelser om betaling af gebyrer for behandling af ansøgning om og udstedelse af tilladelse til forsøg med selvkørende enheder, jf. § 92 m, stk. 2. Det foreslås ligeledes i bestemmelsen, at transportministeren kan fastsætte bestemmelser om betaling af gebyr for udførelse af tilsyn i medfør af § 92 n, stk. 1.

Gebyrordningen vil følge de almindelige principper i Finansministeriets Budgetvejledning, hvoraf bl.a. fremgår, at gebyrer skal fastsættes således, at der opnås fuld dækning for de omkostninger,

som er forbundet med det gebyrbelagte område. Det forventede antal af ansøgninger om tilladelse til forsøg med selvkørende enheder er på nuværende tidspunkt usikkert, og der kan ligeledes være stor forskel i omfang og kompleksitet af forsøgene. Det er derfor Transport- og Boligministeriets vurdering, at gebyr for sagsbehandling og tilsyn m.v. bør opkræves efter regning for medgået tid, da ordningen derved på denne måde tager hensyn til de enkelte forsøgs omfang og kompleksitet.

Det foreslås i § 92 m, stk. 8, at transportministeren kan indhente sagkyndig bistand ved behandlingen af en ansøgning om tilladelse til forsøg med selvkørende enheder, jf. § 92 m, stk. 2, og ved udførelse af tilsyn i medfør af § 92 n, stk. 1. Der henvises i øvrigt til pkt. 2.1.2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Det er Transport- og Boligministeriets opfattelse, at også udgifter til sagkyndig bistand bør afholdes af ansøger, og Transport- og Boligministeriet foreslår derfor i § 92 o, stk. 2, at transportministeren kan fastsætte bestemmelser om viderefakturering til ansøgeren og tilladelsesindehaveren af udgifter til sagkyndig bistand, der er indhentet i medfør af § 92 m, stk. 8.

Endelig vil forsøg med selvkørende enhed kunne medføre udgifter for det offentlige til f.eks. midlertidig vejafmærkning eller mindre ændringer af forsøgsstrækningernes indretning. I den udstrækning, at et forsøg medfører behov for sådanne ændringer, er det Transport- og Boligministeriets opfattelse, at også udgifter i denne forbindelse bør afholdes af ansøger. Det foreslås derfor i § 92 o, stk. 3, at udgifter, der påføres det offentlige efter forsøg, der gennemføres efter tilladelse meddelt i henhold til § 92 m, stk. 2, kan pålægges tilladelsesindehaveren. Transportministeren kan pålægge ansøgeren at stille sikkerhed for sådanne udgifter.

### *2.1.2.3. Behandling af persondata*

Selvkørende enheder navigerer ved hjælp af radartechnologi, 3D-kort og GPS-positionering. Derudover vil selvkørende enheder oftest være udstyret med en række sekundære sensorer i form af f.eks. kamera, ultralydssensorer og mikrofon.

Selvom tilladelse til forsøg med selvkørende enheder alene kan gives til strækninger og områder med begrænset færdsel, vil de selvkørende enheder stadig færdes i offentlige tilgængelige områder og på områder omfattet af færdselsloven. Selvkørende enheder vil derfor i et vist omfang filme på områder, som benyttes til almindelig færdsel, og der vil potentielt kunne optages film- og billedmateriale indeholdende personhenførbare oplysninger i form af ansigter og nummerplader, selvom dette ikke er formålet med enhedernes brug af de sekundære sensorer som f.eks. kameraer.

Af hensyn til privatlivets fred er det Transport- og Boligministeriets opfattelse, at selvkørende enheder ikke ved deres navigation og færden bør foretage tv-overvågning af områder eller anden indsamling af personhenførbare oplysninger. Transport- og Boligministeriet vil derfor i medfør af den foreslåede bestemmelse i § 92 m, stk. 4, fastsætte bestemmelser om, at de selvkørende enheders kameraer m.v. skal være indrettet således, at der automatisk under optagelse foretages pixelering ved brug af algoritmer indbygget lokalt i udstyret, som gør, at det ikke er muligt at identificere f.eks. ansigter og nummerplader, og at denne pixelering ikke efterfølgende må kunne ophæves.

Dette krav vil betyde, at de selvkørende enheder som følge af bestemmelserne i den foreslåede forsøgsordning ikke vil foretage tv-overvågning i lov om tv-overvågnings forstand (bekendtgørelse



af lov nr. 1190 af 11. oktober 2007 af lov om tv-overvågning med senere ændringer), ligesom enhederne i øvrigt ikke vil indsamle og behandle persondata i form af billedmateriale.

Eventuel behandling af andre typer af persondata, som måtte ske som følge af brug af enhederne (f.eks. eventuelle lydoptagelser) vil skulle ske i overensstemmelse med reglerne i den persondataretlige lovgivning.

## *2.2. Ansvar og forsikring*

### *2.2.1. Gældende ret*

Det fremgår af færdselslovens § 101, stk. 1, at den, der er ansvarlig for et motordrevet køretøj, skal erstatte skader, som køretøjet volder ved færdselsuheld eller ved eksplosion eller brand, der hidrører fra brændstofanlæg i køretøjet. Bestemmelsen i færdselslovens § 101, stk. 1, betyder, at der gælder et objektivt erstatningsansvar for motordrevne køretøjer.

Erstatningsansvaret påhviler den ejer eller bruger, der benytter køretøjet eller lader det benytte, jf. færdselslovens § 104, stk. 1. Det følger af § 104, stk. 3, at erstatningsansvaret efter §§ 101-103 for motorkøretøjer, der er omfattet af forsøgsordninger efter § 92 g, stk. 1, påhviler tilladelsesindehaveren. Det følger af færdselslovens § 104, stk. 2, at føreren er ansvarlig efter lovgivningens almindelige regler.

Der gælder efter færdselslovens § 105 et grundlæggende krav om forsikringspligt for de skader, der forvoldes af motordrevne køretøjer. Det følger af § 105, stk. 2, at forsikringen skal dække personskade eller tab af forsørger på indtil 50 mio. kr. og tingsskade på indtil 10 mio. kr. for den ved en enkelt begivenhed forårsagede skade. I medfør af § 105, stk. 3, 1. pkt., reguleres de nævnte beløb hvert år pr. 1. januar med 2 pct. tillagt tilpasningsprocenten for det pågældende finansår, jf. lov om satsreguleringsprocent. For skader, der indtræder i perioden 1. januar 2020 – 31. december 2020 er beløbene henholdsvis 126 mio. kr. og 25 mio. kr., jf. bekendtgørelse nr. 1137 af 18. november 2019 om regulering af forsikringsdækningsbeløb i henhold til færdselsloven.

I medfør af færdselslovens § 106, stk. 1, påhviler forsikringspligten for motordrevne køretøjer, der skal registreres eller godkendes, ejeren eller den person (brugeren), der har varig rådighed over køretøjet, jf. dog stk. 3 om selvkørende motorkøretøjer. I medfør af færdselslovens § 106, stk. 2, påhviler forsikringspligten for andre motordrevne køretøjer, der ikke skal registreres eller godkendes, den, der bruger køretøjet eller lader det bruge på vej. For selvkørende motorkøretøjer, der er omfattet af forsøgsordninger efter § 92 g, stk. 1, påhviler forsikringspligten tilladelsesindehaveren, jf. færdselslovens § 106, stk. 3.

Det følger af færdselslovens § 109, stk. 1, at motordrevne køretøjer, der tilhører staten eller en kommune, er undtaget fra forsikringspligten efter § 105. Endvidere følger det af færdselslovens § 109, stk. 3, at et køretøj efter § 109, stk. 1 og 2, ikke forsikret, hæfter den danske stat eller den kommune, der ejer køretøjet, for erstatning i samme omfang som et forsikringssselskab, i hvilket der er tegnet ansvarsforsikring efter § 105.

Selvkørende enheder er motordrevne køretøjer, og færdselslovens bestemmelser om objektivt erstatningsansvar og forsikringspligt finder derfor anvendelse for de selvkørende enheder. Da de selvkørende enheder ikke vil være registreringspligtige, påhviler forsikringspligten den, der bruger

køretøjet eller lader det bruge på vej, jf. færdselslovens § 106, stk. 2. Det følger af § 106, stk. 3, at for selvkørende motorkøretøjer, der er omfattet af forsøgsordninger efter § 92 g, stk. 1, påhviler forsikringspligten tilladelsesindehaveren. Endvidere følger det af § 106, stk. 4, at ejeren eller den person (brugeren), der har varig rådighed over et motordrevet køretøj, som skal registreres eller godkendes, kan pålægges et gebyr for manglende opfyldelse af forsikringspligten i § 105, stk. 1, 1. pkt. For motordrevne køretøjer, der ikke skal registreres eller godkendes, kan gebyret pålægges den, der bruger køretøjet eller lader det bruge på vej. For selvkørende motorkøretøjer, der er omfattet af stk. 3, kan gebyret pålægges tilladelsesindehaveren. Gebyret kan pålægges for hver påbegyndt dag, det motordrevne køretøj er uforsikret.

### *2.2.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*

Transport- og Boligministeriet har i forbindelse med udformningen af den foreslåede forsøgsordning for selvkørende enheder overvejet, hvor det objektive erstatningsansvar efter færdselslovens § 101, stk. 1, skal placeres. Det er i den forbindelse blevet overvejet, om de gældende regler i færdselsloven skal videreføres uden ændringer, således at det objektive ansvar påhviler ejeren eller brugeren af den selvkørende enhed.

Med den foreslåede forsøgsordning for selvkørende enheder er det tilladelsesindehaveren, der efter ansøgning og nærmere fastsatte vilkår har opnået tilladelse til at køre med selvkørende enheder. Det er således tilladelsesindehaveren, der samlet set har overblikket og ansvaret for administrationen af forsøget, og det er derfor Transport- og Boligministeriets vurdering, at tilladelsesindehaveren er nærmest til at bære risikoen for eventuelle skader, som de selvkørende enheder forvolder.

Transport- og Boligministeriet finder det på den baggrund mest hensigtsmæssig at lade det objektive erstatningsansvar påhvile tilladelsesindehaveren under forsøgsordningen. Det skal i den forbindelse bemærkes, at tilladelsesindehaveren kan være sammenfaldende med ejeren af køretøjet. Som følge af, at det objektive erstatningsansvar under forsøgsordningen påhviler tilladelsesindehaveren, finder Transport- og Boligministeriet det endvidere mest hensigtsmæssigt, at også forsikringspligten efter færdselslovens § 106, stk. 2, påhviler tilladelsesindehaveren.

Ved at samle det objektive erstatningsansvar og forsikringspligten hos tilladelsesindehaveren sikres det endvidere, at der ikke opstår tvivl om, hvem erstatningsansvaret og forsikringspligten påhviler, uanset hvem der ejer den selvkørende enhed, og uanset om den selvkørende enhed betjenes af en fysisk person eller navigerer ved hjælp af den selvkørende enheds tekniske indretning.

I tilfælde af, at en fysisk person har kontrollen over en selvkørende enhed på det tidspunkt, hvor et eventuelt uheld opstår, vil det bero på de almindelige forsikringsretlige regler, i hvilket omfang forsikringsselskabet kan gøre regres over for den fysiske person, der betjener den selvkørende enhed.

På baggrund af ovenstående foreslås det, at færdselslovens § 104, stk. 1 og 3, ændres, således at det fastsættes, at erstatningsansvaret efter §§ 101-103 påhviler tilladelsesindehaveren for selvkørende enheder, som er omfattet af forsøgsordninger efter § 92 m, stk. 1. Det foreslås ligeledes, at færdselslovens § 106, stk. 2 og 3, ændres, således at det fastsættes, at forsikringspligten påhviler tilladelsesindehaveren for selvkørende enheder, som er omfattet af forsøgsordninger efter § 92 m, stk. 1. Derudover foreslås det, at § 106, stk. 4, ændres, således at gebyr for manglende opfyldelse af

forsikringspligten i § 105, stk. 1, 1. pkt., kan pålægges tilladelsesindehaveren for selvkørende enheder, som er omfattet af § 106, stk. 3.

### *2.3. Straf og førerretsfrakendelse*

#### *2.3.1. Gældende ret*

I medfør af færdselslovens kapitel 17 og 18 kan føreren af et motorkøretøj pålægges et strafferetligt ansvar, hvis denne overtræder en række af færdselslovens øvrige regler. Overtrædelse af færdselslovens regler kan medføre straf i form af bøde eller fængsel. Visse færdselslovsovertrædelser kan endvidere i medfør af færdselslovens kapitel 18 medføre frakendelse af førerretten for føreren af et motordrevet køretøj.

#### *2.3.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*

Færdselslovens strafbestemmelser forudsætter, at det strafferetlige ansvarssubjekt er en fysisk person. Hvis en overtrædelse af færdselsloven udelukkende skyldes en selvkørende enheds tekniske indretning, vil der ikke være et strafferetligt ansvarssubjekt, der kan drages til ansvar for overtrædelsen.

Transport- og Boligministeriet har på den baggrund overvejet, hvilken strafferetlig ansvarsnorm, der skal gælde under forsøg med selvkørende enheder, herunder for tilladelsesindehaveren og den fysiske person, der kan overtage kontrollen med en selvkørende enhed under kørslen.

I de situationer, hvor en fysisk person har kontrollen med en selvkørende enhed, vil situationen i praksis være den, at den pågældende person ved hjælp af f.eks. kameraer har direkte adgang til at styre den selvkørende enhed via en fjernbetjening eller et computerprogram. Den selvkørende enhed navigerer derfor i henhold til de instruktioner, som gives af den fysiske person.

Transport- og Boligministeriet finder derfor, at det sædvanlige føreransvar efter færdselsloven bør opretholdes i de situationer, hvor en fysisk person konkret har overtaget kontrollen med enheden. Den fysiske person, der har kontrollen over enheden, skal i den situation efterkomme reglerne i færdselsloven, herunder de adfærdsmæssige regler, der gælder for alle trafikanter i færdselslovens kapitel 2 samt de regler, der gælder for gående i færdselslovens kapitel 3. Det betyder, at den fysiske person bl.a. skal optræde hensynsfuldt og udvise agtpågivenhed, så der ikke opstår fare eller forvoldes skade eller ulempe for andre, jf. færdselslovens § 3, stk. 1. Den fysiske person, der som fører konkret har taget kontrollen med enheden, vil derfor kunne straffes for overtrædelse af færdselslovens regler på samme måde som en traditionel fører.

I situationer, hvor en selvkørende enheds tekniske indretning anviser, at den fysiske person skal overtage kontrollen med den selvkørende enhed, eller hvis den fysiske person vurderer, at der er behov herfor, kan der opstå spørgsmål omkring det strafferetlige ansvargrundlag i de tilfælde, hvor den fysiske person ikke går ind og overtager kontrollen, og hvor dette resulterer i et uheld som følge af overtrædelse af færdselsloven. I den situation navigerer den selvkørende enhed ikke på baggrund af den fysiske persons instruktioner, og uheldet er ikke opstået som en direkte konsekvens af den fysiske persons handling. Den fysiske person er derfor ikke fører af enheden.

Hvis den fysiske person i sådanne situationer på grund af konkrete omstændigheder burde have grebet ind (overtaget føringen), finder Transport- og Boligministeriet, at det vil være u hensigtsmæssigt og uden sammenhæng med det øvrige ansvarssystem, hvis den fysiske person i sådanne tilfælde ikke ville kunne pålægges et strafansvar efter færdselsloven.

Transport- og Boligministeriets foreslår derfor i § 92 p, at transportministeren efter forhandling med justitsministeren gives hjemmel til ved fastsættelse af bestemmelser om forsøg efter § 92 m, stk. 4, 6 og 7, at fastsætte regler om det strafferetlige ansvarssubjekt for overtrædelse af færdselslovens regler. Transportministeren kan i den forbindelse efter forhandling med justitsministeren fravige kapitel 17.

Spørgsmålet om føreransvar i de situationer, hvor det er den selvkørende enhed, der har kontrollen, men hvor det er fastlagt, at den fysiske person i bestemte situationer vil kunne pålægges et strafansvar efter færdselsloven, vil bero på, om vedkommende har handlet uagtsomt. Her vil der skulle tages hensyn til, at den fysiske person alene har været passiv overvåger af kørslen indtil overtagelsessituationen, og der vil derfor ikke nødvendigvis kunne stilles de samme krav til agtpågivenhed, som der i almindelighed stilles til en sædvanlig fører i færdselslovens forstand.

Der vil kunne opstå situationer, hvor et uheld udelukkende skyldes den selvkørende enheds tekniske indretning. Transport- og Boligministeriet har overvejet, om tilladelsesindehaveren i sådanne tilfælde skulle gøres strafferetligt ansvarlig på et objektive grundlag for færdselslovsovertrædelser, der udelukkende skyldes en selvkørende enheds tekniske indretning.

Spørgsmål om strafansvar på objektive grundlag er tidligere behandlet af Straffelovrådet i betænkning nr. 1289/1995 om juridiske personers bødeansvar. Straffelovrådet udtrykte i den forbindelse alvorlige betænkeligheder ved strafansvar for enkeltpersoner, for hvem en lovovertrædelse hverken kan tilregnes som forsætlig eller uagtsom. Det fremgår endvidere af cirkulæreskrivelse af 28. juni 1996 om strafansvar for juridiske personer (selskaber m.v.), at der kun under ganske særlige omstændigheder bør indføres regler om objektive individualansvar på nye lovområder. Bestemmelser om hjemmel for strafansvar for juridiske personer bør henvise til reglerne i straffelovens 5. kapitel, medmindre der tilsigtes afvigelser fra den almindelige ordning.

Med den foreslåede forsøgsordning for selvkørende enheder er det tilladelsesindehaveren, der efter ansøgning og nærmere fastsatte vilkår har opnået tilladelse til forsøg med selvkørende enheder under nærmere afgrænsede forhold. Et objektive strafansvar ville betyde, at tilladelsesindehaveren ville være strafferetlig ansvarlig for færdselslovsovertrædelser, der udelukkende skyldes den selvkørende enheds tekniske indretning, og som dermed ikke ville kunne tilregnes tilladelsesindehaveren som uagtsom eller forsætlig.

Det er Transport- og Boligministeriets vurdering, at tilladelsesindehaveren ikke bør ifalde et sådan objektive strafansvar. Transport- og Boligministeriet har i den forbindelse lagt afgørende vægt på de selvkørende enheders hastighed, vægt, dimensioner og anvendelse. Det er således Transport- og Boligministeriets opfattelse, at de selvkørende enheder med deres begrænsede vægt og hastighed udgør en særdeles begrænset risiko for færdselssikkerheden, herunder i lyset af, at de selvkørende enheder skal færdes på områder og strækninger, som alene i begrænset omfang anvendes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter. De selvkørende enheder udgør dermed efter Transport- og Boligministeriets vurdering en langt mindre risiko for at blive impliceret i alvorlige

uheld end f.eks. selvkørende motorkøretøjer, hvor der i forbindelse med forsøg er hjemmel til at pålægge et objektivi strafansvar for tilladelsesindehaveren, jf. færdselslovens § 92 k, stk. 2.

Det er således Transport- og Boligministeriet opfattelse, at der alene skal kunne pålægges et strafansvar for tilladelsesindehaveren for færdselslovsovertrædelser, der kan tilregnes den pågældende som uagtsom eller forsætlig.

Transport- og Boligministeriet er opmærksomt på, at der herved vil kunne opstå situationer, hvor ingen vil kunne drages strafferetligt til ansvar for et eventuelt indtruffet uheld. Set i lyset af den begrænsede færdselssikkerhedsmæssige risiko, som enhederne udgør, finder Transport- og Boligministeriet imidlertid, at der ikke er tilstrækkelig tungtvejende grunde til at foreslå indførelse af regler om straffeansvar på objektivi grundlag. Transport- og Boligministeriet skal herved henlede opmærksomheden på, at der altid – og således også i de pågældende situationer – vil gælde et objektivi erstatningsansvar, hvorfor tilladelsesindehaveren vil være erstatningsansvarlig på objektivi grundlag, og eventuelle person- eller tingsskader forårsaget af selvkørende enheder vil derfor blive erstattet efter færdselslovens almindelige ordning.

Færdselslovens regler om frakendelse af førerretten forudsætter, at der er en fysisk person, som fører af køretøjet, og at der samtidig er krav om, at køretøjet alene må føres af personer, der har erhvervet førerret til køretøjet. Dette er ikke tilfældet for de selvkørende enheder.

Det foreslås ikke med lovforslaget, at den fysiske person, der skal kunne overtage kontrollen med den selvkørende enhed, skal være i besiddelse af førerret til et motordrevet køretøj, ligesom lovforslaget ikke indeholder hjemmel til på bekendtgørelsesniveau at fastsætte et sådant krav, jf. nærmere pkt. 2.1.2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger. Der vil derfor ikke kunne opstå spørgsmål om frakendelse af førerretten i de tilfælde, hvor en fysisk person har overtaget kontrollen med enheden og i den forbindelse overtræder de af færdselslovens regler, der vil finde anvendelse for kørsel med selvkørende enheder.

#### *2.4. Evaluering af forsøgsordningen*

Transport- og Boligministeriet finder, at forsøgsordningen skal evalueres tre år efter, at forsøgsordningen er trådt i kraft. Evalueringen skal danne grundlag for en politisk stillingtagen til, om ordningen skal fortsætte uændret, justeres, ophæves eller udvides.

Hvis evalueringen af forsøgsordningen viser, at kørsel med de selvkørende enheder kan ske færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt og ikke udgør en gene, skal det vurderes, om der kan åbnes op for en mere omfattende brug af selvkørende enheder, f.eks. således at selvkørende enheder kan få tilladelse til at færdes på flere områder omfattet af færdselslovens anvendelsesområde og anvendes til varetransport på offentlige områder.

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 udbredelse af kørsel med selvkørende enheder på de afgrænsede områder.

## *2.5. Præcisering af færdselslovens § 68, stk. 1, om fastsættelse af bestemmelser om køretøjers indretning og udstyr m.v.*

### *2.5.1. Gældende ret*

Det følger af færdselslovens § 68, stk. 1, at transportministeren kan fastsætte bestemmelser om køretøjers indretning, udstyr og tilbehør og om personligt sikkerhedsudstyr til førere og passagerer samt fastsætte, hvilke påskrifter og mærker køretøjer af kontrolmæssige grunde skal være forsynet med. For forsvarets og redningsberedskabets køretøjer kan transportministeren fastsætte fornødne lempelser. I medfør af denne bestemmelse kan transportministeren blandt andet fastsætte bestemmelser om køretøjers indretning, udstyr og tilbehør.

Størstedelen af reguleringen på det køretøjstekniske område sker ved EU-retsakter. Disse EU-retsakter bliver som udgangspunkt udformet som direktiver eller som forordninger. EU-retsakterne angår hovedsageligt tekniske krav til indretning af et køretøj og dets udstyr. Dog omfatter EU-retsakterne også i mindre omfang regulering af, hvorledes visse tekniske indretninger og tilbehør skal anvendes, eller om hvornår indretningerne ikke skal anvendes.

På det køretøjstekniske område anvendes færdselslovens § 68, stk. 1, blandt andet som hjemmel til at implementere direktiver eller fastsætte supplerende bestemmelser til forordninger i dansk ret i forhold til EU-regulering på det køretøjstekniske område og brugen (den tekniske adfærd) af køretøjers tekniske indretning, udstyr og tilbehør. Dog anvendes færdselslovens § 84 som hjemmel til at fastsætte regler om køretøjers største dimensioner, herunder implementering af EU-regulering herom.

### *2.5.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*

Den gældende bemyndigelsesbestemmelse i § 68, stk. 1, om transportministerens mulighed for at fastsætte bestemmelser om køretøjers indretning, udstyr og tilbehør med videre, indeholder også hjemmel til at fastsætte bestemmelser om brug af køretøjers tekniske indretning, udstyr og tilbehør, det vil sige bestemmelser om, hvorledes udstyret m.v. skal anvendes. Ordlyden af bestemmelsen i færdselslovens § 68, stk. 1, 1. pkt., kan dog give anledning til tvivl om, hvorvidt færdselslovens § 68, stk. 1, 1. pkt., giver transportministeren hjemmel til at fastsætte regler om brug af det tekniske udstyr, herunder at implementere EU-retsakter eller fastsætte supplerende regler til forordninger om brugen af køretøjers indretning og udstyr. Af retsinformationsmæssige hensyn finder Transport- og Boligministeriet det derfor hensigtsmæssigt, at dette fremgår direkte af bestemmelsens ordlyd.

Det foreslås derfor, at bestemmelsens ordlyd præciseres, således at det tydeligt fremgår, at bestemmelsen giver hjemmel til at fastsætte bestemmelser om brug af køretøjers tekniske indretning, udstyr og tilbehør.

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

Lovforslaget vil medføre implementeringskonsekvenser for staten, idet lovforslaget forudsætter, at der etableres en tilladelsesordning for forsøg med selvkørende enheder. Tilladelsesordningen forudsættes administreret af Færdselsstyrelsen. Der vil derfor være administrative omstillings- og

driftskonsekvenser på baggrund af den nye tilladelsesordning i forbindelse med behandlingen af ansøgninger om tilladelser til forsøg og udførelse af tilsyn.

Lovforslaget indeholder hjemmel for transportministeren til at fastsætte bestemmelser om gebyr for behandling af ansøgninger om og udstedelse af tilladelser til forsøg med selvkørende enheder. Endvidere kan transportministeren fastsætte bestemmelser om betaling af gebyr for udførelse af tilsyn med forsøg med selvkørende enheder. Såfremt der måtte blive behov for inddragelse af sagkyndig bistand i forbindelse med sagsbehandlingen eller udførelse af tilsyn, medfører lovforslaget, at disse udgifter kan viderefaktureres til ansøgerne. Forsøgsordningen vil dermed blive brugerfinansieret for så vidt angår Transport- og Boligministeriets, herunder Færdselsstyrelsens, udgifter.

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.

Lovforslaget medfører, at der skal foretages en høring af vejmyndigheden forud for udstedelse af tilladelse til forsøg med selvkørende enheder, og der kan derfor være mindre omkostninger forbundet med vejmyndighedernes (kommuner og Vejdirektoratet) behandling af denne høring. Omkostningerne vurderes at være af så minimalt omfang, at de kan afholdes inden for myndighedernes eksisterende økonomiske ramme.

Lovforslaget medfører endvidere, 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.

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

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

Lovforslaget giver mulighed for at søge om tilladelse til forsøg med selvkørende enheder. Danske 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 Transport- og Boligministeriets, herunder 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. Timesatsen forventes på nuværende tidspunkt at ville blive omkring 800 kr. pr. time.

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.

Lovforslaget vurderes at være i overensstemmelse med principperne for agil erhvervsrettet regulering. Med lovforslaget foreslås det at muliggøre forsøg med selvkørende enheder på færdselslovens område på afgrænsede områder, og der åbnes derfor op for, at der kan anvendes nye teknologiske løsninger. Lovforslaget fastsætter de overordnede rammer for forsøg med selvkørende enheder, og der er dermed rum for tilpasning af lovgivningen i takt med udviklingen. Endvidere er lovforslaget teknologineutralt og muliggør anvendelse af nye forretningsmodeller, idet forsøgsordningen åbner mulighed for forsøg med forskellige typer af selvkørende enheder.

### *5. Administrative konsekvenser for borgerne*

Lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for borgerne.

### *6. Miljømæssige 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 motordrevne køretøjer kunne reducere støjniveauet fra trafikken. Da selvkørende enheder med dette lovforslag alene vil have lov til at færdes på områder med begrænset færdsel på færdselslovens anvendelsesområde, vil der formodningsvist ikke være tale om, at brugen af selvkørende enheder i et væsentligt omfang vil erstatte brugen af benzin- og dieseldrevne motordrevne køretøjer.

Omfanget af de positive miljømæssige konsekvenser vil afhænge af omfanget af forsøg, og om enhederne bruges til at erstatte brugen af benzin- og dieseldrevne motordrevne køretøjer.

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

De selvkørende enheder er ikke omfattet af EU-retlige typegodkendelsesregler på køretøjsområdet i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (Rammedirektiv) eller 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, når denne finder anvendelse fra den 1. september 2020.

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). 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 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.

#### *8. 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 eksempelvis 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.

Transport- og Boligministeriet 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 Transport- og Boligministeriets 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.

## 9. Hørte myndigheder og organisationer

Lovforslaget har været i høring fra den 29. juni 2020 til den 19. august 2020.

Advokatsamfundet, Agro Intelligence ApS, Autobranchen Danmark, Automobilbranchens Handels- og Industriforening, Beredskabsstyrelsen, samtlige byretter, Capra Robotics ApS, Compleks Innovation ApS, Compleks Robotech ApS, Cyklistforbundet, Danmarks Motor Union, Danmarks Tekniske Universitet – Institut for Transport (DTU Transport), Dansk Bilbrancheråd, Dansk Bilforhandler Union, Dansk Erhverv, Dansk Industri (DI), Dansk Kørelærer-Union, Dansk Køreskole Forening, Dansk Standard, Dansk Transport & Logistik (DTL), Danske Advokater, Danske Biludlejere, Danske Kørelæreres Landsforbund, Danske Motorcyklister, Danske Regioner, Datatilsynet, De Danske Bilimportører, Den Danske Dommerforening, DFIM, Digitaliseringsstyrelsen, Dimaps ApS, Dommerfuldmægtigforeningen, Domstolsstyrelsen, Erhvervsstyrelsen, Falck Danmark A/S, 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), KL, Kørelærerforeningen, Køreprøvesagkyndiges Landsforening, Landbrug & Fødevarer, Landdistrikternes Fællesråd, Landsforeningen af Polio Trafik- og Ulykkesskadede, Landsforeningen af Forsvarsadvokater, Lorenz Technology ApS, Meili ApS, NOAH-Trafik, Politiforbundet i Danmark, Rigsadvokaten, Rigspolitiet, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik, Sikre Veje, Starship Technologies, TinyMobileRobots ApS, Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet, Transporterhvervets Uddannelser, Veteranknallertklubben Aktiv og Vestre og Østre Landsret.

## 10. Sammenfattende skema

### Samlet vurdering af konsekvenser af lovforslaget

	Positive konsekvenser/mindre udgifter (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	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Lovforslaget medfører udgifter til administration af området. Disse

regioner		udgifter gebyrfinansieres.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Afhængig af de konkrete forsøg forventes lovforslaget at kunne medføre økonomiske fordele for danske virksomheder, som ser en forretningsmæssig interesse i at deltage i forsøg med selvkørende enheder.	Lovforslaget medfører, at der skal betales gebyr for behandling af ansøgninger samt for udførelse af tilsyn med tilladelserne. Gebyr vil blive opkrævet efter regning for medgået tid.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Lovforslaget medfører, at der skal ansøges om tilladelse, og at der udføres tilsyn med meddelte tilladelser, hvilket medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Lovforslaget forventes at kunne medføre positive miljømæssige konsekvenser i det omfang, at de selvkørende enheder erstatter brugen af f.eks. bil, motorcykel og knallert. Brugen af selvkørende enheder forventes dog ikke at erstatte brug af benzin- og dieseldrevne motordrevne køretøjer i et væsentlig omfang.	Ingen
Forholdet til EU-retten	<p>De selvkørende enheder er omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/42/EF af 17. maj 2006 om maskiner og om ændring af direktiv 95/16/EF, med senere ændringer (maskindirektivet).</p> <p>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 færdssikkerhedsmæssig 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.</p>	

Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering(sæt X)	JA	NEJ  X
--	----	--------------

### *Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

#### *Til § 1*

Til nr. 1

Det følger af færdselslovens § 68, stk. 1, at transportministeren kan fastsætte bestemmelser om køretøjers indretning, udstyr og tilbehør og om personligt sikkerhedsudstyr til førere og passagerer samt fastsætte, hvilke påskrifter og mærker køretøjer af kontrolmæssige grunde skal være forsynet med. For forsvarrets og redningsberedskabets køretøjer kan transportministeren fastsætte fornødne lempelser. I medfør af denne bestemmelse kan transportministeren blandt andet fastsætte bestemmelser om køretøjers indretning, udstyr og tilbehør.

Størstedelen af reguleringen på det køretøjstekniske område sker ved EU-retsakter. Disse EU-retsakter bliver som udgangspunkt udformet som direktiver eller som forordninger. EU-retsakterne angår hovedsageligt tekniske krav til indretning af et køretøj og dets udstyr. Dog omfatter EU-retsakterne også i mindre omfang regulering af, hvorledes visse tekniske indretninger og tilbehør skal anvendes, eller om hvornår indretningerne ikke skal anvendes.

På det køretøjstekniske område anvendes færdselslovens § 68, stk. 1, blandt andet som hjemmel til at implementere direktiver eller fastsætte supplerende bestemmelser til forordninger i dansk ret i forhold til EU-regulering på det køretøjstekniske område og brugen (den tekniske adfærd) af køretøjers tekniske indretning, udstyr og tilbehør. Dog anvendes færdselslovens § 84 som hjemmel til at fastsætte regler om køretøjers største dimensioner, herunder implementering af EU-regulering herom.

Ordlyden af bestemmelsen i færdselslovens § 68, stk. 1, 1. pkt., kan dog give anledning til tvivl om, hvorvidt færdselslovens § 68, stk. 1, 1. pkt., giver transportministeren hjemmel til at fastsætte regler om brug, herunder at implementere EU-retsakter eller fastsætte supplerende regler til forordninger om brugen af køretøjers indretning og udstyr.

Det foreslås derfor, at der i færdselslovens § 68, stk. 1, 1. pkt., indsættes »samt om brugen heraf,« efter »tilbehør« i bestemmelsen.

Med den foreslåede ændring af § 68, stk. 1, præciseres det, at transportministeren har hjemmel til at fastsætte bestemmelser om brug af køretøjers tekniske indretning, udstyr og tilbehør, det vil sige bestemmelser om, hvorledes udstyret m.v. skal anvendes.

Bestemmelsens ordlyd i § 68, stk. 1, 1. pkt., vil således fastsætte, at transportministeren kan fastsætte bestemmelser om køretøjers indretning, udstyr og tilbehør samt brugen heraf, og om personligt sikkerhedsudstyr til førere og passagerer samt fastsætte, hvilke påskrifter og mærker køretøjer af kontrolmæssige grunde skal være forsynet med.

Til nr. 2

Færdselslovens § 2 indeholder en række definitioner, som har betydning i forhold til anvendelsen af loven. Det følger af færdselslovens § 2, nr. 10, at et køretøj defineres som en indretning på hjul, bælter, valser, meder eller andet, som er indrettet til kørsel på vej, og som ikke løber på skinner.

Færdselslovens definition af et køretøj i § 2, nr. 10, er bred, og en selvkørende enhed er omfattet af definitionen ”køretøj” i færdselslovens forstand. Dog adskiller de selvkørende enheder sig på et afgørende punkt fra andre typer af køretøjer, idet en selvkørende enhed er førerløs, mens andre typer af køretøjer som udgangspunkt har en fører.

Det fremgår af færdselslovens § 2, nr. 14, at et motordrevet køretøj defineres som et køretøj, der er forsynet med motor som drivkraft, og at motordrevne køretøjer inddeles i motorkøretøj, traktor, motorredskab og knallert. I færdselslovens § 2, nr. 15, er et motorkøretøj defineret som et motordrevet køretøj, der hovedsageligt er indrettet til selvstændigt at benyttes til personbefordring eller godstransport. Knallert anses dog ikke som motorkøretøj. Motordrevet køretøj, som er indrettet til andet formål, og som er konstrueret til en hastighed af over 40 km i timen, anses ligeledes for motorkøretøj. Motorkøretøjer inddeles i bil og motorcykel.

En selvkørende enhed er et motordrevet køretøj. Selvkørende enheder kan endvidere ordlydsmæssigt falde ind under nogle af færdselslovens underliggende køretøjskategorier (bil, motorcykel, knallert, traktor og motorredskab). En selvkørende enhed adskiller sig imidlertid væsentligt fra de underliggende køretøjskategorier, og en sammenligning af en selvkørende enhed og en bil eller f.eks. et motorredskab giver derfor ikke reel mening. De selvkørende enheder vil ej heller kunne opfylde de tekniske krav, der stilles til biler, lille knallert og motorredskaber. Derfor vil de selvkørende enheder ikke lovligt kunne anvendes på færdselslovens område.

Færdselsloven indeholder generelt flere hjemler til, at transportministeren kan fastsætte bestemmelser om krav til køretøjer og køretøjers indretning.

Ifølge færdselslovens § 68, stk. 1, 1. pkt., kan transportministeren fastsætte bestemmelser om køretøjers indretning, udstyr og tilbehør og om personligt sikkerhedsudstyr til førere og passagerer samt fastsætte, hvilke påskrifter og mærker køretøjer af kontrolmæssige grunde skal være forsynet med. Bestemmelsen gælder for alle køretøjer, der er omfattet af definitionen ”køretøj” i færdselslovens § 2, nr. 10, og bestemmelsen kan derfor bruges til at fastsætte regler om den tekniske indretning af selvkørende enheder. Dog er det Transport- og Boligministeriets vurdering, at bestemmelsen ikke giver hjemmel til at fastsætte bestemmelser om krav om identifikationsnummer på selvkørende enheder.

Det følger endvidere af færdselslovens § 82, stk. 4, at transportministeren kan fastsætte bestemmelser om anbringelse af last og om fastgørelse af denne samt om afmærkning af langt eller bredt gods. I medfør af færdselslovens § 84, stk. 1, fastsætter transportministeren bestemmelser om

køretøjers og vogntogs største bredde, længde og højde i såvel belæsset som ubelæsset stand, herunder om kørsel med særligt brede, lange eller høje køretøjer eller vogntog. Ifølge færdselslovens § 85, stk. 1, fastsætter transportministeren bestemmelser om største tilladte akseltryk og totalvægt for køretøjer i såvel belæsset som ubelæsset stand. Disse bestemmelserne gælder for alle køretøjer, der er omfattet af definitionen ”køretøj” i færdselslovens § 2, nr. 10, og bestemmelserne kan derfor bruges til at fastsætte regler om last og dimensioner for selvkørende enheder.

Der henvises i øvrigt til punkterne 2.1.1, 7 og 8 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

For at lette overblikket i færdselsloven foreslås det, at bestemmelserne i de foreslåede bestemmelser i §§ 92 l - 92 p står under overskriften »Forsøg med selvkørende enheder«.

Med den foreslåede § 92 l indsættes en definition af en selvkørende enhed i færdselsloven. Det fremgår af bestemmelsen, at der ved en selvkørende enhed forstås et førerløst emissionsfrit køretøj, der kører med lav hastighed på hjul, bælder eller lignende, og som er teknisk indrettet således, at en fysisk person kan overtage kontrollen med køretøjet.

Der lægges i definitionen vægt på køretøjets tekniske egenskaber frem for selve anvendelsen af en selvkørende enhed. Definitionen kan derfor bl.a. omfatte enheder, der anvendes til intern levering f.eks. mellem to fabriksbygninger på et virksomhedsområde, men den omfatter også enheder, der udfører arbejdsopgaver som f.eks. fortovsvask, snerydning og andre serviceydelse, hjælpemidler til handicappede eller svagtseende eller anvendelse af selvkørende enheder til forskning i robotteknologi.

Begrebet ”førerløst” dækker i denne sammenhæng over, at den selvkørende enhed som udgangspunkt ikke er undergivet en fysisk tilstedeværende førers kontrol, sådan som det kendes fra f.eks. biler. Enheden er i stedet teknisk indrettet til at kunne udføre en opgave, hvor informationer om et geografisk område indkodes, og hvor enheden som udgangspunkt er i stand til at registrere eventuelle forhindringer og justere den oprindelige rute.

Med betegnelsen ”emissionsfrit køretøj” forstås et køretøj uden forbrændingsmotor, som anvender eksempelvis el eller brint som drivmiddel. Selvkørende enheder er typisk eldrevne, hvorfor de ikke udleder lokale emissioner.

Med udtrykket ”lav hastighed” i den foreslåede § 92 l forstås en hastighed, som ikke vil være højere end 15 km i timen og som udgangspunkt en hastighed, der ikke væsentligt overstiger almindelig ganghastighed. Almindelig ganghastighed forstås almindeligvis som en hastighed på 6 km i timen. Der henvises i den forbindelse til de nedenstående bemærkninger til den foreslåede bestemmelse i § 92 m, stk. 4, vedrørende transportministerens mulighed for at fastsætte nærmere bestemmelser om bl.a. de selvkørende enheders hastighed.

En selvkørende enhed skal ifølge definitionen i den foreslåede bestemmelse i § 92 l endvidere være teknisk indrettet således, at en fysisk person kan overtage kontrollen af en enhed. Med overtagelse af kontrollen af en enhed menes, at den fysiske person kan overtage styringen af en enhed, og at den fysiske person dermed kan give kommandoer om enhedens færden med øjeblikkelig virkning.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.1.2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

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

Den foreslåede bestemmelse medfører, at det vil være en forudsætning for påbegyndelse af et forsøg med selvkørende enheder, at transportministeren har meddelt tilladelse til forsøget. Det vil dermed ikke være tilladt at køre med selvkørende enheder på færdselslovens område uden forudgående tilladelse. Færdselslovens anvendelsesområde er defineret i færdselslovens § 1, hvoraf det fremgår, at loven gælder, hvor andet ikke er bestemt for færdsel på vej, som benyttes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter.

Den foreslåede bestemmelse i § 92 m, stk. 1, 2. pkt., medfører endvidere, at der alene kan meddeles tilladelse til kørsel med selvkørende enheder på strækninger og områder, som kun i begrænset omfang anvendes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter. Det kan 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.

Der kan således ikke meddeles tilladelse til forsøg med selvkørende enheder på strækninger, som bruges til afvikling af den almindelige trafik. 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. Det vil være Færdselsstyrelsen, der som tilladelsesmyndighed, vil foretage denne konkrete vurdering i forbindelse med hver enkel ansøgning.

Det foreslås i § 92 m, stk. 2, at transportministeren efter høring af vejmyndigheden meddeler tilladelse til forsøg med selvkørende enheder, jf. stk. 1. Transportministeren skal underrette politiet om meddelte tilladelser forud for forsøgets igangsættelse.

Den foreslåede bestemmelse medfører, at transportministeren forud for meddelelse af tilladelse vil skulle høre den vejmyndighed, som er ansvarlig for det berørte område, hvor et ansøgt forsøg skal udføres. 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. november 2015 om private fællesveje. For så vidt angår private veje er den pågældende vejejer vejmyndighed.

Der vil først kunne meddeles tilladelse til forsøg med selvkørende enheder efter, at der er foretaget høring af vejmyndigheden. 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. Transportministeren vil ikke være forpligtet til at følge vejmyndighedens bemærkninger, men vejmyndighedens bemærkninger vil skulle indgå i den endelige vurdering af, om tilladelse skal gives, og i givet fald på hvilke vilkår.

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.

Endvidere medfører bestemmelsen, at transportministeren forud for forsøgets igangsættelse vil skulle underrette det stedlige politi om det tilladte forsøg. Politiet vil hermed blive bekendt med et forestående forsøg.

Transport- og Boligministeriet vil i medfør af almindelige forvaltningsretlige principper kunne fastsætte vilkår i tilladelser til forsøg med selvkørende enheder, herunder om en geografisk afgrænsning af forsøget til alene at måtte foregå på nærmere bestemte strækninger eller inden for et nærmere bestemt geografisk område. Der kan endvidere 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 af døgnet.

For så vidt angår de konkrete strækninger og områder for forsøgene vil der alene kunne blive givet tilladelse til strækninger og områder, hvor de selvkørende enheder ikke vil skulle benytte cykelsti eller kørebane, hvilket ellers i medfør af færdselslovens § 10, 2. pkt., vil være tilladt for gående, hvis der ikke findes fortov, gangsti eller egnet rabat. Afhængig af de konkrete omstændigheder ved det enkelte forsøg vil det dog være muligt at opnå tilladelse til kørsel med selvkørende enheder på parkeringspladser og lignende områder, hvis de selvkørende enheder alene færdes på dele af parkeringspladsen m.v., der er behørigt afgrænset fra motordrevet trafik.

Tilladelse vil kunne gives til forsøg til kørsel med én eller flere enheder. Der vil således ikke skulle udstedes en særskilt tilladelse for hver enkel enhed, men der vil i stedet kunne udstedes en samlet tilladelse, der giver tilladelse til at køre med et nærmere bestemt antal enheder.

Hvis der hos tilladelsesindehaver måtte opstå et efterfølgende ønske om at anvende flere selvkørende enheder på et område, end hvad der er muligt i henhold til den udstedte tilladelse til et forsøg, vil der skulle ansøges om en udvidelse af forsøget. I dette tilfælde skal der også foretages en høring af den relevante vejmyndighed og en underretning af politiet.

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

En tilladelse kan endvidere i medfør af almindelige forvaltningsretlige principper tilbagekaldes, hvis forudsætningerne for tilladelsen ændrer sig. Det vil f.eks. være tilfældet, hvis forsøget med de selvkørende enheder viser sig at være til fare for færdselssikkerheden. Det vil f.eks. også være tilfældet, hvis en tilladelsesindehaver nægter at udlevere dokumentation og oplysninger, som anmodet om i forbindelse med transportministerens udførelse af tilsyn i medfør af de foreslåede



bestemmelser i § 92 n, stk. 1 og 2, hvis der samtidig er skabt tilstrækkelig tvivl om de færdselssikkerhedsmæssige aspekter af det pågældende forsøg med selvkørende enheder.

Det foreslås i § 92 m, stk. 3, 1. pkt., at forsøg med selvkørende enheder alene må foretages af erhvervsdrivende, forsknings- og undervisningsinstitutter og offentlige myndigheder.

Den foreslåede bestemmelse medfører, at det alene vil være erhvervsdrivende, forsknings- og undervisningsinstitutter og offentlige myndigheder, som må foretage forsøg med selvkørende enheder. 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.

Såvel offentlige som private forsknings- og undervisningsinstitutter vil i medfør af den foreslåede bestemmelse have mulighed for at udøve forsøg.

Med begrebet offentlige myndigheder menes i øvrigt myndigheder, der i henhold til offentlighedsloven (lov nr. 606 af 12. juni 2013 om offentlighed i forvaltningen, med senere ændringer) og forvaltningsloven (bekendtgørelse nr. 433 af 22. april 2014 af forvaltningsloven, med senere ændringer) betragtes som myndigheder inden for den offentlige forvaltning.

I medfør af § 92 m, stk. 3, 2. pkt., må enhederne ikke anvendes til personbefordring.

Det foreslås at indsætte en ny bestemmelse i § 92 m, stk. 4, om at transportministeren kan fastsætte nærmere bestemmelser om forsøg med selvkørende enheder, herunder om selvkørende enheders hastighed, placering på vej, brug af signaler og tegn, lygteføring, fragt af gods, identifikationsnummer og om krav til ansøgning om tilladelse til forsøg.

Bemyndigelsen til at fastsætte bestemmelser for de selvkørende enheder vil bl.a. blive udnyttet til at fastsætte nærmere bestemmelser om en konstruktivt bestemt maksimal hastighed for de selvkørende enheder. Denne hastighed vil maksimalt kunne være 15 km i timen.

Udgangspunktet vil være, at der for enheder, som f.eks. skal køre på en intern gangsti eller parkeringsplads på en virksomhed, hvor mange medarbejdere færdes, eller andre områder, der benyttes af et ikke uvæsentligt antal fodgængere, vil der som udgangspunkt blive fastsat krav om, at enhederne maksimalt må kunne køre 6 km i timen, som svarer til almindelig ganghastighed. I tilfælde af, at enhederne derimod skal færdes på områder, hvor enhederne ikke – eller kun sjældent – vil skulle færdes blandt gående eller andre trafikanter, vil der i tilladelsen kunne fastsættes en højere maksimal konstruktiv hastighedsgrænse. Den maksimale konstruktive hastighedsgrænse vil dog højst kunne fastsættes til 15 km i timen. Den endelige tilladte hastighed vil derfor afhænge af det område, hvor de selvkørende enheder konkret skal færdes.

I medfør af den foreslåede bestemmelse vil der endvidere kunne fastsættes nærmere krav om enhedernes brug af signal og tegn samt lygteføring. Der vil herunder kunne fastsættes bestemmelser om, at enheden konstant under kørsel skal afgive lyssignal eller være udstyret med andre indretninger, der skærper omgivelsernes opmærksomhed på enhedens tilstedeværelse.

Derudover vil der i medfør af den foreslåede § 92 m, stk. 4, kunne fastsættes bestemmelser omkring fragt af gods af selvkørende enheder, herunder om hvilke typer af genstande som selvkørende enheder må transportere.

Yderligere medfører den foreslåede bestemmelse, at transportministeren kan fastsætte bestemmelser om identifikationsnumre på selvkørende enheder.

Der vil i medfør af bestemmelsen kunne fastsættes krav om, at selvkørende enheder forud for kørsel skal påføres et identifikationsnummer, således at de selvkørende enheder effektivt kan identificeres. Endvidere vil bestemmelsen også kunne anvendes til at fastsætte nærmere krav om placering og udformningen af identifikationsnummeret. Det vil i den forbindelse også kunne fastsættes, at tilladelsesindehaverens kontaktoplysninger skal fremgå på enhederne.

Det vil være tilladelsesindehaverens ansvar at sikre sig, at det tildelte identifikationsnummer er påført enheden korrekt ved kørsel med den selvkørende enhed.

Den foreslåede bestemmelse i § 92 m, stk. 4, medfører ligeledes, at der kan fastsættes nærmere bestemmelser om krav til ansøgning om tilladelse til forsøg. Bemyndigelsen giver mulighed for at fastsætte bestemmelser om, hvilke oplysninger en ansøger skal fremsende og tilvejebringe i forbindelse med en ansøgning om tilladelse til forsøg med selvkørende enheder. Endvidere kan bemyndigelsen anvendes til at fastsætte bestemmelser om, at bestemte forhold skal være dokumenteret i forbindelse med ansøgning om tilladelse til forsøg, herunder kan der også fastsættes hvilken type dokumentation, som kræves. I medfør af bestemmelsen kan der f.eks. også stilles krav om brug af ansøgningsskema eller blanket i forbindelse med indgivelse af ansøgning.

Det bemærkes, at bestemmelsen i den foreslåede § 92 m, stk. 4, ikke er udtømmende, hvorfor bestemmelsen også vil kunne anvendes til at fastsætte nærmere bestemmelser om andre forhold, end de, som er oplistet direkte i bestemmelsen. Dog kan bemyndigelsen alene anvendes til at fastsætte nærmere bestemmelser om forsøg med selvkørende enheder, som ligger inden for rammen af bestemmelsen.

Der vil bl.a. kunne fastsættes bestemmelser af hensyn til at lette kontrollen og overblikket over, hvor der er givet tilladelse til forsøg samt antallet af enheder. Der vil herunder f.eks. kunne fastsættes bestemmelser om elektronisk identificering og positionering af enhederne, og bestemmelser om, at Færdselsstyrelsen skal føre en fortegnelse over meddelte tilladelser med angivelse af de enkelte enheder og de tilladte ruter. En sådan fortegnelse vil f.eks. kunne være til hjælp for politiet i forbindelse med håndhævelse af færdselslovens regler.

Ligeledes vil der kunne fastsættes bestemmelser om, at tilladelsesindehaveren til enhver tid skal være i besiddelse af oplysninger om, hvem der er den fysiske person, som i de konkrete tilfælde kan overtage kontrollen med køretøjet, samt om den fysiske persons placering - det vil sige om den pågældende befinder sig i umiddelbar nærhed af enheden, eller om den fysiske person er placeret i et kontrolcenter eller lignende, og i givet fald hvor dette kontrolcenter eller lignende er.

Bemyndigelsen i den foreslåede bestemmelse i § 92 m, stk. 4, vil endvidere kunne benyttes til at fastsætte bestemmelser, der skal sikre enheden mod ulovlig overtagelse samt sikre mod uvedkommendes adgang til enhedens positionerings-, styrings- og videosignal m.v., ligesom der vil kunne fastsættes bestemmelser om anvendelse af fastlagte frekvensområder for signalforbindelser

dækkende positionerings-, styrings- og videosignal m.v. Endvidere vil der kunne fastsættes bestemmelser om mekanisk og elektronisk sikring af enheden for at hindre ombytning eller supplering af transporterede genstande.

Bemyndigelsen i § 92 m, stk. 4, vil bl.a. også blive anvendt til at fastsætte bestemmelser, om at de selvkørende enheders kameraer m.v. skal være indrettet således, at der automatisk under optagelse foretages pixelering ved brug af algoritmer indbygget lokalt i udstyret, som gør, at det ikke er muligt at identificere f.eks. ansigter og nummerplader, og at denne pixelering ikke efterfølgende må kunne ophæves.

Dette krav vil betyde, at de selvkørende enheder som følge af bestemmelserne om forsøgsordningen ikke vil kunne foretage tv-overvågning i lov om tv-overvågnings forstand (bekendtgørelse af lov nr. 1190 af 11. oktober 2007 af lov om tv-overvågning med senere ændringer), ligesom enhederne som udgangspunkt i øvrigt ikke vil indsamle og behandle persondata. Der henvises i øvrigt til pkt. 2.1.2.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

For så vidt angår enhedernes tekniske indretning, belæsning, dimensioner og vægt indeholder færdselslovens § 68, stk. 1, § 82, stk. 4, § 84, stk. 1, og § 85, stk. 1, allerede hjemmel til, at transportministeren kan fastsætte bestemmelser herom. Disse bestemmelser kan derfor anvendes til at fastsætte køretøjstekniske krav til selvkørende enheder, som gør, at enhederne kan anvendes uden fare og ulempe ved kørsel blandt fodgængere. Bestemmelserne i § 82, stk. 4, kan anvendes til at fastsætte bestemmelser om belæsning af enhederne, herunder bestemmelser om anbringelse og fastgørelse af last.

Det er endvidere tanken, at der vil blive udarbejdet vejledningsmateriale til reglerne om forsøgsordningen for selvkørende enheder, særligt i forhold til vejledning om ansøgningsmateriale ved en ansøgning om tilladelse til forsøg med selvkørende enheder.

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

Det foreslås i § 92 m, stk. 5, at tilladelse til forsøg med selvkørende enheder forudsætter, at en fysisk person kan overtage kontrollen af enheden, når dette anvises af den selvkørende enheds tekniske indretning, eller når den fysiske person vurderer, at der er behov herfor.

Den foreslåede bestemmelse medfører, at der altid skal være en fysisk person, som kan overtage kontrollen af en enhed, når dette eksempelvis anvises af den selvkørende enheds tekniske indretning, eller når den fysiske person vurderer, at der er behov for at overtage kontrollen i en given situation.

Den foreslåede bestemmelse i § 92 m, stk. 5, vil indebære, at forsøgsordningen kan omfatte forsøg med kørsel med selvkørende enheder, hvor enheden ledsages af en person, der befinder sig i umiddelbar nærhed og rækkevidde af enheden, og som har kontrol over enheden f.eks. ved hjælp af en fjernbetjening/controller.

Samtidig vil bestemmelsen indebære, at forsøgsordningen kan omfatte forsøg med selvkørende enheder, hvor der ikke er en fysisk person til stede i umiddelbar nærhed af enheden, og hvor den fysiske person dermed befinder sig uden for syns- og rækkevidde af enheden. I sidstnævnte tilfælde

skal der altid være en person, der ved hjælp af f.eks. en computer eller på anden vis har adgang til øjeblikkeligt at overtage kontrollen med enheden.

Med kravet om, at en fysisk person skal kunne overtage kontrollen af en enhed menes, at den fysiske person til enhver tid skal kunne overtage styringen af en enhed og dermed kunne give kommandoer om enhedens færden med øjeblikkelig virkning.

For at sikre, at den fysiske person er i stand til at overtage kontrollen med en selvkørende enhed og kan navigere i trafikken på en forsvarlig måde, fremgår det af den foreslåede § 92 m, stk. 5, 2. pkt., at den fysiske person skal overholde reglerne om spirituskørsel og kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer i §§ 53 og 54. Det medfører, at den fysiske person, der skal kunne overtage kontrollen med den selvkørende enhed, på alle tidspunkter af kørselsforløbet, vil skulle overholde færdselslovens §§ 53 og 54. Dette vil også gælde de tidspunkter af kørselsforløbet, hvor den fysiske person alene overvåger kørslen og dermed ikke aktuelt er fører af enheden.

Det fremgår endvidere af den foreslåede § 92 m, stk. 5, 3. pkt., at transportministeren efter forhandling med justitsministeren vil kunne fastsætte, at færdselslovens bestemmelser om politiets mulighed for at kræve afgivelse af udåndings-, spyt- eller svedprøver og øjenbesigtigelse i medfør af § 55, stk. 1 og 2, og regler fastsat i medfør af § 55, stk. 4, 1. pkt., finder anvendelse for den fysiske person. Samtidig følger det af den foreslåede § 92 m, stk. 5, 4. pkt., at transportministeren efter forhandling med justitsministeren kan fastsætte, at færdselslovens § 77, stk. 1, 1. pkt., om politiets generelle mulighed for at standse køretøjer for at kontrollere køretøjet og dets fører, finder anvendelse for selvkørende enheder og den fysiske person.

Bestemmelserne i § 92 m, stk. 5, 3. og 4. pkt., medfører, at politiet vil få samme håndhævelsesmuligheder i forhold til selvkørende enheder og de fysiske personer, der skal kunne overtage kontrollen med enheden, som politiet har i forhold til traditionelle køretøjer og deres førere.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.1.2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Det foreslås i § 92 m, stk. 6, at transportministeren kan fastsætte bestemmelser om 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. Bemyndigelsen i lovforslagets § 92 m, stk. 6, vil bl.a. kunne bruges til på bekendtgørelsesniveau at fastsætte bestemmelser om, at den fysiske person, der kan overtage kontrollen med enheden, skal befinde sig i Danmark. Endvidere vil bemyndigelsen kunne udnyttes til at stille krav om, at personen, der kan overtage kontrollen med den selvkørende enhed, skal være fyldt 18 år. Med dette krav er det vurderingen, at den pågældende person dermed kan forventes at besidde en vis modenhed og evne til at kunne kontrollere enheder under kørsel på færdselslovens område.

Bemyndigelsen vil også kunne benyttes til at fastsætte nærmere krav til den fysiske persons kompetencer til at kunne køre med en selvkørende enhed med henblik på at sikre, at personen har det fornødne kendskab til færdselslovens regler, færdselsadfærden i Danmark og betjening af den selvkørende enhed, f.eks. på baggrund af uddannelse eller konkret erfaring med kørsel med de selvkørende enheder, ligesom der eventuelt vil kunne fastsættes krav om særlig certificering eller anden godkendelse for at kunne varetage opgaven som fysisk person i henhold til den foreslåede § 92 m, stk. 5.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.1.2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Det foreslås i § 92 m, stk. 7, at transportministeren ved fastsættelse af bestemmelser i medfør af stk. 4 og 6 kan fravige bestemmelserne i kapitel 2-5, 10 og § 70, jf. dog stk. 5.

Da de selvkørende enheder er motordrevne køretøjer, der ikke har en fører i traditionel forstand, er det nødvendigt at fravige færdselslovens adfærdsbestemmelser, hvor de pågældende forpligtelser alene kan pålægges en fysisk person. Det vil bl.a. gøre sig gældende for adfærdsreglerne, der gælder for alle trafikanter i færdselslovens kapitel 2. Det vil endvidere være nødvendigt at give transportministeren hjemmel til at fravige reglerne i færdselslovens kapitel 3, der fastsætter nærmere bestemmelser for gående, kapitel 4 om færdselsregler for kørende og kapitel 5 om hastighed. Det vil endvidere være relevant at kunne fravige bestemmelserne i kapitel 10 om regler for førere af køretøjer og § 70 om tilkobling og slæbning.

Den foreslåede bestemmelse medfører derfor, at transportministeren i forbindelse med fastsættelse af nærmere bestemmelser efter § 92 m, stk. 4, og § 92, stk. 6, kan fastsætte bestemmelser om fravigelse af bestemmelserne i færdselslovens kapitel 2-5, 10 og § 70. Fravigelse af bestemmelserne påtænkes bl.a. brugt til at fastsætte bestemmelser om, at færdselsreglerne for gående i færdselslovens kapitel 3 som udgangspunkt skal finde anvendelse for de selvkørende enheder, selvom disse er at betragte som motordrevne køretøjer, og bestemmelser om maksimal tilladt hastighed for selvkørende enheder. Fravigelse af § 70 om tilkobling og slæbning kan tænkes anvendt, hvis der f.eks. er enheder med to eller tre hjul, som skal have tilkoblet et påhængskøretøj, og hvor dette vurderes at være færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt. I øvrigt indeholder § 70, stk. 3, bl.a. mulighed for at fastsætte bestemmelser om tilkobling af påhængskøretøjer, og om hvad der må medføres på sådanne køretøjer. Denne bestemmelse vil også finde anvendelse, hvis to- eller trehjuledeselvkørende enheder tillades at have påhængskøretøjer.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.1.2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Det foreslås i § 92 m, stk. 8, at transportministeren kan indhente sagkyndig bistand ved behandlingen af en ansøgning om tilladelse til forsøg med selvkørende enheder, jf. § 92 m, stk. 2, og ved udførelse af tilsyn i medfør af § 92 n, stk. 1.

Ved behandling af en ansøgning om tilladelse til forsøg kan der opstå behov for at indhente sagkyndig bistand bl.a. til brug for vurderingen af, om et forsøg kan gennemføres færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt. Dette kan eksempelvis blive nødvendigt, hvis der er behov for særlig specialiseret bistand inden for områder som f.eks. IT-sikkerhed og teknisk indretning af maskiner.

Endvidere kan det være nødvendigt at indhente samme form for sagkyndig bistand i forbindelse med udførelse af tilsyn i medfør af § 92 n, stk. 1. Dette kan eksempelvis blive nødvendigt, hvis der er behov for særlig specialiseret bistand inden for f.eks. IT-sikkerhed.

Den foreslåede § 92 m, stk. 8, udgør derfor hjemmel til dette.

I medfør af den foreslåede bestemmelse i § 92 o, stk. 2, kan udgifter til sagkyndig bistand viderefaktureres til ansøgeren. Der henvises i øvrigt til de specielle bemærkninger om § 92 o, stk. 2, for uddybning.

Det foreslås i § 92 n, stk. 1, at transportministeren fører tilsyn med forsøg med selvkørende enheder, der udføres i henhold til tilladelse efter § 92 m, stk. 2.

Den foreslåede bestemmelse medfører, at transportministeren får beføjelse til at føre tilsyn med forsøg med selvkørende enheder, der udføres i henhold til tilladelse udstedt i medfør af § 92 m, stk. 2.

Tilsynet vil både vedrøre overholdelse af lovforslagets bestemmelser, bestemmelser og krav fastsat ved bekendtgørelse og tilsyn med overholdelse af vilkår fastsat i tilladelser til forsøg med selvkørende enheder.

Tilsyn kan både udføres som virksomhedsbesøg eller gennemgang af oplysninger og dokumentation, som tilladelsesindehaveren har indsendt.

Det foreslås i § 92 n, stk. 2, at transportministeren kan kræve, at en tilladelsesindehaver vederlagsfrit udleverer oplysninger og dokumenter, uanset om de foreligger på papir eller i elektronisk form, der er nødvendige for udførelse af tilsyn, jf. stk. 1.

Den foreslåede bestemmelse medfører, at transportministeren kan kræve, at en tilladelsesindehaver vederlagsfrit udleverer dokumenter og oplysninger, som der er nødvendige for udførelse af tilsyn i medfør af § 92 n, stk. 1. Disse oplysninger og dokumenter kan kræves udleveret vederlagsfrit af en tilladelsesindehaver, uanset om oplysningerne eller dokumenterne foreligger på papir eller i elektronisk form.

Dokumentationen og oplysninger indhentet til brug for udførelse af tilsyn med en tilladelse til forsøg med selvkørende enheder kan ligeledes danne et godt grundlag for den senere evaluering af, om forsøgsordningen skal gøres permanent. Oplysninger og dokumenter, der er indhentet til brug for et konkret tilsyn, vil derfor også kunne anvendes til brug for den generelle vurdering af selve forsøgsordningen. Der henvises i øvrigt til pkt. 2.4 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Det foreslås i § 92 o, stk. 1, at transportministeren kan fastsætte bestemmelser om betaling af gebyrer for behandling af ansøgning om og udstedelse af tilladelse til forsøg med selvkørende enheder, jf. § 92 m, stk. 2. Transportministeren kan fastsætte bestemmelser om betaling af gebyr for udførelse af tilsyn i medfør af § 92 n, stk. 1.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at transportministeren bemyndiges til at kunne fastsætte bestemmelser om betaling af gebyr for behandling af en ansøgning om og udstedelse af tilladelse til forsøg med selvkørende enheder. Endvidere bemyndiges transportministeren til at kunne fastsætte bestemmelser om betaling af gebyr for udførelse af tilsyn i medfør af § 92 n, stk. 1. Dermed foreslås forsøgsordningen brugerbetalt af ansøgere om tilladelse, hvormed statens udgifter i forbindelse med administrationen af forsøgsordningen for selvkørende enheder dækkes.

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

Bestemmelser om fastsættelse af betaling af gebyr for behandling af ansøgning om og udstedelse af tilladelse til forsøg med selvkørende enheder samt betaling af gebyr for udførelse af tilsyn forventes at blive fastsat i bekendtgørelse om Færdselsstyrelsens gebyrer og afgifter på vejtransportområdet. Denne bekendtgørelse rummer allerede bestemmelser om betaling af gebyr på vejtransportområdet.

De samlede omkostninger for behandlingen af en ansøgning om tilladelse til forsøg vil variere afhængig af det ansøgte forsøgs kompleksitet og omfang. For en simpel og ukompliceret ansøgning om tilladelse til forsøg skønnes tidsforbruget for sagsbehandling at være omkring 7-8 timer (én arbejdsdag). For en kompliceret ansøgning om tilladelse til forsøg skønnes tidsforbruget for sagsbehandling at være omkring 52 timer (7 arbejdsdage). Endvidere vil der blive opkrævet efter regning for medgået tid for udført tilsyn. Timesatsen for såvel behandling af ansøgning som tilsyn forventes på nuværende tidspunkt at ville blive omkring 800 kr. pr. time.

Det skal i den forbindelse bemærkes, at de samlede udgifter for sagsbehandling og tilsyn vil afhænge af behandlingen af det konkrete forsøg.

Det foreslås i § 92 o, stk. 2, at transportministeren kan fastsætte bestemmelser om viderefakturering til ansøgeren og tilladelsesindehaveren af udgifter til sagkyndig bistand, der er indhentet i medfør af § 92 m, stk. 8.

Den foreslåede bestemmelse medfører, at transportministeren kan fastsætte bestemmelser om viderefakturering af udgifter forbundet med sagkyndig bistand i forbindelse med sagsbehandling af et ansøgt forsøg og i forbindelse med udførelse af tilsyn med et forsøg, som har fået meddelt tilladelse efter § 92 m, stk. 2. Som nævnt under de specielle bemærkninger til § 92 m, stk. 8, er der tale om sagkyndig bistand i form af specialiseret bistand inden for bl.a. IT-sikkerhed og teknisk indretning af maskiner. Det vil derfor være ansøgeren, som skal dække udgifter til eventuel sagkyndig bistand.

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

Den foreslåede bestemmelse giver mulighed for, at staten, regioner og kommuner holdes økonomisk omkostningsfrie ved udførelse af et forsøg, når denne ikke selv er tilladelsesindehaver. Et forsøg med selvkørende enhed kan eksempelvis medføre behov for f.eks. midlertidig afmærkning, øget renhold eller mindre ændringer af forsøgsstrækningernes eller områdernes indretning, som kan være nødvendige for at udføre et forsøg. Med bestemmelsen kan tilladelsesindehaveren dermed pålægges at afholde disse udgifter.

Tilladelsesindehaveren kan endvidere pålægges at stille sikkerhed for udgifter, der påføres det offentlige ved det pågældende forsøg. Transportministerens vurdering af, om der bør stilles krav om sikkerhedsstillelse for udgifter, beror på de økonomiske risici, der er forbundet med forsøget, herunder om pålægget skal meddeles som et vilkår for meddelelse af tilladelse.

I den foreslåede § 92 p bemyndiges transportministeren til i forbindelse med fastsættelse af bestemmelser om forsøg efter § 92 m, stk. 4, 6 og 7, efter forhandling med justitsministeren at fastsætte regler om det strafferetlige ansvarssubjekt for overtrædelser af færdselslovens regler og

regler udstedt i medfør heraf. Transportministeren kan i den forbindelse efter forhandling med justitsministeren fravige færdselslovens kapitel 17 om bødestraf og frihedsstraf mv.

Med den foreslåede bestemmelse gives transportministeren bemyndigelse til efter forhandling med justitsministeren at tage stilling til, hvem der skal kunne gøres strafferetligt ansvarlig for de overtrædelser af færdselsloven eller regler udstedt i medfør heraf, som føreren af enheden, den fysiske person, der skal kunne overtage kontrollen med enheden, eller den selvkørende enhed forårsager.

Transportministeren vil i den forbindelse efter forhandling med justitsministeren fastsætte, i hvilket omfang reglerne i færdselslovens kapitel 17 skal fraviges.

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

Der henvises i øvrigt til redegørelsen for Transport- og Boligministeriets overvejelser om den foreslåede bestemmelse og bedømmelsen af førerens strafansvar i pkt. 2.3.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

For så vidt angår spørgsmålet om straf for overtrædelse af de regler, som måtte blive fastsat i medfør af de foreslåede bestemmelser i § 92 m, stk. 4, 6 og 7, indeholder den gældende bestemmelse i færdselslovens § 118, stk. 12, 1. pkt., hjemmel til, at der i forskrifter, der udstedes i medfør af loven, kan fastsættes straf af bøde for overtrædelser af bestemmelser i forskrifterne. Den gældende bestemmelse i § 118, stk. 12, 1. pkt., kan således anvendes til at fastsætte straf af bøde for den fysiske persons og tilladelsesindehaveres overtrædelse af de pågældende forskrifter, også selvom de pågældende overtrædelser eller undladelser ikke måtte være strafsanktionerede efter den nugældende færdselslov.

Til nr. 3

Det fremgår af færdselslovens § 104, stk. 1, at erstatningsansvaret efter §§ 101-103 påhviler den ejer eller bruger, der benytter køretøjet eller lader det benytte, jf. dog stk. 3 om selvkørende motorkøretøjer.

For at sikre, at opmærksomheden henledes på, at særreglen i færdselslovens § 104, stk. 3, med den foreslåede ændring i lovforslagets § 1, nr. 4, også vil omfatte selvkørende enheder, foreslås det, at der i § 104, stk. 1, indsættes tilføjelsen »og selvkørende enheder«.

Der henvises i øvrigt til nr. 4 om den foreslåede ændring af § 104, stk. 3.

Til nr. 4



Det følger af færdselslovens § 104, stk. 3, at erstatningsansvaret efter §§ 101-103 for motorkøretøjer, der er omfattet af forsøgsordninger efter § 92 g, stk. 1, påhviler tilladelsesindehaveren. § 92 g, stk. 1, omhandler forsøgsordninger med selvkørende motorkøretøjer.

Det foreslås med ændringen af færdselslovens § 104, stk. 3, at der i § 104, stk. 3, indsættes tilføjelsen »og for selvkørende enheder, som er omfattet af forsøgsordninger efter § 92 m, stk. 1,«.

Med den foreslåede ændring af § 104, stk. 3, fastsættes det, at erstatningsansvaret efter færdselslovens §§ 101-103 også vil påhvile tilladelsesindehaveren, når der er tale om selvkørende enheder, som er omfattet af forsøgsordninger efter den foreslåede § 92 m, stk. 1.

Det betyder, at det objektive erstatningsansvar, der efter færdselslovens § 101, stk. 1, påhviler den, der er ansvarlig for et motordrevet køretøj, under forsøg efter den foreslåede § 92 m, stk. 1, påhviler tilladelsesindehaveren. Den foreslåede ændring medfører således, at hovedreglen om at erstatningsansvaret efter §§ 101-103 påhviler den ejer eller bruger, der benytter køretøjet eller lader det benytte, ikke er gældende for selvkørende enheder, hvilket heller ikke er tilfældet for selvkørende motorkøretøjer.

Tilladelsesindehaveren er således erstatningsansvarlig på objektivt grundlag for skader, som en selvkørende enhed, for hvilken tilladelsesindehaveren er ansvarlig, forvolder ved færdselsuheld eller ved eksplosion eller brand, der hidrører fra brændstofanlæg i køretøjet.

Den foreslåede ændring af færdselslovens § 104, stk. 3, medfører endvidere, at bestemmelserne i § 101, stk. 2 og 3, om nedsættelse af erstatningen for personskade eller tab af forsørger eller tingsskade, på tilsvarende vis finder anvendelse ved fastsættelse af erstatningen for skader forvoldt ved kørsel under forsøgsordningen.

Den foreslåede ændring af § 104, stk. 3, indebærer endvidere, at færdselslovens § 102 finder anvendelse for skade forvoldt af en selvkørende enhed, for hvilken en tilladelsesindehaver er ansvarlig. Det objektive erstatningsansvar efter færdselslovens § 101, stk. 1, finder således ikke anvendelse, når en selvkørende enhed, for hvilken tilladelsesindehaveren er ansvarlig, forvolder skade på anden måde end ved færdselsuheld eller ved eksplosion eller brand, der hidrører fra brændstofanlæg i køretøjet.

Den foreslåede ændring af § 104, stk. 3, indebærer tillige, at erstatningsfastsættelsen ved personskade eller tab af forsørger og ved tingsskade, der er en følge af et sammenstød, hvori en selvkørende enhed, for hvilken tilladelsesindehaveren er ansvarlig, er impliceret, sker i overensstemmelse med reguleringen i færdselslovens § 103, stk. 1 og 2. Dette gælder, uanset om der i medfør af den foreslåede bestemmelse i § 92 m, stk. 4 og 6, måtte blive fastsat regler om, at selvkørende enheder i adfærdsmæssig sammenhæng vil skulle betragtes som gående.

Til nr. 5

Det følger af færdselslovens § 106, stk. 1, at for motordrevne køretøjer, der skal registreres eller godkendes, påhviler forsikringspligten ejeren eller den person (brugeren), der har varig rådighed over køretøjet, jf. dog stk. 3 om selvkørende motorkøretøjer.

Det følger af færdselslovens § 106, stk. 2, at for andre motorkøretøjer påhviler forsikringspligten den, der bruger køretøjet eller ladet det bruge på vej.

For at sikre, at opmærksomheden henledes på, at særreglen i færdselslovens § 106, stk. 3, med den foreslåede ændring af lovforslagets § 1, nr. 6, også vil omfatte selvkørende enheder, foreslås det, at der i § 106, stk. 2, indsættes tilføjelsen »jf. dog stk. 3 om selvkørende enheder«.

Der henvises i øvrigt til nr. 6 om den foreslåede ændring af § 106, stk. 3.

Til nr. 6

Det fremgår af færdselslovens § 106, stk. 3, at for selvkørende motorkøretøjer, der er omfattet af forsøgsordninger efter § 92 g, stk. 1, påhviler forsikringspligten tilladelsesindehaveren.

Det foreslås med ændringen af § 106, stk. 3, at der i § 106, stk. 3, efter »§ 92 g, stk. 1,« indsættes tilføjelsen »og for selvkørende enheder, som er omfattet af forsøgsordninger efter § 92 m, stk. 1,«.

Med den foreslåede ændring af § 106, stk. 3, fastsættes det, at forsikringspligten for selvkørende enheder, som er omfattet af forsøgsordninger efter § 92 m, stk. 1, vil påhvile tilladelsesindehaveren. Forsikringspligten efter færdselslovens § 106, stk. 2, vil dermed ikke påhvile andre end tilladelsesindehaver, og forsikringspligten vil derfor heller ikke påhvile ejeren eller brugeren af køretøjet, hvis disse er en fra tilladelsesindehaveren forskellig person.

Ved meddelelse af tilladelse til forsøg efter den foreslåede § 92 m, stk. 2, vil det blive påset, at der foreligger fornøden forsikring tegnet af tilladelsesindehaveren.

Til nr. 7

Det følger af § 106, stk. 4, at ejeren eller den person (brugeren), der har varig rådighed over et motordrevet køretøj, som skal registreres eller godkendes, kan pålægges et gebyr for manglende opfyldelse af forsikringspligten i § 105, stk. 1, 1. pkt. For motordrevne køretøjer, der ikke skal registreres eller godkendes, kan gebyret pålægges den, der bruger køretøjet eller lader det bruge på vej. For selvkørende motorkøretøjer, der er omfattet af stk. 3, kan gebyret pålægges tilladelsesindehaveren. Gebyret kan pålægges for hver påbegyndt dag, at det motordrevne køretøj er uforsikret.

Det foreslås med ændringen af § 106, stk. 4, 3. pkt., at der i § 106, stk. 4, 3. pkt., efter »motorkøretøjer« indsættes tilføjelsen »og selvkørende enheder«.

Med den foreslåede ændring af § 106, stk. 4, fastsættes det, at for selvkørende enheder, der er omfattet af § 106, stk. 3, vil gebyret for manglende opfyldelse af forsikringspligten i § 105, stk. 1, 1. pkt., kunne pålægges tilladelsesindehaveren på samme måde, som tilfældet er for selvkørende motorkøretøjer, der er omfattet af § 106, stk. 3.

Den foreslåede ændring indebærer endvidere, at færdselslovens øvrige bestemmelser om pålæggelse af gebyr for manglende opfyldelse af forsikringspligten i § 106, stk. 5-7, tillige finder anvendelse for selvkørende enheder og den pågældende tilladelsesindehaver.

### *Til § 2*

Loven foreslås at træde i kraft den 1. januar 2021.

Ifølge færdselslovens § 143 gælder loven ikke for Færøerne og Grønland, og loven indeholder ikke en anordningsbestemmelse om, at lovens regler kan sættes i kraft for Færøerne og Grønland.

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

### *Bilag 1*

#### 1. Lovforslaget sammenholdt med gældende lov