



HØRINGSNOTAT

Dato 7. oktober 2020
J. nr. 2018-6195

Høringsnotat vedrørende forslag til lov om ændring af færdselsloven og lov om registrering af køretøjer (Forsøg med selvkørende enheder m.v.)

1. Indledning

Transport- og Boligministeriet har den 29. juni 2020 sendt udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven i høring hos følgende organisationer og virksomheder m.v.:

Advokatsamfundet, Agro Intelligence ApS, Autobranchen Danmark, Automobilbranchens Handels- og Industriforening, Beredskabsstyrelsen, samtlige byretter, Capra Robotics ApS, Conpleks Innovation ApS, Conpleks 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 Standard, Dansk Transport & Logistik (DTL), Danske Advokater, 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.

Lovforslaget har endvidere været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 19. august 2020.



Der er modtaget høringssvar fra følgende organisationer og virksomheder m.v.:

Advokatrådet/Advokatsamfundet
Agro Intelligence ApS
Capra Robotics ApS
Compleks Robotech ApS
Cyklistforbundet
Dansk Bilbrancheråd
Dansk Erhverv
Datatilsynet
De Danske Bilimportører
Den Danske Dommerforening
Erhvervsstyrelsen
FDM
Forbrugerombudsmanden
Forbrugerrådet Tænk
Forsikring & Pension
Holo
Institut for Menneskerettigheder
ITD
Københavns Byret
Lorenz Technology ApS
Politiforbundet
Rigspolitiet
Rigsadvokaten
Rådet for Sikker Trafik
Starship Technologies
Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering
Vestre Landsret
Østre Landsret

Dansk Bilbrancheråd, Forbrugerombudsmanden, Institut for Menneskerettigheder og Politiforbundet har svaret, at lovforslaget ikke giver anledning til bemærkninger.

Advokatrådet, Københavns Byret på byretspræsidenternes vegne, Vestre Landsret og Østre Landsret har ikke ønsket at udtale sig om lovforslaget.

2. Høringssvarene

I det følgende refereres og kommenteres de indkomne bemærkninger fra høringssvarene. Ikke alle bemærkninger i høringssvarene er refereret, idet de væsentligste dog fremgår.

Høringsnotatet er udarbejdet således, at de mere uddybende høringssvar gives og kommenteres først. Transport- og Boligministeriets eventuelle kom-



mentarer vil fremgå i kursiveret form i forlængelse af de pågældende hørings-svar.

Rigspolitiet anbefaler i sit høringssvar, at politiet sikres adgang til relevante data om selvkørende enheder vedrørende kørselshistorik med henblik på efterforskning og sikring af bevismateriale. Rigspolitiet anbefaler derudover, at der foretages en høring af politiet forud for meddelelse af tilladelse til forsøg med selvkørende enheder, således at Rigspolitiet kan fremkomme med en færdsels-sikkerhedsmæssig og beredskabsmæssig vurdering af det konkrete forsøg.

Endvidere bemærker Rigspolitiet, at Rigspolitiet vurderer, at det vil være at foretrække, hvis den fysiske person, som skal overtage kontrollen med en selvkørende enhed, har grundlæggende forståelse af færdselslovens bestemmelser, og at dette bedst sikres ved at fastsætte krav om besiddelse af førerret til et motordrevet køretøj.

For så vidt angår adgang til data om de selvkørende enheders kørselshistorik m.v. med henblik på efterforskning af eventuelle færdselsuheld bemærker Transport- og Boligministeriet, at der henset til de selvkørende enheders størrelse, og at selvkørende enheder vil skulle køre med lav hastighed og alene vil få lov til at færdes på områder med begrænset færdsel, er tale om en meget lav færdselssikkerhedsmæssige risiko. At pålægge en tilladelsesindehaver pligt til lagring af en så stor mængde data, som der i givet fald vil være tale om, vil være et ganske byrdefuldt krav at pålægge tilladelsesindehaveren. På den baggrund finder Transport- og Boligministerie, at det vil være uproportionalt at indføre pligt til opbevaring af data omkørselshistorik m.v. for de selvkørende enheder.

For så vidt angår anbefaling om en forudgående høring af politiet i forbindelse med meddelelse af tilladelse til forsøg bemærker Transport- og Boligministeriet, at den foreslåede forsøgsordning er begrænset til mindre enheder, der som udgangspunkt kun må køre med 6 km i timen, og alene på områder, hvor der er begrænset adgang for almindelig færdsel. Set i lyset heraf er det Transport- og Boligministeriets opfattelse, at Færdselsstyrelsen er fuldt ud kompetente til at foretage den færdselssikkerhedsmæssige vurdering af et ansøgt forsøg. På den baggrund finder Transport- og Boligministeriet det ikke nødvendigt, at der i godkendelsesprocessen i forsøgsordningen tilføjes yderligere administrative skridt.

Med hensyn til bemærkningerne om et foreslået krav om førerret bemærker Transport- og Boligministeriet, at det skal tages i betragtning, at selvkørende enheder alene vil få lov til at køre på områder med begrænset færdsel, og at selvkørende enheder vil skulle køre med lav hastighed. På den baggrund finder Transport- og Boligministeriet ikke, at der er grundlag for at kræve, at en fysisk person, som skal overtage kontrollen med en selvkørende enhed, skal være i besiddelse af førerret til motordrevne køretøjer. Transport- og Bolig-



ministeriet skal samtidig henvise til punkt 2.1.2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger og de specielle bemærkninger til den foreslåede bestemmelse i § 92 m, stk. 6, hvoraf fremgår, at den foreslåede bestemmelse i § 92 m, stk. 6, blandt andet vil kunne benyttes til at fastsætte nærmere bestemmelser til den fysiske persons kompetencer, hvorved det sikres, at denne har det fornødne kendskab til færdselslovens regler og færdselsadfærden i Danmark.

Rigsadvokaten bemærker, at det ved uheld med selvkørende enheder vil være nødvendigt, at politiet umiddelbart efter uheldet kan gennemføre efterforskningsskridt, hvor føreren er fysisk tilstede. Dette skal ske med henblik på oplysning af omstændighederne omkring førerens forhold, herunder eventuel påvirkning af spiritus eller narkotika, med henblik på, at anklagemyndigheden efterfølgende kan vurdere et eventuelt strafansvar. Rigspolitiet bemærker, at identifikation af den fysiske fører og stedet, hvor den fysiske person befinder sig, når denne overvåger og eventuelt styrer enheden, bør fremgå af bemærkninger i lovforslaget.

Transport- og Boligministeriet bemærker, at det fremgår af lovforslagets specielle bemærkninger til den foreslåede bestemmelse i § 92 m, stk. 4, at der i medfør af bestemmelsen kan fastsættes bestemmelser om, at tilladelsesindehaveren til enhver tid skal være i besiddelse af oplysninger om identiteten på den fysiske person, som i det konkrete tilfælde kan overtage kontrollen med køretøjet, samt om den fysiske persons placering. Det vil dermed sige, om den pågældende person 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 er. Det af Rigsadvokaten anførte forhold fremgår således allerede af lovforslagets bemærkninger.

Den Danske Dommerforening bemærker, at den foreslåede bestemmelse i § 92 p kan give anledning til overvejelser om, hvorvidt man kan fastsætte regler om strafferetlige ansvarssubjekter ved bekendtgørelse og ikke ved lov. En beskrivelse i bekendtgørelsen, om hvornår der kan pålægges den fysiske person et føreransvar for ikke at overtage kontrollen med enheden, hvor dette burde ske, synes at være en nyskabelse/udvidelse. Dommerforeningen bemærker hertil, at i det omfang, at man ikke med hjemlen fastsætter regler om realisering af et gerningsindhold og straf, er fremgangsmåden muligvis i orden.

Transport- og Boligministeriet bemærker, at der ikke med den foreslåede bestemmelse i § 92 p er tale om en nyskabelse, da denne bestemmelse svarer til den gældende bestemmelse i færdselslovens § 92 k, stk. 1, om forsøg med selvkørende motorkøretøjer. Der er i dag udstedt tre bekendtgørelser om forsøg med selvkørende motorkøretøjer, hvor bestemmelser om straffer fastsat efter forhandling med Justitsministeriet.

Transport- og Boligministeriet bemærker endvidere, at lovforslaget har været til lovteknisk gennemgang i Justitsministeriet, der ikke har haft bemærknin-



ger til spørgsmålet om fastsættelse af regler på bekendtgørelsesniveau om ansvarssubjektet for overtrædelse af færdselslovens regler.

Starship Technologies ved Georgetown Public Affairs LLC bemærker for så vidt angår det konkrete lovforslag blandt andet, at virksomheden støtter fremgangsmåden for regulering af selvkørende enheder. Starship Technologies bemærker også, at det er godt, at definitionen af selvkørende enheder er bred, men at det er vigtigt, at selvkørende enheder får mulighed for at køre på fodgængerområder, herunder fortove m.v., også i forhold til last-mile delivery. Det bemærkes, at Starship Technologies' enheder næsten udelukkende færdes på fortove mv.

Starship Technologies støtter fremgangsmåden i forhold til udstedelse af tilladelse til forsøg, og at det alene er erhvervsdrivende, forsknings- og undervisningsinstitutter og offentlige myndigheder, som må køre med selvkørende enheder.

Starship Technologies oplyser, at deres fjernoperatører ikke nødvendigvis befinder sig i samme land som enhederne. Derfor ønsker Starship Technologies, at kravet om, at den fysiske person, som kan overtage kontrollen med selvkørende enheder, befinder sig i Danmark, udgår.

Starship Technologies foreslår endvidere, at der kan være virksomheder, som ikke behøver at få udført samme omfang af tilsyn, såfremt virksomheden kan demonstrere et vist antal kørte kilometre uden problemer. Derudover bemærker Starship Technologies, at man ikke har noget imod opkrævning af gebyr, men at man er bekymret i forhold til viderefakturering af sagkyndig bistand efter den foreslåede bestemmelse i § 92 o, stk. 2. Der henvises i den forbindelse til, at der muligvis vil være behov for mere sagkyndig bistand ved de første ansøgninger frem for de senere ansøgninger. Starship Technologies bemærker også, at man er bekymret for at skulle dække udgifter, som påføres det offentlige efter forsøg, der kan pålægges tilladelsesindehaveren, og at det kan afholde ansøgere fra at ansøge.

Transport- og Boligministeriet har forståelse for, at Starship Technologies, som udbyder leverancevirksomhed, har et behov for at kunne køre med selvkørende enheder på fortove på områder med almindelig færdsel. Det er dog Transport- og Boligministeriets opfattelse, at det er vigtigt, at der ved introduktionen af selvkørende enheder tages behørigt hensyn til færdselssikkerheden og de øvrige trafikanter oplevelse af tryghed. Som det også fremgår af punkt 2.1.2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger finder Transport- og Boligministeriet derfor, at de selvkørende enheder ikke i første omgang skal have mulighed for at færdes på alle dele af færdselslovens anvendelsesområder, herunder fortove med større omfang af færdsel, men at der bør være tale om en gradvis introduktion. Efter en periode vil det kunne vurderes, om der ved en ny ændring af færdselsloven eventuelt skal åbnes op for en mere ud-



bredt brug af selvkørende enheder på andre dele af færdselslovens anvendelsesområde.

For så vidt angår placering af den fysiske person skal Transport- og Boligministeriet henvise til punkt 2.1.2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger, hvoraf fremgår, at det er tanken, at der på bekendtgørelsesniveau skal fastsættes bestemmelser, om at den fysiske person, som kan overtage kontrollen med enheden, skal befinde sig i Danmark. Dette krav påtænkes fastsat af hensyn til politiets håndhævelse af reglerne for den fysiske person, idet håndhævelsen (f.eks. af overholdelse af reglerne om spiritus- og narkokørsel) forudsætter, at den fysiske person befinder sig i Danmark, lige såvel som Færdselsstyrelsens tilsyn med overholdelse af kravene til den fysiske person forudsætter, at personen befinder sig i Danmark. Transport- og Boligministeriet finder derfor ikke, at et sådant krav skal lempes.

For så vidt angår afholdelse af tilsyn og omfanget heraf vil tilsyn med forskellige tilladelsesindehavere som udgangspunkt skulle udføres ens. Det vil dog være en naturlig del af administrationen og tilrettelæggelse af enhver tilsynsordning, at der konkret kan vise sig behov for at føre et mere skærpet tilsyn med visse virksomheder, hvorimod der på grund af tilsynshistorikken kan føres et mere lempet tilsyn med andre virksomheder. Dette vil også gøre sig gældende i forhold til tilsynsordningen med de selvkørende enheder.

For så vidt angår viderefakturering af sagkyndig bistand er det Transport- og Boligministeriets vurdering, at det er det enkelte forsøgs karakter og omfang, som vil være afgørende for, om der er behov for sagkyndig bistand i forbindelse med behandling af en ansøgning om tilladelse til forsøg og tilsyn hermed.

For så vidt angår udgifter, som eventuelt påføres det offentlige i anledning af konkrete forsøg, skal Transport- og Boligministeriet bemærke, at der i sådanne tilfælde er tale om udgifter, som skyldes den måde et konkret forsøg er udformet og tilrettelagt på. Det kan f.eks. være udgifter som midlertidig afmærkning eller mindre anlægsmæssige ændringer af forsøgsstrækningens indretning. Det er derfor Transport- og Boligministeriets opfattelse, at det er muligt for en ansøger og tilladelsesindehaver at indrette sine forsøg, således at det ikke indebærer udgifter af den nævnte karakter for det offentlige. Hvis der mod ansøgerens forventning skulle vise sig at opstå sådanne udgifter, og ansøgeren ikke ønsker at afholde udgifterne, vil ansøgeren kunne afstå fra at foretage forsøget og trække ansøgningen tilbage. Der vil således ikke blive tale om, at en ansøger uforvaret risikerer at blive pålagt udgifter. Transport- og Boligministeriet finder det samtidig rimeligt, at omkostninger, som et forsøg påfører det offentlige til f.eks. anlægsmæssigt arbejde, afholdes af tilladelsesindehaveren.



Holo bemærker, at der i lovforslaget ikke er fastsat grænser for størrelsen af selvkørende enheder. Holo ønsker derfor oplyst, om lovforslaget tager højde for hele spændet i markedet, og om der med lovforslaget kan gives tilladelse til projekter med alle typer af selvkørende enheder uanset størrelse. Holo bemærker i den forbindelse, at der efter Holos opfattelse ikke bør være en egentlig grænse for størrelse og dimensioner for selvkørende enheder, men at det i stedet skal bero på en konkret vurdering.

Holo spørger herudover ind til kravet om, at der altid skal være en fysisk person, som kan overtage kontrollen af en selvkørende enhed. Holo ønsker blandt andet at få specificeret, hvad der menes med "kunne tage styringen", og i hvilke tilfælde en fysisk person skal befinde sig i umiddelbar nærhed af enheden. Holo bemærker yderligere, at det ikke fremgår af lovforslag, hvilke parametre, som en godkendelse vil bero på.

For så vidt angår bemærkninger om vægt- og dimensioner for selvkørende enheder skal Transport- og Boligministeriet henvise til punkt 2.1.2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger, hvoraf fremgår, at der vil blive fastsat nærmere bestemmelser om enhedernes tilladte vægt og dimensioner, som gør, at enhederne kan anvendes uden fare og ulempe for fodgængere og andre trafikanter på de områder, hvor enhederne færdes. Med lovforslaget lægges der således op til en forsøgsordning for mindre selvkørende enheder, hvorfor større selvkørende enheder, som har karakter af en lille bil, ikke vil kunne køre under forsøgsordningen. De pågældende bestemmelser om vægt og dimensioner vil blive fastsat på bekendtgørelsesniveau og i medfør af færdselslovens § 84, stk. 1, og § 85, stk. 1.

For så vidt angår den fysiske person skal Transport- og Boligministeriet henvise til lovforslagets specielle bemærkninger til den foreslåede bestemmelse i § 92 m, stk. 5, hvoraf fremgår, at en fysisk person skal kunne overtage kontrollen med en selvkørende enheder, når det 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. Som det også fremgår af de specielle bemærkninger til den pågældende bestemmelse menes der med kravet om, at en fysisk person skal kunne overtage kontrollen af en enhed, 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. Det kan f.eks. tænkes at være en kommando og kørselsinstruktion, om at en enhed skal standse, eller at den skal køre til højre eller venstre.

I forhold til, hvornår en fysisk person skal være i umiddelbar nærhed af enheden, og hvornår en fysisk person kan varetage overvågningen og kontrollen fra distancen, vil dette bero på det konkrete forsøg, forsøgets geografiske udstrækning og færdselsforholdene i forsøgsområdet. Det vil også spille ind, om der er tale om en afprøvet teknologi, eller om et projekt er i sin spæde start. Der vil også kunne forekomme tilfælde, hvor den fysiske person i opstartspe-



rioden for et forsøg vil befinde sig i umiddelbar nærhed af enheden, mens det efter en periode vurderes, eller i henhold til vilkår i en meddelt tilladelse fremgår, at den fysiske person ikke længere behøver at være i umiddelbar nærhed af den selvkørende enhed (ledsage enheden), men kan varetage funktionen ved fjernovervågning.

Det kan i øvrigt oplyses, at som det fremgår af lovforslagets specielle bemærkninger til den foreslåede bestemmelse i § 92 m, stk. 4, er det tanken, at der vil blive udarbejdet vejledningmateriale til reglerne for forsøgsordningen, særligt i forhold til vejledning om ansøgningsmateriale ved en ansøgning om tilladelse til forsøg med selvkørende enheder.

Forsikring & Pension støtter overordnet regeringens opfattelse af behovet for at følge med den teknologiske udvikling, mens det også findes passende, at der indledningsvist introduceres en forsøgsordning med begrænset anvendelse på færdselslovens område med det formål at opnå erfaring til at kunne udvide ordningen. Forsikring & Pension gør dog opmærksom på, at intentionen om at lade loven træde i kraft den 1. januar 2021 vil medføre en stram tidsplan for forsikringsselskaberne.

Forsikring & Pension tager bestemmelserne om ansvar og forsikring i lovforslaget til efterretning, men der gøres dog opmærksom på gældende praksis i forhold til køretøjer, som anvendes som arbejdsredskab. Det oplyses, at en lovpligtig motoransvarsforsikring alene omfatter dækning af skader, som falder under færdselsuheld i henhold til færdselsloven. Øvrige skader, som et motor-køretøj kan forårsage, eksempelvis når dette er i brug som arbejdsredskab, falder uden for motoransvarsforsikringen.

Forsikring & Pension foreslår, at der sker en drøftelse af ansvarssummerne, som påtænkes fastsat. Da der vil blive fastsat regler om, at selvkørende enheder skal betragtes som gående og som udgangspunkt følge færdselslovens regler for gående, finder Forsikring & Pension, at det kan overvejes, om den fastsatte ansvarssum for tingsskade er hensigtsmæssig. Forsikring & Pension finder dog ansvarssummen for personskade passende.

Forsikring & Pension henleder opmærksomheden på, at når selvkørende enheder ikke skal registreres i Køretøjsregisteret, vil DFIM ikke kunne pålægge dagsgebyrer for manglende ansvarsforsikring i henhold til bekendtgørelse om ansvarsforsikring for motorkøretøjer, da det alene vil være i forbindelse med en skade, at DFIM vil blive gjort bekendt med, at der ikke er tegnet ansvarsforsikring.

Afslutningsvis bemærker Forsikring & Pension, at organisationen og deres medlemsselskaber gerne bidrager til evaluering af ordningen, men at det er vigtigt, at eventuelle ønsker om adgang til data og erfaringer, som forsikringsselskaber måtte være i besiddelse af, fremsættes så tidligt i forløbet som muligt.



Transport- og Boligministeriet er ikke enig i, at den lovpligtige ansvarsforsikring i henhold til færdselslovens regler alene skal dække skader, som et motordrevet køretøj, herunder motorredskaber, forvolder ved færdselsuheld eller ved eksplosion eller brand, der hidrører fra brandstofanlæg i køretøjet. Ifølge færdselslovens § 101, stk. 1, gælder der et objektivt erstatningsansvar for sådanne skader. Bestemmelsen regulerer alene, i hvilke tilfælde erstatningsansvaret hviler på objektivt grundlag. Hvis et motordrevet køretøj forvolder skade på andre måder end ved færdselsuheld m.v., skal den ansvarlige for køretøjet betale erstatning efter lovgivningens almindelige regler (det vil sige som oftest et culpaansvar/uagtsomhedsansvar), jf. færdselslovens § 102.

Forsikringspligten i færdselslovens § 105, stk. 1, 1. pkt., omfatter enhver skade forvoldt af motordrevne køretøjer. Den lovpligtige ansvarsforsikring skal således over for skadelidte ikke kun dække erstatningsansvar, som støttes på det objektive ansvar i § 101, stk. 1, men også erstatningsansvar, som hviler på andet grundlag (f.eks. det almindelige culpaansvar/uagtsomhedsansvar), jf. herved bl.a. Vestre Landsrets dom U 1990.681 V. Det følger ligeledes af bekendtgørelse nr. 1618 af 18. december 2018 om ansvarsforsikring for motor-køretøjer m.v., at et forsikringsselskab skal tegne motoransvarsforsikringen således, at ethvert forsikringsansvar i forhold til skadelidte påhviler selskabet, jf. bekendtgørelsens § 3, stk. 1.

For så vidt angår dækningssummen for tingsskade finder Transport- og Boligministeriet, at der skal tages udgangspunkt i færdselslovens gældende dækningssumme, så længe der ikke er erfaring med kørsel med selvkørende enheder i Danmark. Hvis det efter indhentelse af mere erfaring med de selvkørende enheder viser sig, at de gældende dækningssumme ikke passer med omfanget af de skader, som selvkørende enheder giver anledning til i forbindelse med eventuelle færdselsuheld, vil ansvarssummerne kunne justeres ved en efterfølgende ændring af færdselsloven.

For så vidt angår spørgsmål om dagsgebyrer er Transport- og Boligministeriet opmærksomt på, at det er vanskeligt for DFIM at pålægge dagsgebyrer for manglende ansvarsforsikring, når selvkørende enheder ikke er registreringspligtige. Transport- og Boligministeriet skal dog henvise til lovforslagets specielle bemærkninger til § 1, nr. 6, hvoraf fremgår, at det ved meddelelse af tilladelse til forsøg vil blive påset, at der foreligger fornøden forsikring tegnet af tilladelsesindehaveren.

Med hensyn til data for evaluering af forsøgsordningen bemærker Transport- og Boligministeriet, at Færdselsstyrelsen ved det forberedende arbejde med evalueringen af forsøgsordningen naturligvis vil sikre sig, at det nødvendige datagrundlag er til stede.

Datatilsynet bemærker, at det er uklart for Datatilsynet, om det er muligt at følge fysiske personers færden. Der henvises til, at lovforslaget stiller krav om,



at en fysisk person kan overtage kontrollen med en enhed, og at denne person kan befinde sig enten i umiddelbar nærhed eller rækkevidde af enheden. Datatilsynet bemærker, at såfremt det er muligt at spore fysiske personers færden og placering ved sporing af de selvkørende enheder, foretages der behandling af personoplysninger omfattet af databeskyttelsesforordningen og databeskyttelsesloven. Datatilsynet henstiller derfor til, at det overvejes, om lovforslagets bemærkninger bør forholde sig til dette.

Datatilsynet gør endvidere opmærksom på, at der kan være tale om behandling af personoplysninger, selvom ansigter pixeleres. Dette vil eksempelvis være tilfældet, hvis en person opfanges på kameraerne i enhederne, og denne person har specifikke kendetegn, der gør, at den pågældende kan genkendes ud fra andet end ansigtet. Det foreslås derfor, at det overvejes, om den automatiske pixelering skal udvides til at dække personer i det hele.

Datatilsynet bemærker derudover, at en persons stemme i sig selv udgør en personoplysning, og at hemmelig aflytning eller optagelse af samtaler mellem andre er forbudt efter straffelovens § 263.

Transport- og Boligministeriet forstår Datatilsynets høringssvar vedrørende fysiske personers færden således, at der henvises til den fysiske person, som skal kunne overtage kontrollen med en selvkørende enhed i de tilfælde, hvor den fysiske person kontrollerer og styrer enheden i umiddelbar nærhed af denne. Det vil sige, at den fysiske person følger med den selvkørende enhed rundt. Transport- og Boligministeriet bemærker i den forbindelse, at bemærkningerne i lovforslaget om den foreslåede bestemmelse i § 92 m, stk. 4, og om at der i medfør af bestemmelsen kan fastsættes bestemmelser, om at tilladelsesindehaveren til enhver tid skal være i besiddelse af oplysninger om, hvem der er den fysiske person, og om denne persons placering, ikke indeholder krav om, at der skal være en tracking device på enhederne, således at der kan redegøres for den præcise placering til enhver tid. Derimod angår lovforslagets specielle bemærkninger om den foreslåede bestemmelse i § 92 m, stk. 4, at tilladelsesindehaveren til enhver tid skal kunne redegøre for, om den fysiske person befinder sig i umiddelbar nærhed af enheden, eller om denne fjernkontrollerer enheden og i givet fald fra hvilken adresse. Lovforslagets bestemmelser, eller de regler der vil blive fastsat på bekendtgørelsesniveau, indebærer således ikke, at der skal foretages en decideret sporing af den fysiske person.

Hvis en tilladelsesindehaver vælger at udstyre sin selvkørende enhed med et sporingsredskab, kan det dog ikke udelukkes, at der i teorien ved sammenstilling af en række oplysninger vil være muligt at kortlægge den fysiske persons færden. Hvis dette er tilfældet, vil de persondataretlige regler naturligvis finde anvendelse. Det fremgår også af punkt 2.1.2.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger, at eventuel behandling af andre typer af persondata, som måtte ske som følge af brug af enhederne, f.eks. eventuelle lydoptagelse, vil



kunne ske, hvis det er i overensstemmelse med reglerne i den persondataretlige lovgivning.

For så vidt angår bemærkningerne om pixelering af personers ansigter, bemærker Transport- og Boligministeriet, at pixelering af hele personen (og ikke blot ansigtet) er forbundet med teknologiske udfordringer, da hele personer kan være sværere at sløre, f.eks. hvis en person står med siden til. Endvidere er det Transport- og Boligministeriets opfattelse, at det som udgangspunkt vil være ganske sjældent, at sløring af en persons ansigt ikke vil være tilstrækkeligt til at sløre den pågældendes identitet. På den baggrund er det ministeriets opfattelse, at der ikke skal stilles krav om pixelering af hele person, men at dette alene skal gælde ansigtet. Transport- og Boligministeriet skal dog bemærke, at enhver håndtering af persondata er underlagt databeskyttelsesreglerne. I det tilfælde, hvor personer kan identificeres, skal reglerne i den persondataretlige lovgivning følges.

Transport- og Boligministeriet har på baggrund af høringssvaret præciseret i punkt 2.1.2.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger, at hvis der i kraft af enhedernes navigationssystemer undtagelsesvist skulle blive indsamlet og behandlet personoplysninger (f.eks. hvis en person er umiddelbar identificerbar alene på grund af personens specifikke øvrige fysiske kendetegn) vil en sådan behandling skulle ske i overensstemmelse med den persondataretlige lovgivning.

Lorenz Technology ApS oplyser, at virksomheden arbejder med udvikling af sikkerhedssystemer med brug af droner og kørende robotter. Lorenz Technology ApS foreslår, at det bør være lovligt at montere et kamera på robotter til brug for dataindsamling, som kører i områder, hvor der allerede anvendes overvågningskameraer med lovmæssig skiltning, såsom hærens områder, lufthavne, havne m.v. Kameraets funktion er friholdt fra robotens navigationsfunktioner.

Derudover foreslår Lorenz Technology ApS, at det skal være muligt at søge dispensation fra pixeleringskravet, således at security udbydere, der i forvejen har licens til at overvåge med kameraer, kan lave perimetersikring (metode/barriere til at holde uvedkommende ude) med robotter. Det er nødvendigt at kunne se, hvem der er gerningsmand. Ydermere foreslås det, at det skal være muligt at søge om dispensation til at køre med robotter, uden at der er nogen til at holde øje med robotten.

Transport- og Boligministeriet er af den opfattelse, at hvis selvkørende enheder får mulighed for at filme og optage personer og nummerplader i det offentlige rum, påvirker dette privatlivets fred. Transport- og Boligministeriet har derfor i lovforslaget lagt op til, at der skal ske en pixelering under optagelse, såfremt selvkørende enheder er udstyret med kameraer.



Transport- og Boligministeriet er opmærksomt på, at krav om pixelering af personers ansigter er en barriere, hvis selvkørende enheder tænkes anvendt til vagtfunktioner. Det er dog Transport- og Boligministeriets opfattelse, at kørsel med selvkørende enheder skal introduceres gradvist. Dette omfatter både, hvor de selvkørende enheder kan få lov til at køre, og hvilke krav, som der stilles til de selvkørende enheders mulighed for dataindsamling. Transport- og Boligministeriet er opmærksomt på, at dette indledningsvist vil betyde begrænsninger for anvendelse af selvkørende enheder, men ministeriet finder, at det er vigtigere, at introduktionen af denne nye type af køretøjer sker gradvist og under behørigt hensyntagen til øvrige trafikantgruppers oplevelse af tryghed. Transport- og Boligministeriet bemærker, at det er ministeriets opfattelse, at det af hensyn til privatlivets fred ikke bør være muligt at dispensere fra kravet om pixelering under navigation, hvorfor der på bekendtgørelsesniveau vil blive fastsat krav om pixelering som beskrevet i lovforslaget.

For så vidt angår kravet om en fysisk person, som kan overtage kontrollen med en enhed, finder Transport- og Boligministeriet denne betingelse helt afgørende for færdselssikkerheden. Transport- og Boligministeriet vil derfor ikke fravige fra denne betingelse. Afhængig af evaluering af forsøgsordningen og færdselssikkerheden kan det på sigt overvejes, om der kan lempes på kravet om en fysisk person til øjeblikkeligt at overtage kontrollen med en selvkørende enhed.

Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering bemærker, at styrelsen med stor interesse imødeser behandlingen af lovforslaget. Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering anbefaler, at der i tillæg til ordningen med ansøgning om godkendelse ved hvert forsøg, åbnes op for etablering af en eller flere testzoner i Danmark, hvor der ikke skal ansøges om godkendelse forud for forsøg, eller alternativt en anden godkendelsesprocedure. Der henvises til, at Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering har etableret en forsknings- og udviklingsplatform for nøjagtig positionering, TAPAS. Platformen kan bidrage til et sikkert testmiljø for forsøg med selvkørende enheder. Styrelsen foreslår derfor, at loven åbner op for benyttelse af selvkørende enheder i bred forstand i en testzone inden for testplatformens dækningsområde (Aarhus by), men på forskellige vejtyper. Styrelsen er af den opfattelse, at teknologien er moden til forsøg i forskellige typer områder.

For så vidt angår krav om pixelering af ansigter og nummerplader bemærker Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering, at det kan være vanskeligt at leve op til i praksis, da det lyder til, at det for selvkørende enheder skal dokumenteres en evne til at identificere elementer og derefter sløre dem, hvilket kræver en stor processerkraft.

For så vidt angår muligheden for etablering af testzoner skal Transport- og Boligministeriet henvise til punkt 2.1.2.1 i lovforslagets almindelige bemærk-



ninger, hvoraf fremgår, at det efter Transport- og Boligministeriets opfattelse er vigtigt, at der ved introduktionen af de selvkørende enheder tages behørigt hensyn til færdselssikkerheden og øvrige trafikantgruppers oplevelse af tryghed. Selvom teknologien eventuelt måtte være moden og veludviklet, er det Transport- og Boligministeriets opfattelse, at introduktionen af selvkørende enheder bør ske gradvist og ikke blandt en stor mængde færdsel eller mange bløde trafikanter. Transport- og Boligministeriet finder derfor, at der alene bør køres med selvkørende enheder efter tilladelse, således at der tages konkret stilling til færdselssikkerheden forud for et forsøg.

Med den foreslåede forsøgsordning er det muligt efter en periode at vurdere, om der eventuelt skal åbnes op for en mere omfattende brug af selvkørende enheder, såsom kørsel med disse på områder med almindelig færdsel, når der er tilstrækkelig erfaring med enhederne. Bemærkningerne giver derfor ikke Transport- og Boligministeriet anledning til at ændre i lovforslaget.

For så vidt angår styrelsens bemærkninger vedrørende krav om pixelering og udfordringer for de selvkørende enheder, skal Transport- og Boligministeriet oplyse, at det er ministeriets vurdering, at de selvkørende enheder skal kunne leve op til kravet, da det sikrer privatlivets fred. Der henvises i øvrigt til Transport- og Boligministeriets bemærkninger til Lorenz Technology ApS' høringssvar.

Capra Robotics ApS bemærker, at virksomheden ønsker, at dokumentation og oplysninger indsendt til transportministeren til brug for tilsyn behandles fortroligt af hensyn til konkurrenceevne.

Capra Robotics ApS bemærker endvidere, at ansøgere skal have mulighed for at levere den ønskede dokumentation, som efterfølgende skal godkendes af assessoren, samt et prisoverslag for pris for sagsbehandling, når en ansøgning er indsendt. Derudover bemærker Capra Robotics ApS, at man ønsker en specificering af, hvad der regnes for et afgrænset område i henhold til udtrykket "behørigt afgrænset fra motordrevet trafik" i lovforslagets bemærkninger. Det foreslås, at man kan markere robotbaner, hvor kun robotter må køre, svarende til fodgængerfelter. Afslutningsvis foreslår Capra Robotics ApS, at transportministeren skal have en dispensationsbestemmelse over lovgivningen i tilfælde af uforudsete scenarier.

Transport- og Boligministeriet kan oplyse, at Færdselsstyrelsen, som forventes at få delegeret beføjelserne til at udføre tilsyn, vil behandle dokumentation m.v. fortroligt inden for rammerne af den tavshedspligt, som alle offentligt ansatte er underlagt i medfør af forvaltningsloven og offentlighedsloven.

Transport- og Boligministeriet bemærker, at der ikke er krav om assessor i den foreslåede forsøgsordning, og at der derfor ikke skal forelægges dokumentation for en assessor



For så vidt angår anmodning om prisoverslag for gebyr ved behandlingen af en ansøgning om tilladelse til forsøg med selvkørende enheder, vil en ansøger kunne anmode om dette.

Transport- og Boligministeriet bemærker, at udtrykket ”behørigt afgrænset fra motordrevet trafik” er uddybet i lovforslagets specielle bemærkninger til den foreslåede bestemmelse i § 92 m, stk. 1. Det fremgår heraf, at mulige områder og strækninger eksempelvis kan være parkeringspladser, stisystemer eller andre afgrænsede arealer på virksomheder eller offentlige institutioner, byggepladser, havneområder og områder i lufthavne – såfremt der er en begrænset mængde af færdsel på sådanne områder.

Med hensyn til mulighed for dispensation fra lov skal Transport- og Boligministeriet henlede opmærksomheden på, at transportministeren i medfør af den i lovforslaget foreslåede bestemmelse i § 92 m, stk. 7, kan fravige færdselslovens kapitel 2-5 og 10 og § 70 ved fastsættelse af bestemmelser i medfør af de foreslåede § 92 m, stk. 4, og stk. 6. Lovforslaget indeholder således allerede mulighed for at dispensere fra udvalgte regler i færdselsloven. Derudover skal Transport- og Boligministeriet oplyse, at der på bekendtgørelsesniveau i konkrete tilfælde vil kunne dispenseres fra eventuelle krav fastsat i en bekendtgørelse, såfremt det vurderes at være færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt og skønnes fornuftigt m.v.

Rådet for Sikker Trafik finder det positivt, at der etableres en forsøgsordning for at indsamle erfaringer, og at forsøget skal evalueres. Rådet for Sikker Trafik er endvidere positiv over for den afgrænsning af arealer, som kørsel vil være tilladt på.

Rådet for Sikker Trafik bemærker dog, at de selvkørende enheder som ny kategori skal indgå som et selvstændigt køretøj i den officielle ulykkesstatistik. Det vil derfor være nødvendigt at forberede statistiksystemet til dette. Derudover bemærker Rådet for Sikker Trafik, at der for så vidt angår evalueringen af forsøget indarbejdes en mulighed for udvidelse af den fastsatte tidsperiode (tre år) til f.eks. fem år eller mere, hvis der efter tre år ikke er tilstrækkeligt grundlag for evaluering.

Transport- og Boligministeriet skal bemærke, at det er Vejdirektoratet, som udarbejder den officielle ulykkesstatistik. Det vil derfor være op til Vejdirektoratet at afgøre og vurdere, om der er behov for en selvstændig kategori i ulykkesstatistikken. Transport- og Boligministeriet bemærker i øvrigt, at Færdselsstyrelsen ved det forberedende arbejde med evalueringen af forsøgsordningen naturligvis vil sikre sig, at det nødvendige datagrundlag er til stede.

For så vidt angår evalueringsperiodens længde bemærker Transport- og Boligministeriet, at der ikke er tale om en begrænsning for, hvor længe forsøgs-



ordningen kan eksistere. Hvis konklusionen af en evaluering efter tre år viser sig at være, at der på dette tidspunkt ikke er tilstrækkeligt data til at foretage en fornuftig evaluering, er der intet til hinder for, at der foretages en ny evaluering efter f.eks. fem år.

Forbrugerrådet Tænk finder det fornuftigt, at forsøgsordningen i første omgang alene vil angå områder med begrænset omfang, og at ordningen ikke udvides før en evaluering har fundet sted. I den forbindelse finder Forbrugerrådet Tænk det vigtigt, at det allerede nu overvejes, hvilke punkter der skal evalueres på og dermed systematisere dataindsamling, herunder indsamling af ulykkesdata. Det bør endvidere sikres, at interessenter og eksperter involveres i evalueringen.

Forbrugerrådet Tænk er enig i tilgangen med udstedelse af tilladelser, men man finder det vigtigt, at den fysiske person, som skal overtage kontrollen med enheden, skal være i besiddelse af en form for dokumenteret kompetence, herunder kendskab til færdselsreglerne. Der henvises i den forbindelse til, at hastigheden i nogle tilfælde kan være op til 15 km i timen, hvilket formentlig vil kunne forårsage skade på fodgængere ved kollision. Forbrugerrådet Tænk bemærker, at der skal være mulighed for at fratage den fysiske person såvel som tilladelsesindehaveren retten til at føre enheden og til at have en tilladelse.

Derudover efterspørger Forbrugerrådet Tænk flere krav til selvkørende enheder, herunder krav om ingen skarpe hjørner og ydre materialer bestående af stødabsorberende effekt. Samtidig bemærkes det, at selvkørende enheder vil være tiltrækkende for børn, hvorfor enheden f.eks. ikke bør være berøringsfarlig. Forbrugerrådet Tænk bemærker, at man har forstået, at enhederne vil være omfattet af maskindirektivet, men at man ikke er bekendt med, at der findes en europæisk sikkerhedsstandard for den type produkter, hvilket ville være ønskeligt.

Det er i punkt 2.5 i lovforslagets almindelige bemærkninger om evaluering af forsøgsordningen beskrevet, at evalueringen blandt andet skal fokusere på indvirkningen af kørsel med selvkørende enheder på trafikbilledet, samspillet med andre trafikanter og eventuelle uheld og hændelser. Derudover vil det også være relevant at se på omfanget og udbredelsen af kørsel med selvkørende enheder på de afgrænsede områder. Det fremgår endvidere af lovforslagets specielle bemærkninger til den foreslåede bestemmelse i § 92 n, stk. 2, at dokumentation og oplysninger indhentet til brug for tilsyn med et forsøg ligeledes kan danne et godt grundlag for evaluering af forsøgsordningen. Transport- og Boligministeriet bemærker i øvrigt, at Færdselsstyrelsen ved det forberedende arbejde med evalueringen af forsøgsordningen naturligvis vil sikre sig, at det nødvendige datagrundlag er til stede.



For så vidt angår bemærkninger vedrørende kompetencer hos den fysiske person henvises til Transport- og Boligministeriets svar til Rigspolitiet ovenfor.

Transport- og Boligministeriet skal bemærke, at det ikke vil være muligt at fratage en fysisk person førerret til selvkørende enheder, da der ikke udstedes førerret til enhederne. Dog vil en tilladelse som følge af almindelige forvaltningsretlige principper kunne tilbagekaldes, hvis eksempelvis vilkårene i en tilladelse ikke overholdes, eller hvis den selvkørende enhed anvendes til ulovlige formål, eller hvis forudsætningerne for forsøget ændrer sig. Dette er også nærmere beskrevet i punkt 2.1.2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger og de specielle bemærkninger til den foreslåede bestemmelse i § 92 m, stk. 2.

Transport- og Boligministeriet bemærker, at selvkørende enheder er omfattet af maskindirektivet, som blandt andet stiller krav til maskiners ydre udformning og sikkerhed. Derudover vil der i medfør af den foreslåede bestemmelse i § 92 m, stk. 4, i lovforslaget kunne fastsættes yderligere bestemmelser om udformning, ligesom der vil kunne fastsættes vilkår herom i de enkelte tilladelser til forsøg, såfremt det konkret skønnes nødvendigt.

Conpleks Innovation ApS/Conpleks Robotech ApS og Agro Intelligence ApS bemærker i et samlet høringssvar, at lovforslaget i væsentligt omfang imødekommer virksomhedernes behov. Virksomhederne noterer sig dog, at der i lovforslaget er lagt vægt på, at selvkørende enheder er emissionsfrie og med elektrisk fremdrift. Det er virksomhedernes opfattelse, at anvendelse af selvkørende enheder inden for præcisionslandbrug og naturpleje fremadrettet vil involvere relativt energitunge opgaver, der kræver brug af traditionelt og hybridt drivmiddel. Det bemærkes, at scenarier i landbruget, park og vej-segmentet ikke tilgodeses, da man mener, at fokus mere er på logistik. Virksomhederne foreslår, at landbrug og naturpleje indarbejdes i lovforslaget.

Indledningsvist skal Transport- og Boligministeriet bemærke, at det i dag er muligt at teste og køre med selvkørende enheder på områder, hvor færdselsloven ikke finder anvendelse, som for eksempel på marker og lignende, hvor der ikke er adgang til almindelig færdsel. Færdselsloven vil således ikke gælde for en overvejende del af de marker, hvor test og kørsel med selvkørende landbrugsmaskiner formodningsvist vil være aktuelt. Det betyder, at der allerede i dag på sådanne områder vil kunne køres med og testes selvkørende landbrugsmaskiner, uanset størrelse og valg af drivmiddel. Dette ændrer den foreslåede forsøgsordning, der alene regulerer brugen af selvkørende enheder på færdselslovens område, ikke på.

De Danske Bilimportører indleder med, at den nye forsøgsordning opfattes som rettet mod etablering af forsøg med små selvkørende enheder, der eksempelvis kan transportere varer og som fortrinsvist vil køre på fortove m.v. og områder med begrænset færdsel. De Danske Bilimportører oplyser, at man ikke



som sådan har bemærkninger til den foreslåede ordning, men det bemærkes, at man bakker op om, at der etableres en særskilt ordning for små selvkørende enheder, som kører med lav hastighed (under 6 km/t), såfremt dette anses for nødvendigt i henhold til færdselsloven. De Danske Bilimportører finder det fornuftigt, at de nærmere tekniske betingelser og krav til enhederne fastsættes på bekendtgørelsesniveau.

Transport- og Boligministeriet skal gøre opmærksom på, at lovforslaget ikke medfører, at små selvkørende enheder kan køre på fortove på veje med almindelig færdsel. Med lovforslaget åbnes der derimod op for, at selvkørende enheder kan køre på områder med begrænset færdsel, og det vil derfor alene være undtagelsesvist, at selvkørende enheder vil køre på almindelige fortov.

FDM bemærker, at man principielt støtter, at man fra lovgivers side vil understøtte udviklingen, men at det samtidigt også er vigtigt, at fascinationen over nye teknologiske muligheder ikke tilsidesætter vigtige begreber som færdsels-sikkerhed og trafikafvikling. FDM har derfor med tilfredshed noteret sig, at tilladelse til kørsel med selvkørende enheder i første omgang alene gives til områder med begrænset færdsel. Det påpeges blandt andet, at det er afgørende, at enhederne ikke skaber forringelse af trafikudviklingen.

Transport- og Boligministeriet har noteret sig bemærkningerne.

ITD oplyser, at ITD kan tilslutte sig lovforslagets formål og baggrund. ITD finder det positivt, at lovforslaget skaber rammerne for forsøg til forskellige formål, herunder ikke mindst levering af gods. Det bemærkes, at muligheden for at teste selvkørende enheder på offentlig vej er en nødvendig forudsætning for udvikling og introduktion af nye forretningsmodeller. ITD er enig i, at det er en forudsætning, at forsøgene kan gennemføres trafiksikkerhedsmæssigt forsvarligt, men at det også er afgørende, at de tekniske og økonomiske krav til ansøgningen ikke går videre, end hvad formålet tilsiger. ITD opfordrer derfor til, at transportministeren ved fastsættelse af de nærmere betingelser tilstræber at lave en så fleksibel model som muligt. ITD henviser også til, at der ved fastsættelsen ses på erfaringer fra udlandet, og at der indledes en tæt dialog med aktørerne på området. Konkret foreslås det, at der nedsættes en permanent arbejdsgruppe.

Transport- og Boligministeriet har noteret sig ITD's bemærkninger.

Dansk Erhverv bemærker med hensyn til det aktuelle lovforslag, at de er meget positive overfor arbejdet for at fremme den danske udvikling af selvkørende teknologi og enheder. Dansk Erhverv bemærker, at man har fokus på grøn last mile levering i byer, og at de mindre selvkørende enheder spiller en vigtig rolle. Dansk Erhverv bemærker, at forsøg bør støttes og gøres opnåelige, og at de kommende regler ikke bør være for restriktive.



Transport- og Boligministeriet bemærker, at lovforslaget vil understøtte, at der kan køres med selvkørende enheder på områder og strækninger med begrænset færdsel på færdselslovens område. Transport- og Boligministeriet er af den opfattelse, at lovforslaget repræsenterer en samlet afvejning mellem krav og gennemførlighed og derfor ikke er for restriktivt.

Cyklistforbundet bemærker, at det er vigtigt, at sikkerheden og fremkommeligheden for cyklister ikke forringes i forbindelse med forsøg med selvkørende enheder. Det bemærkes, at det bør tilstræbes, at samspillet mellem de selvkørende enheder og fodgængere, cyklister og øvrige brugere af vejtracéet til enhver tid afbalanceres således, at alle parter har rimelig plads og færdselsforhold.

Transport- og Boligministeriet er enig i, at færdselssikkerhed og fremkommelighed er vigtigt. Transport- og Boligministeriet finder, at der med det foreslåede lovforslag er taget hensyn til færdselssikkerhed, fremkommelighed og færdselsforhold, idet selvkørende enheder alene vil få lov til at køre på områder og strækninger på færdselslovens område med begrænset færdsel. Derudover vil der alene blive meddelt tilladelse til forsøg med selvkørende enheder efter en konkret vurdering af et ansøgt forsøg, herunder vurdering af det ansøgte forsøgsområdes trafikmængde og sammensætning.