

Forslag

til

Lov om ændring af færdselsloven

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

§ 1

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

1. I § 82 indsættes som *stk. 10*:

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

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

3. § 92 g, *stk. 5*, affattes således:

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

4. I § 92 g indsættes som *stk. 6-9*:

»*Stk. 6.* Lov om trafikelskaber finder ikke anvendelse på forsøg med selvkørende motorkøretøjer, jf. dog *stk. 7*.

Stk. 7. Transportministeren kan fastsætte regler om, at lov om trafikelskaber finder anvendelse, hvis det vurderes, at et forsøg har karakter af offentlig servicetrafik.

Stk. 8. Ved fastsættelse af bestemmelser om forsøg efter *stk. 5*, fastsætter transportministeren efter forhandling med justitsministeren regler om straf,

herunder bestemmelser om ansvarssubjekt for overtrædelser af færdselslovens regler. Transportministeren kan i den forbindelse efter forhandling med justitsministeren fravige kapitel 17 og 18.

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

5. § 92 h, stk. 1, 3. pkt., ophæves.

6. § 92 h, stk. 2, ophæves, og i stedet indsættes:

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

7. § 92 h, stk. 4, ophæves.

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

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

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

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

10. I § 92 i indsættes som stk. 2:

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

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

12. §§ 92 j og 92 k ophæves.

UDKAST

§ 2

Loven træder i kraft den 1. juli 2025.

UDKAST

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning og baggrund

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Tilladelse til forsøg med selvkørende motorkøretøjer i bestemte områder

2.1.1. Gældende ret

2.1.2. Transportministeriets overvejelser

2.1.3. Den foreslåede ordning

2.2. Ansøgningsprocessen

2.2.1. Gældende ret

2.2.2. Transportministeriets overvejelser

2.2.3. Den foreslåede ordning

2.3. Assessorvurderingen

2.3.1. Gældende ret

2.3.2. Transportministeriets overvejelser

2.3.3. Den foreslåede ordning

2.4. Obligatorisk digital selvbetjening ved indberetning af sikkerhedsrådgivere

2.4.1. Gældende ret

2.4.2. 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. Klimamæssige konsekvenser
7. Miljø- og naturmæssige konsekvenser
8. Forholdet til EU-retten
9. Hørte myndigheder og organisationer m.v.
10. Sammenfattende skema

1. Indledning og baggrund

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

Formålet med lovforslaget er at udmønte de anbefalinger, som fremgår af evaluering af forsøgsordningen for selvkørende motorkøretøjer, som blev udarbejdet af Færdselsstyrelsen og Vejdirektoratet i 2022. Evalueringen er udarbejdet på baggrund af den forsøgsordning for kørsel med selvkørende motorkøretøjer, som blev etableret i 2017. I evalueringen er i alt otte anbefalinger til, hvordan forsøgsordningen kan gøres bedre. Fem ud af de otte anbefalinger kræver lovændring, hvilket lovforslaget således følger op på. De fem anbefalinger er følgende:

1. Den politiske involvering i godkendelsesprocessen reduceres. F.eks. ved at det kun er forsøgstyper, der ikke tidligere er givet tilladelse til, som skal forelægges for Folketingets Transportudvalg.

2. Godkendelser gives uden en særskilt udstedelse af bekendtgørelser for de enkelte forsøg med tilhørende høringsperioder. I stedet laves en samlet bekendtgørelse, som kan rumme regler for forsøg med selvkørende motorkøretøjer.
3. Der kan gives tilladelse til kørsel i konkret definerede områder.
4. Mulighed for en mere lempelig proces for tilladelse til forsøg, der gennemføres med en sikkerhedschauffør, bør overvejes.
5. Der bør overvejes en særskilt lempeligere ordning for kørsel med FN- eller EU-typegodkendte køretøjer.

Som opfølgning på evalueringen har lovforslaget således til formål at gøre processerne mere enkle i forbindelse med ansøgning om forsøg med selvkørende motorkøretøjer i Danmark, når dette kan ske færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt, samt at give mulighed for at der kan laves forsøg med selvkørende motorkøretøjer i større områder end i dag. Formålet med lovforslaget er endvidere at lette assessorvurderingen i nogle konkrete tilfælde, f.eks. hvis der benyttes FN- eller EU-typegodkendte køretøjer, eller når der en sikkerhedschauffør i køretøjet.

Der vil med lovforslaget fortsat være tale om en forsøgsordning, som kan danne grundlag for forskelligartede forsøg med selvkørende motorkøretøjer, og forsøgene kan fortsat gennemføres til og med SAE niveau 4. SAE er en standard, som opdeler køretøjerne i 6 automatiseringsniveauer. Niveauerne går fra 0 til 5, hvor føreren i niveau 0, 1 og 2 varetager sine opgaver i overensstemmelse med færdselslovens almindelige regler. Førerens rolle på niveau 3 og 4 fraviger førerens rolle efter færdselsloven.

Det er endvidere hensigten med lovforslaget at tilrettelægge forvaltningen af forsøg med selvkørende motorkøretøjer mere enkelt. Efter lovforslaget vil transportministeren således kunne fastsætte de nærmere betingelser for forsøg med selvkørende motorkøretøjer i en overordnet rammebekendtgørelse. Efter denne bekendtgørelse vil Vejdirektoratet udstede administrative tilladelser, som vil udgøre almindelige afgørelser i overensstemmelse med forvaltningsloven. Der vil således ikke i udgangspunktet skulle udstedes konkrete bekendtgørelser til hvert enkelt forsøg som i dag. Da der imidlertid er tale om et område, som udvikles løbende, kan det ikke afvises, at et forsøg

vil have en sådan karakter, at der bør fastsættes særlige regler, som kun vil gælde for dette konkrete forsøg, f.eks. straffebestemmelser. I disse tilfælde vil det fortsat, inden for rammerne af den foreslåede forsøgsordning, være muligt at kombinere en administrativ tilladelse med særbekendtgørelser til et konkret forsøg, som det kendes fra den gældende ordning.

Da branchen blandt andet har tilkendegivet, at den nuværende proces er for tung og bureaukratisk, idet særligt godkendelsesprocessen i Folketingets Transportudvalg skaber usikkerhed i forhold til, om ansøgningen bliver godkendt, foreslås det, at ansøgning om forsøg med selvkørende motorkøretøjer ikke vil skulle forelægges og godkendes i Folketingets Transportudvalg. Udvalget vil dog løbende modtage orienteringer om de forsøg, som tillades efter ordningen. Dette vil efter Transportministeriets vurdering medvirke til at optimere ansøgningsprocessen, så den ikke er en hindring for, at det bliver nemmere at udføre forsøg med selvkørende motorkøretøjer i Danmark.

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

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Tilladelse til kørsel i bestemte områder

2.1.1. Gældende ret

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

SAE en standard, som opdeler køretøjerne i 6 automatiseringsniveauer. Niveauerne går fra 0 til 5, hvor føreren i niveau 0, 1 og 2 varetager sine opgaver i overensstemmelse med færdselslovens almindelige regler. Førerens rolle

på niveau 3 og 4 fraviger førerens rolle efter færdselsloven. Føres et selvkørende motorkøretøj således, uden at en fysisk person har fuld kontrol over køretøjet på den måde, som er foreskrevet i færdselslovens almindelige regler, kan køretøjet således alene benyttes til almindelig færdsel på vej, hvis transportministeren har meddelt tilladelse hertil i medfør af lovforslaget.

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

Ved en niveau 3-forsøgsstrækning forstås, at den tekniske indretning er i stand til at føre køretøjet på strækningen. Det er imidlertid en forudsætning, at der er en fysisk person, som deltager i forsøget, og som under de givne forhold på ethvert tidspunkt under kørslen kan foretage alle nødvendige manøvrer, der kan sikre, at kørslen sker færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt. Den tekniske indretning af køretøjet kan således få behov for hjælp fra en fysisk person (en passiv fører) og vil i disse situationer opfordre den fysiske person til inden for et kort tidsrum at overtage kontrollen med køretøjet på forsøgsstrækningen.

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

Ved en niveau 4-forsøgsstrækning er det ligeledes den tekniske indretning, som er i stand til at føre køretøjet på strækningen. Den tekniske indretning kan på ethvert tidspunkt foretage en korrekt tolkning af trafikken omkring køretøjet og kan foretage alle nødvendige manøvrer, der sikrer, at kørslen

sker færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt, herunder ultimativt i en uforudset situation bringe køretøjet til sikker standsning på en måde, som er forsvarlig i forhold til færdselssikkerheden.

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

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

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

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

2.1.2. Transportministeriets overvejelser

I Færdselsstyrelsen og Vejdirektoratets evaluering af forsøgsordning for selvkørende motorkøretøjer fra 2022 fremgår det, at flere interessenter har ønsket at kunne søge om forsøgstilladelse til kørsel i et konkret område i stedet for på konkrete vejstrækninger. Ønsket er begrundet i målet om at

opnå større fleksibilitet i rutevalg, da man ved en tilladelse til kørsel i konkrete områder fremfor på konkrete vejstrækninger, kan ændre ruten, hvis en vejstrækning eksempelvis er midlertidigt lukket, f.eks. pga. vejarbejde.

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

2.1.3. Den foreslåede ordning

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

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

Det skal bemærkes, at det med den foreslåede ordning fortsat vil være muligt at udføre forsøg til og med SAE niveau 4.

2.2. Ansøgningsprocessen

2.2.1. Gældende ret

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

UDKAST

særskilte bekendtgørelser for de enkelte forsøg, og tilladelsen til forsøg kan først gives, når sagen har været forelagt for Folketingets Transportudvalg.

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

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

- Færdselsstyrelsen
- Rigspolitiet
- Rigsadvokaten
- Vejdirektoratet

Udover de faste medlemmer kan øvrige relevante myndigheder f.eks. Justitsministeriet, kommuner eller Transportministeriet inddrages i behandlingen af ansøgningen. Inddragelse af øvrige relevante myndigheder afhænger af forsøgets omfang, karakter, geografi m.m.

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

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

Når ansøgningen er blevet behandlet af taskforcen, munder arbejdet ud i enten igangsættelse af den videre proces mod godkendelse af forsøget eller

i et begrundet afslag. Afslag vil blive givet, hvis det er taskforcens vurdering, at forsøget med selvkørende motorkøretøjer ikke kan gennemføres i overensstemmelse med færdselslovens krav til trafiksikkerhed.

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

Når bekendtgørelsen er udarbejdet, vil den efter de almindelige regler for udstedelse af bekendtgørelser blive sendt i høring, hvor alle interesserede vil kunne afgive høringssvar. Når høringen er overstået og eventuelt indkomne høringssvar er behandlet, sendes bekendtgørelsen til godkendelse i Transportministeriet.

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

Bekendtgørelsen vil derfor som minimum i sin endelige form forelægges udvalget, der kan komme med bemærkninger hertil. Der er også mulighed for, at sagen kan forelægges udvalget tidligere i processen, hvis der er tale om særligt omfattende eller vidtrækkende forsøg.

Når udvalget har fået forelagt sagen, kan transportministeren godkende bekendtgørelsen og dermed forsøget. Vejdirektoratet udsteder herefter bekendtgørelsen og fremsender tilladelsen til ansøgeren, f.eks. bekendtgørelse nr. 453 af 20. april 2020 om Autonomous Mobility A/S' forsøg med selvkørende motorkøretøjer ved Slagelse Sygehus og Psykiatrisygehus Slagelse.

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

2.2.2. Transportministeriets overvejelser

I Færdselsstyrelsen og Vejdirektoratets evaluering fra 2022 fremgår det, at flere interessenter har udtrykt, at den administrative og politiske proces i

forbindelse med ansøgning om tilladelse til forsøg med selvkørende motor-køretøjer forekommer for lang og tung. Særligt den politiske behandling i Folketingets Transportudvalg samt kravet om udstedelse af enkelte bekendtgørelser for hvert forsøg opfattes som unødigt tung.

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

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

2.2.3. Den foreslåede ordning

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

I de fire forsøg, som har været gennemført med den nuværende ordning, er der fastsat de samme strafbestemmelser i alle fire bekendtgørelser. Det fremgår af de strafbestemmelser, som har været fastsat i de fire bekendtgørelser, at:

UDKAST

- Færdselslovens kapitel 17 og 18 om straf og frakendelse af førerret m.v. finder anvendelse, når en fysisk person har overtaget føringen samt når en fysisk person undlader at overtage føringen af køretøjet.
- Færdselslovens kapitel 17 og 18 om straf og frakendelse af førerret m.v. finder anvendelse, når en fysisk person, som har til ansvar at overtage føringen, overtræder færdselslovens §§ 53 og 54.
- Tilladelsesindehaveren kan straffes med bøde efter færdselslovens § 118, stk. 1, nr. 2, hvis vilkår for en tilladelse tilsidesættes, eller såfremt den fysiske person ikke kan straffes.
- Juridiske personer kan pålægges strafansvar efter reglerne i straffelovens kapitel 5.
- Strafansvar kan pålægges juridiske personer, selv om der inden for den juridiske persons virksomhed ikke er begået en overtrædelse, som kan tilregnes en eller flere til den juridiske persons knyttede personer.

Da de fastsatte strafbestemmelser er enslydende for alle verserende forsøg, vurderes det, at det vil være muligt at fastsætte dem som overordnede strafbestemmelser i rammebekendtgørelsen. Det kan dog vise sig, at der i enkelte forsøg skal fastsættes supplerende strafbestemmelser, hvorfor transportministeren fortsat vil have mulighed for at udstede særskilte bekendtgørelser. Dette kan for eksempel være, hvis et forsøg er særligt komplekst eller omfangsrigt, og hvor der derfor kan være behov for at supplere de generelle straffebestemmelser i rammebekendtgørelsen.

Der vil fortsat blive udstedt administrative tilladelser, som vil udgøre almindelige afgørelser i overensstemmelse med forvaltningsloven, og som vil gælde sideløbende med den overordnede rammebekendtgørelse og eventuelle særskilte bekendtgørelser. Den administrative tilladelse vil indeholde de nærmere vilkår for tilladelsen. I det omfang sådanne vilkår efter en konkret vurdering skal strafbelægges, vil de dog komme til at fremgå af den særbekendtgørelse, som eventuelt udstedes til forsøget.

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

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

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

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

2.3. Assessorvurderingen

2.3.1. Gældende ret

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

2.3.2. Transportministeriets overvejelser

Det fremgår af Færdselsstyrelsen og Vejdirektoratets evaluering af forsøgsordning for selvkørende motorkøretøjer fra 2022, at flere respondenter mener, at assessorordningen er kompliceret og omkostningskrævende, hvorfor

der er behov for, at assessorvurderingen gøres hurtigere samt mindre administrativ og økonomisk belastende.

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

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

2.3.3. Den foreslåede ordning

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

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

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

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

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

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

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

2.4. Obligatorisk digital selvbetjening ved indberetning af sikkerhedsrådgivere

2.4.1. Gældende ret

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

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

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

Efter bekendtgørelsens § 4 skal virksomheder omfattet af bekendtgørelsen skriftligt udpege en eller flere sikkerhedsrådgivere. Herefter skal virksomhederne efter bekendtgørelsens § 6 senest 30 dage efter udpegelsen indsende en kopi af sikkerhedsrådgiverbeviset og en blanket med oplysninger om den eller de udpegede sikkerhedsrådgiver(e) til Færdselsstyrelsen. Virksomheden skal oplyse Færdselsstyrelsen om ændringer i oplysningerne samt oplyse om tilfælde, hvor en sikkerhedsrådgiver ophører med at varetage hvervet i virksomheden. En sikkerhedsrådgiver kan ved meddelelse til Færdselsstyrelsen afmelde sig som sikkerhedsrådgiver for en virksomhed, hvis denne ikke længere varetager hvervet i virksomheden. Oplysninger og meddelelse kan sendes ved digital selvbetjening via www.virk.dk. Virksomhederne eller sikkerhedsrådgiverne kan således selv vælge, om de ønsker at benytte den digitale selvbetjeningsløsning, som Færdselsstyrelsen stiller til rådighed, eller på anden måde indsende oplysningerne.

2.4.2. Den foreslåede ordning

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

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

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

3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

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

Endvidere kan det blive aktuelt, at der i bestemte områder, som udpeges til at kunne anvendes til forsøg med selvkørende teknologi, skal skiltes herom. I det omfang, der bliver gennemført forsøg inden for rammerne af forsøgsordningerne, skal der således bruges ressourcer på administration af forsøgsordningen.

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

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

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

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

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

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

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

Det vurderes, at anvendelse af den digitale løsning, som transportministeren stiller til rådighed, som udgangspunkt ikke vil medføre ændringer i den tid, virksomhederne skal anvende i forbindelse med indsendelse af oplysninger om udpegede sikkerhedsrådgivere for vejtransport af farligt gods, da der i henhold til gældende ret allerede er pligt til, at virksomheder indberetter oplysninger om udpegede sikkerhedsrådgivere for transport af farligt gods. Der forventes derfor ingen ændringer i byrder for erhvervslivet.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget indeholder ingen administrative konsekvenser for borgerne.

6. Klimamæssige konsekvenser

Lovforslaget indeholder ingen klimamæssige konsekvenser.

7. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

Lovforslaget indeholder ingen miljø- og naturmæssige konsekvenser.

8. Forholdet til EU-retten

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

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

Derudover fastsætter forordning 2019/2144 af 27. november 2019 om krav til typegodkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer for så vidt angår deres generelle sikkerhed og beskyttelsen af køretøjspassagerer og bløde trafikanter (herefter forordning 2019/2144).. Disse særlige krav er fastsat i Kommissionens gennemførselsforordning 2022/1426 af 5. august 2022 om regler for anvendelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/2144 for så vidt angår ensartede procedurer og tekniske

specifikationer for typegodkendelse af det automatiserede kørselssystem (ADS) i fuldautomatiske køretøjer (herefter forordning 2022/1426), som gennemfører forordning 2019/2144, ved at fastsætte bestemmelser om ensartede procedurer og tekniske specifikationer for typegodkendelse af det automatiserede kørselssystem (ADS) i fuldautomatiske køretøjer produceret i små serier.

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

Det skal bemærkes, at forsøgsordningen er en følge af, at innovationen inden for blandt andet de teknologier, der anvendes i motorkøretøjer til vejtrafik, har medført, at motorkøretøjerne i stigende grad bliver udstyret med komponenter, som automatiserer en del af styringen af køretøjet. Allerede omkring 1990 blev ABS-bremsen en almindelig komponent i biler. Det er en funktion, som indebærer, at en helt uerfaren fører kan gennemføre en i teknisk forstand næsten perfekt opbremsning i en kritisk situation. Tilsvarende er en række nye komponenter ved at blive standard. Det giver motorkøretøjerne funktioner som »automatisk nødbremse«, »adaptiv fartpilot«, »skiltegenkendelse«, »fodgængerbeskyttelse«, »intelligente lygter«, »automatisk parkering« m.fl.

Funktionerne, som automatiserer en del af styringen, kan aflaste føreren i vedkommendes opgavevaretagelse under kørslen. Afhængigt af de specifikke funktioner vil automatisering ofte medføre øget trafiksikkerhed. Under nærmere bestemte trafikale forhold, f.eks. på en fuldt afstribet motorvej eller med lav fart i et stisystem, vil disse nye funktioner tilsammen kunne udgøre en teknisk indretning, som indebærer, at motorkøretøjet kan føres

sikkert i trafikken, uden at en person medvirker aktivt. Fords BlueCruise-teknologi er et af de seneste eksempler på denne udvikling. Ford fik i foråret 2024 godkendelse efter EU's typegodkendelsesregler til at anvende et system til assisteret kørsel på motorveje. BlueCruise tillader føreren at tage hænderne fra rattet på udvalgte motorvejsstrækninger over længere perioder, mens systemet assisterer med styring og overvåger, at førerens opmærksomhed forbliver rettet mod trafikken.

9. 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. UNECE er en organisation, der gør det muligt for medlemsstaterne at forhandle internationale aftaler på mange områder.

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

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

Ved arbejdsgruppens 72. møde, som blev afholdt i Geneve den 29. marts 2016 - 1. april 2016, indgik det således i afrapporteringen, at der under betingelse af, at der er en person, som er i stand til at overtage føringen af et selvkørende køretøj, ikke ses behov for at ændre konventionen med henblik på, at der kan gennemføres forsøg. Det fremgik endvidere i afrapporteringen, at der er behov for at undersøge, om det er muligt at gennemføre forsøg på at ændre konventionen med henblik på, at der kan gennemføres forsøg.

teringen fra mødet, at den person, som skal være i stand til at overtage føringen af køretøjet, enten kan befinde sig i selve køretøjet eller uden for køretøjet.

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

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

10. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den ... til den ... (XX dag) været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Advokatrådet

ATAX Arbejdsgiverforening for persontransport

ATL - Transportens arbejdsgivere

Autobranschen Danmark

Cyklistforbundet

Danmarks Motor Union

Danmarks Tekniske Universitet, Institut
for Transport (DTU Transport)

Dansk Bilbrancheråd

Dansk Bilforhandler Union

UDKAST

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

UDKAST

Rådet for Sikker Trafik

Trafikselskaberne i Danmark (TID)

Trafiksikkerhedsgruppen ved Aalborg Universitet

Transporterhvervets Uddannelser (TUR)

Veteranknallertklubben Arkiv

12. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, an- før »Ingen«)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, an- før »Ingen«)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Begrænsede konsekvenser for stat og kommuner
Implemente- ringskonsekven- ser for stat, kom- muner og regio- ner	Ingen	Begrænsede konsekvenser for stat og kommuner
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Begrænsede
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Begrænsede
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Klimamæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Miljø- og natur- mæssige konse- kvenser	Ingen	Ingen

UDKAST

Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder ingen EU-retlige aspekter.	
Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering/ Går videre end minimumskrav i EU-regulering (sæt X)	Ja	Nej X

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

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

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

Der er tale om en ny bestemmelse. Bestemmelsen har til formål at reducere papirbaseret kommunikation mellem virksomheder og offentlige myndigheder. Desuden er formålet at reducere de administrative omkostninger i forbindelse med myndighedens behandling af indsendte oplysninger. Virksomheders anvendelse af en digital selvbetjeningsløsning vil frigive tid og ressourcer hos myndigheden.

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

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at Færdselsstyrelsen kan fastsætte krav om, at oplysninger om en virksomheds udpegede sikkerhedsrådgivere for vejtransport af farligt gods skal indsendes ved anvendelse af en digital selvbetjeningsløsning. Hvis oplysningerne ikke indgives ved anvendelse af den anviste digitale selvbetjeningsløsning, vil den som udgangspunkt blive afvist af Færdselsstyrelsen. Brug af den digitale selvbetjeningsløsning kan fraviges, hvis løsningen er ude af drift.

Oplysninger og dokumenter, der skal indgives digitalt, fastsættes ved bekendtgørelse.

Til nr. 2

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

Det følger af den foreslåede ændring af § 92 g, stk. 2, at »på bestemte vejstrækninger« ændres til: »i bestemte områder«.

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

Formålet med ændringen er således at give større fleksibilitet til ansøgerne, ligesom at formålet er at gøre det mere enkelt for ansøgerne at tilrettelægge deres forsøg. Når ansøger indgiver sin ansøgning om tilladelse til forsøg

med selvkørende motorkøretøjer, skal ansøgningen indeholde en redegørelse for forsøgets geografiske udstrækning, hvorefter det fremgår, nøjagtigt hvilke områder der vil blive omfattet af forsøget. Ansøger kan via et kort, henvisninger til vejstrækninger eller vejnavne eller på anden vis redegøre herfor.

Af hensyn til færdselssikkerheden og myndighedernes mulighed for at kunne disponere hensigtsmæssigt i forhold til forsøgene kan forsøg fortsat afgrænses til at finde sted på bestemte tidspunkter. Af hensyn til transportministerens regulering af, om forsøget skal afgrænses til bestemte tidspunkter, når ministeren fastsætter nærmere bestemmelser om forsøget, er det derfor hensigtsmæssigt, at ansøgningen indeholder en tilkendegivelse af, om ansøgeren ønsker en sådan afgrænsning. Ansøgningen kan indeholde en tidsmæssig afgrænsning af forsøget til en bestemt periode og bestemte tidspunkter i løbet af døgnet.

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

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

Til nr. 3

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

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

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

Med forslaget vil der blive fastsat overordnede regler for forsøg med selvkørende motorkøretøjer. De overordnede regler vil blive fastsat i en rammebekendtgørelse, som gælder for alle forsøg med selvkørende motorkøretø-

jer. Dette skal danne grundlaget for en hurtigere og mere smidig sagsbehandling, da der ikke længere vil skulle udstedes særskilte bekendtgørelser for hvert enkelt forsøg.

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

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

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

Da det ikke kan afvises, at der er enkelte forsøg, som kan indeholde særlige forhold som kræver, at der, ligesom i dag, skal fastsættes konkrete betingelser for det enkelte forsøg, giver den foreslåede bestemmelse transportministeren bemyndigelse til, at der i særlige tilfælde kan fastsætte konkrete betingelser. Dette kan eksempelvis være, hvis der skal fastsættes særlige straffebestemmelser eller hvis der skal fastsættes bestemmelser efter den foreslåede § 92 g, stk. 7.

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

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

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

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

Til nr. 4

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

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

Forslaget vil indebære, at der kan meddeles tilladelse til, at forsøg med selvkørende motorkøretøjer, uden at det skal udføres i regi af det trafikselskab, som er oprettet i den pågældende region, hvor forsøget rent geografisk skal finde sted. Konsekvensen af, at lov om trafikselskaber ikke finder anvendelse, er, at trafik omfattet af forsøget ikke bliver betragtet som offentlig servicetrafik, som kun må udføres i regi af trafikselskaberne. Den foreslåede bestemmelse om, at lov om trafikselskaber ikke finder anvendelse, vil medføre, at der ikke er krav om, at der i forsøget skal bestemte takster. Der vil heller ikke være krav om, at der skal indhentes en tilladelse til rutekørsel, således som det normalt følger af kapitel 3 i lov om trafikselskaber.

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

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

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

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

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

Med bestemmelsen i § 92 g, stk. 8, foreslås det, at ved fastsættelse af bestemmelser om forsøg efter stk. 5, fastsætter transportministeren efter forhandling med justitsministeren regler om straf, herunder bestemmelser om ansvarssubjekt for overtrædelser af færdselslovens regler. Transportministeren kan i den forbindelse efter forhandling med justitsministeren fravige kapitel 17 og 18.

Bestemmelsen er en videreførelse af den hidtidige § 92 k, stk. 1 i færdselsloven, og er således alene flyttet op til § 92 g for at samle rammebetingelser

for forsøgene i en bestemmelse. Der er tale om en uændret videreførelse af retstilstanden, som sikrer, at der kan fastsættes fyldestgørende straffebestemmelser, som er afpasset med hvert enkelt forsøg, dog således at visse straffebestemmelser fastsættes ens for alle i rammebekendtgørelsen med mulighed for om nødvendigt at fastsætte særregler for konkrete forsøg i særbeholdtgørelser..

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

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

De straffebestemmelser, som påtænkes at komme til at fremgå af den overordnede rammebekendtgørelse vil som udgangspunkt være følgende:

- Færdselslovens kapitel 17 og 18 om straf og frakendelse af førerret m.v. finder anvendelse, når en fysisk person, som har overtaget føringen af et selvkørende motorkøretøj, overtræder færdselslovens eller straffelovens regler, samt hvis den fysisk person, som har til ansvar at overtage føringen af det selvkørende motorkøretøj, undlader at overtage føringen af køretøjet.
- Færdselslovens kapitel 17 og 18 om straf og frakendelse af førerret m.v. finder anvendelse, når en fysisk person, som har til ansvar at overtage føringen, overtræder færdselslovens §§ 53 og 54.
- Tilladelsesindehaveren kan straffes med bøde efter færdselslovens § 118, stk. 1, nr. 2, hvis vilkår for en tilladelse tilsidesættes, eller såfremt den fysiske person ikke kan straffes.
- Juridiske personer kan pålægges strafansvar efter reglerne i straffelovens kapitel 5.

- Strafansvar kan pålægges juridiske personer, selv om der inden for den juridiske persons virksomhed ikke er begået en overtrædelse, som kan tilregnes en eller flere til den juridiske persons knyttede personer.

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

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

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

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

Bemyndigelsen vil også kunne anvendes til at fastsætte regler om straf for handlinger eller undladelser, som ikke er strafsanktionerede efter den nu gældende færdselslov, der kan tilregnes føreren, den fysiske person i køretøjet, der deltager i forsøget som passiv fører, operatøren eller tilladelsesindehaveren. Det kan eksempelvis tænkes, at der viser sig behov for at regulere en færdselssikkerhedsmæssigt uhensigtsmæssig til- og frakobling af

den tekniske indretning under kørslen. I det tilfælde, hvor køretøjet føres helt eller delvist af en operatør, kan operatørens eventuelle særlige opgaver ligeledes nødvendiggøre, at der fastsættes særlige regler om operatørens dispositioner. Hvis der efter en konkret vurdering er behov for at fastsætte bestemmelser om straf for overtrædelser af sådanne regler, vil bemyndigelsen kunne anvendes hertil.

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

Den foreslåede bemyndigelse gør det muligt både at fastsætte overordnede strafbestemmelser i rammebekendtgørelsen samt at fastsætte særskilte strafbestemmelser fra forsøg til forsøg, herunder at tilpasse ansvarssubjektet og reglerne om straf til det enkelte forsøgs rammer, som de særlige behov, som kørsel på henholdsvis niveau 3-forsøgsstrækninger og niveau 4-forsøgsstrækninger afføder. Ved udnyttelsen af den foreslåede bemyndigelse vil føreransvaret og færdselslovens normale ansvarssystem i øvrigt blive fastholdt i det omfang, det er muligt og hensigtsmæssigt.

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

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

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

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

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

Hjemlen vil alene skulle anvendes i forhold til de bestemmelser i færdselsloven eller regler fastsat i medfør af § 92 g, stk. 5, hvor det vil være hensigtsræssigt at straffe tilladelsesindehaveren på objektivi grundlag, f.eks. fordi føreren, den fysiske person i køretøjet, der deltager i forsøget som pas-

siv fører, eller operatøren har en beføjet forventning om, at tilladelsesindehaveren har indrettet den tekniske indretning af køretøjet på en måde, så det reagerer korrekt i overensstemmelse med reglerne.

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

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

Til nr. 5

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

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

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

Formålet med den foreslåede ændring er således at forenkle processen i forbindelse med ansøgning om forsøg med selvkørende motorkøretøjer. Dette gøres ved, at der, i stedet for udstedelse af enkelte bekendtgørelser til hvert enkelt forsøg, udstedes en overordnet rammebekendtgørelse, som gælder for alle forsøg med selvkørende motorkøretøjer. Transportministeren vil dog fortsat have mulighed for at udstede særskilte bekendtgørelser til de enkelte forsøg, såfremt dette findes nødvendigt, jf. den foreslåede ændring i § 92 g, stk. 5. Med den foreslåede ændring vil ansøgningerne ikke skulle forelægges for Folketingets Transportudvalg. Transportministeren vil i stedet løbende

udarbejde en orientering til Transportudvalget, hvor udvalget vil blive orienteret om de forsøg, som der er givet tilladelse til. Dette vil gøre den politiske proces mere enkel og mindre tidskrævende.

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

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

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

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

I henhold til færdselslovens § 134 a, stk. 2, kan transportministeren fastsætte regler om adgangen til at påklage afgørelser, der er truffet i henhold til bemyndigelse efter § 134 a, stk. 1, herunder at afgørelserne ikke skal kunne indbringes for ministeren. I det tilfælde, at transportministeren meddeler et afslag på en ansøgning om forsøg med selvkørende motorkøretøjer, afslag på henvendelse om forlængelse af et forsøg, afslag på henvendelse om æn-

dring af et forsøg eller delvist afslag på henvendelse om ændring af et forsøg, skal afgørelsen begrundes. Da kompetencen til at meddele tilladelse til forsøg med selvkørende motorkøretøjer vil blive delegeret til Vejdirektoratet, er det besluttet, jf. færdselslovens § 134 a, stk. 2, at der ikke er mulighed for at påklage afgørelsen administrativt, men afgørelsen vil kunne indbringes for Folketingets Ombudsmand eller domstolene.

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

Til nr. 6

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

Det foreslås, at § 92 h, stk. 2, ophæves og det i stedet indsættes, at ansøgning om tilladelse til forsøg efter stk. 1 skal indsendes til transportministeren ledsaget af en nærmere beskrivelse af forsøget.

Der vil blive udarbejdet en overordnet rammebekendtgørelse, som vil omfatte alle forsøg med selvkørende motorkøretøjer. Det følger i dag af § 92 h, stk. 2, at tilladelse til forsøg efter stk. 1 meddeles for en periode op til 2 år samt at tilladelsen kan fornyes af transportministeren efter høring af vejmyndigheden og politiet. Dette vil fremover fremgå af rammebekendtgørelsen.

Til nr. 7

Det følger af færdselslovens § 92 h, stk. 4, at ansøgning om tilladelse til forsøg efter stk. 1 indsendes til Transportministeriet ledsaget af en nærmere beskrivelse af forsøget. Ansøgningen skal indeholde en beskrivelse af de motorkøretøjer, der indgår i forsøget, en detaljeret plan for gennemførelsen af forsøget, herunder hvilke niveauer af automatisering der er tale om, de vejstrækninger, forsøget ønskes gennemført på, og de trafikale og vejrmæssige forhold, hvori forsøget forventes at blive gennemført, og en beskrivelse

af forsøgets organisering. Ansøgningen skal endvidere indeholde en gennemarbejdet plan for indsamling, registrering, systematisering, opbevaring, brug, videregivelse, samkøring og sletning af data, der genereres i forbindelse med kørslen.

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

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

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

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

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

Det foreslås, i lovforslagets § 92 h, *stk. 5*, der bliver *stk. 3*, at »*stk. 4*« ændres til: »*stk. 2*«.

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

Til nr. 9

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

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

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

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

Det foreslås endvidere, at der i § 92 h, *stk. 6*, indsættes et *4. pkt.*, hvoraf det fremgår, at transportministeren kan fastsætte regler om, at en assessorvurdering helt eller delvist kan genanvendes, såfremt ansøgeren søger om tilladelse til et nyt forsøg i et nyt område med samme type køretøj, ligesom

transportministeren kan fastsætte regler om lempeligere vilkår for assessorvurderingen for FN- eller EU-typegodkendte køretøjer og køretøjer, hvor der er en sikkerhedschauffør i køretøjet.

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

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

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

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

Til nr. 10

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

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

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

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

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

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

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

flere vil gøre brug af forsøgsordningen, og at der dermed vil komme flere ansøgninger.

Til nr. 11

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

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

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

Til nr. 12

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

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

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

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

UDKAST

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

Til § 2

Loven foreslås at træde i kraft den 1. juli 2025.

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

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

<i>Gældende formulering</i>	<i>Lovforslaget</i>
	<p>§ 1</p> <p>I lov om ..., jf. lovbekendtgørelse nr. ... af ..., som ændret ved lov nr. ... af ..., foretages følgende ændringer:</p>
§ X. ...	<p>1. § X affattes således:</p> <p>»§ X. ...«.</p>
	<p>§ 2</p> <p>I lov om ..., jf. lovbekendtgørelse nr. ... af ..., som senest ændret ved lov nr. ... af ..., foretages følgende ændringer:</p>
§ X. ...	1. ...
	<p>§ 3</p> <p>I lov om ..., jf. lovbekendtgørelse nr. ... af ..., som ændret bl.a. ved lov nr. ... af ... og senest ved lov nr. ... af ..., foretages følgende ændringer:</p>
§ X. ...	1. ...

UDKAST

--	--