

Fra: [Johanne Berner Hansen](#) på vegne af [Johanne Berner Hansen <jbh@dbbr.dk>](mailto:jbh@dbbr.dk)
Til: info@fstyr.dk
Cc: akfp@fstyr.dk
Emne: VS: Høring over udkast til bekendtgørelse om forsøg med og test af selvkørende enheder - sagsnr. 2024-856150
Dato: 29. januar 2025 10:23:59
Vedhæftede filer: [Høringsbrev.pdf](#)
[Udkast til bekendtgørelse om forsøg med selvkørende enheder.pdf](#)
[Høringsliste.pdf](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.png](#)
[image006.png](#)

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.

Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Att: Færdselsstyrelsen

Dansk Bilbrancheråd har modtaget ovenstående høring, men har ingen bemærkninger.



**DANSK
BILBRANCHERÅD**

☎ +45 4399 6633

✉ info@dbbr.dk

🖱 www.dbbr.dk

Johanne Berner Hansen
*Vicedirektør, advokat (L)
mediator*

+45 2241 5103

jbh@dbbr.dk

Kirkevej 1-3, 4 - 2630
Taastrup

Sikker e-mail kan sendes til cvr. nr. 53 38 44 12
For vores privatlivspolitik se [her](#).

Færdselsstyrelsen
Att.: Ann Katrine Flugt Petersen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Den 17. februar 2025

Høringssvar vedr. udkast til bekendtgørelse om forsøg med og test af selvkørende enheder

Dansk Erhverv har modtaget høringen d. 20. januar 2025 og takker for muligheden for at afgive høringssvar.

Dansk Erhverv noterer sig, at udkastet til bekendtgørelse indebærer en lempelse af de eksisterende regler for forsøg med selvkørende enheder, hvilket vi støtter op omkring. Ændringerne omfatter bl.a. mulighed for, at kommunerne (vejmyndigheden) kan udpege testzoner, hvor der kan gennemføres test af selvkørende enheder, samt fjernelse af de tidligere fastsatte begrænsninger i vægt og dimensioner, hvilket giver mulighed for en mere fleksibel vurdering af ansøgninger fra sag til sag.

Dansk Erhverv noterer sig endvidere, at ændringerne er afhængige af vedtagelse af forslag til lov om ændring af færdselsloven vedr. revision af forsøgsordning for selvkørende enheder¹.

Evalueringen af ordningen for selvkørende enheder² har vist, at de nuværende regler har været for restriktive, hvilket har hæmmet muligheden for innovation og test af selvkørende enheder i Danmark. Det er ærgerligt, at forsøgsordningen hidtil ikke har givet de nødvendige rammebetingelser for at understøtte danske robot- og teknologivirksomheder. Dette skyldes primært, at forsøgsordningens anvendelsesområde ikke er foreneligt med virksomhedernes forretningsmodeller, hvilket gør det svært at opnå tilladelse til at anvende deres produkter på en meningsfuld måde.

Dansk Erhverv finder det positivt, at rammerne nu justeres, så forsøgsordningen bliver mere anvendelig og understøtter teknologisk udvikling. De foreslåede ændringer adresserer nogle af de centrale udfordringer, herunder de strenge begrænsninger på testmiljøer og kravene til vægt og dimensioner.

Dansk Erhverv bakker op om tiltag, der forbedrer rammerne for test og udvikling af selvkørende enheder i Danmark. Selvstyrende teknologi rummer nemlig et betydeligt potentiale for transportsektoren, erhvervslivet og samfundet som helhed. Det gælder ifm. effektivisering af transport og logistik, hvor selvkørende enheder kan bidrage til mere effektive og miljøvenlige transportløsninger, fx i form af autonom varelevering og smarte byleveringer. Teknologien kan derudover være

¹ <https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/69452>

² <https://www.fstyr.dk/publikationer/evaluering-af-forsogsordningen-for-selvkoerende-enheder>

en hjælpende faktor i sektorer, hvor mangel på arbejdskraft er en udfordring, fx i forhold til lager- og distributionsopgaver. Danmark har en stærk position inden for robotteknologi og automation, og lempede testregler kan styrke virksomhedernes udviklingsmuligheder og konkurrenceevne på den internationale scene.

For at sikre de bedste rammer for udvikling og implementering af selvkørende teknologi, anbefaler Dansk Erhverv, at der løbende foretages en evaluering af de nye regler for at sikre, at de understøtter innovation uden at kompromittere trafiksikkerheden.

Med hensyn til kravet til lygter, så bør dette omfatte mindst to forlygter med hvidt lys og mindst to baglygter med rødt lys. Tilsvarende bør et påhængskøretøj som minimum være udstyret med mindst to baglygter med rødt lys.

Med venlig hilsen

Kristian Baasch Pindbo

Fagchef for tung transport

Høringssvar fra Dansk Forgænger- og Passagerforbund

vedr. Høring over udkast til bekendtgørelse om forsøg med og test af selvkørende enheder Sagsnr.: 2024-856150 20-01-2025

Dette høringssvar gives ud fra fodgængerens verden samt for forgængerer som passager i offentlige selvkørende enheder.

Generelt:

Teknologiens udvikling inden for dette område har kørt meget stærk siden første udgave af loven og bekendtgørelsen. Det er vores indtryk, at der ikke er det store behov for at udvikle, teste og afprøve selvkørende køretøjer i Danmark i og med, at vi står på grænsen til at være kommercielt tilgængelige. Serviceroboter er allerede i drift på lagre og sportshaller og de kører bestemt ikke langsomt længere. I Hamborg køres sluttet på selvkørende minibusser der pt opererer på alm offentlig vej og de forventes at medtage betalende passagerer inden sommerferien. I 2026 er planen at Hamborg skal have 10.000 selvkørende minibusser baseret på VW ID.BUZZ i drift på offentlig vej med hastigheder op til 70 km/t. Andre steder i verden er der allerede hundrede vis af taxa og minibusser uden chauffør i drift på offentlig vej. I tillæg hertil, har mange af de nyeste biler der kører på danske veje mulighed for at køre selv.

Det er derfor svært at se formålet med loven og bekendtgørelsen selv i den opdaterede udgave i og med, at den selv i opdateret udgave signalerer, at ny teknologi er farlig og at det skal underlægges væsentlige begrænsninger. Effekten er, at vi i Danmark er bag efter udviklingen og ikke kan indhente den med de fremlagte forslag. Her er tale om en udvikling til bred gavn for samfundet.

Det vi ser som kan være relevant i dansk sammenhæng er en afprøvning af det danske vejnets egnethed til selvkørende køretøjer. Det har flere steder uden for Danmark vist sig nødvendigt at skærpe reglerne for hvorledes kørebaner udformes og mærkes for at sikre kvaliteten af den autonome kørsel.

Derfor fremlægges vores kommentarer som en generel betragtning i stedet for kommentering af de enkelt paragraffer.

- Der er ingen kausal sammenhæng mellem at et køretøj er føreløst og at det er emissionsfrit. Det er en sammenblanding af målsætninger ligesom at definere, at der køres med lav hastighed. Det er upræcise og irrelevante afgrænsninger.
- Markeringskravet skal helt og fuldt udgå da det på ingen måde er relevant over for fodgængere eller køretøjets passagerer.
- Der skal være klarhed over brugen af begreberne område og brugen af zone
- Generelt må det være færdselsloven der gælder, også for selvkørende køretøjer på offentlig vej dvs at færdselslovens begreber og navne bør anvendes.
- Det er en rimelig betragtning at lægge en CE mærkning til grund for køretøjerne ind til de er typegodkendt.
- Færdselsstyrelsen bør konsultere nabolandene og luftfartsenheden mht. krav og vilkår for monitorering.
- Der mangler rent faktisk en vinkel som er væsentlig i forbindelse med udvikling, nemlig afrapporteringen. Tilladelsen bør gives med udgangspunkt i selvkontrol og afrapportering. Her kan man tage udgangspunkt i maskindirektivets principper og søger rådgivning i sikringsstyrelsen.
- Der må kunne stilles logningskrav til logning der ikke kan manipuleres eller udføres retrospektivt. Taxa reglerne vil måske kunne bruges her.
- Det danske regelsæt bør tage udgangspunkt i de eksisterende de facto klasser for selvkørende køretøjer og den måde styringen overtages lokalt eller fjernt af en fører.
- Advarende signaler samt en- og tovejskommunikation til de nære omgivelser skal vel være i overensstemmelse med færdselsloven.
- Det må være samme myndighed som giver tilladelser til kørsel på offentlig vej for alle køretøjer og processen bør være så ens som mulig for at få at sikre kvaliteten af sagsbehandlingen.
- En eller anden form for nummerplade må være et krav af hensyn til behandlingen af hændelser. At alm borgere skal kunne henvende sig til firmaet er ikke relevant.
- Føreren der skal kunne overtage kørslen skal have den nødvendige uddannelse og ajourførte faglighed i stil med den måde det håndteres på for piloter. Det er her vigtigt, at føreren er ajourført til den aktuelle udgave af det køretøj der skal betjenes.
- Det er vigtigt, at Trafikstyrelsen har tilsynspligt inden for definerede rammer, men det bør overvejes om det tilsyn ikke bedre kan erstattes af en veritas funktion der betales af tilladelseshaveren men referere til

- Trafikstyrelsen. Her har styrelsen for jernbaner stor erfaring.
- Der bør være en ankenulighed for afgørelser herunder bøder truffet af styrelsen så alle vikler og interesser kan blive hørt.

Med venlig hilsen

Niels E. Güntelberg

Fodgænger- & Passagerforbunder

Færdselsstyrelsen

info@fstyr.dk

cc. akfp@fstyr.dk

17. februar 2025

Vedr. Høring over udkast til bekendtgørelse om forsøg med og test af selvkørende enheder
j.nr. 2024-856150.

Danske Speditører har modtaget udkast til bekendtgørelse om forsøg med og test af selvkørende enheder i høring.

Idet vi takker for muligheden for at kommentere ovennævnte høringsudkast, skal Danske Speditører anføre, at udkastet til ny bekendtgørelse ikke giver anledning til kommentarer.

Med venlig hilsen

Lars Bech

Chef for Politik & Analyse

BEMÆRK NY ADRESSE OG TELEFONNUMMER:

Danske Speditører, Østergade 27, 2., 1100 Kbh. K, tlf. 69176951

Fra: [Malene Holst Nielsen](#) på vegne af [Malene Holst Nielsen <mni@dfim.dk>](#)
Til: info@fstyr.dk
Cc: akfp@fstyr.dk
Emne: Vedr. bemærkninger fra DFIM (Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring), Høring over udkast til bekendtgørelse om forsøg med og test af selvkørende enheder, j.nr. 2024-856150.
Dato: 17. februar 2025 14:47:53
Vedhæftede filer: [Høringssvar - Høring vedrørende udkast til revision af forsøgsordning for selvkørende enheder, i.nr. 2023 - 3343.pdf](#)

Til Færdselsstyrelsen

DFIM har d. 15. januar 2025 fremsendt vedhæftede bemærkninger i forbindelse med høring over lovforslag om ændring af færdselsloven (Revision af forsøgsordning for selvkørende enheder). Høringssvaret er vedhæftet denne mail til Færdselsstyrelsens orientering, idet de samme bemærkninger tilføjes i relation til høring over udkast til bekendtgørelse om forsøg med og test af selvkørende enheder, j.nr. 2024-856150.

Venlig hilsen

DFIM

Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring

Malene Holst Nielsen

Advokat

Philip Heymans Alle 29

2900 Hellerup

Tlf. direkte: 41 91 90 56

DFIM tlf.: 41 91 90 19

Mandag til torsdag kl. 8.30 - 16.00

Fredag kl. 8.30-15.00

www.dfim.dk

Indholdet af denne mail er fortroligt og kun tiltænkt modtageren af mailen. Såfremt du har modtaget mailen ved en fejl, bedes du straks give afsenderen besked og slette mailen.

Transportministeriet

Sendt pr. e-mail til leja@trm.dk og trm@trm.dk

DFIM

Dansk forening
for international
motorkøretøjsforsikring

Høringssvar fra Dansk Forening for International Motor- køretøjsforsikring (DFIM) vedrørende udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (revision af forsøgs- ordning for selvkørende enheder), j.nr. 2023 - 3343

DFIM sender hermed høringssvar til udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (revision af forsøgsordning for selvkørende enheder) på vegne af medlemmerne i DFIM. Medlemmerne består af samtlige forsikringsselskaber, som udbyder ansvarsforsikringer til motorkøretøjer i Danmark.

DFIM dækker skader forårsaget af ukendte eller uforsikrede motordrevne køretøjer. Endvidere pålægger DFIM dagsgebyrer med hjemmel i færdselslovens § 106, stk. 5.

Det fremgår af Færdselslovens § 106, stk. 3 at forsikringspligten for selvkørende enheder, som er omfattet af forsøgsordninger efter § 92 m, stk. 1, påhviler tilladelsesindehaveren. Endvidere fremgår det af Færdselslovens § 106, stk. 4, 2. pkt. vedrørende pålæggelse af dagsgebyr, at for selvkørende motorkøretøjer og selvkørende enheder, der er omfattet af stk. 3, kan gebyret pålægges tilladelsesindehaveren.

Af bemærkningerne til lovforslaget fremgår bl.a., ”at det foreslås videreført, at færdselslovens objektive erstatningsansvar og forsikringspligt pålægges tilladelsesindehaveren for eventuelle skader forvoldt af en selvkørende enhed under et forsøg, og at transportministeren efter forhandling med justitsministeren kan fastsætte regler om straf, herunder regler om det strafferetlige ansvarssubjekt for overtrædelse af færdselslovens regler.”

Af bemærkningerne til LFF 2020-10-07 nr. 37, Forslag til lov om ændring af færdselsloven og lov om registrering af køretøjer (Forsøg med selvkørende enheder m.v.) fremgår, at selvkørende enheder er omfattet af definitionen motordrevne køretøjer.

05.01.2025

DFIM - Dansk Forening for
International Motorkøretøjsforsikring
Philip Heymans Allé 29
2900 Hellerup
dfim@dfim.dk
www.dfim.dk
CVR 53 29 05 15

Malene Holst Nielsen
Advokat
Dir. 41 91 90 56
mni@dfim.dk

Vores ref. SBL/mni
Sagsnr. GES-2024-00515
DokID 502247

Dermed fremgår det implicit, at DFIMs forpligtelser som garantifond i forhold til skader forvoldt af uforsikrede og ukendte motordrevne køretøjer også gælder for så vidt angår selvkørende enheder. Når en sag, hvor skaden er forvoldt af et uforsikret eller ukendt motordrevet køretøj, er færdigbehandlet med udbetaling af erstatning til skadelidte, har DFIM fuld regresret overfor den ansvarlige.

DFIM - Dansk Forening for
International Motorkøretøjsforsikring

Vores ref. MNI
Sagsnr. GES-2024-00515
DokID 502247

Da der ikke er registreringspligt for selvkørende enheder, skal DFIM, med dette høringssvar, rette Transportministeriets opmærksomhed på følgende problemstillinger:

- 1) Selvkørende enheder er endnu en type motordrevne køretøjer, hvorpå der er forsikringspligt, omfattet af DFIM's garantiforpligtelse, med en hjemlet mulighed for at pålægge dagsgebyrer.

Uden registreringspligten har DFIM dog ingen praktisk mulighed for at identificere tilladelsesindehaveren og derved heller ikke reel mulighed for at pålægge tilladelsesindehaveren dagsgebyrer, såfremt denne ikke opfylder sin forpligtelse til at have den lovpligtige forsikring på den selvkørende enhed.

Det samme gør sig for eksempel også gældende for så vidt angår motoriserede løbehjul omfattet af BEK nr. 40 af 14/01/2019, Bekendtgørelse om forsøgsordning for motoriseret løbehjul.

- 2) Formålet med indførelse af dagsgebyrordningen i 2019, var foruden at mindske antallet af uforsikrede køretøjer der kørte rundt i trafikken, også at fungere som finansieringskilde til skadesudbetalingerne ved skader forårsaget af uforsikrede køretøjer eller ukendte skadevoldere. Omkostninger der før dagsgebyrordningen, blev dækket af medlemsselskaberne.

Oprindeligt var DFIM's regresret tænkt som den primære finansiering af DFIM's virke på området, men ordningen havde ikke den tilsigtede virkning, idet det var og er minimalt, hvad der herigennem bliver tilbagebetalt af de uforsikrede ejere eller varige brugere i skadesituationer.

Det betød med andre ord, at udgiften til skadesudbetalingerne i stedet blev betalt af de lovlydige køretøjsejere, der havde tegnet ansvarsforsikring.

Nærværende lovforslag lægger blandt andet op til, at det fremover skal være muligt at køre med selvkørende enheder på steder med almindelig færdsel, samt at der fremover ikke vil være en på forhånd angivet begrænsning i vægt og dimensioner for de selvkørende enheder, der kan køres med via forsøgsordningen.

Dermed forøges risikoen for skader forårsaget af de selvkørende enheder.

- 3) DFIM vil naturligvis som garantifond tage vores ansvar for erstatning til de skadelidte. Vi er dog bekymret i forhold til formålet med dagsgebyrordningen om at mindske antallet af uforsikrede køretøjer, som kører rundt i og uden for færdselslovens område, og hvordan vi i relation til selvkørende enheder, kan være med til at sikre, at disse ikke kører rundt uden den lovpligtige forsikring. Nærværende udkast til lovændring omfatter endnu en ny type køretøjer, hvor der er forsikringspligt og som er omfattet af DFIM's garantiforpligtelse, men uden registreringspligt, og dermed uden en praktisk mulighed for pålægelse af dagsgebyrer, såfremt forsikringspligten ikke overholdes.

Mange af de "nye" typer af køretøjer kan og bliver købt hos forhandlere, der er ukendte med forsikringsforhold, herunder lovmæssig pligt til at købe ansvarsforsikring. Det betyder, at vi er bekymret for at tilladelsesindehaveren ved manglende viden om ansvaret for at forsikre køretøjet, eller manglende viden om behov for særlig forsikringsdækning af det konkrete køretøj, uforvarende kan ende med en med en uoverskuelig økonomisk konsekvens i en situation, hvor køretøjet forvolder skade på andre.

---00000---

DFIM står naturligvis til rådighed for uddybning af ovenstående.

Venlig hilsen

Sara Brinks Larsen
Direktør, DFIM

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe
Sagsnr.: 2024-856150

Deres ref.: Ann K. Petersen

Vor ref.: OHO/fba

Dato: 13.2.2025

Høring over udkast til bekendtgørelse om forsøg med og test af selvkørende enheder

DTL-Danske Vognmænd takker for modtagelsen af høring over udkast til bekendtgørelse om forsøg med og test af selvkørende enheder og ser med positive øjne på en lempelse af forsøgsordningen i forhold til vægt- og dimensionskravene til de selvkørende enheder og til muligheden for, at der kan opnås tilladelse til at teste selvkørende enheder på områder, der er udpeget af vejmyndigheden

Vi mener, at kravet til lygter, bør omfatte mindst to forlygter med hvidt lys og mindst to baglygter med rødt lys. Tilsvarende bør et påhængskøretøj som minimum være udstyret med mindst to baglygter med rødt lys.

Med venlig hilsen

DTL Danske Vognmænd

Finn Bjerremand

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

10-02-2025

Dir. tlf.
+45 45 27 07 13

E-Mail
dbl@fdm.dk

Sagsnr.
S25-7911

Ref: DBL/

Høring over udkast til bekendtgørelse om forsøg med og test af selvkørende enheder

FDM takker for det fremsendte høringsmateriale og har følgende bemærkninger.

Som tidligere nævnt, bakker FDM grundlæggende op om, at man fra lovgivers side har et ønske om at understøtte udviklingen, og forsøge at høste de frugter som moderne og morgendagens teknologi kan tilbyde.

Det er dog ganske vigtigt, at man ikke lader teknologifascinationen stå i vejen for det øvrige, eksisterende samfund, og således risikerer at give køb på grundlæggende begreber som færdselssikkerhed og trafikafvikling.

FDM er fortsat af den opfattelse, at tilladelse til kørsel med selvkørende enheder bør begrænses til strækninger og områder, som alene i begrænset omfang anvendes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter. Ved at give los og lade sådanne enheder begive sig ud, hvor færdslen er mere udbredt løber man en stor risiko for utilsigtede konsekvenser. Det synes oplagt at lade selvkørende enheder bevise sit værd i områder med begrænset færdsel, før det overvejes om disse også skal slippes løs andre steder.

FDM vil derfor opfordre til, at når Færdselsstyrelsen skal beslutte om der skal gives tilladelse til et givent forsøg, har man for øje, at det ikke kun handler om, hvorvidt disse selvkørende enheder ikke kører ind i andre trafikanter eller i øvrigt får skabt farlige situationer. Det er også afgørende at enhederne ikke skaber forringelse af trafikafviklingen, fx når enheden går i stå midt på vejen eller fortovet. Afledte farlige situationer skal også undgås, som fx fodgængerer, der af enheden bliver tvunget til at træde ud på kørebanelen.

Med venlig hilsen

Dennis Lange
Chefkonsulent

Firskovvej 32
Postboks 500
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk
www.fdm.dk

Fra: [Christian Møller](#) på vegne af [Christian Møller <cm@nortec.dk>](#)
Til: info@fstyr.dk
Cc: akfp@fstyr.dk
Emne: 024-856150
Dato: 13. februar 2025 14:52:47
Vedhæftede filer: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.

Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Hermed på vegne af Nortec følgende kommentar til "Bekendtgørelsen om forsøg med og test af selvkørende enheder.

General kommentar:

Lovliggørelsen af de flere 3-5000 robotplaneklippere der kører i dag (ulovligt) vil være en tidskrævende opgave ved færdselsstyrelsen fra 1/7-25, hvis en godkendelse forventes at tage mellem 7 og 15 timer. Dette kan resultere i meget lange svar tider.

Ligeledes vil den løbende informering af færdselsstyrelsen vedr. navne på ansvarlige personer være en administrative tung opgave med tusindvis af godkendte projekter.

Vedr. Lygter § 8 stk. 3

- For at kunne anvende kamera til 360°-navigation/sikkerhed er det også nødvendig med hvidt lys (arbejdslys) bagudrettet.
- Kan dette formuleres at dette lys ikke må forstyrre funktionen lygterne i stk. 1 og stk. 2

Vedr. Påskrifter § 11

Det bør være muligt at ansøger kan få en liste af numre, da disse skal anvendes ved tegning af forsikring, samt hvor firmaer skal hjemtage tilladelser på vegne af tilladelseshavere

Vedr. kapitel 5 § 17

Datamængden fra en selvkørende enhed er meget omfattende og enhederne kan ikke lagre 3 års datamængde. Enhederne sender ikke logfiler til en server grundet den store datamængde.

Enheder vil også kunne køre i offline tilstand, dvs. ingen server mulighed.

- Punkt 1 og 2 bør erstattes af drift timer, da dette vil nedbringe datamængde og vil være mere sigende for evakuering.
- Punkt 3 -og 4. Enhederne logger ikke manuel kørsel, da kun sikkerhedsfunktioner er aktive ved manuel kørsel, hvor alt navigation er udført af den ansvarshavendes trænet personer.
- stk. 2 Eller som kan overtage enheden online. Med 360° kameranavigation kan enheden nul-stilles og føres sikkert online (manuelt)

De bedste hilsner | Best Regards

Christian Møller

Teknisk specialist

NORTEC

nortec.dk

Technical Specialist

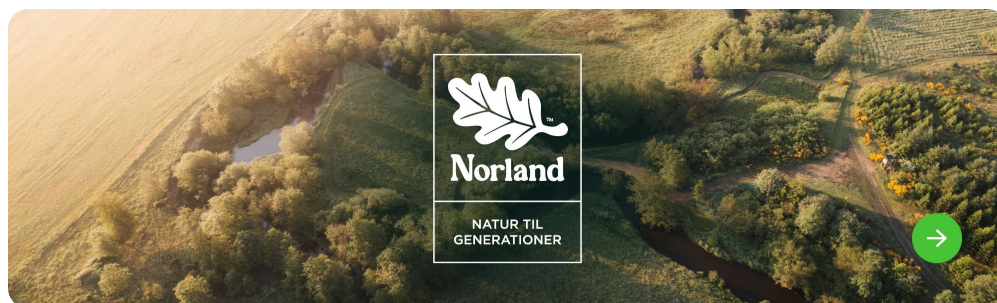
+45 25 82 12 19

cm@nortec.dk

70 256 256

Vest · Ellehammersvej 16, 7100 Vejle

Øst · Søndre Ringvej 49F, 2605 Brøndby



Fra: [Transporterhvervets Uddannelser](#) på vegne af [Transporterhvervets Uddannelser <tur@tur.dk>](mailto:tur@tur.dk)
Til: [Færdselsstyrelsen](#)
Emne: SV: Høring over udkast til bekendtgørelse om forsøg med og test af selvkørende enheder - sagsnr. 2024-856150
Dato: 21. januar 2025 12:26:10
Vedhæftede filer: [image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.png](#)
[image006.png](#)

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

TUR har ingen kommentar.

Med venlig hilsen

Heidi Christiane Christensen

Uddannelsessekretær
Transporterhvervets Uddannelser

Tlf.: 35878700

Tlf. direkte: 81454517

E-mail: hec@tur.dk



Personoplysninger - Sådan behandler vi dine oplysninger
[Her](#) kan du læse om, hvordan vi behandler personoplysninger, hvilke oplysninger vi må bruge, og hvad dine rettigheder er.