

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Telefon: 7221 8899
E-mail: info@fstyr.dk
Web: www.fstyr.dk

Sagsnr.: 2024-856150
02-04-2025

Høringsnotat

Bekendtgørelse om forsøg med og test af selvkørende enheder

Færdselsstyrelsen har den 20. januar 2025 sendt udkast til bekendtgørelse om forsøg med og test af selvkørende enheder i høring hos de i bilag 1 nævnte høringssparter. Udkastet til bekendtgørelse har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 17. februar 2025.

Følgende ikke-ministerielle organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger: Dansk Bilbrancheråd, Danske Speditører og Transporterhvervets Uddannelser (TUR).

Færdselsstyrelsen har modtaget ikke-ministerielle høringssvar fra Dansk Erhverv, Dansk Fodgænger- og Passagerforbund, DFIM (Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring), DTL-Danske Vognmænd, FDM og Nortec.

I det følgende refereres og kommenteres hovedindholdet i de modtagne høringssvar opdelt efter relevante emner. Færdselsstyrelsens kommentarer til de enkelte emner følger efter i *kursiv*. Færdselsstyrelsen har alene behandlet høringssvar, der omhandler ændringerne.

1. Generelle bemærkninger

Dansk Erhverv har bemærket, at de støtter op omkring de ændringer, som bekendtgørelsesudkastet indebærer, og påpeger, at det giver mulighed for en mere fleksibel vurdering af ansøgninger fra sag til sag. Det bemærkes endvidere, at det er ærgerligt, at forsøgsordningen hidtil ikke har givet de nødvendige rammebetingelser for at understøtte danske robot- og teknologivirksomheder.

Dansk Erhverv finder det positivt, at rammerne nu justeres, så forsøgsordningen bliver mere anvendelig og understøtter teknologiens udvikling. I forlængelse heraf bemærkes det, at selvstyreende teknologi rummer betydeligt potentiale for transportsektoren, erhvervslivet og samfundet som helhed, blandt andet i forbindelse med effektivisering af transport og logistik, men også som en hjælpende faktor i sektorer, hvor mangel på arbejdskraft er en udfordring.

DTL-Danske Vognmænd bemærker, at de ser med positive øjne på en lempelse af forsøgsordningen i forhold til vægt- og dimensionskravene og til muligheden for, at der kan opnås tilladelse til test af selvkørende enheder på områder, der er udpeget af vejemyndigheden.

FDM bemærker, at de bakker grundlæggende op om, at man fra lovgivers side har ønsket at understøtte udviklingen, og forsøge at høste de frugter, som moderne og morgendagens teknologi kan tilbyde. FDM bemærker dog, at det er vigtigt, at man ikke lader teknologifascinationer stå i vejen for det øvrige, eksisterende samfund, og således risikerer at give køb på grundlæggende begreber som færdselssikkerhed og trafikafvikling.

Dansk Fodgænger- og Passagerforbund har afgivet en lang række bemærkninger, hvoraf det ikke fremgår klart om det er forsøgsordningen for selvkørende enheder eller forsøgsordningen for selvkørende motorkøretøjer der kommenteres på.

Dansk Fodgænger- og Passagerforbund bemærker dog, at teknologiens udvikling inden for dette område har kørt meget stærk siden første udgave af loven og bekendtgørelsen. Det er deres 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.

Det bemærkes endvidere, at det derfor er 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, ifølge Dansk Fodgænger- og Passagerforbund, at vi i Danmark er bag efter udviklingen og ikke kan indhente den med de fremlagte forslag, og at der er tale om en udvikling til bred gavn for samfundet.

Derudover bemærker Dansk fodgænger og passagerforbund, at 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.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har noteret sig bemærkningerne og det er Færdselsstyrelsens vurdering, at størstedelen af bemærkningerne relaterer sig til forsøgsordningen for selvkørende motorkøretøjer, da der blandt andet refereres til typegodkendelse og SAE-niveauer for selvkørende motorkøretøjer. Disse bemærkninger vil derfor ikke blive behandlet i nærværende høringsnotat.

Færdselsstyrelsen bemærker, i forhold til høringssvarene vedrørende forsøgsordningen for selvkørende enheder, at en evaluering af den nuværende forsøgsordning har vist, at den indeholder en række begrænsninger, som afskærer en række danske robotvirksomheder fra at kunne anvende forsøgsordningen til forsøg og test med selvkørende enheder. Færdselsstyrelsen er derfor ikke enig i Dansk Fodgænger- og Passagerforbunds betragtninger.

2. Den administrative opgave

Nortec bemærker, at lovliggørelse af de 3-5000 robotplæneklippere, der kører i dag (ulovligt), vil være en tidskrævende opgave for Færdselsstyrelsen, hvis en godkendelse forventes at tage mellem 7 og 15 timer. Dette kan resultere i meget lange svartider.

Ligeledes bemærkes det, at den løbende informering af Færdselsstyrelsen vedrørende navne på de ansvarlige personer, vil være en administrativ tung opgave med tusindvis af godkendte projekter.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at kravet om identiteten af den fysiske person, som har ansvaret for at overtage føringen af en selvkørende enhed ikke er ændret i forbindelse med dette udkast.

Kravet er til for at sikre politiets muligheder for håndhævelse af Færdselsloven samt bekendtgørelsen. Derfor er der krav til den fysiske person, der har til ansvar at overtage føringen af en selvkørende enhed, herunder at denne person skal befinde sig i Danmark, og at tilladelsesindehaver skal til enhver tid være i besiddelse af oplysninger om identiteten på den fysiske person, som har ansvaret for at overtage føringen af en selvkørende enhed, samt oplysninger om den fysiske persons placering, herunder om denne befinder sig i umiddelbar nærhed af den selvkørende enhed eller på en fast adresse.

Færdselsstyrelsen har endvidere noteret sig de bekymringer, der relaterer sig til sagsbehandlings- og svartid, såfremt der indsendes meget store antal ansøgninger.

3. Lygter, jf. § 8

Dansk Erhverv og DTL Danske Vognmænd bemærker, at kravet til lygter bør omfatte mindst to forlygter med hvidt lys og mindst to baglygter med rødt lys. Tilsvarende bør et påhængskøretøj være udstyret med mindst to baglygter med rødt lys.

Nortec bemærker, at det er nødvendigt med hvidt (arbejdslys) bagudrettet, for at kunne anvende kamera til 360°-navigation og for sikkerhed. Endvidere bemærkes det, om bekendtgørelsesudkastets § 8, stk. 3, kan formuleres således, at dette lys ikke må forstyrre de påbudte funktionslygter i stk. 1 og 2.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker i forhold til antallet af lygter, at definitionen af selvkørende enheder er meget bred og favner en bred vifte af forskellige typer af robotter (enheder), som ikke nødvendigvis ligner et traditionelt køretøj, og hvor der derfor heller ikke nødvendigvis vurderes at være en færdselssikkerhedsmæssig begrundelse for at kræve, at der monteres flere for- eller baglygter. Dette skyldes, at der eksempelvis kan være tale om meget smalle robotter eller robotter udstyret med et lygtebånd i hele bredden, som tydeligt indikerer robotens bredde for medtrafikanter.

Færdselsstyrelsen bemærker i forhold til bagudrettet arbejdslys, at det er et grundlæggende færdselssikkerhedsmæssigt princip, at det skal være muligt at bestemme kørselsretningen ud fra lygternes farve og orientering. Det er ligeledes et grundlæggende princip, at Færdselsstyrelsen kan dispensere fra egne regler, og det vil derfor være op til en konkret og individuel vurdering, om et bagudrettet hvidt arbejdslys vil have en negativ færdselssikkerhedsmæssig indvirkning på forsøget. Denne vurdering vil blandt andet bero på trafikmængden på det givne område, enhedens udformning og lygternes karakteristika.

4. Påskrifter, jf. § 11

Nortec bemærker, det bør være muligt, at ansøger kan få en liste af numre, da disse skal anvendes ved tegning af forsikring, og de tilfælde, hvor firmaer skal hjemtage tilladelser på vegne af tilladelsesindehavere.

Dansk Fodgænger- og Passagerforbund bemærker, at markeringskravet skal helt og fuldt udgå, da det på ingen måde er relevant over for fodgængere eller køretøjets passagerer. Endvidere bemærkes det, at en eller anden form for nummerplade må være et krav af hensyn til behandling af hændelser, og at det ikke er relevant, at almindelige borgere skal kunne henvende sig til firmaet.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at kravet om påskrift på en selvkørende enhed er til gavn for såvel Politiets håndhævelse som den gruppe af trafikanter, der møder den selvkørende enhed. Det bemærkes dog, at det vil være muligt for Færdselsstyrelsen i forbindelse med en specifik ansøgning at give et antal reserverede numre svarende til antallet af enheder i ansøgningen.

5. Datamængden, jf. § 17

Nortec bemærker, at 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, og enhederne vil også kunne køre i offline tilstand, hvor der ikke er server mulighed.

I den forbindelse bemærker Nortec, at punkt 1 og 2 bør erstattes af drift timer, da dette vil nedbringe datamængde og være mere sigende for evakuering. Til punkt 3 og 4 bemærkes det, at enhederne ikke logger manuel kørsel, da kun sikkerhedsfunktioner er aktive ved manuel kørsel, hvor alt navigation er udført af den ansvarshavendes trænet personer.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har noteret sig bemærkningerne og vil ud fra disse foretage en justering af bestemmelserne om lagring af data med henblik på Færdselsstyrelsens tilsyn. Færdselsstyrelsen bemærker dog, at trafikarbejdet i vejtransporten opgøres i tilbagelagte kilometer, og at det derfor er normal praksis at anvende distance og ikke tid når færdselssikkerhedsmæssige tiltag evalueres.

6. Strækninger og områder med begrænset færdsel

FDM bemærker, at de fortsat er 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 i den forbindelse opfordre til, at når Færdselsstyrelsen skal beslutte, om der skal gives tilladelse til et givent forsøg, har for øje, at det ikke kun handler om, hvorvidt disse selvkørende enheder ikke kører ind i andre trafikanter eller i øvrigt skaber 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 kørebanen.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at det af bemærkningerne til lovforslag nr. L 146 om ændring af færdselsloven, fremsat den 26. februar 2025, fremgår, at der åbnes op for forsøg med selvkørende enheder på steder, hvor der er almindelig færdsel, og for at der kan køres med større og tungere selvkørende enheder, mens der forsat er et afgørende hensyn til færdselssikkerheden og til, at forsøget kan afvikles færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt. Derfor vil der stadig skulle ske en vurdering af strækningen eller området, som enheden ønskes anvendt i. Det fremgår endvidere af lovforslaget, at Transportministeriet er opmærksom på, at en udvidelse af forsøgsordningens anvendelsesområde til også at omfatte områder med almindelig færdsel vil betyde, at de selvkørende enheder i højere grad vil skulle indgå i den almindelige trafik side om side med eksisterende færdselsarter, ligesom større selvkørende enheder i højere grad vil kunne påvirke fremkommeligheden og færdselssikkerheden negativt. Det er derfor også ministeriets vurdering, at det i højere grad bliver nødvendigt at foretage en overordnet færdselssikkerhedsmæssig vurdering af det enkelte forsøg med henblik på, at vurdere den færdselssikkerhedsmæssige risiko for det enkelte forsøg. Vurderingen vil tage udgangspunkt i færdselsbilledet på det ansøgte område sammenholdt med udformningen af den selvkørende enhed. Færdselsbilledet vil i den forbindelse være et udtryk for blandt andet kompleksiteten af forskellige færdselsarter, trafikintensiteten og fremkommeligheden, herunder på forskellige tider af døgnet, og den tilstedeværende infrastruktur på det konkrete område.

7. Føreren, der skal kunne overtage kørslen af den selvkørende enhed

Dansk Fodgænger- og Passagerforbund har bemærket, at føreren, der skal kunne overtage kørslen af den selvkørende enhed, skal have den nødvendige uddannelse og ajourførte faglighed i stil med den måde, det håndteres på for piloter. I forlængelse heraf bemærkes det, at det er vigtigt, at føreren er ajourført til den aktuelle udgave af det køretøj, der skal betjenes.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har noteret sig bemærkningen og vurderer, at dette er tilstrækkeligt dækket af bekendtgørelsens krav til den fysiske person, der har til ansvar at overtage føringen af en selvkørende enhed.

8. Evaluerings

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

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at det fremgår af lovforslag nr. L 146 om ændring af færdselsloven, fremsat den 26. februar 2025, at forsøgsordningen vil skulle evalueres 5 år efter, at forsøgsordningen er trådt i kraft. Ved vedtagelsen af den gældende forsøgsordning blev det besluttet, at ordningen skulle evalueres efter 3 år.

Med baggrund i erfaringerne fra denne evaluering, der blev gennemført på baggrund af et meget lille antal forsøg, foreslås det, at der vil blive evalueret på en længere periode, og at der evalueres 5 år efter ændringer med dette lovforslag er trådt i kraft. Evalueringen vil skulle danne grundlag for en politisk stillingtagen til, om ordningen skal fortsætte uændret, justeres, ophæves eller udvides. Evalueringen vil bl.a. skulle fokusere på indvirkningen af kørsel med selvkørende enheder på trafikbilledet, herunder samspillet med øvrige trafikanter, eventuelle uheld og hændelser, samt omfanget og udbredelsen af kørsel med selvkørende enheder på de afgrænsede områder. Det bemærkes dertil, at skulle der opstå udfordringer eller omstændigheder i løbet af de 5 år, som taler for en hurtigere evaluering, vil der altid kunne træffes beslutning herom.

9. Bemærkninger afgivet i forbindelse med lovforslag om ændring af færdselsloven

DFIM (Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring) har som orientering fremsendt deres bemærkninger, som blev afgivet i forbindelse med høring over lovforslag om ændring af færdselsloven (Revision af forsøgsordning for selvkørende enheder), idet samme bemærkninger tilføjes i relation til bekendtgørelsesudkastet.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at styrelsen har modtaget DFIMs bemærkninger til lovforslag nr. L 146 om ændring af færdselsloven, fremsat den 26. februar 2025 og tager bemærkningerne i betragtning. Da bemærkningerne primært retter sig mod lovforslaget, kommenterer Færdselsstyrelsen ikke på bemærkningerne her.

Bilag 1

3F Fælles Fagligt Forbund
Advokatrådet
Arbejdstilsynet
ATAX Arbejdsgiverforening for persontransport
ATL - Transportens arbejdsgivere
AUTIG - Autobranchens Handels- & Industriforening i Danmark
Cyklistforbundet
Danish.Care
Dansk Agroindustri
Dansk Bilbrancheråd
Dansk e-Mobilitet
Dansk Erhverv
Dansk Fodgænger Forbund
Dansk PersonTransport (DPT)
Dansk Standard (DS)
Danske Regioner
Danske Speditører
Datatilsynet
DI - Dansk Industri
DI Transport
DTL - Danske Vognmænd
DTL's arbejdsgiverforening
Erhvervsministeriet
Erhvervsstyrelsen (OBR)
FDL - Frie Danske Lastbilvognmænd
FDM (Forenede Danske Motorejere)
F&P
ITD - Brancheorganisation for den danske vejgodstransport
Justitsministeriet
KL - Kommunernes Landsforening
Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen
Landbrug & Fødevarer
Motorstyrelsen
Rigsadvokaten

Rådet for Bæredygtig Trafik

Rådet for Grøn Omstilling

Rådet for Sikker Trafik

Sektionen for Veje, Trafik og Transport ved Aalborg Universitet

Sikkerhedsstyrelsen

SMVdanmark

Trafikstyrelsen

Transporterhvervets Uddannelser (TUR)

Vejdirektoratet