

Høring av forslag til lov om utprøving av selvkjørende  
kjøretøy på veg

## Innholdsfortegnelse

<u>1</u>	<u>Innledning – forslagetets hovedinnhold</u>	5
<u>2</u>	<u>Bakgrunnen for forslaget</u>	6
<u>2.1</u>	<u>Innledning</u>	6
<u>2.2</u>	<u>Fordeler knyttet til automatisering av kjøretøy</u>	7
<u>2.2.1</u>	<u>Økt trafiksikkerhet</u>	7
<u>2.2.2</u>	<u>Økt effektivitet i trafikkavviklingen</u>	7
<u>2.2.3</u>	<u>Økt mobilitet</u>	7
<u>2.2.4</u>	<u>Miljøgevinster</u>	8
<u>2.3</u>	<u>Generelle utfordringer</u>	8
<u>2.4</u>	<u>Behov for lovendringer</u>	8
<u>3</u>	<u>Nærmere om selvkjørende kjøretøy</u>	9
<u>3.1</u>	<u>Generelt</u>	9
<u>3.2</u>	<u>Automiseringsnivåer</u>	10
<u>3.3</u>	<u>Samvirkende ITS</u>	11
<u>4</u>	<u>Forsøksvirksomhet, gjeldende rett og regelverksarbeid</u>	12
<u>4.1</u>	<u>Internasjonal rett</u>	12
<u>4.1.1</u>	<u>Trafikkonvensjonene av 1949 og 1968</u>	12
<u>4.1.2</u>	<u>EU/EØS</u>	12
<u>4.1.3</u>	<u>Vurdering</u>	14
<u>4.2</u>	<u>Nasjonal rett og forsøksordninger</u>	14
<u>4.2.1</u>	<u>Vegtrafikkloven med forskrifter</u>	14
<u>4.2.2</u>	<u>Straffeloven</u>	15
<u>4.2.3</u>	<u>Bilansvarslova</u>	16
<u>4.2.4</u>	<u>Personopplysningsloven</u>	16
<u>4.2.5</u>	<u>Yrkestransportloven</u>	17
<u>4.2.6</u>	<u>Forsøksvirksomhet i Norge</u>	17
<u>4.3</u>	<u>Sverige</u>	18
<u>4.4</u>	<u>Danmark</u>	19
<u>4.5</u>	<u>Finland</u>	19
<u>4.6</u>	<u>Utprøving i øvrige land</u>	19
<u>4.7</u>	<u>Oppsummering</u>	20

<u>5</u>	<u>Sentrale utfordringer</u>	20
5.1	<u>Innledning</u>	20
5.2	<u>Infrastruktur</u>	21
5.3	<u>Unntak fra vegtrafikklovgivningen</u>	21
5.4	<u>Virkeområdet</u>	22
5.4.1	<u>Innledning</u>	22
5.4.2	<u>Føreransvaret</u>	23
5.4.3	<u>Hvem kan søke?</u>	23
5.5	<u>Ansvar</u>	24
5.5.1	<u>Innledning</u>	24
5.5.2	<u>Overordnet ansvar for utprøvingen</u>	24
5.5.3	<u>Når foreligger et personlig føreransvar</u>	24
5.5.4	<u>Utprøving uten ansvarlig fører</u>	25
5.6	<u>Personvern</u>	26
5.7	<u>Datasikkerhet</u>	26
<u>6</u>	<u>Nærmere om lovforslaget</u>	26
6.1	<u>Formål – § 1</u>	26
6.2	<u>Virkeområdet og forholdet til annen lovgivning – § 2</u>	27
6.2.1	<u>Innledning</u>	27
6.2.2	<u>Vegtrafikkloven</u>	27
6.2.3	<u>Personopplysningsloven</u>	28
6.2.4	<u>Bilansvarsloven</u>	28
6.2.5	<u>Yrkestransportloven</u>	29
6.3	<u>Definisjoner – § 3</u>	30
6.4	<u>Hjemmel for tillatelse – § 4</u>	31
6.5	<u>Vilkår – § 5</u>	32
6.6	<u>Ansvarlig for utprøvingen – § 6</u>	32
6.7	<u>Tilbakekall og midlertidig stans – § 7</u>	33
6.8	<u>Tiltak – § 8</u>	33
6.9	<u>Informasjonstilgang - § 9</u>	33
6.10	<u>Rapportering – § 10</u>	34
6.11	<u>Ansvarlig for opplysninger – § 11</u>	34

6.12	<a href="#"><u>Adgang til å innhente og lagre lyd- og bildeopptak – § 12</u></a> .....	35
6.12.1	<a href="#"><u>Innledning</u></a> .....	35
6.12.2	<a href="#"><u>Utenfor kjøretøy og i kjøretøy hvor allmennheten har tilgang</u></a> .....	35
6.12.3	<a href="#"><u>I kjøretøy hvor allmennheten ikke har tilgang</u></a> .....	35
6.13	<a href="#"><u>Opplysningsplikt – § 13</u></a> .....	36
6.14	<a href="#"><u>Viderebehandling av opplysninger – § 14</u></a> .....	36
6.15	<a href="#"><u>Tilgang til materialet – § 15</u></a> .....	37
6.16	<a href="#"><u>Aidentifisering – § 16</u></a> .....	37
6.17	<a href="#"><u>Sikkerhet – § 17</u></a> .....	37
6.18	<a href="#"><u>Lagring av materiale - § 18</u></a> .....	37
6.19	<a href="#"><u>Tilsyn – § 19</u></a> .....	38
6.20	<a href="#"><u>Gjennomføring av tilsyn – § 20</u></a> .....	38
6.21	<a href="#"><u>Påbud – § 21</u></a> .....	38
6.22	<a href="#"><u>Ansvar – § 22</u></a> .....	38
6.23	<a href="#"><u>Bestemmelser om straff – § 23</u></a> .....	39
6.24	<a href="#"><u>Erstatning for krenkelser av den personlige integritet – § 24</u></a> .....	39
6.25	<a href="#"><u>Taushetsplikt – § 25</u></a> .....	39
6.26	<a href="#"><u>Forskriftsmyndighet – § 26</u></a> .....	40
6.27	<a href="#"><u>Klage – § 27</u></a> .....	41
6.28	<a href="#"><u>Ikrafttredelse – § 28</u></a> .....	41
7	<a href="#"><u>Økonomiske og administrative konsekvenser</u></a> .....	41
8	<a href="#"><u>Forslag til lov om utprøving med selvkjørende kjøretøy</u></a> .....	42

# 1 Innledning – forslaget hovedinnhold

Samferdselsdepartementet sender med dette på høring forslag til lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy på veg.

Utvikling av ny teknologi i transportsektoren, blant annet på kjøretøyområdet, har skjedd i et svært hurtig tempo de siste årene. Denne utviklingen fører med seg en rekke positive effekter. Utvikling og sammenkobling av stadig flere og bedre førerstøttesystemer bidrar allerede til økt trafikksikkerhet. Videre utvikling forventes å påvirke ulykkesutviklingen i positiv retning, da et betydelig antall alvorlige trafikkulykker i større eller mindre grad skyldes førerfeil. Ny teknologi har også potensiale til å bidra til økt effektivisering i trafikkavviklingen og til forenkling og økt mobilitet. Formålet med forslaget er å legge til rette for utprøving av selvkjørende kjøretøy på veg, innenfor rammer som særlig ivaretar trafikksikkerhets- og personvern hensyn.

Utvikling og sammenkobling av førerstøttesystemer, vil på sikt gjøre det mulig for føreren å fri seg helt fra føreroppgavene. Kjøretøyet må da være i stand til å håndtere enhver situasjon som kan oppstå i trafikken. Mellom ytterpunktene som helt manuelle kjøretøy og fullstendig selvkjørende kjøretøy representerer, finnes det et bredt spekter av ulike automatiseringsnivåer. En vanlig inndeling er den som er utviklet av SAE (Society of Automotive Engineers), hvor kjøretøyene kategoriseres i nivåer fra 0 til 5, hvor 0 er ingen og 5 er full automatisering. Se mer om dette under punkt 3.

For å kunne realisere de positive effektene i samsvar med denne teknologiens potensiale, er hensiktsmessig regulering og utprøving av systemene, helt avgjørende. I dagens lovverk er særlig føreransvaret til hinder for utprøving på veg og i ordinære trafikkmiljøer, og dermed også begrensende for videre utvikling. En fullstendig gjennomgang av vegtrafikklovgivningen med sikte på tilrettelegging i denne for både selvkjørende og tradisjonelle kjøretøy, vil bli nødvendig på noe lenger sikt. For å innhente bedre og mer erfaringsmateriale vil det imidlertid være hensiktsmessig i første omgang å regulere særskilt for utprøving i forkant av en slik omfattende gjennomgang.

Departementet foreslår en egen lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy på veg. Loven vil gi rammebestemmelser for hvordan slik utprøving skal foregå og regler om behandling av personopplysninger i forbindelse med slik utprøving. Det er i arbeidet sett hen til forslaget som ble presentert i SOU 2016:28 "Vägen till självkörande fordon".

Det foreslås at de som ønsker å gjennomføre utprøving med selvkjørende kjøretøy, må søke myndighetene om tillatelse. Hvilken myndighet som skal behandle søknadene vil fremgå av forskrift, som sendes på høring senere. Myndigheten vurderer om tillatelse skal gis, om og i hvilken grad det skal gis unntak fra vegtrafikklovens alminnelige bestemmelser og på hvilke vilkår. Tillatelsen kan begrenses til å gjelde et konkret kjøretøy eller en kjøretøygruppe. Den kan begrenses i tid, til et bestemt geografisk område eller til en bestemt vegstrekning. Hensyn som trafikksikkerhet, fremkommelighet, miljø, datasikkerhet og personvern, vil bli tillagt avgjørende betydning under søknadsbehandlingen.

Utprøving av selvkjørende kjøretøy reiser personvernutfordringer. Kjøretøyene er utstyrt med kameraer og sensorer som registrerer og lagrer opplysninger om kjøremønster og om kjøringen for øvrig. Det er viktig at det sikres tilfredsstillende behandling av slik informasjon, og dette forholdet reguleres derfor i egne bestemmelser i lovforslaget. Det foreslås at loven om utprøving skal gjelde i stedet for personopplysningsloven ved gjennomføring av forsøk med selvkjørende kjøretøy på veg.

I forslaget legges det opp til at en konkret person må stå som ansvarlig for utprøvingen. Om og hvor et eventuelt etterfølgende ansvar (for eksempel straffeansvar) skal plasseres ved en eventuell hendelse, må likevel vurderes ut fra hendelsen som helhet.

I forslag til ny lov vil departementet også regulere løyveplikt for transportører i henhold til yrkestransportloven, samt åpne for at det kan gjøres unntak fra løyveplikten ved bruk av selvkjørende kjøretøy.

Det foreslås også hjemmel for departementet til å gi forskrifter blant annet om tillatelse og vilkår for å gjennomføre utprøving, om krav til den som har ansvaret for utprøvingen, om tilsyn, herunder tilsynsmyndighet, om informasjonssikkerhet og om gebyr. Forslag til forskrift gitt i medhold av denne loven vil sendes på høring senere.

Tilrettelegging for automatisering av transportsektoren som helhet skjer på flere plan, hvorav regelverksutforming bare er ett av dem. Denne høringen gjelder kun regelverksarbeidet, og er videre begrenset til selvkjørende kjøretøy på veg. Begrepene "kjøretøy" og "veg" skal forstås på samme måte som i vegtrafikkloven. Dette innebærer at automatisering av skinnegående transportmidler og transportmidler på vann, ikke omfattes av forslaget.

## **2 Bakgrunnen for forslaget**

### **2.1 Innledning**

Den raske teknologiske utviklingen kan innebære mange fordeler for transportsektoren. Ny teknologi antas å kunne bidra til færre og mindre alvorlige ulykker, effektivisering, bedre arealutnyttelse, forenkling og økt mobilitet. Det vil i forbindelse med tilretteleggingen for stadig større grad av automatisering, være avgjørende å sikre grunnleggende hensyn til trafiksikkerhet, fremkommelighet, miljø, personvern og datasikkerhet.

Regelverksutforming er særlig utfordrende på et område som er i så hurtig og omfattende endring, og hvor selv nytt regelverk raskt blir utdatert. Vi ser svært ulike tilnæringsmåter og teknologiske løsninger i autonome kjøretøy. Det er derfor viktig at regelverket gjøres robust og tilpassningsdyktig, og at det legger til rette for videre utvikling. Utprøving er nødvendig for å kunne analysere hvordan teknikken samspiller med føreren, passasjerene, infrastrukturen og andre trafikanter. Begrensninger i teknologien eller infrastrukturen kan slik avdekkes og utbedres.

Ut fra hva vi vet nå, herunder med erfaringene fra andre land, kan det likevel gis noen antydninger om typer av utprøving som vil kunne være mest aktuelt i den første fasen av utprøving. Det vil for eksempel kunne være aktuelt med videreutvikling av forsøk med småbuss konstruert uten tradisjonell førerplass, og utover de rammene som har vært for eksisterende demonstrasjoner, allerede gjennomføres, jf. nærmere omtale i punkt 4.2.6. Tilsvarende typer selvkjørende kjøretøy kan være aktuelle også for godstransport. Som i enkelte andre land vil det også kunne være aktuelt med forsøk med såkalt "platooning", dvs hvor flere lastebiler er koblet tett sammen etter hverandre og blir ført av den første i rekken. Det vil også kunne være aktuelt med forsøk med bruk av personbiler konstruert med tradisjonell førerplass, men som har selvkjørende teknologi som ønskes testet utenfor rammene av eksisterende lovgivning, eksempelvis ved selvkjøring på motorveg og ved parkering uten fører i bilen.

## **2.2 Fordeler knyttet til automatisering av kjøretøy**

### **2.2.1 Økt trafikksikkerhet**

Utviklingen og sammenkobling av stadig flere og bedre førerstøttesystemer (for eksempel antiskrens, ABS, kjørefeltholder, osv.) bidrar allerede til økt trafikksikkerhet. Videre utvikling vil utvilsomt påvirke ulykkesutviklingen i positiv retning, da et betydelig antall alvorlige trafikkulykker i større eller mindre grad skyldes førerfeil.

Regjeringens hovedmål for transportpolitikken er at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren (nullvisjonen). Utviklingen av ny teknologi og implementering av denne i trafikken er svært viktig for å nå dette målet. Stadig tryggere biler har slik i en årrekke gitt vesentlige bidrag til økt trafikksikkerhet. Transportøkonomisk Institutt (TØI) har i en rapport fra 2015, estimert en reduksjon på 9 – 16 % i antall drepte/hardt skadde ved innføring av fem ulike typer førerstøttesystemer.

### **2.2.2 Økt effektivitet i trafikkavviklingen**

Økt innslag av automatisering i kjøretøyer antas på sikt også å bidra til økt effektivitet i trafikkavviklingen, eksempelvis ved bedre utnyttelse av trafikkarealer. Det antas at høyt automatiserte og sammenkoblede kjøretøy vil kunne lese trafikken bedre, holde riktig avstand til andre kjøretøy og plasseres bedre i vegbanen. Ved kommunikasjon mellom kjøretøyene og mellom kjøretøy og infrastruktur vil systemene i kjøretøyene kunne planlegge egen kjøring i samspill med den øvrige trafikken mer effektivt.

### **2.2.3 Økt mobilitet**

Sett i et lenger perspektiv, er det grunn til å tro at de fullt automatiserte kjøretøyene vil kunne bidra til økt mobilitet. Dersom slike kjøretøyer integreres i trafikken gjennom bildeling og i kollektivtransporten, for eksempel som "matebil" frem til kollektivknutepunkt, vil dette kunne bidra til bedre mobilitet. Dette kan være særlig verdifullt for grupper med ulike transportutfordringer.

Kjøretøyene vil også kunne bidra til enklere løsninger for kollektivtransporttjenester.

#### **2.2.4 Miljøgevinster**

Økt mobilitet ved bruk av felles transportmidler, vil kunne redusere privatpersoners behov for å eie egen bil. Dette kan igjen føre til at det totale antall transportmidler og reduseres. Videre er det grunn til å tro at de selvkjørende kjøretøyene langt på vei vil være elektriske, og da med en antatt miljøgevinst.

### **2.3 Generelle utfordringer**

Det er grunnleggende viktig at selvkjørende kjøretøy kan kjøres med minst like godt trafikksikkerhet som dagens manuelle kjøretøy, og at personvernet ivaretas tilstrekkelig. Dette er det nærmere redegjort for i punkt 5.

Utover dette vil selvkjørende kjøretøy på sikt kunne supplere dagens transporttilbud, men dette vil også kunne skje i konkurranse med person,- og varetransport som i dag er avhengig av yrkessjåfører. Trafikantenes transportmønster vil utvilsomt bli påvirket vesentlig på sikt ved innarbeidingen av autonome kjøretøy i transportsystemet, både med hensyn til å eie egen bil og med hensyn til valg av transportmiddel for arbeids- og fritidsreiser. Skal utviklingen føre til mindre trafikk på veiene, må valgene imidlertid innebære at kjøretøyene benyttes på en annen måte enn personbilene i dag, kanskje som et element i en større trend med delingsøkonomi. Disse forholdene antas i liten grad å bli berørt av lov om utprøving, men blir viktigere i et mer langsiktig arbeid med permanent regulering.

### **2.4 Behov for lovendringer**

Gjeldende vegtrafikklovgivning er i stor grad bygget opp rundt et føreransvar, og tar naturlig nok ikke høyde for selvkjørende kjøretøy. For å få et tilstrekkelig robust regelverk for bruk av slike kjøretøy i samspill med annen trafikk, er det helt nødvendig med forutgående utprøving under trygge rammer. Ved utprøving vil vi kunne få bedre oversikt over potensialet og mulige utfordringer, samt få kartlagt de begrensningene vi har i dag, for eksempel knyttet til infrastruktur, teknikk og regelverk.

Fordi dagens regelverk heller ikke regulerer utprøving med slike kjøretøy, er det nødvendig å etablere et rettslig grunnlag for dette. I tillegg til å sikre hjemmel for å prøve ut kjøretøy også på høye automatiseringsnivåer, må regelverket sette rammer som ivaretar alle sentrale hensyn som gjør seg gjeldende uavhengig av automatiseringsnivå.

Departementet har sett på muligheten for å inkorporere regler om utprøving i allerede eksisterende vegtrafikklovgivning, men har kommet frem til at dette vil innebære svært tid- og ressurskrevende gjennomganger, samt betydelige og kompliserte regelverksendringer. Den raske utviklingen innebærer også en risiko for at regelverket stadig blir utdatert. En slik gjennomgang av eksisterende regelverk vil være nødvendig på et senere tidspunkt, når det eventuelt blir aktuelt å legge til rette for permanente ordninger med selvkjørende kjøretøy. Resultater og erfaringer fra prøveordningene vil være viktig i



denne prosessen. Trafikksikkerhet er selvsagt blant de viktigste hensynene som må vektlegges i et slikt lovarbeid, men også hensyn til fremkommelighet, miljø, datasikkerhet og personvern er sentrale.

I Sverige er det gjennomført en omfattende utredning som i mars i år resulterte i SOU 2016:28. Utredningen inneholder forslag til en egen lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy. Departementet anser det som mest hensiktsmessig at vi i likhet med den svenske løsningen etablerer et særlig rettsgrunnlag i en egen lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy.

Det kan videre vises til at Norge har sluttet seg til Amsterdamerklæringen "*Cooperation in the field of connected and automated driving*"<sup>1</sup> fra april 2016, hvor det blant annet presiseres at medlemsstatene bør identifisere, og om mulig fjerne, rettslige hindringer for utprøving av autonome kjøretøy.

### 3 Nærmere om selvkjørende kjøretøy

#### 3.1 Generelt

Det finnes et mangfold av ny teknologi for automatisering av ulike kjøretøy- og førerfunksjoner. Begrepsbruken er ikke entydig, og det finnes heller ikke en omforent forståelse av innholdet i begrepene "autonome", "selvkjørende", "førerløse" og "automatiserte" kjøretøy. I dette høringsnotatet benyttes "*automatiserte kjøretøy*" som en samlebetegnelse på alle kjøretøy med et visst innslag av automatisering. "*Selvkjørende kjøretøy*" benyttes her både om motorvogn der en fører kan overlate kjøringen til et teknisk system som automatisk fører motorvognen, og motorvogn som er konstruert for å kjøre uten en fører, jf. definisjoner i punkt 6.3. "*Autonome kjøretøy*" brukes ofte om kjøretøy som ikke er avhengig av noe utenfor kjøretøyet selv og dets systemer, altså verken fører eller oppkobling mot internett, infrastruktur eller andre kjøretøy.

På grunn av det store mangfoldet i ulike løsninger, teknikk og funksjoner, blir ikke grensene mellom de ulike begrepene eller nivåene, helt skarpe og konsekvente. Noen kjøretøy er basert på oppkobling, for eksempel V2V (Vehicle to Vehicle), eller V2I (Vehicle to Infrastructure). Slike kjøretøy må innhente informasjon utenfra, for eksempel via internett for å innhente digital informasjon fra kart og fra andre kjøretøy, om vegene og trafikken, for å kunne kjøre selv. Kjøretøy som er avhengig av slike systemer for å håndtere trafikken, vil rammes dersom oppkoblingen svikter. Andre utviklere mener det vil ta for lang tid å vente på nødvendig infrastruktur og tilstrekkelig nettkapasitet, og satser derfor på autonome kjøretøy, hvor bilen selv og ved hjelp av egne kameraer, radarer, lasere, sensorer osv. skal kunne håndtere de ulike situasjonene som kan oppstå under kjøringen. Oppkobling og sammenkobling vil da bare være en ekstra fordel som kan bidra til bedre trafikkflyt og arealutnyttelse, men som ikke er nødvendig for trygg transport med kjøretøyet.

---

<sup>1</sup> <https://english.eu2016.nl/documents/publications/2016/04/14/declaration-of-amsterdam>

Basisteknologien for å styre og håndtere kjøretøyet automatisk finnes i stor grad allerede. Utfordringen ligger særlig i å integrere denne teknologien i et samspill med trafikanter, vegsystemet og omgivelsene. På dette feltet må teknologien videreutvikles.

## 3.2 Automatiseringsnivåer

Som nevnt er automatiserte kjøretøy mer enn bare de helt selvkjørende hvor fører er overflødig. Det finnes flere modeller for kategorisering av de ulike nivåene. Innenfor FN systemet (UNECEs arbeidsgruppe WP 29), arbeides det med egne kategorier med nivåer fra A til E. Videre har Society of Automotive Engineers (SAE) utarbeidet en nivåinndeling fra 0 til 5. Denne inndelingen er brukt som basis for det svenske forslaget. I henhold til Amsterdamerklæringen skal felles definisjoner av oppkoblet og automatisert kjøring utvikles og oppdateres med SAE-nivåene som utgangspunkt.

Automatiserte kjøretøy kategoriseres slik etter SAE-nivåene:

SAE level	Name	Narrative Definition	Execution of Steering and Acceleration/Deceleration	Monitoring of Driving Environment	Fallback Performance of Dynamic Driving Task	System Capability (Driving Modes)
<b>Human driver monitors the driving environment</b>						
<b>0</b>	<b>No Automation</b>	the full-time performance by the <i>human driver</i> of all aspects of the <i>dynamic driving task</i> , even when enhanced by warning or intervention systems	Human driver	Human driver	Human driver	n/a
<b>1</b>	<b>Driver Assistance</b>	the <i>driving mode</i> -specific execution by a driver assistance system of either steering or acceleration/deceleration using information about the driving environment and with the expectation that the <i>human driver</i> perform all remaining aspects of the <i>dynamic driving task</i>	Human driver and system	Human driver	Human driver	Some driving modes
<b>2</b>	<b>Partial Automation</b>	the <i>driving mode</i> -specific execution by one or more driver assistance systems of both steering and acceleration/deceleration using information about the driving environment and with the expectation that the <i>human driver</i> perform all remaining aspects of the <i>dynamic driving task</i>	<b>System</b>	Human driver	Human driver	Some driving modes
<b>Automated driving system ("system") monitors the driving environment</b>						
<b>3</b>	<b>Conditional Automation</b>	the <i>driving mode</i> -specific performance by an <i>automated driving system</i> of all aspects of the <i>dynamic driving task</i> with the expectation that the <i>human driver</i> will respond appropriately to a <i>request to Intervene</i>	System	<b>System</b>	Human driver	Some driving modes
<b>4</b>	<b>High Automation</b>	the <i>driving mode</i> -specific performance by an <i>automated driving system</i> of all aspects of the <i>dynamic driving task</i> , even if a <i>human driver</i> does not respond appropriately to a <i>request to Intervene</i>	System	System	<b>System</b>	Some driving modes
<b>5</b>	<b>Full Automation</b>	the full-time performance by an <i>automated driving system</i> of all aspects of the <i>dynamic driving task</i> under all roadway and environmental conditions that can be managed by a <i>human driver</i>	System	System	System	<b>All driving modes</b>

Copyright © 2014 SAE International. The summary table may be freely copied and distributed provided SAE International and J3016 are acknowledged as the source and must be reproduced AS-IS.

Kjøretøy på nivå 0 har altså ingen automatisering. Det er føreren som utøver alle manøvrer, men kjøretøyet kan varsle med lyd eller lyssignaler for å påvirke føreren i enkelte situasjoner.

På nivå 1 finnes det fører assistent- eller støttesystemer. Fører og systemene kan utføre separate styre-, bremse- og akselerasjonsmanøvrer, men føreren må overvåke at systemene fungerer riktig i samsvar med trafikksituasjonen. Systemet slutter å fungere hvis føreren overstyrer. "Adaptiv cruise-control" og kjørefeltholder er eksempler på systemer som kan inngå i kjøretøy på dette nivået.

På nivå 2 introduseres delvis automatisering. Systemene kan utføre sammenkoblede styre-, bremse- og akselerasjonsmanøvrer for enkelte operasjoner. Føreren må overvåke at systemene fungerer riktig i trafikksituasjonen. Systemene kobles av hvis føreren overstyrer, dvs. betjener bremsen, gasspedal eller ratt. Automatisk parkeringsassistens, automatisk fil-skift assistent, "intelligent cruise-control" og evnen til å tilpasse farten etter fartsgrensen er eksempler på teknologi i kjøretøy på dette nivået.

Kjøretøy på nivå 3 innebærer betinget automatisering. Systemene kan utføre automatiserte manøvrer under gitte forhold. Det overvåker trafikksituasjonen, men forventer at føreren tar over kontrollen ved behov. Systemet fører kjøretøyet på vegen så lenge vegmerking stemmer med systemets database. Dersom vegmerking opphører, eller skilt tilsier at strekning opphører, slutter systemet å virke. Fører blir da varslet om å ta over.

Kjøretøy på nivå 4 har høy grad av automatisering: Disse kjøretøyene fungerer i stor grad som på nivå 3, men systemet kan i tillegg håndtere at fører ikke griper inn dersom betingelsene for bruk av automatiseringen opphører. Systemet er da programmert til å kjøre til et sikkert sted og stanse.

På nivå 5 har kjøretøyet full automatisering. Systemet kan utføre automatiserte manøvrer under alle forhold i trafikken.

### **3.3 Samvirkende ITS**

Avhengig av teknologien i det enkelte automatiserte kjøretøyet, kan det også være behov for ytterligere informasjon fra omgivelsene – såkalt samvirkende ITS. Samvirkende ITS muliggjør informasjon med lengre «horisont» om vegen framover, samt om kjøreforhold og uforutsette hendelser. Denne informasjonen kan komme fra mobiltelefoner og andre kjøretøy, eller fra oppdaterte databaser i "skyen". I fremtiden vil samvirkende ITS kunne åpne for mer komplekse anvendelser. Dette vil kreve kontinuerlig datakommunikasjon, som er rask og kapasitetssterk gjennom hele transportsystemet. Slike løsninger åpner for avansert styring av trafikken.

Forholdene rundt samvirkende-ITS som er skissert over vurderes ikke å være sentrale i forbindelse med utprøving av selvkjørende kjøretøy, men vil være tematikk som vil måtte arbeides videre med med sikte på mer permanente løsninger. Vi viser for øvrig til omtalen i punkt 5.2.

## 4 Forsøksvirksomhet, gjeldende rett og regelverksarbeid

### 4.1 Internasjonal rett

#### 4.1.1 Trafikkkonvensjonene av 1949 og 1968

Norge har ratifisert Wien-konvensjonen om vegtrafikk av 1968 og Geneve-konvensjonen av 1949, og er forpliktet til å utforme norsk vegtrafikklovgivning i samsvar med innholdet i konvensjonene.

Vegtrafikkkonvensjonen av 1968 stiller en rekke krav til fører og kjøretøy. Særlig kravet til at ethvert kjøretøy skal ha en fører, jf. artikkel 8 (1) og at føreren til enhver tid skal ha full kontroll over kjøretøyet, jf. artikkel 8 (5), er ansett å være til hinder for å tillate alminnelig kjøring med selvkjørende kjøretøy uten fører.

Det er imidlertid tatt skritt for å tilpasse konvensjonen til den teknologiske utviklingen. I 2016 ble konvensjonen endret for å tillate førerstøttesystemer som påvirker hvordan bilen blir ført. Slike systemer er tillatt, enten hvis de er i samsvar med internasjonale krav, eller at de kan overstyres av føreren eller at føreren kan slå dem av, jf. artikkel 8 (5) a og b).

I UNECE (United Nations Economic Commission for Europe Working Party on Road Safety/WP 1 var det i sesjonen 29. mars – 1. april i år enighet om at utprøving av selvkjørende kjøretøy anses i tråd med konvensjonen så lenge det er en fører som kan overta kontrollen over kjøretøyet. Denne føreren kan være i eller utenfor kjøretøyet<sup>2</sup>.

Det pågår også arbeid i WP1 for å vurdere behovet for ytterligere endringer i konvensjonen for å tillate systemer for automatisk kjøring, herunder funksjoner med fjernparkering (remote parkering). Det forventes å bli presentert et utkast til en felles forståelse av hva konvensjonen tillater av autonom kjøring på neste møte i mars 2017<sup>3</sup>.

#### 4.1.2 EU/EØS

##### 4.1.2.1 Generelt

Det er ingen eksplisitte forbud i lovgivning etter EØS-avtalen for utprøving av selvkjørende kjøretøy. Tvert imot arbeides det med å legge til rette for slik utprøving. Amsterdamerklæringen om sammenkoblet og automatisk kjøring ble signert av alle EUs medlemsstater (og Norge) i mars 2016. Erklæringen fastsetter felles mål for å jobbe mot et europeisk rammeverk for automatiserte kjøretøy, men er ikke rettslig bindende. I henhold til erklæringen bør medlemsstatene legge til rette for utprøving av automatiserte kjøretøy i egen stat og på tvers av landegrensene i EU. Det følger også av erklæringen at det bør utarbeides felles definisjoner, basert på en oppdatering av SAE-nivåene.

---

<sup>2</sup> <https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2016/wp1/ECE-TRANS-WP.1-153e.pdf>

<sup>3</sup> <https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2016/wp1/ECE-TRANS-WP1-155e.pdf>

#### *4.1.2.2 Typegodkjenningsdirektivet*

Typegodkjenningsdirektivet 2007/46 er ikke tilpasset selvkjørende kjøretøy, men slike tilpasninger er under arbeid i EU. Det finnes også visse muligheter for medlemsstatene til å gi unntak fra dette rammedirektivet.

#### *4.1.2.3 Forordning om yrkes- og markedsadgangen for transportører*

Regler om adgang til yrket og markedet som transportør på veg er regulert av EU. Norge har som medlem av EØS implementert dette regelverket i norsk rett. Regelverket vil også gjelde for transportører som benytter selvkjørende kjøretøy i sin virksomhet. Det er i hovedsak tre forordninger som regulerer yrkes- og markedsadgangen.

Forordning nr. 1071/2009 om adgang til yrket som transportør på veg, gjelder for alle som har løyve til å drive transport på veg og alle som søker om slikt løyve. For godstransport vil forordningen gjelde for transport med motorvogn, eller motorvogn med tilhenger med en tillatt totalvekt på 3,5 tonn, med mindre nasjonalstatene har bestemt noe annet. For persontransport gjelder forordningen for transport med motorvogn som er konstruert for transport av flere enn ni personer inkludert sjåfør. Nasjonalstatene kan gjøre unntak for virksomheter som driver persontransport på veg som har liten kommersiell betydning, samt unntak for transportører som utelukkende driver transport med mindre innvirkning på transportmarkedet på grunn av arten av gods som transporteres eller på grunn av korte avstander. Det er i forordningen fire kvalitative vilkår for å kunne utøve yrket som transportør på veg. Vedkommende foretak eller person må oppfylle krav til vandel, økonomi og faglig kompetanse, samt være etablert i EØS. Forordning nr. 1071/2009 om adgang til yrket som transportør er gjennomført i norsk rett ved forskrift 26. mars 2003 nr. 401 (yrkestransportforskriften) § 1a.

Forordning nr. 1072/2009 om adgang til markedet innen godstransport gjelder for internasjonal godstransport og kabotasje på veg som blir utført av transportører innad i EU. Forordning nr. 1073/2009 om adgang til markedet innen persontransport på veg gjelder for internasjonal persontransport i og utenfor rute innad i EU. Forordningene nr. 1072/2009 og 1073/2009 er gjennomført i yrkestransportforskriften hhv. §§ 53 og 55.

#### *4.1.2.4 Annet*

Europakommisjonen presenterte 30. november 2016 en felles strategi<sup>4</sup> for oppkoblede og automatiserte kjøretøy, basert på de felles målene i Amsterdamerklæringen. Strategien trekker sterkere linjer mellom eksisterende plattformer som for eksempel C-ITS-plattformen, "Gear 2030" og "the Round Table on Connected and Automated Driving".

CityMobil2 er et samarbeidsprosjekt som finansieres av EUs "Seventh Framework Program for Research and Technological Development" (FP7). I prosjektet testes førerløse kjøretøy i flere bymiljøer rundt i Europa, eksempelvis i Lausanne i Sveits og i La Rochelle i Frankrike.

---

<sup>4</sup> [https://ec.europa.eu/transport/themes/its/news/2016-11-30-c-its-strategy\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/its/news/2016-11-30-c-its-strategy_en)

### 4.1.3 Vurdering

Som det fremgår over, er det alminnelig enighet om at vegtrafikkkonvensjonene ikke er til hinder for utprøving av selvkjørende kjøretøy, så lenge fører kan ta over kontrollen av kjøretøyet.

Situasjonen er ikke like klar for utprøving av selvkjørende kjøretøy der det ikke er en fører som kan ta over kontrollen. Departementet anser at konvensjonen ikke er til hinder for utprøving av slik teknologi innenfor slike ordninger som skissert i høringen. Det vises her til formålet med prøveordningen som nettopp er å ivareta trafikksikkerheten ved utprøving av slike kjøretøy. Prøveordningen deler således konvensjonens trafikksikkerhetsformål. Det legges videre opp til en begrenset prøveordning innenfor strenge offentlige rammer som i liten grad vil påvirke internasjonal trafikk. Det legges også vekt på at det i den svenske utredningen legges til grunn at verken Wien-konvensjonen og Geneve-konvensjonen hindrer utprøving med selvkjørende kjøretøy. I tillegg har også flere andre land som også har ratifisert konvensjonene, startet arbeid for slik utprøving.

Departementet legger til grunn at forordningene om yrkes- og markedsadgang gjelder, da de retter seg mot transportører og ikke kjøretøy, men at de ikke er til hinder for forsøk med selvkjørende kjøretøy.

## 4.2 Nasjonal rett og forsøksordninger

### 4.2.1 Vegtrafikkloven med forskrifter

I Norge reguleres all trafikk med motorvogn, samt annen trafikk på veg, i lov av 16. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vtrl.) med forskrifter. Loven har ikke eksplisitt forbud mot kjøretøy uten fører, men det er liten tvil om at loven i 1965 forutsatte at motorvognen har en fører i fører-setet.

Enkelte av lovens bestemmelser stiller uttrykkelig krav til førerens adferd. § 6 pålegger føreren å avpasse farten etter trafikkforholdene og presiserer at føreren alltid skal "*ha fullt herredømme over kjøretøyet*". § 10 pålegger fører å stanse for trafikk kontroll, og § 12 fastsetter spesifikke plikter for fører ved trafikkuhell. Videre pålegger § 23 føreren ansvar for å sikre at kjøretøyet er i forsvarlig og forskriftsmessig stand.

Andre bestemmelser har mer generelt pliktsubjekt, herunder den alminnelige aktsomhetsregelen i § 3, plikten til å rette seg etter signaler, skilt og oppmerking i § 5 og å rette seg etter politiets anvisninger i § 9. Enkelte plikter ved trafikkuhell etter § 12 gjelder "enhver".

Det stilles videre krav til kjøretøy, godkjenning av kjøretøy, bruk av kjøretøy og registrering. Ytterligere omfattende regulering av dette er gjort i forskrifter med hjemmel i loven.

I lovens kapittel fire stilles det nærmere krav til fører. Det er blant annet forbud mot ruspåvirket kjøring, krav om personlig verneutstyr, forbud mot bruk av elektronisk utstyr

i motorvogn, samt regler om førerrett, alder og førerkort. Også her er nærmere regler gitt i forskrifter. Disse kravene er knyttet til særlige kompetanse- og risikoforhold ved en personlig fører og vil ikke være relevante for kjøretøy uten fører.

Samlet sett anses vegtrafikklovgivningen å kreve at motorvogn må ha en fører. Dette innebærer at forsøk med kjøretøy med selvkjørende teknologi kan gjennomføres innenfor eksisterende vegtrafikklov så lenge det er en fører som til enhver tid har kontroll over kjøretøyet og ellers ivaretar pliktene og kompetansekravene som stilles til fører. Det innebærer også at det ikke er lov å benytte kjøretøy med selvkjørende teknologi når det ikke er en fører som ivaretar føreransvaret. Dette gjelder da også utprøving av slike kjøretøy.

Vtrl. § 1 tredje ledd åpner for at Kongen kan bestemme at loven helt eller delvis skal eller ikke skal gjelde for område som ikke er "veg" i vegtrafikklovens forstand. Den vide definisjonen av "veg" (jf. § 2), innebærer at unntakshjemmelen i § 1 gir en svært snever adgang til å gjøre unntak og bestemmelsen vil primært gjelde områder som for eksempel øvingsbane, anleggsområde eller fabrikkområde. Denne adgangen anses ikke å være tilstrekkelig for å kunne prøve ut førerløse kjøretøy på en tilfredsstillende måte.

Departementet kan videre etter § 2 tredje ledd fastsette lovens virkeområde for spesielle innretninger, kjøretøy og motorvogn. Videre gir § 7 adgang til å forby bestemte grupper av kjøretøy eventuelt begrenset til visse veger eller visse tidsrom. Disse bestemmelsene vil prinsipielt kunne omfatte selvkjørende kjøretøy, men anses ikke som hensiktsmessig eller tilstrekkelig grunnlag for å regulere utprøving av slike kjøretøy. De kan imidlertid ved behov gi grunnlag for å klargjøre forholdet mellom vegtrafikkloven og lov om utprøving.

I vtrl. § 31 er det fastsatt alminnelige bestemmelser om straff. Det følger av bestemmelsen at den som forsettlig eller uaktsomt overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av loven, *"straffes med bøter eller fengsel inntil ett år, dersom forholdet ikke går inn under et strengere straffebud"*.

#### **4.2.2 Straffeloven**

Som nevnt skal overtredelse av vegtrafikkloven straffes med bøter eller fengsel i inntil ett år. Dermed kommer de generelle bestemmelsene i lov 20. mai 2005 nr. 28 om straff (straffeloven) til anvendelse, for eksempel reglene om medvirkning, nødverge, nødrett, selvtukt, tilregnelighet og skyldkrav. I henhold til vegtrafikkloven skal også uaktsomme, og ikke bare forsettlige overtredelser kunne straffes.

Forsettlig forsøk på overtredelse skal ifølge § 16 også straffes. Vegtrafikkloven § 31 gjør et unntak fra dette og presiserer at forsøk på overtredelse av vegtrafikkloven med forskrifter ikke skal straffes, med unntak av § 22 (kjøring med motorvogn i ruspåvirket tilstand). Videre inneholder § 21 (om kjøring med kjøretøy i uskikket tilstand) en egen bestemmelse som hjemler straff for forsøk på overtredelse av denne bestemmelsen.

### 4.2.3 Bilansvarslova

Lov av 3. februar 1961 om ansvar for skade som motorvogn gjer (bilansvarslova) gjelder i henhold til lovens § 1 erstatning for skade som motorvogner gjør på folk eller eiendom, og også forsikring mot slik skade. Forsikringsplikt for motorvogner følger av § 15. I følge denne bestemmelsen, må eieren av en motorvogn som er registrert, eller som skulle vært registrert i henhold til bestemmelser i vegtrafikkloven, forsikre bilen for skade som nevnt i kapittel II. Denne plikten retter seg mot eier, og synes ikke å være til hinder for selvkjørende kjøretøy, som i utgangspunktet skal være registrert i henhold til vegtrafikkloven.

Departementet forutsetter at kjøretøy som skal nyttes ved utprøving forsikres iht gjeldende rett, og at de som vil gjennomføre utprøving, i samarbeid med forsikringsselskapene, selv vurderer hensiktsmessige avtaler om forsikring av aktuelle kjøretøy. Departementet ber imidlertid særlig om forsikringsbransjens syn på dette.

### 4.2.4 Personopplysningsloven

Utprøving av selvkjørende kjøretøy vil i mange tilfeller innebære behandling av personopplysninger, for eksempel ved kamerabruk. Lov av 14. april 2000 nr. 31 om behandling av personopplysninger (personopplysningsloven) inneholder regler som skal beskytte den enkelte mot at personvernet krenkes.

Loven gjelder både behandling av personopplysninger som skjer med elektroniske hjelpemidler, personopplysninger som inngår i et register og alle former for kameraovervåkning. Datatilsynet har vurdert og kommet frem til at bruk av kamera montert på kjøretøy, ikke regnes som "*vedvarende eller regelmessig gjentatt personovervåking*", jf. § 36. Dette innebærer at slik bruk av kamera ikke anses som kameraovervåkning etter loven.

I følge § 5 gjelder loven for behandling av personopplysninger om ikke annet følger av særskilt lov som regulerer behandlingsmåten.

Videre oppstiller loven en rekke regler for når personopplysninger kan innhentes og hvordan de skal behandles. Behandlingsansvarlig plikter å melde ifra til Datatilsynet om behandling og registrering av personopplysninger. Dersom det er snakk om behandling av opplysninger som anses som sensitive, kreves konsesjon fra Datatilsynet.

Visse endringer i denne loven vil skje som følge av gjennomføringen av personvernforordning 2016/679, som trer i kraft 25. mai 2018. Forordningen fastsetter regler for beskyttelse av fysiske personer i forbindelse med behandling av personopplysninger. Nytt med denne forordningen er for eksempel at konsesjonsordningen oppheves og at det i stedet må finnes lovhjemmel eller samtykke.

Nærmere regler er gitt i forskrift av 15. desember 2000 nr. 1265 om behandling av personopplysninger.



#### **4.2.5 Yrkestransportloven**

Lov av 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportloven) gjelder for transport med motorvogn og fartøy i Norge. For å drive transport mot vederlag, både nasjonalt og internasjonalt, må vedkommende ha løyve. Departementet legger til grunn at krav om løyve også vil gjelde den som benytter selvkjørende kjøretøy i slik virksomhet, da krav til løyve ikke rettes mot fører, men mot den næringsdrivende enten det er en faktisk person eller et foretak. Det er ikke noen direkte motstrid mellom løyvekravene i yrkestransportloven og utprøving av selvkjørende kjøretøy og behovet for unntak etter yrkestransportloven er derfor i utgangspunktet begrenset.

Nærmere bestemmelser om løyve følger av yrkestransportloven kapittel 2. Dette kapitlet regulerer de kvalitative kravene for løyve, samt hvilke løyvetyper som er underlagt behovsprøving. Lovens kapittel 3 regulerer hvem som er løyvemyndighet for de enkelte løyvetypene. Yrkestransportloven §§ 8 og 22 regulerer ansvar for lokal rutetransport med motorvogn der det inngås kontrakter om offentlig tjenesteplikt som blir kompensert gjennom tilskudd og/eller enerett til en eller flere transportører.

I yrkestransportloven kapittel 4, jf. yrkestransportforskriften § 2, er det gjort unntak fra krav om løyve for visse typer transport.

Det er bestemmelser om kjøreseddel i yrkestransportloven kap 7A. Bestemmelsene om kjøreseddel knytter seg til fører av drosje, selskapsvogn, turvogn, rutevogn og motorvogn som er spesielt utformet for transport for funksjonshemmede. Når det utføres persontransport mot vederlag, må fører ha kjøreseddel som skal sikre at føreren er ved god helse og har god vandel. Det er politiet som utsteder og eventuelt trekker tilbake kjøreseddelen.

Yrkestransportloven § 29 slår fast at løyvemyndighetene kan kalle tilbake et løyve når løyvehaveren ikke lengre fyller kravene som er satt i lov- eller forskrift.

I yrkestransportloven kapittel 8 er det bestemmelser om hvilke dokumenter som fører skal vise fram ved kontroll og hvilke sanksjoner som kontrollmyndighetene kan iverksette ved brudd på regelverket. Yrkestransportloven § 41 fastslår at dersom noen med vilje eller ved uaktsomhet bryter yrkestransportloven med tilhørende forskrifter, blir vedkommende straffet med bøter. Forsøk staffes på samme måte. Medvirkning til overtredelse straffes også, jf. straffeloven § 15.

#### **4.2.6 Forsøksvirksomhet i Norge**

Som det fremgår i punkt 4.2.1 anses føreransvaret som forutsettes i gjeldende vegtrafikklov å være til hinder for utprøving som innebærer at føreren ikke har kontrollen over kjøretøyet. Videre kan det være at slike kjøretøy ikke oppfyller alle nødvendige tekniske krav.

Samferdselsdepartementet har tidligere vurdert enkelte konkrete henvendelser om utprøving/demonstrasjon med selvkjørende minibuss. Det aktuelle kjøretøyet er uten

tradisjonell førerplass, og spørsmålet om førerens mulighet til å ivareta føreransvaret stod dermed sentralt. Demonstrasjonene ble ansett å kunne gjennomføres innenfor vegtrafikklovens rammer. I departementets vurdering ble det lagt særlig vekt på de svært avgrensede rammene som ble skissert (lav fart, over korte tidsrom og på områder som var avstengt for annen trafikk). Det ble forutsatt at føreren skulle være om bord i kjøretøyet under kjøring, med utsyn som en alminnelig fører, og at vedkommende når som helst kunne overstyre kjøretøyet, herunder svinge, tilpasse farten og bremse.

Samferdselsdepartementet vil understreke at demonstrasjoner som nevnt over trolig ikke er langt unna yttergrensen for hva som kan anses tillatt innenfor vegtrafikklovgivningen. Departementet ser det derfor som hensiktsmessig at alle fremtidige utprøvinger med kjøretøy uten en alminnelig fører på en tradisjonell førerplass, gjennomføres innenfor den her foreslåtte loven om utprøving.

For fremtidige forsøk av lignende karakter som nevnt over innebærer dette i utgangspunktet ikke en vesentlig endring av betingelsene, da de nærmere vilkår kan tilpasses utprøvingens karakter. Dette anses primært som en klargjøring av rettslig grunnlag.

### 4.3 Sverige

Som i de fleste andre europeiske land, finnes det rettslige hindringer også i den svenske lovgivningen, for forsøk med selvkjørende kjøretøy. For eksempel bygger Trafikförordningen (1998:1276) på Wien-konvensjonen om vegtrafikk, og inneholder regler som stiller spesifikke krav til føreren.

Den svenske regjeringen startet derfor et utredningsarbeid, som resulterte i SOU 2016: 28<sup>5</sup> "Vägen till självkörande fordon – försöksverksamhet". Utredningen inneholder forslag til en ny lov om forsøksvirksomhet med selvkjørende kjøretøy, samt en forskrift til loven. Det nye regelverket skal etter planen tre i kraft 1. mai 2017. Utredningen var en delbetenkning, og sluttbetenkningen antas å foreligge høsten 2017.

I henhold til dette forslaget skal det kunne gjennomføres forsøk med selvkjørende kjøretøy på alle automatiseringsnivåer. Den som ønsker å gjennomføre forsøk – testorganisasjonen – må søke om dette. Det er foreslått å forskriftsfeste at Transportstyrelsen skal behandle slike søknader. Testorganisasjonen må oppfylle særskilte krav og tillatelsen skal videre kunne kombineres med vilkår. Den kan for eksempel kunne begrenses til et bestemt kjøretøy eller kjøretøygruppe, være begrenset i tid, til et bestemt område eller en strekning. Tillatelsen kan trekkes tilbake dersom forutsetningene for tillatelsen ikke lenger er tilstede. Det følger også av lovforslaget at den som har fått tillatelse skal levere en årlig rapport til Transportstyrelsen. Dersom det

---

<sup>5</sup> Statens Offentliga Utredningar -

[http://www.regeringen.se/contentassets/ffa493ce047a4f37ae3b74508616cab4/vagen-till-sjalvkorande-fordon-forsoksverksamhet-sou-2016\\_28.pdf](http://www.regeringen.se/contentassets/ffa493ce047a4f37ae3b74508616cab4/vagen-till-sjalvkorande-fordon-forsoksverksamhet-sou-2016_28.pdf)

inntreffer en ulykke, skal testorganisasjonen snares mulig utrede ulykken og rapportere til myndighetene.

Forslaget var på alminnelig høring sommeren 2016. Svenske myndigheter arbeider nå med å sammenstille og vurdere høringsinnspillene.

I prosjektet som kalles "DriveMe" er det planlagt et forsøk i Gøteborg i 2017, med 100 selvkjørende biler på en strekning hvor det også er annen alminnelig trafikk. Forsøket er delt opp i faser og vil inkludere kjøretøy på nivå 4.

#### **4.4 Danmark**

I Danmark ble et lovforslag om forsøksordning med selvkjørende biler sendt på høring 27. oktober 2016.<sup>6</sup> Forslag til en ny bestemmelse i "færdselsloven", gir transport- og bygningsministeren adgang til å fastsette regler om tidsmessig og geografisk avgrensede forsøk med motorvogner som helt eller delvis kjører uten fører. Bestemmelsen gir hjemmel til å fravike konkrete bestemmelser i loven. Søknad om tillatelse skal ifølge forslaget sendes myndighetene, og i likhet med det svenske forslaget, skal det kunne stilles vilkår.

Høringsfristen gikk ut 28. november 2016 og lovendringen har planlagt ikrafttredelsesdato 1. juli 2017. Aalborg kommune og Vesthimmerlands Kommune har allerede varslet at de har planer om å gjennomføre forsøk med selvkjørende biler.

#### **4.5 Finland**

Finske myndigheter har konstatert at finsk lovgivning allerede i dag tillater omfattende forsøk med selvkjørende kjøretøy. Den nasjonale trafikklovgivningen definerer ikke hva som menes med fører og det finnes for eksempel heller ingen krav om at en fører må befinne seg inne i kjøretøyet.

Finland har derfor startet opp flere prosjekter for utprøving med slike kjøretøy.

#### **4.6 Utprøving i øvrige land**

USA har hatt forsøksordninger siden 2011. Trafikkreglene er et delstatlig anliggende og regler for utprøving varierer derfor fra delstat til delstat. Flere delstater har innført lovgivning på området, mens andre har forkastet lovforslag om forsøksvirksomhet.

Den 20. september 2016 ble det presentert retningslinjer<sup>7</sup> på føderalt nivå, om tilrettelegging for utprøving med selvkjørende kjøretøy. Det er her klare føringer overfor statene om at det skal tilrettelegges for utprøving. Google, Ford, Tesla Motors, Mercedes Benz og flere andre har fått tillatelse til å teste ut selvkjørende kjøretøy på alminnelige veier i ulike delstater.

---

<sup>6</sup> <https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/59997>

<sup>7</sup> <http://www.nhtsa.gov/nhtsa/av/av-policy.html>

Utprøving med selvkjørende kjøretøy er vurdert i Storbritannia. I en rapport fra juli 2015<sup>8</sup> ble det konstatert at det ikke finnes rettslig hindre i lovgivningen for forsøk med selvkjørende kjøretøy på veg, under forutsetning av at en person er nærværende og tar ansvar for at kjøretøyet føres på en sikker måte. I slike tilfeller er det ikke nødvendig å søke om tillatelse. I rapporten skilles det mellom to nivåer: Høy grad av automatisering og full grad av automatisering. Kjøretøy for transport av mennesker må være utrustet med ratt og pedaler, uansett grad av automatisering. I den første gruppen må det være en menneskelig fører som kan kontrollere hastighet og retning. I fullt automatiserte kjøretøy, kan en bruker befinne seg utenfor kjøretøyet. Det stilles samme krav til brukeren som til førere. Storbritannia fremmet også i juli 2016 enkelte forslag for å støtte opp under avanserte førerstøttesystemer og selvkjørende teknologi.<sup>9</sup>

I Nederland ble lovgivningen endret i 2015 for å tillate utprøving av selvkjørende kjøretøy, blant annet gjennom tilpasning av de tekniske kravene. Det er startet forsøk under lovgivningen. I Nederland regnes alltid et menneske som fører, selv om vedkommende står utenfor kjøretøyet.

I Tyskland er det laget en strategi for en helhetlig tilnærming til automatisert kjøring. I strategien er det kartlagt seks tiltaksområder som det jobbes med: Infrastruktur, regelverk, innovasjon, tilkobling (for eksempel kjøretøy i mellom, og mellom kjøretøy og infrastruktur), datasikkerhet og informasjonsspredning. For hver av disse områdene er det nedsatt en arbeidsgruppe. I Tyskland er det også opprettet en teststrekning for kjøring med automatiserte kjøretøy.

## 4.7 Oppsummering

Det pågår parallelt tilrettelegging og utprøving av selvkjørende kjøretøy i mange land. Gjennomgående er det samme grunnleggende problemstillinger og utfordringer som drøftes, men man tilnærmer seg disse på noe ulikt vis. I Norge vil det i utprøvsperioden være hensiktsmessig å se hen til og trekke relevante erfaringer også fra utprøvinger og løsninger som velges i andre land, med sikte på mer permanente løsninger som må innføres på sikt.

# 5 Sentrale utfordringer

## 5.1 Innledning

Det finnes ingen klart definerte skillelinjer mellom hvilke oppgaver som bør ligge til nasjonale myndigheter, internasjonale myndigheter, bilprodusenter og teknologiutviklere i arbeidet med utvikling av et stadig mer teknologibasert transportsystem.

---

<sup>8</sup> <https://www.gov.uk/government/publications/automated-vehicle-technologies-testing-code-of-practice>

<sup>9</sup> [https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/536365/driverless-cars-proposals-for-adas-and\\_avts.pdf](https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/536365/driverless-cars-proposals-for-adas-and_avts.pdf)

Teknologiutviklerne/bilprodusentene driver utvikling på kommersiell basis. Myndighetene bør gjennom regelverksutforming legge til rette for nytenkning og hensiktsmessig utvikling. En del regelverksavklaringer må skje på internasjonalt plan, (det kan for eksempel virke konkurransehemmende og lite fleksibelt om norske myndigheter skulle stille konkrete særnorske krav til førerstøttesystemer).

Myndighetenes rolle er videre å sørge for at sentrale hensyn som trafiksikkerhet, fremkommelighet, personvern samt andre samfunnsinteresser ivaretas. Ved regelverksutforming på området, møter Norge samme utfordringer som andre land, og som nevnt over arbeides det med harmoniserte standarder også internasjonalt.

Departementet legger til grunn at det ikke er mulig på dette tidspunktet å skissere hvordan alle utfordringer knyttet til selvkjørende kjøretøy skal løses på sikt. Det er heller ikke hensiktsmessig eller nødvendig å løse alle problemstillinger *før* loven om utprøving er på plass. Tvert imot er hensikten med loven blant annet at resultatene fra utprøvingene skal kunne bidra til å identifisere mange av utfordringene og gi veiledning til hvordan de kan løses.

## 5.2 Infrastruktur

Det forutsettes i utgangspunktet at utprøving etter lovforslaget kan gjennomføres ved bruk av eksisterende infrastruktur. Det er imidlertid klart at ulike selvkjørende kjøretøy benytter teknologi som i forskjellig grad er avhengig av den fysiske og digitale infrastrukturen, jf. punkt 3.1. Variasjoner på vegnettet, krevende topografi, samt særlige klimatiske forhold kan samlet sett være utfordrende å håndtere teknologisk i Norge, selv om et automatisert kjøretøy er godt utprøvd i utlandet.

Et viktig formål med utprøvingsordningen vil være å avdekke i hvilken grad eksisterende infrastruktur er tilstrekkelig for videre innføring av selvkjørende kjøretøy, og hvilket behov det vil være for videre tilrettelegging av den fysiske og digitale infrastrukturen.

Hvorvidt kjøretøyet kan håndtere kjøring på det området eller den strekningen (med dagens infrastruktur) det er søkt om tillatelse for, må vurderes individuelt i forbindelse med behandlingen av den enkelte søknad. Det vil derfor være et viktig element i enhver søknad at benyttet teknologi og behov knyttet til infrastrukturen beskrives. Samarbeid mellom private aktører og Statens vegvesen kan være aktuelt i enkelte tilfeller, for å tilrettelegge for utprøving av automatiserte kjøretøy.

## 5.3 Unntak fra vegtrafikklovgivningen

Som beskrevet i punkt 4.2.1 reguleres all trafikk med motorvogn, samt annen trafikk på veg, i lov av 16. juni 1965 nr. 5 om vegtrafikk med forskrifter. Loven har ikke noe eksplisitt forbud mot kjøretøy uten fører, men det er liten tvil om at loven i 1965 forutsatte at motorvognen har en fører i førersetet.

Et kjøretøy uten fører forutsettes i alminnelighet å skulle oppfylle de krav som stilles til kjøretøy og hvordan dette skal føres i henhold til vegtrafikklovgivningen. Dersom et

selvkjørende kjøretøy skal brukes i alminnelig trafikk, må det følge alminnelige trafikkregler, og det må kunne håndtere alle situasjoner som kan oppstå på lik linje med et normalt aktsomt menneske som fører kjøretøyet. Kjøretøyet må blant annet rette seg etter fartsgrenser og andre trafikale reguleringer, samt ivareta kravet om hensynsfull, aktpågivende og varsom ferdsel, jf. vtrl. § 3.

Som beskrevet i punkt 4.2.1 inneholder vegtrafikklovgivningen en del krav som er knyttet til særlige kompetanse- og risikoforhold ved en personlig fører. Disse vil ikke være relevant der det ikke er en person som fører kjøretøyet. Eksempler på dette er kravene til førerkort og føreropplæring, samt forbud mot ruspåvirket kjøring og påbud om personlig verneutstyr.

Det har vært vurdert å forsøke å kartlegge de viktigste unntaksbehovene og gi hjemmel til å fravike enkelte, spesifiserte regler. Det er imidlertid svært utfordrende å gjennomføre en fullstendig og uttømmende kartlegging av hvilke hindringer gjeldende regelverk kan innebære. Dette fordi vegtrafikklovgivningen er svært omfattende, men også fordi vi ikke nå vet hvilken retning og form utviklingen vil ta. Vi risikerer da raskt å komme i en situasjon hvor regelverket igjen ikke er tilstrekkelig tilpasset.

Departementet har videre vurdert en bestemmelse om at vegtrafikkloven med forskrifter gjelder "*så langt den passer*". Fordi en slik bestemmelse er vag, særlig sett i sammenheng med legalitetsprinsippet, er dette ikke ansett som hensiktsmessig.

For å sikre tilstrekkelig fleksibilitet, foreslår departementet at det etableres en generell og vid unntakshjemmel. Hjemmelen gir mulighet for at det i forskrift og/eller i tillatelsen kan gjøres unntak fra vegtrafikklovgivningen. Unntakshjemmelen foreslås kombinert med begrensninger, som at det bare kan gjøres unntak dersom det er nødvendig for å gjennomføre utprøving av selvkjørende kjøretøy. For øvrig må utprøvningsprosjektet som helhet anses trafikksikkert for at det skal kunne gis tillatelse. I forbindelse med forskriftsarbeidet vil nærmere bestemmelser om hvordan hjemmelen skal benyttes, bli vurdert.

## **5.4 Virkeområdet**

### **5.4.1 Innledning**

En viktig problemstilling er virkeområdet for lov om utprøving. Spørsmålet blir når det er nødvendig og når det er mulig å søke myndighetene om tillatelse etter den nye loven.

Det er ingen tvil om at utprøving som innebærer kjøring uten en ansvarlig fører i kjøretøyet, ikke skal kunne gjennomføres med mindre det er gitt tillatelse etter loven.

Motsatt vil føreransvaret i vegtrafikkloven ikke være til hinder for utprøving der det er en fører på tradisjonell førerplass som ivaretar føreransvaret fullt ut. Dette kan være tilfelle både for selvstendige utprøvinger, og der utprøvingen deles opp i faser, hvor de tidlige fasene innebærer kjøring med en ansvarlig fører som hele tiden er klar til å gripe inn. Føreransvaret etter vegtrafikkloven anses i utgangspunktet å være til hinder for utprøving der det ikke befinner seg en fører på tradisjonell førerplass. Det har likevel innenfor

snevre rammer vært ansett mulig å gjennomføre utprøvinger med kjøretøy uten tradisjonell førerplass, jf. forsøkene med selvkjørende minibusser som beskrevet i punkt 4.2.6. For å sikre forutsigbarhet og klare rammer, legger departementet til grunn at utprøving uten en fører på tradisjonell førerplass, bare skal kunne gjennomføres innenfor rammene av loven om utprøving.

Videre kan utprøving som bare innebærer kjøring hvor alle regler (ikke bare føreransvar, men også tekniske regler, personopplysningslovgivningen eller yrkestransportloven m.m.) ivaretas med alminnelig manuell kjøring med fører på tradisjonell førerplass, gjennomføres uten at det søkes om tillatelse. Dette gjelder uavhengig av kjøretøyets evne til å kunne kjøre selv, men det må selvsagt være utstyrt slik at fører til enhver tid kan utøve alminnelige førerfunksjoner. Slik kjøring er tillatt i dag (uavhengig av om det er snakk om utprøving eller alminnelig, privat kjøring), og vil fortsatt være tillatt uavhengig av nytt regelverk. Det er ingen tvil om at føreren da har det fulle ansvaret.

Slik kjøring kan bidra til å dokumentere at teknologiens modenhet er tilstrekkelig utprøvd med en ansvarlig fører i kjøretøyet, før det kan tillates videre utprøving etter den nye loven uten en ansvarlig fører, jf. prinsippet om gradvis tilnærming som omtalt i punkt 6.4.

#### **5.4.2 Føreransvaret**

Gjeldende krav om en ansvarlig fører i kjøretøyet er den største hindringen mot utprøving av selvkjørende kjøretøy. Hovedformålet med dette lovforslaget er derfor å fastsette et rettslig grunnlag for å kunne prøve ut slike kjøretøy uten en ansvarlig fører på tradisjonell førerplass.

I tillegg kan det være andre krav som er til hinder for utprøving med selvkjørende kjøretøy selv om føreransvaret er ivaretatt. Det kan for eksempel være at kjøretøyene bruker kameraer som ikke er forenlig med personvernlovgivningen, eller at kjøretøyet har tekniske spesifikasjoner som ikke er forenlig med tekniske krav etter vegtrafikklovgivningen. For å tilrettelegge for ulike utprøvinger er det derfor nødvendig med et virkeområde som omfatter mer enn bare forsøk uten en ansvarlig fører på tradisjonell førerplass.

Ved behandling av søknad vil det være opp til myndighetene om det skal gis tillatelse, i hvilken grad det skal gjøres unntak fra regelverket og hvilke vilkår som skal stilles.

#### **5.4.3 Hvem kan søke?**

Ulike aktører vil kunne ønske å gjennomføre utprøving etter loven. Dette vil for eksempel kunne være bilprodusenter eller bilimportører, transportvirksomheter, forskningsinstitusjoner andre myndigheter eller private interessenter. Det kan også tenkes samarbeidsprosjekter mellom ulike aktører.

Det legges til grunn at utprøvingen i alminnelighet skal ha som mål å tilføre kunnskap om effekter og utfordringer ved å innføre selvkjørende kjøretøy i transportsystemet. Det kan stilles krav til hvordan utprøvingen skal gjennomføres, herunder krav til beskyttelse av opplysninger, evaluering, rapportering, ansvar osv. Det legges videre til grunn at det i

søknadsprosessen redegjøres detaljert for gjennomføring av utprøvingen og hvordan trafikksikkerhetshensyn og personvern hensyn skal ivaretas.

Det antas dermed lite aktuelt at enkeltpersoner med kjøretøy på høye automatiseringsnivåer vil søke om tillatelse. Enkeltpersoner vil primært kunne delta som en del av en større utprøving.

## **5.5 Ansvar**

### **5.5.1 Innledning**

En svært viktig problemstilling er ansvarsspørsmålet. Som tidligere nevnt er føreransvaret et grunnleggende prinsipp i vegtrafikklovgivningen. Dersom det skal tillates utprøving uten fører, må trafikksikkerheten som ligger i føreransvaret, ivaretas på annen måte. For det første kreves avklaring av hvem som har ansvaret for at utprøvingen skjer på en trygg måte og i henhold til gjeldende regler. Videre hvem som har det økonomiske- og strafferettslige ansvaret dersom regler er brutt og/eller det har oppstått en ulykke. Departementet vil fremheve at det i utgangspunktet er forsikringsplikt for selvkjørende kjøretøyer som for andre kjøretøyer.

### **5.5.2 Overordnet ansvar for utprøvingen**

Departementet foreslår at den som skal gjennomføre utprøving selv i søknaden peker ut hvem som skal ha ansvaret for at utprøvingen skjer i henhold til gjeldende bestemmelser. I myndighetenes vurdering av om prosjektet som helhet fremstår som forsvarlig nok til å få en tillatelse, kan de også vurdere hvorvidt personen som utpekes, vil ha en sentral nok rolle i prosjektet til at vedkommende har mulighet til å ivareta dette ansvaret.

En slik utpeking vil kunne være hensiktsmessig i den forstand at en konkret person får ansvar for å påse at prosjektet gjennomføres slik det skal, og i henhold til gjeldende rett og vilkår i tillatelsen. Hvorvidt denne personen også kan pådra seg et økonomisk eller strafferettslig ansvar, vil avhenge av konkrete omstendigheter.

### **5.5.3 Når foreligger et personlig føreransvar**

Innledningsvis kan det konstateres at der utprøvingen skal foregå med en ansvarlig fører, må vedkommende oppfylle alle de plikter som følger av dette ansvaret, med mindre annet fremgår av tillatelsen.

Ved tillatelse kan det gis anledning til at kjøretøyets tekniske systemer overtar kjøringen, med den konsekvens at føreren ikke lenger har føreransvaret. Dette kan for eksempel være på nærmere definerte strekninger eller områder, og under gitte forutsetninger. Dette kan innebære at personen under kjøring går inn og ut av rollen som ansvarlig fører, for eksempel ved av- og påkjøring til nærmere definerte prøvestrekninger. Søker må i søknaden avklare rammene for utprøvingen herunder når, og under hvilke forutsetninger systemet skal overta kjøringen, slik at trafikksikkerhet og personvern er ivarettatt.



Det er naturlig å tolke det personlige føreransvaret slik at føreren er tilstede i kjøretøyet på tradisjonell førerplass, og til enhver tid kan gripe inn å utføre alle alminnelige førerfunksjoner. Det kan imidlertid ikke utelukkes tilfeller hvor kjøretøyet føres av en person som ikke befinner seg på tradisjonell førerplass, eller ikke er i kjøretøyet, men hvor vedkommende likevel kan ivareta tilsvarende funksjoner som en tradisjonell fører. Det må vurderes konkret i forbindelse med behandlingen av den enkelte tillatelse om, og hvordan, føreransvaret skal ivaretas. Dette vil for eksempel gjelde de tilfellene med minibuss som beskrevet i punkt 4.2.6.

I alle tilfeller der føreren griper inn og overstyrer systemet, vil vedkommende anses som ansvarlig fører. Dette krever systemer som lagrer informasjon om når kjøretøyet er i selvkjørende eller i manuell modus, for å kunne plassere ansvar ved hendelser.

#### **5.5.4 Utprøving uten ansvarlig fører**

Fordi loven om utprøving også skal åpne opp for utprøving av kjøretøy helt uten en ansvarlig fører, må det avklares hvordan de trafikkikkerhetshensyn som i dag ivaretas gjennom føreransvaret, kan ivaretas på annen måte.

Det må i slike tilfeller sikres at kjøretøyet kan opptre på trafikkikker måte i samsvar med vegtrafikklovens bestemmelser. Det vil være søker som må godtgjøre at dette kan oppfylles, primært ved å dokumentere systemets operative egenskaper.

Et eventuelt etterfølgende ansvar, som for eksempel straffeansvar, vil være avhengig av at det konstateres skyld (forsett eller uaktsomhet). Som i dag vil skyldspørsmålet avhenge av hvorvidt det under etterforskningen konstateres at vedkommende forsettlig eller uaktsomt har overtrådt regelverket.

Etter loven om utprøving vil det også kunne være aktuelt med ansvar, for eksempel straffeansvar, for den som er ansvarlig for prosjektet dersom vedkommende har unnlatt å ivareta ansvaret etter loven, ikke har tatt de nødvendige forhåndsregler og/eller ikke iverksatt de nødvendige tiltak. Det vil også kunne være aktuelt med ansvar for feil som kan føres tilbake til tekniske systemer som benyttes i forbindelse med utprøvingen, særlig de selvkjørende funksjonene.

Selv om ingen enkeltperson har utvist skyld, kan et foretak straffes etter strl. § 27, dersom et straffebed er overtrådt av noen som handler på vegne av et foretak.

Som nevnt over kan utprøvingen også foregå helt uten fører på tradisjonell førerplass. Det kan også være tilfeller hvor en person skal delta som fører for deler av kjøringen, men på en teststrekning skal overlate kjøringen til kjøretøyet, og innta rollen som passasjer. Denne personen anses da som passasjer selv om vedkommende rent fysisk er plassert i det som vanligvis regnes som fører sete. Dette innebærer at vedkommende ikke vil ha en større plikt til å gripe inn enn en annen passasjer, jf. for eksempel straffeloven § 287 om "forsømmelse av hjelpeplikt".

## 5.6 Personvern

Selvkjørende kjøretøy på høyere nivåer både innhenter og lagrer en rekke opplysninger. I tillegg til at mange av kjøretøyene er avhengig av kameraer og sensorer for å lese trafikken og avdekke hindringer i vegbanen, har de systemer som lagrer opplysninger om kjøremønster, fart, osv. I den grad disse opplysningene kan knyttes til enkeltpersoner, er de å regne som personopplysninger etter personopplysningsloven. Hvem som eier disse opplysningene, hvem som kan benytte seg av dem og hvem som har ansvar for å sikre at de ikke spres, er sentrale spørsmål. I arbeidet med lov om utprøving har departementet også sett hen til andre personvernutfordringer som oppstår særlig i forbindelse med utprøving, for eksempel kamerabruk. De mer permanente personvernmessige utfordringene må vurderes nærmere senere.

For å kunne møte personvernutfordringene på kort sikt foreslås det at utprøvsloven går foran personopplysningsloven, og at det gis nærmere bestemmelser om behandling av opplysninger innhentet i forbindelse med utprøving, jf. omtalen til lovforslaget kapittel 3.

## 5.7 Datasikkerhet

Blant de mange utfordringene som kan knyttes til denne type ny teknologi, står også datasikkerhet sentralt. Det er avgjørende at det treffes tilstrekkelige tiltak for å forhindre at systemene i de oppkoblede kjøretøyene kan "hackes", og at utenforstående kan overta kontrollen over kjøretøyet, eller få uberettiget tilgang til informasjon. Under utprøving må det primært være den som har fått tillatelse, sammen med teknologiutvikleren, som har ansvar for å sikre dette. Det forventes at det også vil være i disse aktørenes egeninteresse å sørge for høy grad av datasikkerhet, og at de derfor vil legge betydelige ressurser i å utvikle trygge systemer, som er godt rustet mot dataangrep.

Departementet foreslår en bestemmelse i loven om at den som i forbindelse med utprøving innhenter informasjon, skal sørge for tilfredsstillende tiltak for å beskytte materialet, jf. omtale av lovforslaget § 17.

# 6 Nærmere om lovforslaget

## 6.1 Formål – § 1

Formålet med denne loven er å legge til rette for utprøving av selvkjørende kjøretøy på veg, innenfor rammer som særlig ivaretar trafikksikkerhets- og personvern hensyn. Utprøvingen skal skje gradvis, særlig ut fra teknologiens modenhet og med formål om å avdekke hvilke effekter selvkjørende kjøretøy kan ha for trafikksikkerhet, effektivitet i trafikkavviklingen, mobilitet og miljø.

Loven må være vid nok til at den teknologiske utviklingen ikke hemmes, men også vid nok til at det i forskrifter og i de enkelte tillatelsene, kan stilles vilkår og krav for å sikre tilstrekkelige ivaretagelse av trafikksikkerhets- og personvern hensyn.

## **6.2 Virkeområdet og forholdet til annen lovgivning – § 2**

### **6.2.1 Innledning**

Virkeområdet følger av lovforslagets første ledd. Loven gjelder utprøving av selvkjørende kjøretøy på veg, hvor kjøretøyet ikke har en ansvarlig fører på tradisjonell førerplass. Med dette menes tilfellene der kjøretøyet ikke har en ansvarlig fører, enten fordi kjøretøyet er konstruert for bruk uten fører, eller der føreren under kjøringen ikke lenger skal anses som ansvarlig fører. Loven gjelder også der kjøretøyet har en ansvarlig fører som ikke befinner seg på tradisjonell førerplass, som for eksempel i forsøket med minibusser som nevnt i punkt 4.2.6.

Som nevnt tidligere er særlig føreransvaret etter vegtrafikklovgivningen til hinder for utprøving av selvkjørende kjøretøy uten en ansvarlig fører. Virkeområdet er derfor foreslått å omfatte kjøring uten en ansvarlig fører. Det sentrale med bestemmelsen er derfor å tilrettelegge for at det kan gjøres unntak fra føreransvaret i vegtrafikklovgivningen.

Det kan også være forhold ved utprøvingen, for eksempel tekniske krav til kjøretøyet eller forhold til personvernlovgivningen, som er til hinder for at utprøvingen kan gjennomføres etter sitt formål. Det foreslås derfor at loven også skal omfatte utprøving av selvkjørende kjøretøy, hvor kjøretøyet har en ansvarlig fører på tradisjonell førerplass, men hvor det av andre grunner som nevnt over, er nødvendig med unntak fra gjeldende regelverk.

Adgangen til å gjøre unntak fra vegtrafikkloven og yrkestransportloven følger av annet ledd. Når det gjelder behandlingen av personopplysninger som innhentes i forbindelse med slike utprøving foreslås det i tredje ledd at utprøvsloven gjelder foran personopplysningsloven.

For nærmere omtale av virkeområdet, vises til redegjørelsen i punkt 5.4.

### **6.2.2 Vegtrafikkloven**

Vegtrafikklovens regler er satt av hensyn til trafiksikkerhet, fremkommelighet og miljø, og det er viktig at ivaretagelsen av disse hensynene ikke svekkes ved overgangen til stadig mer automatiserte kjøretøy. Det er derfor slått fast i loven at vegtrafikkloven gjelder med mindre det er gjort unntak.

Det bør bare være adgang til å gjøre unntak som er nødvendig for å kunne prøve ut selvkjørende kjøretøy i tråd med lovforslagets formål. Ved nødvendighetsvurderingen må det tas utgangspunkt i unntaksbehovet i det konkrete utprøvsprosjektet, altså hvilke behov som gjør seg gjeldende for å kunne gjennomføre det konkrete prosjektet etter sitt formål. Det bør ikke gjøres flere eller mer omfattende unntak enn det er behov for, for å kunne oppnå formålet med det enkelte prosjektet.

Ved vurderingen av om det skal gis unntak, må det gjøres en helhetsvurdering av unntaksbehovet i det konkrete utprøvsprosjektet hvor teknologiens modenhet, og trafikale risikoforhold blir sentrale temaer.

Det vil under forskriftsarbeidet gjøres nærmere vurderinger av når det vil være aktuelt med unntak.

### **6.2.3 Personopplysningsloven**

Utprøving med selvkjørende kjøretøy reiser en rekke spørsmål knyttet til personvern, da det i forbindelse med slik kjøring er nødvendig å innhente, og i mange tilfeller lagre, opplysninger for flere formål.

For det første er de fleste kjøretøyene avhengig av kameraer og sensorer for å kunne fungere i trafikken. Kantlinjer og skilting må kunne leses, hindringer i vegbanen må avdekkes osv.

For det andre er det behov for opplysninger om den konkrete kjøringen dersom det oppstår en ulykke. I slike tilfeller vil informasjonen ha betydning for hvor ansvaret skal plasseres og for skyldspørsmålet.

For det tredje må opplysninger innhentes og lagres for å kunne oppnå formålet med utprøvingen: å hente ut erfaringsmateriale til bruk for videre tilnærming til temaet.

For å kunne prøve ut disse kjøretøyene, og innhente og utnytte relevant informasjon for disse legitime formålene, foreslås det en bestemmelse om at denne loven skal gjelde foran personopplysningsloven med forskrifter. Det redegjøres nærmere under punkt 6.11 til 6.18 for de reglene som skal ivareta personvern hensynene. Den som har fått tillatelse vil ha ansvaret for å sikre at informasjon innhentes og lagres i tråd med loven. Det forutsettes at det gis nærmere regler om dette i forskrift.

Departementet foreslår derfor en bestemmelse om at lov om prøveordning skal gjelde foran reglene i personopplysningsloven. En tilsvarende bestemmelse finnes også i det svenske forslaget.

### **6.2.4 Bilansvarsloven**

Forsikringsplikten retter seg mot eier av kjøretøyet, ikke fører. Forsikringsplikten ivaretar grunnleggende hensyn til å få dekket tap for skade forårsaket av motorvogner. Det bør etter departementets mening derfor ikke gjøres unntak fra forsikringsplikt etter denne loven.

Hjemmelen til å gjøre unntak fra vegtrafikkloven med forskrifter vil likevel kunne få indirekte betydning, ved at det kan gjøres unntak fra registreringsplikten, fordi forsikringsplikten retter seg mot registreringspliktige kjøretøy. Ved utprøving av kjøretøy som ikke er registreringspliktige legges det imidlertid til grunn at det uansett ikke skal gjøres unntak som innebærer redusert økonomisk kompensasjon ved ulykker.

Hvorvidt motorvognene forsikres etter allerede eksisterende, alminnelige forsikringsavtaler, eller om det kan være behov for å utvikle egne forsikringsavtaler for kjøretøy som er med i utprøvningsprosjekter, antas å være spørsmål som ligger utenfor hva det er hensiktsmessig for departementet å regulere. Vi ber imidlertid særlig om forsikringsbransjens syn på dette.

## 6.2.5 Yrkestransportloven

Nye typer kjøretøy er hele tiden i utvikling. Utgangspunktet ved tidligere teknologiutviklinger, både for personbiler og tunge kjøretøy, er at transport mot vederlag har skjedd innenfor kravene i yrkestransportloven. Departementet viser i denne sammenheng til at demonstrasjonene som er gjennomført i Norge allerede, jf. pkt. 4.2.6, ble gjort i samarbeid med administrasjonsselskaper som Ruter AS og Kolumbus AS, og innenfor gjeldende løyveordninger. Det er grunn til å tro at fremtidige utprøvinger, særlig med buss, også vil foregå i samarbeid med administrasjonsselskaper eller andre løyvehavere.

Som nevnt vil departementet i forslag til ny lov om utprøving med selvkjørende kjøretøy legge til grunn at løyvekravene i yrkestransportloven gjelder. Det kan likevel være hensiktsmessig å ta inn en hjemmel for at kravene i yrkestransportregelverket kan fravikes dersom det er nødvendig for å prøve ut selvkjørende kjøretøy. Hva som vil være et nødvendig unntak vil måtte vurderes i hver enkelt sak. Som ved unntak fra vegtrafikklovgivningen, må det ved nødvendighetsvurderingen etter yrkestransportloven tas utgangspunkt i unntaksbehovet i det konkrete prosjektet, samt at det ikke bør gjøres flere eller mer omfattende unntak enn det som det er behov for, for å kunne oppnå formålet med det enkelte prosjektet.

Når det gjelder unntak fra krav om løyve for gods- og turvogn (buss) kan disse ikke gå lenger enn EØS-retten tillater, jf. forordningene nr. 1071, 1072 og 1073/2009. De typiske unntakene som gjøres i dag er knyttet til transportvirksomhet med liten innvirkning på det totale markedet, slik som transport med kjøretøyer med lav hastighet, kjøretøyer med veteranstatus med videre.

Særlige krav for behovsprøvde løyver for personbiler (drosje, selskapsvogn og transport for funksjonshemmede), inkl. antallsreguleringen, er fastsatt nasjonalt og kan håndteres i en prøveordning uten å komme i konflikt med EØS-retten. Behovsprøvingen kan imidlertid sette skranker for ny teknologiutvikling og det kan tenkes at det i noen tilfeller kan være hensiktsmessig å eksempelvis fritta fra krav om drosjeløyve for en transportør som ønsker å prøve ut passasjertransport med selvkjørende personbilkjøretøy.

Utgangspunktet bør være at dette også skal skje innenfor løyveordningens system, men at det bør være en åpning i regelverket for å gjøre unntak i en prøveordning.

Når det gjelder buss i rute, har fylkeskommunene ansvaret for lokal kollektivtransport, og inngår kontrakter om offentlig tjenesteplikt som blir kompensert gjennom tilskudd og/eller enerett til en eller flere transportører. Departementet mener at det vil være mest hensiktsmessig at utprøvingen av selvkjørende kjøretøy i slik transport, foregår i et samarbeid med fylkeskommunene og busselskapene som har kontrakt med fylkeskommunene. Det vil være en fordel å ha en prøveordning innenfor eksisterende løyveordning og anbudskontrakter. Prøveordningen vil sannsynligvis også gi et bedre kunnskapsgrunnlag når den utføres innenfor den ordinære kollektivtransporten. Det kan likevel være behov for unntak, særlig i de tilfeller der det ikke vil være til ulempe for det fylkeskommunale kjøpet.

Etter yrkestransportloven kapittel 7A er det krav til kjøreseddel for fører som utfører løyvepliktig persontransport. I utgangspunktet vil kravene til kjøreseddel ikke komme til anvendelse i de tilfeller der kjøretøyet ikke har fører. I den grad utprøvingen legger opp til at det skal være en person i kjøretøyet som har ment å ha en rolle som fører, vil bestemmelsene om kjøreseddel komme til anvendelse dersom denne føreren har mulighet til å ta kontroll over kjøretøyet. I denne sammenheng må vurderingen av om det foreligger føreransvar etter yrkestransportloven, være den samme vurderingen som for å fastslå om det foreligger føreransvar etter vegtrafikklovens bestemmelser.

Etter yrkestransportloven § 38 påligger det fører av løyvepliktig transport en plikt til å ha med seg de legitimasjonene det er fastsatt at han skal ha når det blir ført kontroll av politiet eller Statens vegvesen. I de tilfeller der det ikke er en fører tilstede i kjøretøyet vil pliktene til å ha med legitimasjoner og vise de fram, ikke kunne knyttes til føreren. I slike tilfeller kan tillatelsesmyndighetene gjøre unntak fra denne bestemmelsen, eventuelt vurdere om det i tillatelsen skal kreves en annen måte å vise fram legitimasjonene etter yrkestransportloven.

Dersom det skal gjøres unntak fra yrkestransportregelverket bør dette klart gå fram av forskrift eller den enkelte tillatelse. Unntak fra yrkestransportloven i forbindelse med utprøving av selvkjørende kjøretøy skal gjøres av den myndigheten som behandler tillatelsen etter § 4 i ny lov.

Departementet foreslår derfor at det i forskrift eller i den enkelte tillatelse, også skal kunne gjøres unntak fra lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportloven) med forskrifter, som er nødvendig for gjennomføring av utprøving av selvkjørende kjøretøy på veg. Yrkestransportloven gjelder med mindre det er gjort slikt unntak

### **6.3 Definisjoner – § 3**

Selvkjørende kjøretøy er definert i § 3 som en motorvogn som er utrustet med et teknisk system som automatisk fører motorvognen og som har kontroll over kjøringen. Dette fastslår den sentrale funksjonen som skiller selvkjørende kjøretøy fra mer tradisjonelle kjøretøy. Definisjonen omfatter ikke kjøretøy med førerstøttesystemer som allerede er i utstrakt bruk, hvor hovedformålet er å assistere føreren.

Begrepet "motorvogn" anses å dekke de innretninger som det vil være aktuelt å tillate for utprøving.

For å tydeliggjøre de mest aktuelle, er det inntatt en presisering i annet punktum om at selvkjørende kjøretøy omfatter både motorvogn der en fører kan overlate kjøringen til det tekniske systemet som automatisk fører motorvognen, og motorvogn som er konstruert for å kjøre uten en fører. Dette vil typisk nivå 4 og 5 i henhold til SAE-nivåene, som nærmere beskrevet i punkt 3.2.

For øvrig er definisjonene de samme som i vegtrafikklovgivningen og i personopplysningsloven.

## 6.4 Hjemmel for tillatelse – § 4

Hovedformålet med lovforslaget er å gi anledning til utprøving av selvkjørende kjøretøy som i dag ikke er tillatt.

Som nevnt i punkt 5.5 vil behov for unntak fra føreransvaret være mest sentralt, men det kan også være behov for unntak fra andre regler i vegtrafikkloven, yrkestransportloven og personopplysningsloven.

Når det må søkes om tillatelse for utprøving, fremgår av omtalen til § 2. Det vil være opp til myndighetene om det skal gis tillatelse, i hvilken grad det skal gjøres unntak fra regelverket og hvilke vilkår som skal stilles.

Det vil kunne være aktuelt med utprøving av kjøretøy på ulike nivåer og med ulik teknologi og funksjonalitet og særlig med ulik grad at selvkjørende teknologi.

Hvorvidt søknaden skal innvilges, må avklares på bakgrunn av en helhetlig vurdering av det konkrete prosjektet. Hensynet til trafiksikkerhet, miljøvern, fremkommelighet, personvern og datasikkerhet være sentralt i vurderingen av om det skal gis tillatelse, om det skal gjøres unntak, og hvilke vilkår som eventuelt skal stilles.

Sikkerhetsstandarden må vurderes på bakgrunn av det konkrete prosjektet. Det understrekes at det er viktig med en gradvis tilnærming til det som tillates av utprøvinger. Dette særlig for å sikre at teknologien er tilstrekkelig moden for å prøves under forholdene som gjelder. Det legges til grunn at den selvkjørende teknologien må være tilstrekkelig utprøvd, eksempelvis i laboratorium, simulatorer, på lukkede områder og hvor mulig med en ansvarlig fører som til enhver tid kan ta over kontrollen av kjøretøy, før det er aktuelt å tillate utprøving uten en ansvarlig fører. Det legges til grunn at dette dokumenteres og ivaretas gjennom søknadsprosessen.

Det er søkers ansvar å dokumentere at utprøvingen kan gjennomføres, og vil bli gjennomført, i tråd med lovens formål. Denne må selv særlig sikre at utprøvingen skjer på en trafiksikker måte, herunder at kjøretøyet håndterer de situasjoner som kan oppstå i forbindelse med utprøvingen.

Bestemmelsen foreslås formulert som en "kan-regel", slik at det vil være opp til myndigheten å vurdere om tillatelse skal gis eller ikke, selv om søker oppfyller krav etter lov og forskrift. Denne vurderingen vil gjøres med utgangspunkt i lovens formål. Dette gjelder både rammene for utprøvingen og mulige fremtidige effekter av den.

Lovforslaget er ikke i seg selv til hinder for at privatpersoner etter søknad kan få slik tillatelse på vegne av seg selv, jf. punkt 5.4.

Etter departementets syn bør krav til hva søknaden skal inneholde, presiseres nærmere i forskrift som sendes på egen høring. Det anses imidlertid som naturlig at blant annet følgende punkter inngår i søknaden: Hvem som søker, hvem som skal ha det overordnede ansvaret etter forslaget § 6, hvorvidt det skal være fører under hele utprøvingen eller om det er behov for unntak fra føreransvaret, formålet med utprøvingen, antall og type kjøretøy, tidsplan, vegstrekning/område, eventuelle forhold med infrastrukturen, beskrivelse av teknikken og av hvordan den eventuelt avviker fra typegodkjenning,

testresultater som dokumenterer trafikksikkerheten, informasjon om hvordan datasikkerheten ivaretas og informasjon om behov for opplæring.

Hvilken myndighet som skal behandle søknader vil bli nærmere regulert i forskrift, jf. punkt 6.26.

## **6.5 Vilkår – § 5**

Når myndighetene skal ha anledning til å avslå søknader, må de også gis en vid adgang til å stille vilkår for å gi tillatelse, særlig for å sikre at trafikksikkerhet- og personvern hensyn ivaretas under utprøvingen. Departementet foreslår derfor at tillatelsen skal kunne kombineres med vilkår.

Av hensyn til forutberegnelighet for den som skal gjennomføre utprøvingen, bør slike vilkår først og fremst settes i forbindelse med at tillatelsen gis. Det må imidlertid tas i betraktning at dette er et helt nytt felt, hvor man ikke har tidligere praksis å støtte seg på. Det kan på tidspunktet for behandlingen av søknaden være utfordrende å få en fullstendig oversikt over hvilke vilkår som er nødvendige for å ivareta sentrale hensyn på en tilfredsstillende måte. Det foreslås derfor en hjemmel for å kunne fastsette vilkår også etter at det er gitt tillatelse til å starte opp utprøvingen, dersom det foreligger "*særlige grunner*". Denne bestemmelsen er ment å fungere som en sikkerhetsventil.

Det vil selvsagt være mulig å sette strengere krav enn det som følger av vegtrafikklovgivningen, som vilkår for tillatelsen. Fartsbegrensninger kan tjene som eksempel. Det kan stilles som vilkår at kjøringen skal foregå med lavere hastighet enn fartsgrensen på stedet, forutsatt at hensynet til fremkommelighet for annen trafikk anses ivaretatt. Vilkårene kan videre sette begrensninger knyttet til geografisk område (eventuelt en konkret strekning), tid (hvilke dager, måneder, hvilke tidspunkt på dagen) osv. Videre kan tillatelsen knyttes til bestemte kjøretøy eller kjøretøytyper. Vi påpeker at dette er eksempler, ikke uttømmende angivelse av hvilke vilkår som kan settes.

Hensyn som trafikksikkerhet, fremkommelighet, datasikkerhet, miljø og personvern vil stå mest sentralt ved vurderingen av hvilke vilkår som skal stilles, men det foreslås heller ikke her en uttømmende angivelse av hva som kan vektlegges.

## **6.6 Ansvarlig for utprøvingen – § 6**

Det foreslås at det i søknaden utpekes en person som skal ha ansvar for at utprøvingen gjennomføres innenfor gjeldende bestemmelser og at de vilkår som er stilt i tillatelsen, overholdes, jf. punkt 5.5. Hvilken person dette skal være, må fremgå av søknaden. Vurdering av ansvarsperson vil inngå som en del av den helhetlige vurderingen myndigheten gjør av prosjektet under søknadsbehandlingen.

Det bør i hovedsak bare være én utpekt person til denne rollen. Flere ansvarspersoner kan innebære at det personlige ansvaret pulveriseres. For å ta høyde for at det senere kan avdekkes gode grunner for å kunne utpeke mer enn én ansvarsperson, bør loven likevel være åpen for dette.



Den utpekte personen vil ha det overordnede ansvaret for gjennomføringen. Vedkommende må særlig sikre at reglene i både vegtrafikkloven med forskrifter, yrkestransportloven med forskrifter, denne lov med forskrifter og vilkårene i tillatelsen overholdes. Dette innebærer for eksempel at vedkommende i henhold til forslaget har ansvar for å treffe nødvendige trafikksikkerhetstiltak, jf. forslaget § 8, og tiltak for sikring av informasjon, jf. forslaget § 17.

Hvorvidt manglende oppfyllelse av plikter etter denne bestemmelsen kan medføre etterfølgende ansvar vil måtte vurderes konkret, jf. punkt 5.5.

## **6.7 Tilbakekall og midlertidig stans – § 7**

Utprøvingene må til enhver tid gjennomføres i samsvar med gjeldende regelverk og innenfor rammene av tillatelsen. Det kan imidlertid oppstå uforutsette forhold som gjør at utprøvingen likevel ikke kan skje på en tilstrekkelig trygg og hensiktsmessig måte som forutsatt da tillatelsen ble gitt.

Det foreslås derfor at en tillatelse kan tilbakekalles eller stanses midlertidig dersom forutsetningene for tillatelsen ikke lengere er oppfylt, eller dersom bestemmelser og vilkår i medhold av denne loven med forskrifter, ikke følges. I særlige tilfeller kan tilbakekallelsen gis umiddelbar virkning.

Bestemmelsen virker fremover og er ikke nødvendigvis avhengig av skyld. At vilkårene ikke er oppfylt vil riktignok i praksis gjerne skyldes forhold hos søker, men dette er altså ikke et nødvendig krav for at tillatelsen skal kunne kalles tilbake.

Hvordan denne bestemmelsen skal praktiseres, vil måtte avklares nærmere i forskrift og senere praksis.

## **6.8 Tiltak – § 8**

Som tidligere nevnt vil vegtrafikkloven gjelde med mindre det er gjort unntak. Det er likevel grunn til å lovfeste enkelte krav til den som har fått tillatelse i lov om utprøving. Det foreslås derfor en uttrykkelig lovfesting av plikten til treffe alle de tiltak som er nødvendig for å hindre at det selvkjørende kjøretøyet forårsaker skader på liv, helse, miljø eller eiendom. Søker må presisere i søknaden hvordan dette skal gjøres. Det er videre søkers ansvar å sikre at tiltakene gjennomføres som forutsatt, samt å vurdere andre tiltak dersom de allerede iverksatte tiltakene viser seg å være utilstrekkelige.

## **6.9 Informasjonstilgang - § 9**

Behovet for informasjon om kjøringen under utprøving knytter seg til flere formål, og oppstår blant annet i forbindelse med eventuelle erstatnings- eller straffesaker. I likhet med det svenske forslaget foreslås det at informasjonen fra kjøretøyets sensorer, skal lagres i to år. Fordi denne bestemmelsen bare gjelder informasjon fra kjøretøyets sensorer, anses ikke personvern hensyn å være til hinder for denne forholdsvis lange lagringstiden.

Det foreslås videre at den som har fått tillatelsen, etter begjæring plikter å gi forsikringshaveren til det selvkjørende kjøretøyet, den informasjonen som det er behov for i en pågående forsikringssak. Det foreslås videre at vedkommende også skal gi politi- og påtalemyndigheten den informasjonen som det er behov for i en pågående etterforskning der kjøretøyet har vært innblandet.

Det kan være en juridisk person som har fått tillatelsen, men personen som er utpekt i henhold til § 6, vil som ellers ha det overordnede ansvaret. Det vil være særlig relevant å hente ut informasjon om det var en person eller et system som førte kjøretøyet på tidspunktet for en eventuell hendelse, for eksempel en ulykke.

Plikten skal ifølge forslaget ikke gjelde tilgang til informasjon som nevnt i § 15 (dvs. bilde- og lydmateriale innhentet i forbindelse med utprøving).

Den som har fått tillatelsen skal gi informasjonen uten kostnad.

## **6.10 Rapportering – § 10**

Et annet informasjonsbehov knytter seg til selve formålet med utprøvingen, som er å kunne avdekke hvilke effekter selvkjørende kjøretøy kan ha for trafiksikkerhet, effektivitet i trafikkavviklingen, mobilitet og miljø. For virksomheten selv kan slike erfaringer være nyttige til bruk under teknologiutviklingen. For myndighetene vil informasjonen være viktig for å sikre en fremtidsrettet utvikling av blant annet regelverket. Samtidig vil erfaringer fra utprøvingen bidra til å kartlegge mulige behov for tilrettelegging av infrastrukturen, byplanlegging og planlegging av transportsystemet som helhet.

For å kunne dra nytte av erfaringene fra utprøvingen, foreslås det en plikt for den som har fått tillatelse til å avgi en rapport til myndighetene med en redegjørelse for testorganisasjonen. Departementet ser ikke grunn til å lovfeste konkrete tidsintervaller for rapporteringen, men antar at frist for rapportering mer hensiktsmessig bør settes i forskrift, eller i den enkelte tillatelse. Rapportens nærmere innhold bør vurderes under forskriftsarbeidet og i forbindelse med behandling av den enkelte søknad.

Ved ulykker anses behovet for informasjon å være mer presserende, særlig av hensyn til trafiksikkerheten. Myndighetene kan etter informasjon om ulykker se grunn til å gjennomføre tilsyn med testorganisasjonen, og eventuelt endre vilkårene eller tilbakekalle tillatelsen som følge av ulykken. Videre vil de ha behov for informasjonen slik at den kan tas i betraktning under vurderingen av andre søknader, for dermed å kunne redusere sjansen for at lignende ulykker skjer igjen.

Det foreslås derfor at den som har fått tillatelse, når en ulykke inntreffer, snarest utrede skal ulykken og gi rapport til den myndigheten som utsteder tillatelsen.

## **6.11 Ansvarlig for opplysninger – § 11**

Av hensyn til personvernet, foreslås det en bestemmelse som slår fast at den som har fått tillatelse til å drive utprøving av selvkjørende kjøretøy, er ansvarlig for at opplysninger

som er innhentet og lagret i forbindelse med utprøvingen, behandles i samsvar med loven. Som nevnt kan dette være en juridisk person, med en overordnet ansvarlig.

## **6.12 Adgang til å innhente og lagre lyd- og bildeopptak – § 12**

### **6.12.1 Innledning**

Bildeopptak kan være nødvendig for at kjøretøyet skal kunne lese omgivelsene, for eksempel trafikkskilt, vegens utforming og oppdage hindringer i vegbanen. Lagring av slike opptak, og av lydopptak, er nyttig for å kunne skaffe viktig erfaringsmateriale blant annet for videreutvikling av systemene.

### **6.12.2 Utenfor kjøretøy og i kjøretøy hvor allmennheten har tilgang**

Samtykke til innhenting og lagring av lyd- og bildemateriale vil i mange tilfeller være hensiktsmessig, mens det i andre tilfeller kan være unødig krevende, og noen ganger også umulig. For eksempel der det filmes utenfor kjøretøyet for å avdekke hindringer i vegbanen og for å skaffe erfaringsmateriale knyttet til kjøretøyets samspill med andre trafikanter, vil det være umulig om alle som kan fanges opp av kameraene på alminnelig veg, må samtykke på forhånd. Videre kan det under utprøving med selvkjørende busser, være utfordrende om hver enkelt passasjer som går på bussen skal gi et eksplisitt samtykke til at det skal gjøres bildeopptak fra turen. Det kan også nevnes at det i dag er vanlig med kameraer på alminnelige busser, uten at dette har blitt ansett som problematisk.

Det foreslås at det skal kunne gjøres bildeopptak som er relevante for formålet utenfor kjøretøyet og i kjøretøy hvor allmennheten har tilgang (feks busser, hvor det ikke er inngått noen individuell forhåndsavtale), med kameraer oppsatt på eller i kjøretøyet, uten samtykke fra de som befinner seg i eller på utsiden av kjøretøyet. Jf. imidlertid omtalen av § 16 om plikt til å aidentifisere materialet.

Se nærmere under punkt 6.12.3 om kravet til at opptakene må være relevante for formålet.

Det må i mange tilfeller anses mer inngripende med lydopptak enn med rene bildeopptak, og som nevnt kan det være utfordrende å innhente samtykke fra den enkelte i disse tilfellene. Det er neppe ønskelig at private samtaler skal innhentes og lagres, selv om det stilles krav til sikring av informasjon, sletting og settes begrensninger for hva opptaket kan brukes til. Det antas også at behovet for lydopptak er mindre enn behovet for bildeopptak. Departementet foreslår ikke å åpne for lydopptak utenfor kjøretøyet, eller i kjøretøy hvor en vid og ubestemt krets av personer har tilgang.

### **6.12.3 I kjøretøy hvor allmennheten ikke har tilgang**

I kjøretøy hvor allmennheten ikke har tilgang, feks hvor de som befinner seg i kjøretøyet har en mer definert og individuell forhåndsavtale om å delta i utprøvingen, bør det være uproblematisk å innhente samtykke. Personene vil i slike tilfeller være alene, eller bare sammen med personer som i henhold til forhåndsavtalen skal befinne seg i kjøretøyet. Et særlig spørsmål knytter seg til i hvilken form samtykke bør gis. Det er klart at et skriftlig

samtykke bedre vil sikre at den det gjelder setter seg inn i hva samtykket innebærer og at samtykket da vil være noe mer gjennomtenkt. Departementet foreslår at det i slike tilfeller må gis skriftlig samtykke. "Skriftlig" trenger ikke å innebære en underskrift, men det må finnes noe skrevet materiale som sikrer etterprøvbareheten.

Fordi det i disse tilfellene vil være enklere å innhente skriftlig samtykke, samt at personene i kjøretøyet har gjort et bevisst valg om å delta i utprøvingen, bør det også kunne tillates lydopptak i kjøretøyet. Det må imidlertid alltid innhentes skriftlig samtykke før det gjøres lydopptak i kjøretøyet.

På innsiden av kjøretøy hvor allmennheten ikke har tilgang, foreslås det at det skal kunne gjøres bilde- og lydopptak som er relevante for formålet, dersom den eller de som befinner seg i kjøretøyet har samtykket skriftlig til dette.

Med kravet om at innhenting og bilde- og lydmaterialer skal være relevant for formålet, menes å lovfeste prinsippet om nødvendighet. Av hensyn til personvernet må kameraene stilles inn på en slik måte at de bare gjør opptak av det som strengt tatt er nødvendig for å oppnå formålet med behandlingen. Dette kan for eksempel gjøres ved å justere kameravinkler. I tidlige faser av prosjektet hvor kjøringen skjer med fører, vil for eksempel hvordan førerens øyne flyttes, kunne si noe om førerens reaksjoner på trafikken og dermed være relevante. Videre vil innstilling av kamera som får med førerens øyne, kunne være relevant ved utprøving av førerstøttesystemer som gir signal hvor føreren oppfattes som trett. Det kan for eksempel være mindre relevant å innhente bildematerialer knyttet til hva den eller de som sitter i baksetet foretar seg.

Risikoen for at informasjonen kan komme på avveie, reduseres ved at det foreslås krav til tiltak for å sikre informasjonen, til makulering av materialet, samt begrensninger knyttet til hva materialet kan brukes til.

Nærmere vurderinger av behov for tiltak for å sikre personvernet, vil også gjøres i forbindelse med forskriftsarbeidet.

### **6.13 Opplysningsplikt – § 13**

Det foreslås at det skal opplyses om bilde- og lydopptak i kjøretøyet gjennom skilting eller på annen hensiktsmessig måte. Det foreslås at det også skal opplyses om hvem som har ansvaret for bilde- og lydopptakene, dersom dette ikke fremgår av forholdene på stedet. Dette bør gjelde i kjøretøy hvor allmennheten har tilgang (for eksempel buss i rute), men også i kjøretøy hvor allmennheten ikke har tilgang, selv om det da er innhentet skriftlig samtykke på forhånd i henhold til § 12.

### **6.14 Viderebehandling av opplysninger – § 14**

Med vide rammer for innhenting av bilde- og lydmaterialer, er det viktig med en klar begrensning for hva slikt materiale kan benyttes til. Det foreslås at den som filmer, tar opp lyd eller avlytter, bare får behandle bilde- og lydmaterialer til forsknings- og utviklingsarbeid knyttet til selvkjørende kjøretøy. Dette antas å dekke det behovet den

som har fått tillatelse har for å kunne hente ut erfaring, for eksempel for videreutvikling av produktet.

### **6.15 Tilgang til materialet – § 15**

Andre, for eksempel myndighetene, vil også kunne ha behov for informasjon fra opptakene. For å sikre at det ikke gis tilgang for andre formål enn opptakene er innhentet for, foreslås det en bestemmelse om at tilgang til bilde- og lydmateriale innhentet under utprøving etter denne loven, bare kan gis i forbindelse med gjennomføring av tilsyn, samt forskning og utviklingsarbeid knyttet til selvkjørende kjøretøy. Det antas at det i straffe- og forsikringssaker vil være tilstrekkelig med den informasjonen som lagres på annen måte, men departementet ber særlig om høringsinstansenes syn på dette.

### **6.16 Aidentifisering – § 16**

Det gis altså adgang til å kunne gjøre bildeopptak utenfor kjøretøyet uten samtykke fra de som befinner seg der. For å unngå at denne adgangen krenker personvernet, foreslås det at bildematerialet skal aidentifiseres før det lagres. Med aidentifisering menes at det ikke skal være mulig å gjenkjenne personer i opptakene. Det skal heller ikke være mulig se kjennemerket på andre kjøretøy. Der materialet aidentifiseres slik at det ikke lenger kan knyttes til en enkeltperson, vil ikke lenger opplysningen regnes som "personopplysning" i henhold til definisjonen i personopplysningsloven. Kravet om aidentifisering gjelder ikke dersom det er innhentet samtykke til å lagre identifiserbart materiale fra den som avbildes.

### **6.17 Sikkerhet – § 17**

Det foreslås at den som gjør bilde og/eller lydopptak, skal vedta egnede og tilfredsstillende tekniske og organisatoriske tiltak for å beskytte bilde- og lydmateriale fra uautorisert innsyn. Tiltakene skal ha et sikkerhetsnivå som er egnet sett hen til de tekniske muligheter som finnes, kostnadene for å gjennomføre tiltakene og den risikoen som finnes med behandling av materialet. Opptakene må beskyttes på en slik måte at sikkerheten blir tilfredsstillende ivaretatt. Det skal treffes tiltak mot uautorisert innsyn i opptakene. Forsøk på uautorisert innsyn skal registreres.

Nærmere regler om sikring av informasjon bør gis i forskrift.

### **6.18 Lagring av materiale - § 18**

For å redusere muligheten for at lyd- og bildemateriale kommer på avveie, eller at det utnyttes til andre formål enn de som følger av loven, må det i lovteksten stilles krav om sletting. Hvor lenge det er behov for å oppbevare materiale vil variere, og det foreslås derfor at bilde- og lydmateriale som er tatt opp fra et selvkjørende kjøretøy, ikke kan lagres for lengere tid enn det som er nødvendig med hensyn til formålet med innhenting av materialet. Bilde- og lydmateriale skal deretter makuleres. Konkrete tidsbegrensninger kan settes i forskrift eller i tillatelsen.

## **6.19 Tilsyn – § 19**

For å sikre at kravene i lover, forskrifter og i tillatelsen overholdes, er det nødvendig med tilsyn. Den eller de myndighetene som velges til denne oppgaven, skal gjennom tilsyn kontrollere at denne loven med forskrifter følges.

Hvem som skal være tilsynsmyndighet bør fastsettes i forskrift, jf. punkt 6.26.

Datatsynet kan være et aktuelt alternativ for tilsyn knyttet til personvernbestemmelsene, og Statens vegvesen for øvrige deler av regelverket. Dette må vurderes nærmere i dialog med berørte aktører, i forbindelse med forskriftsarbeidet.

## **6.20 Gjennomføring av tilsyn – § 20**

Dersom tilsynet skal kunne gjennomføres etter sin hensikt, er det viktig at myndigheten gis all den informasjon den har behov for. Det foreslås derfor en bestemmelse om at den som har fått tillatelsen plikter å gi tilsynsmyndighetens tilgang til områder, lokaler og kjøretøy tilknyttet utprøvingen. Tilsvarende foreslås også plikt til å gi tilsynsmyndigheten tilgang til opplysninger nødvendig for å gjennomføre tilsyn, herunder tilgang til lyd- og bildemateriale.

## **6.21 Påbud – § 21**

For å sikre effektivt tilsyn, foreslås en hjemmel for tilsynsmyndigheten til å benytte virkemidler der det avdekkes avvik. Av hensyn til legalitetsprinsippet og søkerens behov for forutberegnelighet, bør disse virkemidlene presiseres i lov. Det foreslås at tilsynsmyndigheten kan treffe påbud om tiltak som er nødvendig for at loven med forskrifter følges. Tillatelsen kan også kalles tilbake, eller utprøvingen kan stanses midlertidig, jf. punkt 6.7.

## **6.22 Ansvar – § 22**

Der det er en person som befinner seg på tradisjonell førerplass, må vedkommende ivareta det fulle føreransvaret med alt det innebærer, med mindre det er gjort unntak etter § 2.

Som nevnt over kan det også være aktuelt med utprøving uten at føreren befinner seg på tradisjonell førerplass, som for eksempel beskrevet i punkt 4.2.6. Dette vil bare være tillatt der det er gitt tillatelse til dette. I slike tilfeller vil også føreransvaret gjelde fullt ut.

I de tilfellene det i tillatelsen er gjort unntak fra føreransvaret, er den som har fått tillatelse, ansvarlig for at sikkerheten er ivaretatt under kjøring, jf. § 6. Dette gjelder uavhengig av om det er en person på tradisjonell førerplass eller ikke.

Selv om det er gjort unntak fra føreransvaret, vil personer i kjøretøyet som likevel påvirker kjøresystemet under selvkjørende tilstand, anses som fører. For å kunne klargjøre et eventuelt ansvarsspørsmål i etterkant, må det som nevnt over, være systemer som lagrer informasjon om hvorvidt kjøretøyet var i selvkjørende eller manuell modus ved en eventuell ulykke.

Vi viser for øvrig til punkt 5.5 og 6.6, når det gjelder spørsmål om avklaring av ansvar i etterkant.

### **6.23 Bestemmelser om straff – § 23**

Som nevnt i punkt 6.2, gjelder vegtrafikkloven og yrkestransportloven med mindre det er gjort unntak. Dette innebærer at straffebestemmelsene i disse lovene kommer til anvendelse ved overtredelse av bestemmelser det ikke er gjort unntak fra i tillatelsen.

Første ledd omhandler ulovlig utprøving, det vil si kjøring med selvkjørende kjøretøy som faller innenfor lovens virkeområde, men hvor det ikke er søkt om og gitt tillatelse. Slik utprøving kan straffes som etter vegtrafikkloven § 31. Bakgrunnen for denne bestemmelsen er at det er behov for et eget straffebud for søknadspliktig utprøving hvor det ikke er gitt tillatelse, da slik utprøving ikke nødvendigvis vil rammes av vegtrafikklovens straffebestemmelser. Henvisningen til vegtrafikkloven, innebærer at skyldkrav og strafferamme i denne, kommer til anvendelse, uavhengig av om handlingen ville vært straffbar etter vegtrafikkloven.

I andre ledd foreslås en hjemmel for å straffe den som forsettlig eller uaktsomt overtrer vilkår eller regler gitt i eller i medhold av denne loven. Strafferammen foreslås som i vegtrafikkloven satt til bøter eller fengsel i inntil ett år. Som nevnt vil vegtrafikkloven og yrkestransportloven gjelde med mindre det er gjort unntak etter § 2. Det foreslås derfor at denne bestemmelsen bare kommer til anvendelse der forholdet ikke kan straffes etter annet regelverk, som for eksempel vegtrafikkloven, yrkestransportloven eller straffeloven.

Det er viktig at den som gis utvidet rett til å håndtere personopplysninger, er seg sitt ansvar bevisst, og sikrer at opplysningene behandles i samsvar med loven. Det foreslås derfor at den som overtrer bestemmelsene i kapittel 3 om behandling av personopplysninger, kan straffes tilsvarende som etter personopplysningsloven § 48. Vi ber særlig om høringsinstansenes tilbakemelding på om dette dekker behovet for sanksjonering av denne type overtredelser.

### **6.24 Erstatning for krenkelser av den personlige integritet – § 24**

Det foreslås at den som er ansvarlig for utprøving etter denne loven, skal gi erstatning for skade og krenkelser av den personlige integritet, forårsaket ved innhenting og lagring av personopplysninger i strid med loven. Videre foreslås at erstatningsansvaret kan lempes dersom den ansvarlige kan dokumentere at overtredelsen ikke skyldtes forhold hos vedkommende.

### **6.25 Taushetsplikt – § 25**

En vid adgang til å behandle en rekke personopplysninger, bør kombineres med en lovfestet plikt til å beskytte opplysningene. Av hensyn til personvern, foreslås det at også private aktører som ved utprøving får tilgang til informasjon om noens personlige forhold, pålegges samme taushetsplikt som offentlige tjenestemenn har etter

forvaltningsloven. Dette innebærer en plikt til å hindre at andre får adgang eller kjennskap til denne informasjonen.

## 6.26 Forskriftsmyndighet – § 26

Som tidligere nevnt er det behov for vide forskriftshjemler for å sikre at loven ikke begrenser ny teknologi, samtidig som det må være adgang til å stille krav for å sikre ivaretagelse av sentrale hensyn. Forskriftsmyndigheten foreslås lagt til departementet. Dette særlig fordi dette er et saksfelt som er i stadig utvikling og til dels av teknisk karakter, hvor vedtakelse av Kongen i statsråd ikke anses hensiktsmessig.

Det foreslås derfor en bestemmelse i § 26 om at departementet i forskrift kan gi nærmere bestemmelser om utprøving av selvkjørende kjøretøy på veg, herunder om:

- a) tillatelse til utprøving, herunder hvem som kan gi slik tillatelse,
- b) vilkår for utprøving,
- c) midlertidig stans og tilbakekall av tillatelse,
- d) krav til den som skal ha ansvaret for utprøving,
- e) informasjonssikkerhet ved behandling av opplysninger i forbindelse med utprøving, herunder nærmere regler om organisatoriske og tekniske sikkerhetstiltak,
- f) tilsyn, herunder om tilsynsmyndighet og
- g) gebyr for behandling av tillatelse og tilsyn

I henhold til bokstav a) kan det gis nærmere regler om tillatelse til utprøving, herunder hvem som kan gi slik tillatelse. Forskriften bør inneholde regler om hva søknaden skal inneholde, hvilke vilkår som skal og kan stilles i den enkelte tillatelse, hvilke regler det i tillatelsen kan gjøres unntak fra. Forskriften må også inneholde en bestemmelse om hvilken myndighet som skal behandle søknader om tillatelse. For å sikre en enhetlig praksis i landet, anses det som mest hensiktsmessig at myndigheten i første omgang legges til ett sted, fremfor flere. Videre må det sikres at de som skal behandle søknader, har den nødvendig faglige kompetansen. Statens vegvesen vil være et naturlig valg.

I henhold til bokstav b) kan det i forskriften fastsettes regler om nærmere vilkår for tillatelsen, jf. omtalen av § 5.

Bokstav c) gir hjemmel for å gi nærmere regler om midlertidig stans og tilbakekall, jf. omtalen av § 7.

I bokstav d) gis hjemmel for å stille nærmere krav til den som skal være ansvarlig for utprøvingen, jf. § 6.

I henhold til bokstav e) kan det gis nærmere regler om informasjonssikkerhet ved behandling av opplysninger innhentet under utprøving, herunder nærmere regler om organisatoriske og tekniske sikkerhetstiltak. Det vil i medhold av denne bestemmelsen blant annet kunne gis lignende regler som i dag fremgår av forskrift om behandling av



personopplysninger kapittel 2, for å sikre at samme sikkerhetsnivå opprettholdes ved behandling av informasjon innhentet i forbindelse med utprøving.

Bokstav f) gir hjemmel for å gi nærmere regler for tilsyn og tilsynsmyndighet. Etter departementets mening vil Statens vegvesen i første omgang kunne være et hensiktsmessig valg som tilsynsmyndighet for det aller meste knyttet til utprøvingen. Når det gjelder oppgaver pålagt av hensyn til personvern, anses Datatilsynet som et nærliggende alternativ. Departementet vil som nevnt i punkt 6.19 gå i nærmere dialog med berørte aktører om dette i forbindelse med forskriftsarbeidet.

Utkast til bokstav g) gir hjemmel for at det kan stilles regler om gebyr, for å dekke kostnader knyttet til for eksempel behandling av søknader og/eller gjennomføring av tilsyn.

Behovet for å innføre gebyr vil måtte vurderes nærmere i forbindelse med forskriftsarbeidet.

## **6.27 Klage – § 27**

Forvaltningslovens ordinære klageregler kommer til anvendelse. Av hensyn til klarhet er dette uttrykkelig presisert i forslag til § 27. Klagen kan knytte seg til både lovforståelsen og skjønnsutøvelsen.

## **6.28 Ikrafttredelse – § 28**

Det foreslås at loven trer i kraft når Kongen bestemmer.

# **7 Økonomiske og administrative konsekvenser**

Loven i seg selv innebærer ikke i særlig grad økonomiske eller administrative konsekvenser. Dette vil måtte vurderes nærmere i forbindelse med forskriftsarbeidet.

Det er imidlertid på det rene at myndighetene ved innføring av en utprøvingsordning vil få økte kostnader knyttet til forvaltning av regelverket, til å veilede om søknadsprosessen og behandle søknader om tillatelse. Videre vil det påløpe kostnader for tilsynsmyndigheten ved gjennomføring av tilsyn. Det er vanskelig å slå fast hvor mange søknader som kan forventes, hvilke typer utprøvinger det vil søkes om og hvor omfattende arbeidet knyttet til søknadsprosess og videre oppfølging som for eksempel tilsyn, vil være. Det er derfor vanskelig å tallfeste de konkrete kostnadene på det nåværende tidspunkt.

Som nevnt i punkt 5.2 forutsettes i utgangspunktet at utprøving kan skje ved bruk av eksisterende infrastruktur. Lovforslaget medfører derfor i utgangspunktet ikke kostnader knyttet til infrastruktur.

For aktørene som ønsker å gjennomføre slike utprøvinger, vil det påløpe kostnader i forbindelse med utarbeidelse av søknad, utforming og gjennomføring av utprøvingen, samt krav som stilles for gjennomføringen, for eksempel evaluering, sikring av

informasjon og overordnede tiltak for trygg og trafikksikker gjennomføring. Dersom hjemmelen for gebyr benyttes, vil dette medføre økonomiske konsekvenser.

De tiltakene som forutsettes iverksatt av personvern hensyn, for eksempel krav om aidentifisering, vil kunne innebære behov for tilpasninger av det utstyret som brukes under utprøving. Dette vil kunne innebære økonomiske og administrative konsekvenser for de som skal gjennomføre utprøvingen. Da konsekvensene vil avhenge av det konkrete utstyret som brukes, og de krav som stilles, er det derfor vanskelig å tallfeste de konkrete kostnadene.

## **8 Forslag til lov om utprøving med selvkjørende kjøretøy**

### *§ 1 Formål*

Formålet med denne loven er å legge til rette for utprøving av selvkjørende kjøretøy på veg, innenfor rammer som særlig ivaretar trafikksikkerhets- og personvern hensyn. Utprøvingen skal skje gradvis, særlig ut fra teknologiens modenhet og med formål om å avdekke hvilke effekter selvkjørende kjøretøy kan ha for trafikksikkerhet, effektivitet i trafikkavviklingen, mobilitet og miljø.

### *§ 2 Virkeområdet*

Denne loven gjelder utprøving av selvkjørende kjøretøy på veg, hvor kjøretøyet ikke har en ansvarlig fører på tradisjonell førerplass. Loven omfatter også utprøving av selvkjørende kjøretøy, hvor kjøretøyet har en ansvarlig fører på tradisjonell førerplass, men hvor det av andre grunner er nødvendig med unntak fra gjeldende regelverk som nevnt i andre eller tredje ledd.

Det kan i forskrift eller i den enkelte tillatelse gjøres unntak fra lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) med forskrifter og lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportloven) med forskrifter, som er nødvendig for utprøving av selvkjørende kjøretøy på veg. Vegtrafikkloven og yrkestransportloven gjelder med mindre det er gjort slikt unntak.

For behandling av personopplysninger innhentet og lagret i forbindelse med utprøving etter denne loven, gjelder bestemmelser i denne loven med forskrifter, foran reglene i lov av 14. april 2000 nr. 31 om behandling av personopplysninger med forskrifter.

### *§ 3 Definisjoner*

Med "selvkjørende kjøretøy" menes en motorvogn som er utrustet med et teknisk system som automatisk fører motorvognen og som har kontroll over kjøringen. Selvkjørende kjøretøy omfatter både motorvogn der en fører kan overlate kjøringen til det tekniske systemet som automatisk fører motorvognen, og motorvogn som er konstruert for å kjøre uten en fører.

Begrepene som benyttes i loven har samme betydning som i vegtrafikkloven og i personopplysningsloven.

## **Kapittel 2 Utprøving av selvkjørende kjøretøy på veg**

### *§ 4 Tillatelse*

Fysisk eller juridisk person kan etter søknad få tillatelse til utprøving av selvkjørende kjøretøy på veg. Slik tillatelse skal gjelde for en begrenset tidsperiode med mulighet for forlenging.

### *§ 5 Vilkår*

Tillatelse til utprøving kan gis på vilkår. Ved særlige grunner kan vilkår fastsettes også i utprøvsperioden.

### *§ 6 Ansvarlig for utprøvingen*

Det skal i søknaden og tillatelsen utpekes en fysisk person som skal være ansvarlig for at utprøvingen gjennomføres innenfor gjeldende bestemmelser og i henhold til vilkår.

### *§ 7 Tilbakekall og midlertidig stans*

En tillatelse kan tilbakekalles eller stanses midlertidig, dersom forutsetningene for tillatelsen ikke lenger er oppfylt eller bestemmelser og vilkår i medhold av denne loven med forskrifter, ikke følges. I særlige tilfeller kan tilbakekallelsen gis umiddelbar virkning.

### *§ 8 Tiltak*

Den som gjennomfører utprøving av selvkjørende kjøretøy, skal treffe alle tiltak som er nødvendig for å forebygge og hindre at kjøretøyet forårsaker skader på liv, helse, miljø eller eiendom.

### *§ 9 Informasjonstilgang*

Ved utprøving av selvkjørende kjøretøy skal informasjon fra kjøretøyets sensorer lagres i minst to år.

Den som har fått tillatelsen plikter etter begjæring å:

- a) gi forsikringshaveren til det selvkjørende kjøretøyet informasjon som er behov for i en pågående forsikrings sak
- b) gi politi- og påtalemyndigheten informasjon som det er behov for i en pågående etterforskning der kjøretøyet har vært innblandet.

Plikten gjelder ikke tilgang til informasjon som nevnt i § 15. Den som har fått tillatelsen skal gi informasjonen uten kostnad.

### *§ 10 Rapportering*

Den som har fått tillatelsen skal avgi rapport med en redegjørelse for utprøvingen til myndigheten som har gitt tillatelsen.

Den som har fått tillatelse skal når en ulykke inntreffer, snarest utrede ulykken og gi rapport til den myndigheten som har gitt tillatelse.

### **Kapittel 3 Behandling av personopplysninger i forbindelse med utprøving av selvkjørende kjøretøy**

#### *§ 11 Ansvarlig for opplysninger*

Den som har fått tillatelse til å drive utprøving av selvkjørende kjøretøy, er ansvarlig for at opplysninger innhentet under forsøksvirksomheten, behandles i samsvar med denne loven.

#### *§ 12 Lyd- og bildeopptak*

Det kan på områder utenfor kjøretøyet, og i kjøretøy hvor allmennheten har tilgang, gjøres bildeopptak som er relevante for formålet, med kameraer oppsatt på eller i kjøretøyet, uten samtykke fra de som fremkommer i bildeopptaket.

I kjøretøy hvor allmennheten ikke har tilgang, kan det gjøres bilde- og lydopptak som er relevante for formålet, dersom den eller de som befinner seg i kjøretøyet har samtykket skriftlig til dette.

#### *§ 13 Opplysningsplikt*

Opplysning om bilde- og lydopptak i kjøretøy som nevnt i § 12, skal gis gjennom tydelig skilting eller på annen hensiktsmessig måte.

Det skal også opplyses om hvem som innhenter lyd- og bildemateriale dersom dette ikke fremgår av forholdene på stedet.

#### *§ 14 Viderebehandling*

Den som filmer, tar opp lyd eller avlytter, får bare behandle innhentet bilde- og lydmateriale til forsknings- og utviklingsarbeid knyttet til utprøving av selvkjørende kjøretøy.

#### *§ 15 Tilgang til materiale innhentet under utprøving*

Tilgang til bilde- og lydmateriale fra utprøving av selvkjørende kjøretøy kan bare gis i forbindelse med gjennomføring av tilsyn, forskning og utviklingsarbeid knyttet til selvkjørende kjøretøy.

#### *§ 16 Aidentifisering*

Før bildematerialet lagres, skal det aidentifiseres. Dette gjelder ikke om det er innhentet samtykke til å lagre identifiserbart materiale fra den som avbildes.

#### *§ 17 Sikkerhet*

Ansvarlig for utprøving skal sikre tilfredsstillende og egnede tekniske og organisatoriske tiltak for å beskytte bilde- og lydmateriale fra uautorisert innsyn. Forsøk på uautorisert innsyn skal registreres.

#### § 18 *Lagring av bilde- og lydmateriale*

Bilde- og lydmateriale fra selvkjørende kjøretøy kan ikke lagres for lengre tid enn nødvendig for formålet med behandlingen av materialet. Bilde- og lydmateriale skal makuleres når det ikke lenger kan oppbevares.

### **Kapittel 4 Tilsyn**

#### § 19 *Tilsynsmyndigheten*

Tilsynsmyndigheten skal kontrollere at utprøving gjennomføres etter gjeldende regelverk og tillatelsen.

#### § 20 *Gjennomføring av tilsyn*

Den som har fått tillatelse til utprøving plikter å gi tilsynsmyndigheten tilgang til områder, lokaler og kjøretøy tilknyttet utprøvingen. Vedkommende plikter også å gi tilgang til opplysninger nødvendig for å gjennomføre tilsynet, herunder lyd- og bildemateriale.

#### § 21 *Påbud*

Tilsynsmyndigheten kan vedta påbud om tiltak, herunder retting, som er nødvendig for å sikre at utprøvingen gjennomføres etter gjeldende regelverk og tillatelsen.

### **Kapittel 5 Ansvar og straff**

#### § 22 *Ansvar*

Person som befinner seg på tradisjonell førerplass, anses som kjøretøyets ansvarlige fører med mindre det i tillatelsen er gjort unntak fra føreransvaret i medhold av § 2. Person som ikke befinner seg på tradisjonell førerplass, anses som ansvarlig fører dersom det følger av tillatelsen.

Der det i tillatelsen er gjort unntak fra føreransvaret, er den som har fått tillatelsen eller er utpekt som ansvarlig, jf. § 6, også ansvarlig for at sikkerheten er ivaretatt under kjøring.

Hvis en person påvirker kjøringen når kjøretøyet er selvkjørende, skal personen betraktes som ansvarlig fører.

#### § 23 *Bestemmelser om straff*

Utprøving av selvkjørende kjøretøy innenfor lovens virkeområde uten tillatelse, kan straffes tilsvarende som etter vegtrafikkloven § 31.

Den som forsettlig eller uaktsomt overtrer vilkår eller regler gitt i eller i medhold av denne loven, kan ilegges bøter eller fengsel i inntil ett år med mindre forholdet kan straffes etter annet regelverk.

Den som overtrer bestemmelsene i kapittel 3, kan straffes tilsvarende som etter personopplysningsloven § 48.

#### *§ 24 Erstatning for krenkelser av den personlige integritet*

Den som er ansvarlig for utprøving etter denne loven, skal gi erstatning for skade og krenkelser av den personlige integritet, forårsaket ved innhenting og lagring av personopplysninger i strid med loven.

Erstatningsansvaret kan lempes dersom den ansvarlige kan dokumentere at overtredelsen ikke skyldtes forhold hos vedkommende

### **Kapittel 6 Taushetsplikt, forskriftsmyndighet, håndhevelse og klage**

#### *§ 25 Taushetsplikt*

Den som ved utprøving etter denne loven får tilgang til informasjon om noen personlige forhold, plikter å hindre at andre får adgang eller kjennskap til denne informasjonen.

#### *§ 26 Forskriftsmyndighet*

Departementet kan i forskrift gi nærmere bestemmelser om utprøving av selvkjørende kjøretøy på veg, herunder om:

- a) tillatelse til utprøving, herunder hvem som kan gi slik tillatelse,
- b) vilkår for utprøving,
- c) midlertidig stans og tilbakekall av tillatelse,
- d) krav til den som skal være ansvarlig for utprøvingen,
- e) informasjonssikkerhet ved behandling av opplysninger i forbindelse med utprøving, herunder nærmere regler om organisatoriske og tekniske sikkerhetstiltak,
- f) tilsyn, herunder om tilsynsmyndighet og
- g) gebyr for behandling av tillatelse og tilsyn.

#### *§ 27 Klage*

Vedtak etter denne loven kan påklages i henhold til forvaltningsloven.

#### *§ 28 Ikrafttredelse*

Denne loven trer i kraft når Kongen bestemmer.