

Det Kongelige Samferdselsdepartement

Oslo, 1. mars 2017

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

Bilimportørenes Landsforening (BIL) viser til ovennevnte høring av 13.12.2016, Deres ref. 16/1716-, med svarfrist i dag 1.3.2017.

BIL har følgende kommentarer til høringen:

BIL ser positivt på denne høringen, ikke minst det å være tidlig ute med å legge til rette for autonome biler.

Norge som et lite land, bør i stor grad forholde seg til og tilpasse seg utviklingen i EU og hos bilprodusentene. Som Departementet skriver på side 21 i høringsnotatet, er det konkurransehemmende og lite fleksibelt å stille særnorske krav.

Det er knyttet stor tiltro til at autonome biler vil bidra sterkt til økt trafiksikkerhet etter hvert som teknikken overtar i større og større grad. Dette vil redusere menneskelige feil tilsvarende og det er kjent at mangeognitti prosent av ulykkene i dag skyldes menneskelige feil. Det har f.eks. vært sagt at hvis alle biler var selvkjørende, ville antall drepte i trafikken i EU kunne vært redusert med inntil 70 %.

Vi har allerede i mange år sett den positive innvirkningen utviklingen innen bilteknologi - både førerhjelps-systemer og kollisjonssikre biler (passiv sikkerhet), sammen med bl.a. veistandard, har når det gjelder nedgangen i antall drepte og hardt skadde i trafikken. Med utbredelsen som allerede er godt i gang av førerhjelps-systemer, ser vi at denne utviklingen fortsetter i positiv retning. Når disse og kommende systemer nå etter hvert kobles sammen og gir oss selvkjørende biler, sammen med intelligente trafikksystemer, er det absolutt å forvente at den positive utviklingen vil skyte ytterligere fart.

Personvern vil være en betydelig faktor etter hvert som internasjonalt og nasjonalt regelverk vil bli utviklet for autonome biler. Personvernlovgivningen står sterkt også i EU. Samtidig skjer det en enorm utvikling innen akkumulering og bruk av "big data", ikke bare i forbindelse med biler, men i hele samfunnet. Bruk av slike data i autonome biler og i intelligente trafikksystemer vil bare være en del av det hele. BIL er ganske sikker på at personvernet vil ha høy prioritet også fremover, selv om det er "under press", men vi tror ikke utviklingen innen autonome biler og intelligente trafikksystemer lar seg stoppe, fordi det som nevnt vil bidra sterkt til å få ned antall drepte i trafikken.

"Cyber security" er nå et svært viktig tema i bilindustrien som i samfunnet for øvrig.

Fremkommelighet vil kunne bli vesentlig bedret gjennom at bilene kommuniserer med hverandre og omverdenen, noe som gir helt andre muligheter for trafikkstyring enn i dag. Autonome biler vil selv kunne finne beste rute, uavhengig av sjåfør.

Det er å anta at dette også vil ha en viss positiv effekt for miljøet, selv om bilene uansett vil være rene og etter hvert helt utslippsfrie.

Jevnere trafikkflyt vil også kunne gi mindre støyproblemer.

BILs "moderforening" OICA ([www.oica.net](http://www.oica.net)) opererer med ca. de samme fem nivåer av selvkjøring som SAE. I dag kan vi si at det finnes biler å få kjøpt med i hvert fall nivå 2 (til "2,5").

Det er en god idé at vi må søke myndighetene om – og at det vil bli åpnet for å gi tillatelser til - forsøk med utprøving av selvkjørende biler, slik at myndighetene kan ha kontroll med det og at bransjen og myndighetene kan skaffe seg oversikt og kunnskap.

Det nevnes at denne høringen kun gjelder selvkjørende kjøretøy på vei / veitrafikk og ikke f.eks. skinnegående transportmidler og transportmidler på vann.

Vi vil nevne en kategori til, som er kjøring utenfor offentlig vei, f.eks. i forbindelse med gruvedrift med dagbrudd, hvor det har pågått testing i Norge og havneområder (eksempelvis Mo industripark).

Ansvarsplassering i forbindelse med autonome biler er et stort og ennå langt fra klart definert tema, som nok vil bli viet svært mye arbeid i EU og resten av verden i tiden fremover.

Det er positivt at norske myndigheter følger nøye med på hva andre land gjør, særlig nasjonsoverbyggende institusjoner som EU og FN. F.eks. er revidering av Wien-konvensjonen av 1968 viktig i forbindelse med føreransvar osv.

Vi ser for øvrig frem til den varslede høringen med forslag til utfyllende forskrifter og hjemler og BIL vil gjerne komme med mer utfyllende synspunkter i den anledning.

Vi stiller oss selvsagt også til disposisjon for evt. drøftelser med Departementet i den grad det er ønskelig.

Avslutningsvis vil vi gjengi i sin helhet (*i kursiv*) innhentet uttalelse fra ett av våre medlemmer, Bertel O. Steen AS:

***"Overordnet:***

***Sterkt positivt at departementet er raske med å få på plass et lovverk, og at man i stor grad benytter arbeid som er gjort utenfor Norge i stedet for å gjøre samme jobb her***

**Direkte på punktene:**

***6.2.5: Det er også sannsynlig at importører i samarbeid med produsenter vil ha behov for å gjøre egne tester, også for administrasjonsselskaper og eller løyvehavere involveres i større eller mindre grad. Det bør også kunne legges til rette for dette, da denne læringen vil være viktig for å ta med seg til administrasjonsselskaper og løyvehavere for utvidet testing. Behov for løyve i forbindelse med uttesting må tydeliggjøres ytterligere, slik at det ikke foreligger tvil. Slik det leses nå varierer det mellom hva som er utgangspunkt og at det åpnes for unntak. Her savner vi en tydelig linje.***

*6.9 & paragraf 9 i lovtekst: Det kan være utfordrende for kjøretøyet å lagre informasjon fra alle sensorer i 2 år. Det samles ekstreme mengder data som tolkes kontinuerlig. Det er derfor viktig at lovteksten presiserer hva slags sensordata som skal lagres, form mm.*

*6.10: Deler av slike tester vil være å anse som forretningshemmeligheter. Det må derfor legges opp til mulige anonymiseringer samt konkretiseres hvordan aktører kan sikre seg at informasjon kan være unntatt offentlighet i det som eventuelt må rapporteres til ansvarlig myndighet.*

*Det legges også flere steder opp til krav til ansvarlig person. Det er ønskelig at alle krav oppsummeres på ett sted, slik at det er tydelig for aktørene hva som vil kreves av ansvarlig person og hvilket ansvar en slik person faktisk påtar seg personlig og på vegne av eventuell oppdragsgiver."*

Med vennlig hilsen  
BILIMPORTØRENE LANDSFORENING



Tore Lillemork  
Teknisk direktør