



Samferdselsdepartementet
postmottak@sd.dep.no

Dato: 01.03.2017
Vår ref.: 16-1769
Deres ref.:

Høringssvar – forslag til lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy på vei

Det vises til Samferdselsdepartementets høringsbrev av 13.12.16 med forslag til ny lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy på veg.

Finans Norges hovedsynspunkter

- Finans Norge støtter etablering av et lovverk som skal legge til rette for sikker utprøving av selvkjørende kjøretøy, samtidig som hensynet til trafiksikkerhet og personvern søkes ivaretatt. Vi legger til grunn at en senere bred gjennomgang av regelverket vil måtte foretas blant annet basert på erfaringer fra utprøvingsfasen.
- Finans Norge slutter seg til at hele veitrafikkloven ikke kan anvendes direkte for selvkjørende kjøretøy. Regler om utprøving av selvkjørende kjøretøy må derfor nedfelles i en egen lov. Vi er videre enige i at utprøving av selvkjørende kjøretøy omfattes av bilansvarslovas virkeområde.
- Alle involverte parter, herunder skadelidte og den som eventuelt utleder sin rett fra denne, må sikres lik tilgang til alt lagret materiale i forbindelse med en forsikrings sak. Tilgang til det lagrede materialet kan ikke begrenses til forsikringsselskapet til det selvkjørende kjøretøyet, slik det er foreslått i høringsnotatet.
- Regelverket må sikre at forsikringsselskapenes mulighet til å søke regress ikke reduseres.
- Finans Norge støtter forslaget om at utforming av forsikringsløsninger bør overlates til forsikringsselskapet selv, eventuelt at en slik utforming skjer i dialog med den som står for utprøvingen av kjøretøyene.

Finans Norge har følgende merknader til forslaget:

Om forsikringsselskapenes ansvar

Finans Norge er positive til etablering av et lovverk som søker å legge til rette for utvikling av ny teknologi og digitalisering, samtidig som hensynet til trafiksikkerhet og personvern ivaretas. Vi anser det som viktig å vinne erfaring bl.a. med sikte på fremtidig regulering av trafikkregelverk m.v.

Lovforslaget fremstår hovedsakelig som relativt uproblematisk, men ettersom loven vil bli nærmere presisert i utfyllende forskrifter, er det vanskelig å fastslå fullt ut hvilken virkning regelverket vil få både for kundene og for forsikringsbransjen. Vi forventer at forslag til utfyllende forskrifter sendes på høring i god tid før vedtakelse.

Vi er enig i at dagens bilansvarslov gjelder for utprøving av førerløse kjøretøy. Kravet i bilansvarsloven § 4 om at skade skal være forårsaket av en motorvogn er oppfylt. Skadesaken behandles av forsikringsselskapene og Finans Norge mener at forsikringsselskapene også i fremtiden skal ha ansvar for å utrede saken og foreta erstatningsoppgjør for alle bilskader – både etter bilansvarsloven §§ 4 og 8.

Når det spesielt gjelder kollisjonsskadene, gjelder bilansvarsloven § 8.

Finans Norge mener at det bør vurderes nærmere om det er behov for tilpasninger i lovteksten siden bilansvarsloven § 8 første ledd bokstav b også skal gjelde for selvkjørende kjøretøy.

Kollisjonsansvar er betinget av at «vogna ikke var i orden eller svikta». Dette er kriterier utarbeidet med sikte på tradisjonelle kjøretøy, hvilket kan stille seg annerledes ved kjøretøy som bl.a. er basert på algoritmer som «beslutningsgrunnlag».

Bilansvarsloven § 8 første ledd bokstav c slår fast at det gjelder et objektivt ansvar ved brudd på trafikkreglene. For selvkjørende kjøretøy kan det oppstå uforutsette problemstillinger bl.a. ved bruk av algoritmer som «prioriterer» en skade fremfor en annen, og hvilke faktorer som vektlegges når motorvognen skal «velge» dersom personskade er uunngåelig. Bilansvarsloven § 8 første ledd bokstav c må derfor gjennomgås på samme måte som bilansvarsloven § 8 første ledd bokstav b.

Regress

Bilansvarsloven § 12 er en viktig bestemmelse i forbindelse med forsikringssekskapenes skadebehandling. Det kan bli krevet regress mot eier, bruker og passasjer av motorvognen. Også denne bestemmelsen må vurderes og presiseres nærmere når det gjelder selvkjørende kjøretøy.

Personkretsen det kan rettes regress mot, passer ikke helt for selvkjørende kjøretøy. Det er mulig at den som får tillatelse og/eller den som er ansvarlig for utprøvingen anses som bruker av kjøretøyet, men det vil i så fall være snakk om en annen type bruk enn den § 12 egentlig tar sikte på. Det bør derfor presiseres at den/de som bruker det selvkjørende kjøretøyet i forbindelse med utprøving er å anse som bruker i relasjon til bilansvarsloven § 12.

Regress etter bilansvarsloven § 12 forutsetter årsakssammenheng og grov uaktsomhet. Finans Norge ønsker å peke på at ettersom det ikke er krav til hvilke data en selvkjørende bil skal lagre, kan det ved veksling mellom selvkjøring og kjøring av ansvarlig fører for det første oppstå bevissspørsmål om fører har utvist nødvendig skyld og for det andre om kravet til årsakssammenheng mellom utvist skyld og skaden er oppfylt.

Dersom et skadetilfelle skyldes feil ved det selvkjørende kjøretøyet, kan det være aktuelt for forsikringssekskapet å søke regress mot bilfabrikanten på grunnlag av et produktansvar. Eksempelvis kan et oppstått skadetilfelle skyldes feil i bilens kjørecomputer. Finans Norge mener det i disse tilfellene kan være en hensiktsmessig ordning å ta inn i regelverket en bestemmelse tilsvarende den svenske trafikskadelagen § 20 annet ledd¹. Bestemmelsen fastsetter at dersom det er betalt erstatning for en skade som omfattes av

¹ 20 § Har skada för vilken trafikskadeersättning utgått vållats uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet, inträder försäkringsanstalten intill det utgivna beloppet i den skadelidandes rätt till skadestånd av skadevållaren. Detsamma gäller, om skadan har vållats genom vårdslöshet av förare som har gjort sig skyldig till brott som avses i 4 § eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

Om trafikskadeersättning har betalats för en skada som omfattas av produkt- ansvarslagen (1992:18), inträder försäkringsanstalten intill det utgivna beloppet i den skadelidandes rätt till skadestånd enligt den lagen.

Är järnväg eller spårväg enligt järnvägstrafiklagen (1985:192) eller annan författning ansvarig för skada till följd av spårdriften och har trafik- skadeersättning utgått för skadan, får försäkringsanstalten kräva ersättningen åter från den ansvarige i den omfattning som är skälig med hänsyn till den medverkan som har förekommit på ömse sidor och omständigheterna i övrigt. Lag (1992:1121).

produktansvarsloven, trer forsikringselskapet inn i skadelidtes rett til erstatning opp til det utbetalte beløp.

Innsyn

For å kunne gjennomføre behandlingen av en skadesak, foreta de nødvendige rettslige vurderinger iht. lovgivningen, samt å begrense de bevismessige utfordringer, må alle involverte parter (herunder skadelidte selv og de som utleder sin rett fra denne), samt deres forsikringselskap sikres tilgang til skaderelevante faktaopplysninger. Det vil typisk være lagrede data, enten de er lagret i bilens datasystem eller annet sted. Slike data kan bl.a. benyttes til å avgjøre for eksempel spørsmål om ansvar, skylddeling og eventuell avkortning av skadelidtes erstatning på grunnlag av medvirkning, jfr. bilansvarsloven §§ 7 og 8 annet ledd.

Andre forhold

Regelverket må sikre at alle testkjøretøyene, også de kjøretøy som kun kan styres av folk til fots, jf. bilansvarsloven § 3 andre ledd, omfattes av forsikringsplikten i bilansvarslova § 15. Selvkjørende kjøretøy kan tenkes styrt av personer utenfor kjøretøyet (til fots) bl.a. ved dirigering av kollektivtransport, logistikkoppgaver m.m.

Selv om lovforslaget legger til grunn at personvernet skal ivaretas, og opplysninger som registreres av kameraer og sensorer skal anonymiseres, savner Finans Norge en grundigere vurdering av hvordan en slik anonymisering av data som ikke er skadesaksrelevant, skal skje i praksis.

Finans Norge registrerer med tilfredshet at det foreslås at utforming av forsikringsløsninger overlates til forsikringselskapene selv, eventuelt at det skjer i dialog med den som står for utprøvingen av kjøretøyene.

Med vennlig hilsen

Finans Norge



Steff Kierulf Prytz
direktør



Liv Tove Bakken
juridisk fagsjef