



## Samferdselsdepartementet

Postboks 8010 Dep,  
0030 Oslo

Saksbehandler:  
Anne Beate Budalen – 48 02 67 14

Vår dato:  
24.02.2017

### Høringssvar fra MA – Rusfri trafikk - Ny lov om selvkjørende kjøretøy

Vi viser til høringsnotat fra Samferdselsdepartementet av den 13. desember 2017, vedr. ny lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy på vei.

MA – Rusfri trafikk følger spent med på utviklingen mot en førerløs veitrafikk, selv om det gjenstår betydelig forskning og utvikling på området. Vi jobber for rusfri trafikk, og førerløse kjøretøy kan være en viktig bidragsyter til dette. En kan se for seg at rusproblematikken elimineres i autonome kjøretøy. Det er viktig at nye teknologiske systemer som tas i bruk i trafikken bidrar til å redusere antallet trafikkulykker. Derfor er det viktig at ny teknologi blir testet ut før den eventuelt tas i bruk i full skala, slik det nå legges opp til.

Selv om en bil er førerløs så vil det være behov for å være sikker på at fører som vil kunne måtte overstyre den førerløse bilen, er edru og rusfri. MA – Rusfri trafikk vil derfor påpeke at det er viktig å stille krav til søker at det ved slik uttesting og eventuell seinere kommersiell drift også finnes en alkoholås og en ruslås.

Vi vil presisere behovet for at søker redegjør for hvordan trafiksikkerheten ivaretas. Det vil si krav til infrastruktur og det trafikale miljøet ut fra automatiseringsnivå og kjøretøytekniske løsninger. For eksempel når et slikt kjøretøy kjører inn i vegarbeidsområder, ved manuell dirigering, skiltet omkjøring, utrykningskjøretøy og eller andre hendelser som krever avvik i kjøremønsteret.

Det legges opp til at utprøvingen også kan foregå uten at det foreligger et personlig føreransvar, jfr. Vegtrafikklovgivningens krav som er knyttet til særlig kompetanse- og risikoforhold ved en personlig fører. Det er viktig at det er tydelig til enhver tid hvem som har ansvaret, «kjøretøyet» eller føreren og at personvernet ivaretas på en tilfredsstillende måte. Slik forslaget er utformet nå ser det ut til at en kan komme opp i situasjoner hvor en person som er passasjer i et selvkjørende kjøretøy, må overta som fører uten å tilfredsstille disse kompetansekravene. Vår vurdering er at det vil være lite hensiktsmessig å foreta utprøving uten





at det til enhver tid er en person til stede, som kan tre inn som fører med tilfredsstillende kompetanse krav. Lovens hensikt er å legge til rette for utprøving av selvkjørende kjøretøy på veg, og i dette ligger det implisitt at teknologien som skal testes kan feile.

I TØI-rapport 1449/2015 «Alternative forståelser av risiko og eksponering», hvor Statens vegvesen har vært oppdragsgiver, er det gjort undersøkelse av totalrisikoen til de ulike trafikantgruppene på vegnettet. Hvor totalrisikoen defineres som egenrisiko (antall skadde per mill personkilometer) og fremmedrisiko (antall andre skadde per mill kjøretøykm). Egenrisikoen er høy for syklister, moped og tung MC, og lavere for lastebil, personbil, varebil, taxi og buss. Fremmedrisikoen er imidlertid langt høyere enn egenrisikoen for særlig lastebil og buss, spesielt i byområder. Tunge kjøretøy har stor masse og utgjør dermed en fare for mange andre trafikanter (bl.a. myke trafikanter).

Vi mener derfor at det også bør stilles krav til kollisjonssikkerhet i de kjøretøy som benyttes og minner om at Statens vegvesen anbefaler høyeste score i EuroNCAP sin kollisjonstest for nye biler. Dette bør også gjelde her. På den måten sikrer en fører og passasjerer i testkjøretøyet kjøretøy, samt myke trafikanter. Skadepotensialet i et autonomt kjøretøy kan ikke være større enn i ett konvensjonelt kjøretøy med høyeste score i EuroNCAP.

Med vennlig hilsen

MA – rusfri trafikk

Elisabeth Fjellvang Kristoffersen  
*Generalsekretær*

Anne Beate Budalen  
*Rådgiver trafiksikkerhet*

