



Samferdselsdepartementet
P.b. 8010 Dep
0030 Oslo



Vår dato:
2017-02-21

Vår ref:
17/097

Deres dato:

Deres ref:
16/1716

Fremsendt elektronisk: postmottak@sd.dep.no

Høringsuttalelse - forslag til ny lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy på veg

Det vises til departementets høringsbrev vedrørende ovennevnte med tilhørende notat og forslag til ny lov.

Norges Automobil-Forbund (NAF) er en forbruker- og mobiltetsorganisasjon med over 500.000 medlemmer. Det er et overordnet mål for NAF å være en aktiv pådriver for å utvikle et transportsystem som tilfredsstillende enkeltindividets behov for mobilitet og samtidig ivaretar felleskapets krav til miljø og sikkerhet. Vi har i egenskapen av dette følgende synspunkter knyttet til høringen.

Generelt

NAF er hovedsak positive til prinsippene i lovforslaget. Det er ingen tvil om at utviklingen går mot kjøretøy som i større og større grad er selvkjørende og at det derfor er fornuftig å åpne opp for en forsøksadgang. Amsterdamerklæringen som er signert av EUs medlemsstater og Norge, legger da også opp til at landene som har signert erklæringen, bør legge til rette for utprøving av automatiserte kjøretøy i egen stat og på tvers av landegrensene i EU.

På sikt vil det formodentlig ligge noen utfordringer knyttet til Wien og Genève-konvensjonenes definisjon av bl.a. *førerbegrepet* sammenholdt med UNECEs uttalelse i 2016 om at selvkjørende kjøretøy anses å være i tråd med konvensjonene så lenge det er fører som kan overta kontrollen over kjøretøyet. Denne *føreren* kan befinne seg i eller utenfor kjøretøyet. Disse avgrensningene vil per i dag kunne få betydning fra automatiseringsnivå 3 >.

Hensett til at det foregår utprøving i flere europeiske land med tilhørende regelverk, legger vi til grunn at man vil samle de erfaringene som gjøres over landegrensene samtidig som det jobbes parallelt med en tilpasning i de berørte konvensjoner.

Lovteknisk har man valgt forskjellige løsninger rundt om i Europa hvor enkelte land har «tilpasset» sine respektive vegtrafikklover til utprøvingen mens andre har valgt å gi en egen lov. Norge har valgt sistnevnte løsning. Med de merknader vi kommer til senere,

støtter vi den valgte løsning med en egen lov.

Postadresse:
Pb. 6682 Etterstad
NO-0609 Oslo

Gateadresse:
Østensjøveien 14
Oslo

Telefon:
08 505

Telefaks:
22 33 13 72

Bankkonto:
Drift: 5005.06.20600
IBAN: NO81 5005 0620 600
Medlem: 5005.06.20007
IBAN: NO87 5005 0620 007

Bankadresse:
Den norske Bank ASA
Pb. 1171 Sentrum
NO-0107 Oslo

Swiftadresse:
DNBANOKK

Foretaksnr.:
NO 944 383 832 MVA

NAF gir også sin støtte til at den som vil foreta utprøving, må søke myndighetene om tillatelse. Det er vår oppfatning at det må stilles strenge og konkrete krav før en eventuell tillatelse gis. Som det vil fremgå under, bør det utpekes en ansvarlig person hos de som søker om tillatelse til å drive med utprøving.

Lovforslaget sier ingen ting om kriterier for godkjenning. Etter NAFs oppfatning må det stilles kvalitetskrav til et selvkjørende kjøretøy, spesielt for nivå 5, som må være oppfylt for at disse skal kunne kjøre alene på veiene. Kravene bør omfatte både tekniske krav rundt selve teknologien så som redundante løsninger/back up-systemer, krav til responstider osv. Hertil bør det stilles krav om at teknologiene fra de enkelte produsenter, må ha gjennomført godkjente testperioder på nivå 4 før de slippes ut i ordinær trafikk som nivå 5-biler.

Testing av selvkjørende biler under optimale forhold kan gjøres i store deler av verden. Vi antar imidlertid at Norge som område med våre varierende klimatiske forhold, vil være spesielt interessant for uttesting av selvkjørende biler under ikke-optimale forhold. Det vil da være viktig at godkjenningskravene tar høyde for dette.

Avslutningsvis under dette punkt, deler vi departements syn at dette er et område som er i så hurtig og omfattende endring, at nytt regelverk raskt ville kunne bli utdatert. Et stykke på vei støtter vi derfor forslaget om at detaljreguleringen gjøres i forskrifts form og at man derigjennom slipper en tidkrevende endring via lov. Imidlertid er det etter NAFs syn prinsipielt viktig at man er seg bevisst avveiningen mellom hva som skal i lovs form, og hva som skal i forskrifts form. For borgernes tilgang til regelverket er det viktig at ikke alt for mange og sentrale bestemmelser «gjemmes bort» i forskriftene.

Til forslagens enkeltheter:

Ansvar- erstatning og straff

Etter dagens regelverk foreligger det plikt til å holde en motorvogn ansvarsforsikret og eventuell skadelidt vil som hovedregel ha krav på full erstatning for den skaden som er blitt påført. I høringsnotatet slås det fast at det i *utgangspunktet* skal være forsikringsplikt for selvkjørende kjøretøyer. På den annen side finner ikke departementet det hensiktsmessig å utvikle og regulere egne forsikringsavtaler og at det vil være avhengig av en konkret vurdering av omstendighetene om en eventuell ansvarlig person kan pådra seg økonomisk ansvar.

Etter NAFs oppfatning bør man ta inn i lovforslaget både forsikringsplikt knyttet til det enkelte kjøretøy og at de samme ansvarsreglene som følger av BAL og de alminnelige erstatningsregler, vil gjelde. Dette hensett til at enhver skal kunne føle seg trygg på at en eventuell skade forvoldt av et selvkjørende kjøretøy, vil bli erstattet av et forsikrings-selskap.

Vi er for øvrig av den oppfatning at man i lovutredning burde ha gått dypere inn problemstillingen i relasjon til produktansvarsloven.

Når det gjelder et eventuelt straffeansvar, fremstår dette som uavklart på enkelte punkt i forslaget. Så vidt vites, har tyske justismyndigheter stilt som krav at det – uansett automatiseringsnivå - alltid skal være noen som stilles strafferettslig ansvarlig for å drive utprøvningsvirksomhet. Også i endringene i den danske Færdselslov er det tatt inn reguleringer som sier at den som har fått tillatelse til utprøving, vil være strafferettslig ansvarlig på nivå 3 og 4.

Etter NAFs oppfatning har både det tyske krav og den danske lovendringen mye for seg og vi vil for vår del foreslå at disse elementene tas inn i det norske lovforslaget.

Personvern

I høringsnotatet presiseres det ved flere anledninger personvernet skal stå sentralt i utprøvningsarbeidet. Imidlertid fremgår det av lovforslagets § 2 tredje ledd at «utprøvningsloven» og forskrifter skal gå foran reglene i lov om behandling av personopplysninger uten at man har gitt noen utdypende forklaring til dette. Vi savner også en nærmere utredning knyttet til faren for hacking og forhold som vil kunne utledes av dette.

Selv om innhenting og bruk av data- og personopplysninger vil være viktig for utprøvingen, kan vi uten nærmere faktagrunnlag vanskelig se at arbeidet skulle bli hindret ved at de ansvarlige ble underlagt lov om behandling av personopplysninger/ den nye loven som trer i kraft i 2018. Etter NAFs oppfatning er personvernet så sentralt at det bør tas ta et prinsipielt standpunkt i den foreslåtte lov og ikke utsette dette til etter utprøvningsperioden. At det norske forslaget til lov er utformet i tråd med svensk lovgivning, kan vanskelig sees på som et avgjørende argument. NAF vil på denne bakgrunn foreslå at forslaget til «utprøvningslov» tar opp i seg at den som gis tillatelse til å foreta utprøving, underlegges norsk personvernlovgivning.

Etter NAFs oppfatning er det viktig at alle berørte får tilgang til informasjon fra kjøretøyene når et eventuelt uhell har funnet sted. Den som har fått tillatelse til å drive utprøving, bør herunder pålegges å innrapportere alle relevante data til ansvarlig myndighet ved ethvert trafikkuhell. Dette er etter NAFs oppfatning avgjørende for forsøkenes sikkerhetsmessige status og at man derigjennom kan vurdere omstendighetene som forårsaket uhellet.

Trafikksikkerhet og trafikkavvikling

I høringsmaterialet understrekes det videre at sikkerheten og avviklingen skal stå sentralt i utprøvningsarbeidet. NAF deler departementets syn på nullvisjonen og støtter tiltak som kan få oss nærmere denne.

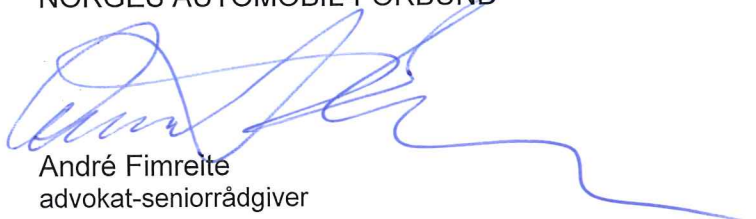
Som departementet formodentlig er kjent med, gjenstår det en del utredningsarbeid innen EU hva angår hvor stor trafikksikkerhetsgevinsten eventuelt vil bli ved bruk av selvkjørende kjøretøy. Vi antar at dette vil være et punkt hvor det fortløpende vil bli utvekslet informasjon i prøve-periodene på tvers av landegrensene med henblikk på unngå å gjøre de samme feilene og oppnå en optimal trafikksikkerhetsgevinst.

Selvkjørende kjøretøy har vist seg å være følsomme overfor veiens beskaffenhet og vedlikehold. Vi forutsetter derfor at veimyndighetene tilrettelegger for den foreslåtte utprøving der det måtte være behov for økt vedlikehold, kantlinjer, lesbare skilt etc. Gjennom erfaringer som er gjennomført i Europa, er vi videre kjent med at selvkjørende kjøretøy ofte vil holde en lavere hastighet enn tillatt og har foretatt oppbremsinger som for andre veifarende ikke har fremstått som «logiske». For å unngå at man får uønskede trafikale situasjoner og derigjennom redusert trafikksikkerhet, vil NAF foreslå at selvkjørende kjøretøy synliggjøres på en egnet måte og at øvrige veifarende informeres om at man er på vei inn i/befinner seg i et testområde.

Som nevnt, er NAF opptatt av kravet til en god og sikker mobilitet. Dette vil etter NAFs oppfatning være særdeles viktig at departementet vektlegger i de neste skrittene som skal tas.

Avslutningsvis takker vi for at vi ble gitt anledning til å komme med våre synspunkter knyttet til forslaget til ny lov. Vi imøteser samtidig forslag til forskrifter som bebudes utsendt i egen høring.

Med hilsen
NORGES AUTOMOBIL-FORBUND



André Fimreite
advokat-seniorrådgiver