

Samferdselsdepartementet
Postboks 8129 Dep
0032 Oslo

Vår dato: 01.03.2017
Deres dato: 12.12.2016
Vår referanse: A 273-43272

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

Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO) viser til Samferdselsdepartementets høringsbrev datert 12.12.16 vedrørende overnevnte.

Utvikling av selvkjørende kjøretøy vil etter vår vurdering endre hele transportsystemet. Spørsmålet er ikke om, men når disse løsningene er tilgjengelige for markedet og på hvilken måte det vil påvirke transportsektoren. Vi mener det er viktig å være i forkant i regelverksutviklingen, men samtidig tar innover seg utviklingen som skjer internasjonalt. Forslaget som nå er på høring, som åpner for utprøving av selvkjørende kjøretøy, vil etter vår vurdering være et viktig første skritt. Under følger våre kommentarer og merknader til forslaget.

NHO er enig med departementets utgangspunkt om at det på nåværende stadiet ikke er nødvendig å løse alle utfordringer før loven om utprøving er på plass, og at hensikten nettopp er at lovendringene skal gi økt kunnskap om utfordringene. NHO mener likevel at høringsutkastet hadde tjent seg på i større grad å vise til den internasjonale debatten knyttet til hvilke konkrete utfordringer som ligger i utviklingen av sensorteknologien og generelt om samvirkende systemer, jf kap 3.3. og 5.2. i høringsutkastet.

Omfang og veiledning

Vi oppfatter at hovedformålet med den nye loven er å åpne opp for utprøving av selvkjørende kjøretøy på norske veier. Dagens regelverk åpner ikke for dette. NHO mener det er avgjørende at regelverksutformingen ikke blir til hinder for en teknologisk utvikling som kommer. Lovverket er omfattende og det vil være nødvendig med en fullstendig gjennomgang på sikt. Vi støtter departementets tilnærming om at man i første omgang gjør endringer i lovverket som åpner opp for utprøving og som vil gi nødvendig erfaringer før man evt. gjør en fullstendig gjennomgang.

I forslaget åpnes det for at mange ulike aktører kan søke om å prøve ut dette. Vi mener dette er en god tilnærming. Flest mulig bør få muligheten, såfremt de møter kravene som stilles. Høringsutkastet er etter vår vurdering ikke tydelig på hvilken myndighet og evt. hvilken kompetanse de som skal stå for vurderingen, skal inneha. Dette bør komme tydeligere frem.

Det vises videre til at det skal utarbeides en egen forskrift i etterkant av loven, der det bl.a. skal presiseres hva en søknad skal inneholde. Vi mener det også bør utarbeides en veileder knyttet til hvordan man søker tillatelse til å prøve ut selvkjørende kjøretøy. Målet må være at flest mulig som ønsker det, får muligheten til å prøve dette ut. Da må forholdene legges til rette for det.

Datasikkerhet og teknologisk funksjoner

Utvikling av teknologien med selvkjørende kjøretøy kan gi mange muligheter, men stiller oss også overfor utfordringer. Et område som er viktig, og som kommer til å bli enda viktigere, er utvikling av god datasikkerhet. Jo flere komponenter som kobles sammen i et nettverk, jo større er behovet for å utvikle systemer som sikrer at uvedkommende ikke kan hacke seg inn i systemet og f.eks. overta styringen av et kjøretøyet. I lovforslaget vises det til denne problemstillingen. Det legges opptil at det *primært* er den som har fått tillatelsen, sammen med teknologiutvikler, som har ansvaret for å sikre dette. At ansvaret er klart løser imidlertid ikke den underliggende utfordring knyttet til hacking og generelle datainfiltrasjon av teknologiske systemer. NHO stiller spørsmål ved om det burde vært stilt strengere krav til hvordan leverandørene skal håndtere organiseringen og arbeidsprosesser som skal til for å håndtere denne type infrastruktur.

Videre savner vi også en litt bredere omtale knyttet til utfordringer med de teknologiske funksjonene som sådan f.eks. programvare og sensorer særlig med hensyn til kompleksitet, oppdateringer, feilrettinger batterilevetid, og ikke minst hvordan veisystemene (ITS) som sådan skal snakke med bilene. I høringsutkastet vises det til at ITS ikke er sentralt i denne omgang, men vil komme senere. NHO mener det kunne være en fordel at også samvirkende ITS blir prøvd ut så tidlig som mulig.

Tilgang til data

Informasjon fra testperioden vil gi nyttig informasjon til teknologoutviklerne i de ulike selskapene. Samtidig vil det også gi viktig informasjon til myndighetene i deres regelverksutvikling. I tillegg vil dette gi informasjon om hvordan infrastrukturen (både eksisterende og fremtidig) må utvikles for å kunne legge best mulig til rette for en fremtid der også selvkjørende kjøretøyer blir en viktig del av trafikkbildet. Et hovedspørsmål er hvordan denne dataen blir gjort tilgjengelig. I lovforslaget vises det til at de som får tillatelse skal avgi en rapport til myndighetene. Innholdet i rapporten og evt. tidsfrister for innlevering vil bli presisert i det kommende forskriftsarbeidet.

NHO mener tilgang på data er en vesentlig driver i moderne næringsutvikling. Ved å gjøre offentlige data tilgjengelig, kan myndighetene bidra til bedre offentlige tjenester (f.eks. offentlig transport og veidata) og bidra til næringsutvikling. Tilgang på strukturerte offentlige data bør derfor gjøres til en rettighet, og gjøres tilgjengelig i så stor grad som mulig for næringsutvikling. Slik skapes bedre tjenester for innbyggere i et godt samspill mellom stat og marked. Offentlige virksomheter bør utarbeide strategier og planer for hvordan slike data kan viderebrukes av tredjeparter.

Regjeringen har i pressemelding datert 2. november 2016 tatt til orde for flere åpne offentlige data på nett. Transportdata er et av fem områder som er prioritert for økt tilgjengeliggjøring av offentlig data. Betydningen av å tilgjengeliggjøre mest mulig data på en god måte blir også fremhevet en rekke ganger i innstillingen fra transportkomiteen i forbindelse med behandling av stortingsmeldingen Ny digital agenda i høst (2016).

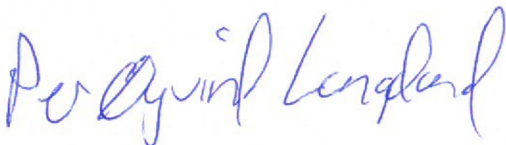
Tidsperspektiv

For aktører som ønsker å utvikle denne type kjøretøy, er det avgjørende at man får testet ut teknologi før man ruller ut i full skala. Vi kan i forslaget til lovtekst ikke finne noen tidsangivelse for hvor lenge dette vil være en prøveordning og evt. når man ser for seg å starte gjennomgangen av hele lovverket. Vi tror det hadde vært en fordel at det antydes en tidsplan for fullstendig utrulling av dette, særlig med tanke på de aktørene som ønsker å investere ressurser i dette. Dette vil bidra til å sikre en form for forutsigbarhet. NHO viser i den forbindelse til at EUs forskningsråd for transport estimerer at vi må vente til 2026–2030, både med tanke på når teknologien er bra nok og regelverket er klart.

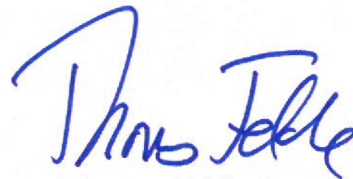
I lovutkastet har man begrenset seg kun til å åpne opp for selvkjørende kjøretøy på vei. Det betyr at man i denne omgang ikke vil åpne for automatisering av skinnegående transportmidler og transportmidler på vann. Vi mener det også er viktig at mulighetene for automatisering av denne type transportmidler blir vurdert. NHO oppfordrer departementet til også å sørge for at det ikke er regulatoriske hindringer for utprøving av automatisering av skinnegående transportmidler og transportmidler på vann.

Vi viser avslutningsvis til de høringsuttalelser som NHOs landsforeninger har sendt inn.

Vennlig hilsen
Næringslivets Hovedorganisasjon
Næringspolitisk avdeling



Per Øyvind Langeland
Avdelingsdirektør



Thomas Felde
Seniorrådgiver