

Samferdselsdepartementet  
Akersgata 59  
0180 OSLO

Vår dato: 01.03.2017  
Deres dato: 12.12.2016

## Høringsuttalelse til ny lov om utprøving av selvkjørende kjøretøyer på veg

NHO Transport viser til lovforslag for utprøving av selvkjørende kjøretøyer. Det er positivt at regelverket utformes for å møte den teknologiske utviklingen. Vi vil med dette kommentere deler av høringsgrunnlaget fra Samferdselsdepartementet.

Vi støtter at den nye loven blir en unntakslov fra øvrig relevant lovgiving og at utprøvingen gjennomføres under streng offentlig regulering. Det er stor kompleksitet knyttet til ivaretagelse av føreransvaret, datasikkerhet og personvern, samspillet med infrastruktur og øvrige trafikanter i forbindelse med implementeringen av den nye teknologien. Å få empiriske data på hvordan selvkjørende kjøretøyer fungerer i det norske trafikkbildet blir dermed interessant og viktig.

### Forholdet til yrkestransportloven

Høringsnotatet belyser forholdet til yrkestransportloven. I kapittel 6.2.5 står det blant annet:

*"Departementet mener at det vil være mest hensiktsmessig at utprøvingen av selvkjørende kjøretøy i slik transport, foregår i et samarbeid med fylkeskommunene og busselskapene som har kontrakt med fylkeskommunene. Det vil være en fordel å ha en prøveordning innenfor eksisterende løyveordning og anbudskontrakter. Prøveordningen vil sannsynligvis også gi et bedre kunnskapsgrunnlag når den utføres innenfor den ordinære kollektivtransporten. Det kan likevel være behov for unntak, særlig i de tilfeller der det ikke vil være til ulempe for det fylkeskommunale kjøpet."*

NHO Transport støtter Samferdselsdepartementets tilnærming. Dette gjør det mulig å samordne det totale kollektivtilbudet på en effektiv og helhetlig måte innenfor et marked, tilrettelegge for systematisk kompetanseheving og vil dessuten være praktisk i en utprøvingsfase.

Tydelige og forutsigbare krav til søknader om tillatelser for å ta i bruk selvkjørende kjøretøyer blir viktig. NHO Transport vil gi innspill til kommende forskriftsarbeid.

### Tredjemanns ulemper

Selvkjørende kjøretøyer i blandet trafikk vil kunne medføre ulemper for tredjemann. Hvordan dette skal håndteres er ikke utdypet i høringsgrunnlaget fra departementet. Disse kjøretøyene vil kunne sperre eller forhindre fremkommelighet for øvrige trafikanter eksempelvis som følge av svikt i digital infrastruktur, glatt veibane eller snøskavler.

For yrkestransportens del kan slike hindringer få økonomiske konsekvenser, blant annet gjennom bøter fra oppdragsgiver for at en buss i rute ikke holder avtalt tid, utløse reisegarantikrav for passasjerene, eller at fisken ikke blir levert som avtalt til kunden. Det vil også gi praktiske

konsekvenser for ulike trafikanter. NHO Transport etterspør dermed hvordan tredjemanns ulemper skal reguleres.

### **Infrastruktur og trafikale utfordringer**

Forholdet til infrastrukturen er omhandlet i kapittel 5.2 i høringsnotatet. Føreforhold og vegstandard i Norge varierer og vil kunne påvirke egnetheten til selvkjørende materiell. For samtlige offentlig eide vegstrekninger er det veglister som regulerer tillatte bruksklasse med mer sommer og vinter. Hvordan vil for eksempel et selvkjørende kjøretøy fungere på en vinterveg med friksjon på 0.2-0.25, som i dag er lavest tillatte friksjon på alle offentlige veger? Vil selvkjørende materiell kunne registrere snøfonner, som kan være utformet som en slak fartshump? Kombinasjonen snø, vind og snøskavler forekommer også vinterstid. Å kjøre inn i en 15-20 cm høy snøfonn med drevsnø kan ha store konsekvenser hvis farten er høy. Dagens krav til vintervegvedlikehold må sannsynligvis skjerpes for at selvkjørende kjøretøyer kan ha god fremkommelighet og ikke skape utfordringer for eget materiell eller annen trafikk.

### **Datasikkerhet**

Datasikkerhet for å forhindre at uvedkommende bryter seg inn i et system er omtalt i kapittel 5.7. Her bør myndighetene ta et større ansvar. De bør stille strenge krav til datasikkerheten og ivareta kontroll og oppfølging av eventuelle lovbrudd.

### **Trafikksikkerhet og miljøgevinster**

Kapittel 2 i høringsnotatet omhandler ulike fordeler ved automatisering av kjøretøyer. Avslutningsvis er det ønskelig å knytte noen kommentarer til et par av punktene.

Økt trafikksikkerhet fremheves som en viktig grunn til å bruke selvkjørende kjøretøy på veg. Ulike typer førerstøttesystemer bidrar uten tvil til økt trafikksikkerhet. Det er likevel verdt å merke at dagens trafikksikkerhet, blant annet for kollektivtrafikken, er god. For eksempel utgjør bussens andel av trafikkulykker med personskade mindre enn tre prosent ifølge Statistisk Sentralbyrå. Trafikksikkerheten for ulike kjøretøyer påvirkes også av mer enn fører, deriblant bruk av sikkerhetsbelter og tilpasning av fart til føreforhold.

I kapittel 2.2.4 beskrives miljøgevinster med referanse til at de selvkjørende kjøretøyene primært er elektriske. Det er allerede tilgjengelig en rekke elektriske kjøretøyer på markedet, og hvorvidt kjøretøyet har tradisjonell fører eller ikke anses dermed lite relevant som argumentasjon i denne sammenhengen.

Ellers er automatiseringen av skinnegående transportmidler ikke omfattet av denne loven. Noen av de belyste områdene i høringsnotatet kan antas å være mindre komplekse for disse transportmidlene.

Vennlig hilsen  
NHO Transport



Jofri Lunde  
næringspolitisk sjef