



**Politidirektoratet**

Juridisk stab  
v/Kristine Wigmostad Blikom  
Pb 8005 Dep.  
0030 OSLO

**OSLO POLICE DISTRICT**

Deres referanse:  
SD 16/1716-

Vår referanse:  
201700297-2

Sted, Dato  
Oslo, 8. februar 2017

## **HØRING – FORSLAG TIL NY LOV OM UTPRØVING AV SELVKJØRENDE KJØRETØY PÅ VEG**

Vi viser til høringsbrev av 13.12.2016 fra Samferdselsdepartementet med ref. 16/1716- med tilhørende høringsnotat.

Oslo politidistrikt registrerer at selvkjørende kjøretøy på veg er framtiden. Vi ser behovet for utprøving av denne type kjøretøy. En permanent innføring av selvkjørende kjøretøy vil kreve en omfattende gjennomgang og endringer av dagens regelverk. Innføring av en egen lov som åpner for prøving, men som samtidig ivaretar trafikksikkerheten synes fornuftig.

Slik vi leser høringsnotatet vil aktuelle kjøretøy som skal testes falle inn under SAE nivå 3, 4 og 5. Siden formålet er utprøving vil bruken måtte være under konstant oppfølging/overvåking. Utfordringen ligger i dagens krav til føreransvar. Vi tror at dersom det i søknadsprosessen ble knyttet fast ansvarlig person som omtalt i forslaget til § 6, til hvert enkelt kjøretøy, og tilla denne personen føreransvar lik dagens regelverk, vil både ansvar og trafikksikkerhet være ivaretatt på en bedre måte. Det vil da ikke være behov for siste setning i første ledd § 22 - "*Person som ikke befinner seg på tradisjonell førerplass, anses som ansvarlig fører dersom det følger av tillatelsen*".

I en utprøvningsfase er det ikke sikkert at man har støttesystemer som for eksempel ivaretar sikring av personer og gods i kjøretøyet. Eksempelvis: Passasjerer faktisk benytter sitteinnretning og sikringsutstyr eller Hvor og hvordan gods blir plassert i kjøretøyet. Et annet moment er for eksempel snø på taket av kjøretøyet som kan blåse av og hindre sikt eventuelt skade andre trafikanter. Vi ser heller ingen ulemper ved at en slik tankegang vil kunne medføre at den ansvarlige må forholde seg til V § 22,1 selv om vedkommende ikke fysisk selv har ført kjøretøyet.

Vi registrerer at det til § 5 "Vilkår" er foreslått redusert hastighet som et strengere krav til sikkerhet. I den forbindelse ønsker vi å minne om at hastighetsforskjeller ofte skaper uønskede trafikkfarlige situasjoner.

### **Oslo politidistrikt**

Seksjon for trafikk- og sjøtjeneste  
Post: Pb. 8101, Dep., 0032 Oslo  
Besøk: Sørkedalsveien 27 B, 0369 Oslo

Tlf: 22 66 96 50  
Faks:  
E-post:

Org. nr.: 961398142  
Giro: 7694.05.08319  
www.politi.no

Det vil ikke være en politioppgave å drive tilsyn, vi ser allikevel et behov for å tilrettelegge for at politiet ved behov skal kunne utføre kontroll og eventuelt kunne nedlegge en midlertidig stans av utprøvingen på stedet.

Vi registrerer at politiet ved begjæring jfr. forslag til § 9, kan få tilgang til lagret informasjon fra kjøretøyets sensorer dersom det er behov i en pågående etterforskning der kjøretøyet har vært innblandet. Oslo politidistrikt stiller seg sterkt uenig i at plikten til å gi informasjon ikke skal gjelde informasjon nevnt i § 15. Vi mener tilgang til både bilde og lyd vil være av stor betydning for politiets etterforskningsarbeid og ikke minst muligheten til å fordele eventuell skyld. Uten fører på noen førerplass, har vi mistet verdifull mulighet til å innhente relevant informasjon ved avhør. Det må her tillegges at mye av den informasjon kameraer og lydopptak innhenter under kjøring, er opptak som gjenspeiler hva fører normalt ville ha fanget opp ved bruk av sanser som syn og hørsel.

Med hilsen

**Gunn Anita Bjørnbakk**

*fung. seksjonssjef*

Saksbehandler:

Inge Frydenlund

*politioverbetjent spesialist*