

---

**Fra:** noreply@regjeringen.no  
**Sendt:** 1. mars 2017 22:15  
**Til:** postmottak SD  
**Emne:** Nytt hørings svar til 16/1716 - Høring - Forslag til ny lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy på veg

**Referanse:** 16/1716  
**Høring:** Høring - Forslag til ny lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy på veg  
**Levert:** 01.03.2017 22:15  
**Svar type:** Med merknader  
**Kontakt avsender:** Per Inge Østmoen  
**Kontaktperson:**  
**Kontakt-e-post:** [pioe@coldsiberia.org](mailto:pioe@coldsiberia.org)  
**Tittel:** Selvkjørende kjøretøy - prinsipielle betraktninger

**Uttalelse:**

I det følgende vil undertegnede knytte noen kommentarer og prinsipielle betraktninger til høringen om "Forslag til ny lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy på veg."

- Det kan neppe herske tvil om at loven om utprøving av selvkjørende kjøretøy er å betrakte som en forberedelse til å introdusere slike kjøretøy på våre veier.

Selvkjørende kjøretøy - trygghet eller frihet?

Det er på tide å belyse at et scenario med selvkjørende biler vil frata mennesker den allsidigheten og friheten som forutsetter at kjøretøyet er førerkontrollert. Vi kan alle bli fascinert av den spennende førerløse teknologien, eller håpefulle ved tanken på å redusere trafikkulykkene. Men har vi da tenkt gjennom hva som gjør en førerkontrollert privatbil til et unikt allsidig verktøy for varierte transportbehov i en lang rekke situasjoner? Denne allsidige brukbarheten forutsetter at det er føreren som legger premissene for ferden.

Hvis du har behov for å overskride fartsgrensen svært betydelig for å rekke noe eller komme vekk fra en naturkatastrofe eller en ekstrem krigs-, naturkatastrofe- eller voldssituasjon, så vil ikke en selvkjørende bil la deg få lov til å gjøre det. En selvkjørende bil vil til enhver tid også måtte vurdere fart i forhold til værforhold og underlag, uansett situasjon vil du ikke kunne vurdere og velge selvstendig.

Hvis en ransmann eller bølle stiller seg i veien eller kaster et objekt foran en selvkjørende bil, kan du ikke velge hva du vil gjøre. En selvkjørende bil må være programmert for størst mulig trygghet i en gjennomsnittlig situasjon, og det vil i de nevnte situasjonene være å stoppe helt. Det er bilen som velger, du er fratatt valget.

Et kjøretøy som ikke lar deg krysse veiens midtparti og over i det andre kjørefeltet i fart, vil riktignok øke tryggheten i en gjennomsnittlig situasjon. Men den vil samtidig måtte hindre deg i

å foreta en slik manøver hvis en mer spesiell situasjon skulle oppstå.

I det virkelige liv oppstår situasjoner som nevnt og mange andre. Hvor ofte de oppstår, er sekundært. Det helt avgjørende spørsmålet er hvem som skal bestemme over premissene for kjøretøyets ferd. Dersom ikke den som eier og bruker et kjøretøy selv kontrollerer premissene for dets ferd, så betyr det at du og jeg i et slikt førerløst scenario er blitt fratatt muligheten til selvstendige vurderinger og valg. Kan man ikke overstyre automatikken? Nei, man kan ikke det. I et scenario med stor utbredelse av førerløse biler vil man ikke kunne overta kontrollen fordi man vil ha tapt sine ferdigheter i å kjøre manuelt. I et hypotetisk scenario med dominans av selvkjørende biler vil dessuten teknikken fra selve kjøretøyene til trafikkmiljøet være tilpasset førerløshet.

Selvkjørende kjøretøyer er uforenlig med den fleksibiliteten og de mulighetene som den førerkontrollerte bilen gir oss, og som enkelte nå har bestemt seg for å frata oss, i "tryggheten"s og "effektiviteten"s navn. Det ligger svært mye penger i å utvikle og markedsføre avansert teknologi, og både teknologifirmaer og bilprodusenter ser i førerløs teknologi store fortjenestemuligheter. Det foregår en intens lobbyvirksomhet der politikere som typisk alltid føler at de må "gjøre noe" søkes påvirket med lokkende argumenter om trygghet og "effektivitet" i trafikkavviklingen.

Når det gjelder argumentet om "effektivitet" ved å ha en flåte av selvkjørende biler som distribueres til publikum på on-demand basis i stedet for privateide biler som angivelig står stille 95% av tiden, så overser dette argumentet den førerkontrollerte privatbilens rolle og berettigelse som et alltid tilgjengelig befordringsmiddel. At mange mennesker som bare bruker bilen til arbeidsreiser lar bilen stå det meste av tiden, betyr ikke at den førerkontrollerte privatbilen ikke har et langt videre bruksområde og en større berettigelse enn dette. For mennesker som bor utenfor byene og med stor tilfredsstillelse kjører sine biler lange strekninger for å oppleve den vakre naturen i distriktene eller besøke familie og venner som bor 200 kilometer unna, er den førerkontrollerte bilen et verktøy for en unik frihet i hverdagen. Når oljealderen går mot slutten vil privatbiler over tid gå over fra å benytte fornybar energi, slik at private kjøretøyers blir uavhengige av fossil energi. Da bør det i langt større grad aksepteres at mennesker ønsker å eie og bruke bil.

Argumentene om trygghet

Likevel synes det som om de mest brukte argumentene for førerløse biler går på "trygghet." Disse argumentene må tas alvorlig.

- Må vi ikke gå for førerløse automatbiler, og er det ikke bent frem et etisk imperativ å forby manuell bilkjøring hvis det kan redusere antall trafikkulykker signifikant?

- Er det ikke slik at selvstendige vurderinger og "frihet" i trafikken betyr frihet til å bryte regler, og utsette medmennesker for utilbørlig fare?

Hvis samfunnet ser slik på det, er det grunn til å rope varsko. Hvor langt skal vi gå for å realisere den fullstendige tryggheten med null trafikkulykker, null lidelse og null død? Spørsmålet må

stilles.

Tallenes tale om ulykker i trafikken

Det ble drept 125 mennesker i veitrafikken i 2015, og 693 ble hardt skadet. Heldigvis får ikke alle hardt skadde varige men.

Gjennomsnittlig dør 42 000 mennesker i Norge hvert år. Kreft tar 12 000 liv, anslagsvis 900 dør for egen hånd. Svært mange av de som dør av kreft har gjennomgått år eller tiår med tiltagende invaliditet og hjerteskjærende lidelser som neppe er mindre grusomme enn for de som skades varig i trafikkulykker. Men vi hører mindre om dem, fordi offentligheten og mediene er fokuserte på trafikkulykkes meningsløse tragedie.

Selv om noen sikkert vil føle at det er brutalt å si det, handler det hele veien om avveininger. Ingen bør bli beskyldt for å bagatellisere menneskelige tragedier, fordi man stiller spørsmålet om hvor langt vi skal gå for å redusere eller fjerne fenomener i livet som skremmer, opprører eller smerter oss. Vi er nødt til å se tingene i perspektiv, før vi iverksetter vidtgående tiltak i samfunnet. Ulykker, voldsom død og lidelse er tragiske ting vi alle ønsker å unngå. Likevel må vi spørre oss hvor vi er på vei, dersom vi bokstavelig talt krever null drepte eller hardt skadde i trafikken. I 1970 omkom 560 mennesker i veitrafikken, tallet ble altså redusert med 435 i 2015 uten at en eneste selvkjørende bil går på veiene i Norge. Det er svært gledelig.

Konklusjoner

Det finnes ikke rasjonelt grunnlag for å utrope den førerkontrollerte privatbilen til en gruffull drapsmaskin. For å illustrere at veitrafikken ikke er den livsfarlige aktivitet den ofte fremstilles som kan vi her ta for oss det nøkterne Statistisk sentralbyrås tall, sitat:

"Norske kjøretøy tilbakela 44,3 milliarder kilometer på norske og utenlandske veier i 2015. Dette var en økning på 1,2 prosent fra 2014. Personbilenes samlede kjørelengde økte med 1,8 prosent til 34,4 milliarder kilometer i samme periode."

Når norske kjøretøy til sammen tilbakela 44,3 milliarder kilometer i 2015 og dette resulterte i 125 trafikkdrepte og 693 alvorlig skadde, er det vanskelig å se at dette reflekterer et overveldende risikonivå i en befolkning på anslagsvis 5 200 000 mennesker i Norge i 2015.

Det er ikke tvilsomt at selvkjørende kjøretøyer vil frata mennesker valgmuligheter og frihet, dersom de blir påbudt. I et tenkt scenario hvor selvkjørende kjøretøyer - som er alt annet enn autonome fordi de er avhengig av sofistikerte systemer utenfor brukerens kontroll - har fått utbredelse i trafikken, er det heller ikke tvilsomt at det vil melde seg et svært sterkt politisk press for å forby bruk av manuelt kjørte (førerkontrollerte) kjøretøyer. Naturligvis i det "gode"s navn. Men er et slikt forbud godt i sine konsekvenser?

Selvkjørende kjøretøyer fremstilles ofte som en frigjørende teknologi. Men det er sjelden om noen gang frigjørende å erstatte menneskelige ferdigheter, vurderinger og valg med automatiserende teknologi og kunstig intelligens som fratar mennesket muligheten til egne

beslutninger og å kunne handle på selvstendig grunnlag. Noen vil her kunne innvende at denne muligheten og friheten øker risikoen. Det er helt korrekt. Frihet innebærer risiko, men vårt samfunn er på ville veier dersom muligheten til å føre eget kjøretøy defineres som en frihet som setter andre menneskers liv i fare. Dersom vi skal leve i et samfunn som frie individer, kan vi ikke fjerne alt som kan tenkes å medføre risiko for oss selv eller våre medmennesker uten å til slutt miste friheten. Vil vi ha null trafikkulykker med alvorlig personskaade eller død, så må stadig flere begrensninger og restriksjoner påtvinges trafikantene for å nå det utopiske målet.

I realiteten illustrerer fenomenet selvkjørende biler det eldgamle dilemmaet: Skal vi prioritere tryggheten eller friheten? Skal vi tape friheten bit for bit, eller klarer vi å leve med en reell risiko av ukjent størrelse? Det handler om frihet under ansvar. Skal vi frata mennesker stadig mer frihet i "tryggheten"s navn og dermed legge opp til at mennesker er så ansvarsløse at de må fratas friheten, eller skal vi gi mennesker frihet under ansvar?

Per Inge Østmoen, Oslo, 01.03.2017

**Vedlegg:**

-