

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo  
(sendt elektronisk ved digital løsning)

Avdeling:  
Regulatoriske forhold

Kontaktperson:  
Øystein Hoel

Tidl. dato og referanse:  
16/1716

Dato og referanse:  
1. mars 2017

**Posten Norge AS**  
Divisjon Post  
Postboks 1500  
NO-0001 Oslo

Besøksadresse:  
Biskop Gunnerus gate 14A  
Tel: +47 +47 23 14 90 00  
Kundeservice: +47 04004  
www.posten.no

Org nr: NO-984 661 185 MVA

## ***Høring – Forslag til ny lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy på veg***

Det vises til Samferdselsdepartementets høringsbrev av 12.12.2016.

Posten Norge AS (Posten) er ledende innen logistikk og postformidling i Norge. Vår visjon er å være verdens mest fremtidsrettede post- og logistikkselskap, og derfor har vi bl.a. i mange år arbeidet strukturert og målrettet for å redusere utslipp av klimagasser fra transportvirksomheten. I denne sammenheng har konsernet investert i mer enn 1100 el-kjøretøy, som utgjør Norges største e-kjøretøypark, og om lag 450 kjøretøy som benytter biodrivstoff.

Posten følger aktivt med på utviklingen av ny teknologi innen transportsektoren. Teknologi for selvkjørende kjøretøy med ulik grad av automatisering er allerede i dag tilgjengelig, og utviklingen går raskt. Postens verdikjede omfatter en rekke ulike prosesser og funksjoner der denne teknologien – vidt definert – kan være relevant og lønnsom på sikt. Vi antar at anvendelse av de høyeste nivåene av automatisering ikke ligger langt frem i tid innen såkalt linjetrafikk<sup>1</sup> (linehaul), og er kjent med at teknologi for selvkjørende vogntog testes både i USA og Europa. I høringsnotatet nevnes blant annet forsøk med såkalt «platooning», dvs. at flere lastebiler kobles tett sammen etter hverandre og blir ført av den første i rekken. Ved bruk av selvkjørende kjøretøy i distribusjon av sendinger helt frem til mottaker, vil overleveringsteknologien (lasting/lossing, utlevering av brev og småpakker til postkasse/utleveringsautomater, etc.) være kritisk og kunne bli mer utfordrende å utvikle til praktiske og kostnadseffektive løsninger enn teknologien for selvkjørende kjøretøy.

### **1. Posten er enig i at det bør åpnes for utprøving gjennom egen lov**

Posten ser positivt på at departementet vil åpne for utprøving av selvkjørende kjøretøy på veg i Norge innenfor rammer som særlig ivaretar trafikksikkerhets- og personvern hensyn. På sikt bør automatisering av kjøretøy kunne bidra til økt trafikksikkerhet, effektivitet i trafikkavviklingen, økt mobilitet og miljøgevinster slik det redegjøres for i høringsnotatet.

Vi er enig i at det innenfor rammen av en egen lov bør utvikles et fleksibelt regelverk med mulighet for gradvis utprøving av selvkjørende kjøretøy. Når man har høstet erfaringer og teknologien er mer moden, bør det være mulig å innføre regler for slike kjøretøy i den generelle lovgivningen.

### **2. Behov for en grundigere vurdering av ansvarsforhold i lovforslaget**

Etter vår vurdering er det behov for at departementet ser nærmere på bestemmelsene i lovforslaget som gjelder ansvarsforhold for søknad om tillatelse og for selve utprøvingen.

---

<sup>1</sup> Linjetrafikk er transport over lange avstander (store biler), typisk mellom terminaler og ulike landsdeler.

Vi merker oss at det i høringsnotatet legges til grunn at utprøving uten en fører på tradisjonell førerplass, bare skal kunne gjennomføres innenfor rammene av den nye loven, jf. omtale i kapittel 5.4 og forslag til ordlyd for § 2 om virkeområde.

På bakgrunn av de strenge kravene som antas å ville gjelde for tillatelser til utprøvinger etter den nye loven, mener Posten det er behov for en grundigere vurdering av de ansvarsforhold som følger av lovforslaget og i hvilken grad det er hensiktsmessig å operere med et personlig ansvar etter § 6:

Det følger av forslag til § 4 at både fysisk og juridisk person etter søknad kan få *tillatelse* til utprøving av selvkjørende kjøretøy på veg. Det må kunne legges til grunn at det normalt vil være *juridiske personer* (bedrifter), og ikke fysiske personer, som vil søke tillatelse. Som *ansvarlig for utprøvingen* skal det i henhold til § 6 utpekes en *fysisk person*, både i søknaden og tillatelsen. Dette begrunnes i merknad til bestemmelsen med at flere ansvarspersoner kan innebære at det personlige ansvaret pulveriseres. Posten mener det er behov for å vurdere utformingen og konsekvensene av den foreslåtte § 6 nærmere, herunder forholdet til § 4 og andre bestemmelser i lovforslaget. På den ene siden fremgår det at «den som har fått tillatelse til å drive utprøving», jf. § 4, vil være ansvarlig for opplysninger (§ 11) og at det legges til rette for tilsyn (§ 20). På den annen side er det «ansvarlig for utprøving», jf. § 6, som er ansvarlig for sikkerhet (§ 17) og også for erstatning for krenkelser av den personlige integritet (§ 24). I § 22 om ansvar henvises det til både den som har fått tillatelsen og den som er utpekt som ansvarlig, mens § 8 om tiltak slår fast at «den som gjennomfører utprøving av selvkjørende kjøretøy, skal treffe alle tiltak ...» (vår understreking). Det fremstår som uklart om sistnevnte bestemmelse henviser til § 4 eller § 6.

Posten ser det som mest sannsynlig at det vil være virksomheter, ikke enkeltpersoner, som vil ønske å teste ut selvkjørende kjøretøy. Hensikten med lovforslaget må være å stimulere til utprøving av ny teknologi i Norge innen forsvarlige rammer. For å sikre at det etableres gode incitamentet bør derfor departementet foreta en interesseavveining mellom det å etablere et personlig ansvar for enkeltpersoner i virksomheter som søker tillatelse, og det å kunne legge ansvaret på selve virksomheten. Hensyntatt alle de usikkerhetsmomenter som per i dag foreligger – og i fremtiden presumtvt også vil foreligge – ved denne type kjøring, ser Posten det som lite trolig at enkeltpersoner i en virksomhet vil ønske å påta seg et omfattende personlig ansvar for sin arbeidsgivers interesse i å prøve ut selvkjørende kjøretøy. Det bør derfor kunne legges opp til en løsning der kun virksomheten står som den ansvarlige.

*Med vennlig hilsen*

Tarjei Weseth  
Avdelingsdirektør Regulatoriske forhold

*Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevet signatur.*