

Samferdselsdepartementet

Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO

Saksbehandler Endre Angelvik  
Telefon 917 68 042  
post@ruter.no  
Deres ref 16/1716-11  
Vår ref 2016/995 - 1497/2017  
Dato 28.02.2017

## Høring av forslag til ny lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy på veg

### **Ruter ser svært positivt på at det nå foreslås et eget lovverk for utprøving av selvkjørende kjøretøy på veg**

Fleksibiliteten og det brede handlingsrommet som loven legger opp til gjennom bruk av forskrifter og konkrete vurderinger av den enkelte søknad om testing er positivt. Det oppleves som en god måte å legge til rette for at læring hurtig kan anvendes gjennom en kontinuerlig utvikling og oppdatering av kunnskapsgrunnlaget for vurderingen av den enkelte søknaden.

### **Gradvis utprøving må også bygge på læring utenfor Norge**

Det etableres nå mange testarenaer for selvkjørende kjøretøy rundt om i verden og mange land har allerede åpent opp for ulike former for uttesting på vei. Det vil bygge kunnskap og innsikt vi også bør benytte oss av i Norge. Det er da viktig at slik kunnskap og innsikt aktivt etterspørres og benyttes, både i prosesser for å søke om tillatelser, som en del av beslutningsgrunnlaget når tillatelser skal behandles, løpende undervegs mens testing pågår og som en del av evalueringene etterpå.

### **Viktig å ta høyde for at utprøving på systemnivå vil komme raskt.**

Kollektivtransport er et viktig område hvor selvkjørende kjøretøy kan bidra til både nye, bedre og mer kostnadseffektive løsninger for de reisende. Det er viktig å legge godt til rette for å kunne drive uttesting av kunderettede tjenester i denne sektoren, hvor selvkjørende kjøretøy kan inngå som en del av det ordinære kollektivtilbudet. Det vil sannsynligvis innebære testing av systemer med mange kjøretøy og testingen vil måtte foregå i tett samspill med den vanlige trafikken som allerede eksisterer i veinettet.

For Ruter er de mest interessante scenariene å teste sannsynligvis også de mest kompliserte å realisere. Deltet mobilitetstjenester med stor fleksibilitet og som kan dekke behov når de oppstår, gir nye muligheter for at de reisende velger bort privatbilen.

Ruter ønsker, så snart det er lovmessig og teknisk mulig, å test ut en flåte av delte, selvkjørende kjøretøy, som kan levere en behovsdrevet tjeneste innenfor et definert geografisk



område. Kundene kan da bestille f.eks. via en smarttelefon og blir så hentet der de er i løpet av få minutter. Dette vil sannsynligvis innebære kjøretøy med høy grad av automatisering som beveger seg i blandet trafikk.

Det er derfor viktig for Ruter at både selve loven og kommende forskrifter og søknadsprosedyrer tar høyde for større skala uttesting av tjenester med mange selvkjørende enheter og at dette kommer til å komme relativt raskt.

### **Ansvarlig for utprøvingen**

I forslaget §6 legges det opp til at det skal utpekes en fysisk person som skal være ansvarlig for utprøvingen. Spesielt med tanke på utprøving på systemnivå vil det være lite hensiktsmessig med fysisk person når det er et selskap eller en virksomhet som er faktisk søker for testing. Ansatte begynner, slutter, blir syke og har vaktordninger. Selskapet/virksomheten har ansvar for å ha gode nok systemer, prosesser, opplæring og rammer for at sikkerhet og overholdelse av vilkår blir ivaretatt.

Det vil også være viktig kompetansebygging knyttet til slike systemer, prosesser, opplæring og rammer i en organisasjon som skal ha ansvaret for operasjon av selvkjørende kjøretøy. Disse elementene bør inngå i den utprøvingen som skal foregå og loven bør legge til rette for at det kan skje. Det vil uansett være stort rom for å stille vilkår knyttet til en konkret tillatelse om utprøving.

Ruter mener derfor det bør være «fysisk eller juridisk person» som utpekes i §6.

### **Behov for læring og kompetansebygging hos mange aktører**

Selvkjørende kjøretøy er et nytt område både for lovgiver, fagetater, operatører og brukere/kunder. Det er derfor et stort behov for læring og deling av innsikt i arbeidet på dette området og det er positivt at lovforslaget legger opp til det.

Oppgaven med å vurdere søknader om utprøving vil bli krevende, spesielt når ny teknologi med andre egenskaper enn det man har erfaring med tas i bruk. Det bør vurderes nærmere hvordan man kan støtte dette forvaltningsnivået med god tilgang til fagkompetanse og innsikt i hvordan slike systemer fungerer, f.eks. gjennom etablering av ekspertfora, fagråd, e.l. Det er også viktig at dette forvaltningsnivået aktivt følger utviklingen på området og bidrar til at læring gir den gradvise utviklingen i utprøving som loven legger opp til.

### **Forholdet til infrastruktur**

Det foregår i dag svært mye utvikling av løsninger innenfor selvkjørende kjøretøy, som ikke krever endringer i eller støtte fra veginfrastrukturen. Parallelt arbeides det på området samvirkende ITS med løsninger som kan tilby støtte til selvkjørende kjøretøy. Det er fortsatt ikke avklart hvilket behov det faktisk vil være for støtte fra infrastrukturen for selvkjørende kjøretøy og Ruter er enig med vurderingen at forholdet til samvirkende ITS ikke er sentralt for den foreslåtte lovteksten.



### **Tilgang til lyd og bildemateriale – ref. punkt 6.15**

Selvkjørende kjøretøy anses i utgangspunktet som tryggere trafikkmessig enn biler som kjøres av mennesker. Selvkjørende kjøretøy er nytt og uvant, både for andre trafikanter og for passasjerer om bord. Av den grunn er det rimelig å forvente at det innledningsvis i en oppstartsperiode oppstår hendelser som kan gi nyttig læring. Det vil variere i hvor stor grad slik informasjon logges/lagres av kjøretøyets operative systemer og sensorer. Andre trafikanter og passasjerers aktiviteter like i forkant av hendelser kan derfor være svært relevant informasjon for å vurdere hendelsen, både forsikringsmessig og strafferettslig. Loven bør derfor åpne for en mulighet for at informasjon innhentet i medhold av §12 også kan utleveres til slike formål, eventuelt etter vurdering av en domstol (tilsvarende som for passeringer i bomring eller lokasjonsdata fra teleoperatør).


### **Utvidet rett til håndtering av personopplysninger – ref. punkt 6.23**

Basert på Samferdselsdepartementets beskrivelse i høringsnotatet kan ikke Ruter se at gjeldende personopplysningslovgivning er til hinder for utprøving av selvkjørende busser. Ruter mener at samtykke kun er et av flere rettslige grunnlag for behandling av personopplysninger som kan være aktuelle. Et alternativt grunnlag kan f.eks. være at behandlingen av personopplysninger er nødvendig for ivareta en berettiget interesse ved uttesting av selvkjørende busser, jf. pol § 8, annet ledd, bokstav f). Ruter har dessuten god erfaring med å teste ut ny teknologi innenfor gjeldende regelverk og i samarbeid med Datatilsynet.

Behandling av personopplysninger som samles inn under utprøving av selvkjørende kjøretøy, bør derfor i størst mulig grad følge de ordinære regler - og den praksis - som allerede gjelder for behandling av personopplysninger. Dette gjelder også sanksjoner og straffebestemmelser. Dette vil også sikre overholdelse av EUs nye personvernforordning (EU 2016/679 av 27. april 2016) som trer i kraft 25.5.2016.

Med vennlig hilsen  
Ruter As

  
Endre Angelvik  
Direktør Mobilitetstjenester

  
Marit Westvig  
Juridisk direktør