
Fra: noreply@regjeringen.no

Sendt: 1. mars 2017 15:26

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 15:25

Svartype: Med merknader

Kontakt avsender: Arbeidsgiverforeningen Spekter

Kontaktperson: Mekonnen Germiso

Kontakt-e-post: mekonnen.germiso@spekter.no

Tittel: Kommentarer til Samferdselsdepartementets Høring av forslag til lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy på veg

Uttalelse:
Til Samferdselsdepartementet

Vår referanse: 72238/HS40

Spekter støtter at det åpnes for utprøving av selvkjørende kjøretøy på veg i Norge

Vi anser at teknologien, med riktig regulering, har potensial til å bidra til produktivitetsvekst, trafiksikkerhet, miljø, mer effektiv og attraktiv kollektivtransport og mer effektiv utnyttelse av veiinfrastruktur og arealer for parkering.

Spekter mener det er riktig å lage en lov spesifikt for utprøvingen

Teknologien er foreløpig på prøvestadiet, men utvikler seg svært raskt. Derfor synes det fornuftig med et fleksibelt regelverk basert på gradvis utprøving. Når teknologien blir mer moden, og man har fått bedre oversikt over de ulike problemstillingene, er tiden mer moden for å implementere regler for selvkjørende kjøretøy i den generelle lovgivningen, eksempelvis veitrafikkloven og yrkestrafikkloven.

Ansvar for utprøving bør legges i virksomhetenes standardiserte ansvarslinjer

Lovforslagets § 6 «Ansvarlig for utprøvingen» lyder «Det skal i søknaden og tillatelsen utpekes en fysisk person som skal være ansvarlig for at utprøvingen gjennomføres innenfor gjeldende bestemmelser og i henhold til vilkår.» I høringsnotatets 5.5.2 «Overordnet ansvar for

utprøvingen» (s. 24) påpeker videre at «Hvorvidt denne personen også kan pådra seg et økonomisk eller strafferettslig ansvar, vil avhenge av konkrete omstendigheter.»

Spekter mener at denne løsningen vil kunne utgjøre et hinder, som gjør at færre prøveprosjekt blir gjennomført. Et positivt element kan være at virksomhetene får muligheter til å plassere mer formelt ansvar hos konkrete prosjektledere i stedet for i den standardiserte linjen. Men kravet vil fort skape utfordringer.

Vi ser her bort fra det mindre sannsynlige tilfellet at enkeltpersoner søker om å gjennomføre prøveprosjekt. I slike tilfeller blir skillet mellom juridisk og fysisk person mindre interessant.

Virksomheter som tester ut teknologien er juridiske personer, med et HMS-system, ansvarslinjer, forsikringer og rutiner som er innarbeidet i virksomheten. Innenfor virksomhetens systemer (ansvarslinjen) vil det finnes fysiske personer med ansvar, inkludert økonomisk og strafferettslig. I tillegg kan det finnes systemer for forsikringsdekning eller avgrensning av slikt ansvar for disse definerte personene.

Forslaget i § 6 kan innebære å fravike virksomhetenes standardiserte ansvars plasseringer og systemer. Enkeltansatte skal ta på seg ansvar på vegne av bedriften. Det kan disse ansatte være lite komfortable med. Det kan bidra til at prøveprosjekt ikke gjennomføres. For virksomheter som kommer over hinderet og likevel starter opp et utprøvningsprosjekt, kan det skape administrative utfordringer. Typisk kan dette være at de ansvarlige må kompenseres eller risikoavlastes spesielt for å være villige til å ta på seg ansvaret.

Lovforslagets § 8 Tiltak lyder «Den som gjennomfører utprøving av selvkjørende kjøretøy, skal treffe alle tiltak som er nødvendig for å forebygge og hindre at kjøretøyet forårsaker skader på liv, helse, miljø eller eiendom.» Det er uklart hvem «Den som gjennomfører» henviser til. Er dette søker (fysisk/juridisk person etter § 4) ansvarlig (fysisk person etter § 6) eller person på førerplass (§ 22)?

Lovforslagets § 24 «Erstatning for krenkelser av den personlige integritet» lyder «Den som er ansvarlig for utprøving etter denne loven, skal gi erstatning for skade og krenkelser av den personlige integritet, forårsaket ved innhenting og lagring av personopplysninger i strid med loven.» Bruken av ordet «ansvarlig» i denne paragrafen er egnet til å forvirre. Det bør vel her presiseres at det er den som har søkt tillatelse etter § 4 som er erstatningsansvarlig, ikke den fysiske personen referert til i § 6. Det blir fort urimelig belastende å være ansvarlig etter § 6 hvis man skal være personlig erstatningsansvarlig etter personvernlovgivningen på vegne av virksomheten som tester ut teknologien.

Kanskje bør paragrafen omformuleres? En mulig løsning kan være at man bytter ut «Den som er ansvarlig for utprøving» med samme frase som i § 11 Ansvarlig for opplysninger: «Den som har fått tillatelse til å drive utprøving av selvkjørende kjøretøy ...».

Vi mener i sum at det kan være riktigere om ansvaret i sin helhet ligger hos virksomheten som juridisk person, med de ordinære ansvarslinjer og ansvarlige personer som gjelder for virksomhetens daglige drift.

Det bør vurderes om personvern hensyn kan ivaretas uten absolutt krav om aidentifisering

Lovforslagets § 16 «Aidentifisering» lyder «Før bildematerialet lagres, skal det aidentifiseres. Dette gjelder ikke om det er innhentet samtykke til å lagre identifiserbart materiale fra den som avbildes.» Høringsnotatet s.42 sier at det er vanskelig å tallfeste de konkrete kostnadene.

Ved utprøvingen vil det i mange tilfeller være ønskelig å filme kjøretøyets omgivelser for å gi bedre læring og skaffe dokumentasjon. Det finnes tilgjengelig teknologi for å løse krav om aidentifisering av registreringsnummer og ansikter før arkivering av filmopptak. Men teknologien kan ha en feilprosent.

Spørsmålet er således hvor strengt kravet skal tolkes. Her bør det gjøres en hensiktsmessighetsvurdering. Hvis man må ettergå alle filmopptak manuelt for å sikre at programvaren har gjort 100 % aidentifisering av alle ansikt og registreringskilt, kan kravet gjøre filmopptak uhenksomme, og slik redusere nytteverdien av utprøvingen.

Filming vil foregå som del av relativt strengt regulerte prøveprosjekt. Det stilles klare personvernrelaterte krav i § 17 og 18, og tilsyn av dette reguleres i §§ 19-21. Vi mener derfor at det bør ses på om det er mulig å ivareta personvern hensynene knyttet til bildemateriale uten å stille et absolutt krav til aidentifisering.

Med vennlig hilsen

Gunnar Larsen, direktør for kommunikasjon og samfunnspolitikk
Arbeidsgiverforeningen Spekter

Vedlegg: -