

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep.
0030 Oslo

Oslo, 1. mars 2017

Høringsinnspill fra Abelia:

Forslag til lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy på vei

Abelia er NHOs landsforening for kunnskaps- og teknologibedrifter. Vi har ca. 2050 medlemsbedrifter med nærmere 48.000 ansatte over hele landet. Abelia har medlemmer innenfor blant annet IKT, undervisning, forskning, konsulenttjenester, kreativ virksomhet og ideell sektor.

Digital versjon av dette høringsinnspillet finnes her: <https://www.abelia.no/selvkjorende-kjoretov>

Innledning

Transportsektoren er i endring. Ny teknologi og økt datakraft gir nye muligheter for å frakte personer og gods sikrere, raskere og mer ressurs- og miljøvennlig. Abelia er glad for at Samferdselsdepartementet framhever disse positive utviklingstrekkene i et moderne trafikkbilde som vil innebære færre ulykker, effektiv trafikkavvikling, bedre miljø og økt mobilitet. Vi beveger oss mot en transportsektor der førere kan fri seg fra transportoppgavene, og vi setter pris på at departementet raskt ønsker å komme i gang med testing av førerløse kjøretøy. Slike kjøretøy gir muligheter, men krever også nye reguleringer.

Vi oppfatter at hovedformålet med den nye loven er å åpne opp for utprøving av selvkjørende kjøretøy på norske veier. Dagens regelverk åpner ikke for dette, og det er avgjørende at man er i forkant med regulering slik at dette ikke blir et hinder for teknologisk utvikling. Lovverket er omfattende, og det vil etter hvert være nødvendig med en fullstendig gjennomgang. Vi støtter imidlertid departementets tilnærming der man i første omgang åpner for utprøving for å skaffe seg nødvendige erfaringer før en eventuell fullstendig gjennomgang.

Abelia savner at selvkjørende kjøretøy spesielt sees i sammenheng med samkjøring generelt. Målet med selvkjørende biler bør ikke være flere biler på veiene, men derimot færre biler som utnyttes bedre. De fleste fordelene med selvkjørende kjøretøy kommer når de inngår i "flåter". Det gir få fordeler dersom vi kun erstatter dagens biler med private selvkjørende kjøretøy. Vi bør modernisere regelverket for å åpne for kommersiell drift av private biler som del av slike flåter. Det betyr også at endringer som myndighetene gjør i dag bør legge til rette for grunnleggende infrastruktur som veier og broer, parkering og lademuligheter. Det er verdt å merke seg at Tesla legger til rette for bildeling der deres selvkjørende biler vil utgjøre et eget nettverk. De nyeste modellene fra Tesla kan allerede gjøres selvkjørende og utgjøre et nettverk der bilen din kan kjøre andre mens du er på jobb. Næringslivet tar altså allerede høyde for slike muligheter i dagens produksjonsprosesser¹.

Tillatelse

Det er rimelig at aktører som ønsker å gjennomføre utprøving av selvkjørende kjøretøy må ha tillatelse. I og med at forskriftene for hvem som kan søke hvor, om hva og på hvilke kriterier kommer senere, er det på nåværende tidspunkt uklart hvor omstendelig og krevende en slik søkeprosess vil bli for søkerne. Sett fra næringslivets og forskningens side er det viktig at formålet med lovendringene i kombinasjon med kommende forskrifter har tre hovedformål 1. Ivaretagelse av sikkerhet 2. Ny innovasjon og 3. Smidig og hurtig søkeprosess.

Ivaretagelse av sikkerhet

Abelia savner et hovedskille mellom to typer testing: 1. Testing i regulær trafikk, og 2. Testing på et avgrenset område med liten eller ingen trafikk. Etter Abelias syn bør tillatelse som gjelder testing på avgrenset område med liten eller ingen annen trafikk gis på annet grunnlag enn testing i regulær trafikk. Dette bør gå klart fram av forskriftene.

¹ https://www.tesla.com/no_NO/blog/master-plan-part-deux?redirect=no

I kapittel 6.4 heter det at sikkerhetsstandarder må vurderes på bakgrunn av det konkrete prosjekt, og det framheves at teknologien må være tilstrekkelig moden og utprøvd. Imidlertid kan hensikten med testing nettopp være å prøve ut noe som ikke allerede er testet. Derfor bør myndighetene klargjøre hvilke typer tester som kan utføres under hvilke omstendigheter. Abelia vil oppfordre departementet til å utarbeide de varslede forskriftene i dialog med selskaper som allerede har erfaring med testing av selvkjørende kjøretøy.

Føreransvar og straffeansvar

I kapittel 5.5 om ansvar er det ønskelig med en klargjøring, og da spesielt i underkapitlene 5.5.2 og 5.5.3 om overordnet ansvar og personlig føreransvar. Vi har forståelse for at myndighetene ønsker én person som skal være ansvarlig for at utprøvingen skjer i henhold til gjeldende bestemmelser. Den som søker tillatelse vil også ønske at det kun er én person hos myndighetene som til enhver tid har oversikt over søknadens saksgang og eventuelle hindringer.

Det er enkelte problemstillinger som ikke er berørt vedrørende overordnet ansvar for prøvingen. Blant annet er det uklart hva *personlig ansvarlig* betyr i praksis. Det bør derfor konkretiseres hvilket ansvar denne personen har, inkludert hvilke strafferammer som gjelder. Eksempel: Hvis «føreren» sitter i et kontrollrom i Frankrike, og teknologien er levert fra Frankrike, hvor stor betydning har det at noen i Norge står som personlig ansvarlig? Dette er relatert til eksempelet som står beskrevet i kapittel 5.5.3:

-Det kan imidlertid ikke utelukkes tilfeller hvor kjøretøyet føres av en person som ikke befinner seg på tradisjonell førerplass, eller ikke er i kjøretøyet, men hvor vedkommende likevel kan ivareta tilsvarende funksjoner som en tradisjonell fører.

I kapittel 5.5.4 heter det videre at

-Det vil også kunne være aktuelt med ansvar for feil som kan føres tilbake til tekniske systemer (...).

Det er uklart hvem som har ansvar for dette. Er det den som er personlig ansvarlig i henhold til søknaden, eller er det selskapet bak teknologien? Risikoen med førstnevnte kan være at uttestingen av autonome kjøretøy ikke blir reell fordi søker vil velge å ha en fører tilstede i kjøretøyet for å unngå uforholdsmessig stort ansvar på enkeltpersoner.

I utarbeidelsen av forskrifter bør det vurderes om det er hensiktsmessig med en ordning tilsvarende "black box" for fly for å kartlegge hendelser og straffeansvar. Ikke nødvendigvis som en fysisk boks i selve kjøretøyet, men det bør være en plikt å oppbevare og utlevere data som fortløpende registreres, i forbindelse med hendelser. Dette berøres i kapittel 5.5, men kun i forbindelse med systemer som skal lagre informasjon om når systemet opererer i selvkjørende eller manuell modus.

Innovasjon

Abelia ser ingen grunn til at utdatert regulering skal trekkes med inn i en lovendring for utprøving av selvkjørende kjøretøy. Vi kan derfor ikke se en eneste grunn til at løyvekravet i yrkestransportloven for personbiler skal være relevant i denne sammenhengen. Er det bilen, eieren eller selskapet som får dette løyvet? Skal motkravet til løyvet – driveplikten – fortsatt overholdes? Og skal heltidsbeskjeftigelse fortsatt være en betingelse for å få løyve til å teste førerløse biler? En videreføring av løyvekravet for personbiler framstår mer som "gammel vane" enn praktisk tenking. Det er ikke hensiktsmessig at løyvekravet for persontransport legges til grunn, og at man dermed må vurdere unntak i hver enkelt søknad, slik det vises til i kapittel 6.2.5. Løyvekravet for personbil bør fravikes i det nye lovforslaget.

Behovsprøvingen som ligger i dagens løyvekrav er omstridt. Nylig påpekte ESA at etableringsbarrieren for andre aktører i Norge er for høy, og de mener derfor at behovsprøvingen er i strid med EØS-regelverket. Også det regjeringsoppnevnte delingsøkonomiutvalget påpekte i sin rapport at etableringsbarrierene i Norge er for høye, noe som fører til høye priser. Utvalget gikk inn for å fjerne behovsprøvingen, driveplikten og krav om

heltidsbeskjeftigelse. Delingsøkonomiutvalgets forslag og ESAs vurdering er gode grunner til ikke å bringe dagens løyvekraft inn i en lovendring for testing av førerløse biler. Abelia ønsker innovasjon og nyskaping. Å trekke med seg regelverk fra fortiden som hindrer nyetablering i nåtid og fremtid vil hemme, og ikke fremme innovasjon.

Rapportering

I kapittel 6.10 påpekes behovet for rapportering om formålet med utprøvingen. Abelia tror slik rapportering gir verdifull informasjon til myndigheter i forbindelse med videre utvikling av regelverk og tilrettelegging av infrastruktur og byplanlegging. Den foreslåtte plikten til rapportering er rimelig så lenge ikke byrden på den enkelte tester blir for stor. I det videre arbeidet må det tas høyde for at slik rapportering kan inneholde bedriftssensitiv informasjon, og at det må utarbeides veiledning for hvordan slik informasjon skal håndteres.

Abelia vil påpeke at private bedrifter til tider opplever at det offentlige selv utvikler og tilbyr konkurrerende løsninger etter bedriftene har gitt en presentasjon for offentlige instanser. I forskrifter og veiledninger bør det derfor tas høyde for slike problemstillinger.

Smidig og hurtig søkeprosess

For å sikre norsk teknologiutvikling er det viktig at søkeprosessen, tilsyns- og rapporteringsrutiner blir så smidige og hurtige som mulig. Uklare og omstendelige prosesser og rutiner vil være tid- og kostnadskrevende både for offentlige instanser og aktørene som har behov for å komme i gang med testing.

I kapittel 6.19 og 6.26 nevnes Datatilsynet og Statens vegvesen som aktuelle tilsyns- og forskriftsmyndigheter. Av hensyn til kostnad og smidige prosesser vil det være klokt å legge et slikt ansvar til myndigheter som allerede har rett kompetanse og tilliggende ansvarsområder i dag.

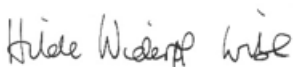
Tidsperspektiv

For aktører som ønsker å utvikle denne type kjøretøy er det avgjørende at man får testet ut teknologi før man ruller ut i full skala. I forslaget til lovtekst kan vi ikke finne noe tidsangivelse for hvor lenge prøveordningen skal vare, og når man eventuelt ser for seg å starte gjennomgangen av hele lovverket. Det er naturlig at man skaffer seg erfaring fra prøveordningen før et slikt arbeid starter opp. Vi mener likevel det vil være en fordel med en tidsplan for fullstendig utrulling, særlig med tanke på de aktørene som ønsker å investere betydelige ressurser i dette.

I lovutkastet har man begrenset seg til selvkjørende kjøretøy på vei. Dermed vil man i denne omgang ikke åpne for automatisering av transportmidler på skinner og vann. Abelia støtter NHOs vurdering om også å se på automatisering av denne type transportmidler.

Abelia vil takke for muligheten til å komme med innspill. Vi ønsker departementet lykke til med arbeidet, og ser frem til videre dialog om disse temaene.

På vegne av Abelia,



Hilde Widerøe Wibe
Næringspolitisk direktør



Christine Korme
Direktør for digitalisering og fornying