



STORTINGET

Innst. 32 L

(2017–2018)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 152 L (2016–2017)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy

Til Stortinget

1. Sammendrag

Regjeringen har lagt fram forslag til lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy. Loven vil i samsvar med felles internasjonale målsetninger og regjeringens ønske om å fremme utvikling og utbredelse av ny teknologi i transportsektoren tilrettelegge for utprøving av selvkjørende kjøretøy. Norge har i mars 2016 signert Amsterdamerklæringen «Cooperation in the field of connected and automated driving», som fastsetter felles mål for å jobbe mot et europeisk rammeverk for automatiserte kjøretøy og for å legge til rette for utprøving av slike.

For å kunne realisere positive effekter i samsvar med teknologiens potensiale kreves det hensiktsmessig regulering og reell praktisk utprøving.

I dag setter vegtrafikkloven, blant annet med sin forutsetning om det tradisjonelle føreransvaret, begrensninger for bruk og utprøving av selvkjørende kjøretøy. Også regler i yrkestransportregelverket og personopplysningsregelverket kan begrense muligheten for utprøving. Samlet gir dette begrensninger for videre utvikling og synliggjør dermed behovet for nytt og særlig tilpasset regelverk i en utprøvingfase. Forslaget inneholder derfor hjemmel til å gjøre unntak fra nevnte lover med forskrifter. Sentrale hensyn disse regelverkene skal ivareta, som eksempelvis personvern og trafikk-

sikkerhet, er innarbeidet i lovforslaget og i kommende forskrift.

Loven og tilhørende forskrift skal blant annet sikre at slik utprøving skjer gradvis, i takt med teknologiutviklingen og innenfor rammer som ivaretar trafikksikkerhet og personvern. Formålet er å avdekke hvilke effekter selvkjørende kjøretøy kan ha for trafikksikkerhet, effektivitet i trafikkavviklingen, mobilitet og miljø.

Lovforslaget gjelder selvkjørende kjøretøy, hvilket innebærer at automatisering av skinnegående transportmidler og transportmidler på vann ikke omfattes.

Det foreslås at de som ønsker å gjennomføre utprøving av selvkjørende kjøretøy, må søke myndighetene om tillatelse. Tillatelse kan gis til en fysisk eller juridisk person, som skal ha plikt til å treffe alle tiltak som er nødvendige for å forebygge og hindre at kjøretøyet forårsaker skade på liv, helse, miljø eller eiendom. Hvilken myndighet som skal behandle søknadene, vil fremgå av forskrift. Myndigheten vurderer om slik tillatelse skal gis, i hvilken grad det skal gjøres unntak fra øvrig regelverk, og hvilke vilkår som skal stilles. Tillatelsen kan begrenses til å gjelde et konkret kjøretøy eller en kjøretøygruppe. Den kan begrenses i tid og/eller til et bestemt område eller en bestemt vegstrekning.

Det skal i søknaden og tillatelsen utpekes en fysisk person som skal være ansvarlig for at utprøvingen gjennomføres etter gjeldende bestemmelser og i henhold til fastsatte vilkår. Plassering av et eventuelt etterfølgende ansvar, for eksempel erstatnings- eller straffeansvar etter en eventuell hendelse, må vurderes konkret i det enkelte tilfellet.

Det foreslås en hjemmel for departementet til å gi utfyllende forskrifter om blant annet tillatelse og vilkår for å gjennomføre utprøvingen, krav til den som har ansvaret for utprøvingen, tilsyn, tilsynsmyndighet, be-

handling av personopplysninger, gebyr og lovens anvendelse på Svalbard.

1.1 Behovet for lov om utprøving

For å kunne realisere de positive effektene i samsvar med teknologiens potensial er hensiktsmessig regulering og praktisk utprøving av systemene avgjørende. Utprøving vil bidra til erfaringer om hvordan teknikken samspiller med føreren, passasjerene, infrastrukturen og andre trafikanter. Utprøving vil også gi kunnskap om potensialet og mulige utfordringer samt bidra til kartlegging av begrensningene, for eksempel knyttet til infrastruktur, teknikk og regelverk.

Vegtrafikklovgivningen er i stor grad bygget opp rundt føreransvaret og gir ikke i dag tilstrekkelige muligheter for hensiktsmessig utprøving av selvkjørende kjøretøy. Det er derfor behov for å etablere et særlig tilpasset rettslig grunnlag for slike forsøk. Muligheten for å inkorporere regler om utprøving i eksisterende vegtrafikklovgivning er vurdert i forbindelse med lovarbeidet, men funnet ikke å være hensiktsmessig. En slik tilnærming ville vært svært tid- og ressurskrevende og fordret betydelige og kompliserte regelverksendringer. En gjennomgang av vegtrafikklovgivningen og øvrig relevant regelverk vil imidlertid være nødvendig på et senere tidspunkt, når det eventuelt blir aktuelt å legge til rette for permanente ordninger med selvkjørende kjøretøy. Resultater og erfaringer fra prøveordningen vil være viktig i denne prosessen.

For å innhente bedre og mer erfaringsmateriale er det hensiktsmessig i første omgang å regulere utprøving av selvkjørende kjøretøy i en særlig tilpasset lov med tilhørende forskrifter.

Samferdselsdepartementet sendte 12. desember 2016 forslag til ny lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy på høring.

I proposisjonens kap. 3 gjøres det rede for begrepsbruken i lovforslaget, mens det i hhv. kap. 4 og 5 gjøres rede for gjeldende rett og lovforslaget.

1.2 Økonomiske og administrative konsekvenser

1.2.1 For det offentlige

1.2.1.1 SØKNADSBEHANDLING

Myndighetene vil ved innføring av en utprøvingsordning få økte kostnader knyttet til forvaltning av regelverket, til å veilede om søknadsprosessen og til å behandle søknader om tillatelse. Videre vil det påløpe arbeid med oppfølging av forsøkene, jf. rapporteringsplikten. Kostnadene vil avhenge av hvor mange utprøvinger det søkes om, hvor kompliserte og omfattende utprøvingene er, samt hvor omfattende arbeidet knyttet til søknadsprosessen vil være. Det må for eksempel påregnes kostnader til dokumentgjennomgang og time- og reisekostnader til befarung av utprøvsområder.

Det er vanskelig å forutse hvor mange søknader som kan forventes, hvilke typer utprøvinger det vil søkes om, og hvor omfattende arbeidet knyttet til søknadsprosessen og oppfølgingen vil være. Det forventes imidlertid at det den første tiden vil være relativt få utprøvinger, men at antall og omfang vil øke etter hvert.

Som nevnt over er det foreslått en hjemmel for å kunne gebyrfinansiere søknadsbehandlingen. Kostnadene ved søknadsbehandling er som nevnt vanskelige å anslå, og det samme gjelder følgelig også gebyrnivået. Størrelsen på gebyret vil derfor måtte fastsettes når sannsynlig omfang er noe mer kjent. Gebyret skal være kostnadsriktig. Merutgifter ut over det som dekkes gjennom gebyrfinansiering, må dekkes innenfor gjeldende budsjetttrammer.

1.2.1.2 TILSYN

Det vil påløpe kostnader for gjennomføring av tilsyn.

Kostnadene vil først og fremst avhenge av hva slags tilsynsordning som legges til grunn. Det er ikke regulert i loven hvorvidt det skal være periodiske tilsyn (for eksempel årlige) hos alle som har fått tillatelse, eller om det skal legges opp til en form for risikobasert tilsyn. Videre vil kostnadene avhenge av antall utprøvinger, utprøvingenes omfang og kompleksitet, hvilke aktører som får tillatelse, og mange andre forhold. At ordningen er helt ny, gjør det vanskelig å anslå hvilke kostnader som kan påregnes.

Hjemmelen for å kunne ilegge gebyr gjelder også for myndighetenes tilsynsoppgaver, og også her vil nærmere størrelse på gebyret først kunne fastsettes når det er opparbeidet et bedre grunnlag for beregningen.

Datatilsynet er tilsynsmyndighet etter personopplysningsloven med forskrift, og det kan tenkes økte kostnader for Datatilsynet knyttet til utprøvingsordningen. Hvilke økte kostnader ordningen eventuelt vil innebære, vil bero på tilsynsform, antall utprøvinger og hvor tid- og kostnadskrevende et tilsyn vil være. Dersom kostnadene for Datatilsynet blir omfattende, vil dette måtte avklares gjennom de ordinære budsjettprosessene.

1.2.1.3 ØVRIGE KOSTNADER

Som nevnt i punkt 3 forutsettes i utgangspunktet at utprøving kan skje ved bruk av eksisterende infrastruktur og dermed i utgangspunktet ikke vil medføre kostnader knyttet til tilrettelegging av infrastruktur.

1.2.2 For private

For aktørene som ønsker å gjennomføre slike utprøvinger, vil det påløpe kostnader i forbindelse med utarbeidelse av søknad, utforming og gjennomføring av utprøvingen, samt krav som stilles for gjennomføringen, for eksempel risikoanalyser, rapportering, sikring

av informasjon og tiltak for trygg og trafikk sikker gjennomføring. Det vil på sikt kunne påløpe gebyr for søknad og for tilsyn.

Tiltakene som forutsettes iverksatt av personvern hensyn, for eksempel krav om aidentifisering, vil kunne innebære behov for tilpasninger av det utstyret som brukes under utprøving. Da konsekvensene vil avhenge av det konkrete utstyret som brukes, og de krav som stilles, er det vanskelig nå å tallfeste konkrete kostnader.

2. Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Øystein Langholm Hansen, Kirsti Leirtrø, Sverre Myrli og Ingalill Olsen, fra Høyre, Solveig Sundbø Abrahamsen, Jonny Finstad, Nils Aage Jegstad og lederen Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Tor André Johnsen, Morten Stordalen og Bengt Rune Strifeldt, fra Senterpartiet, Siv Mossleth og Ivar Odnnes, fra Sosialistisk Venstreparti, Arne Nævra, og fra Venstre, Jon Gunnes, viser til at lovforslaget skal fremme utvikling og utbredelse av ny teknologi i transportsektoren. Selvkjørende kjøretøy eksisterer i hele verden, og mange land har vedtatt lover og regler for videre utprøving og innføring. Komiteen viser til at det nå legges til rette for utprøving av disse også i Norge. I dag hindres utprøvingen hovedsakelig av begrensninger i vegtrafikkloven. I tillegg er også regler i yrkestransportregelverket og personopplysningsregelverket til hinder for utprøving.

Komiteen viser til at lovforslaget består av 20 paragrafer som gjør det mulig å legge til rette for utprøving av selvkjørende kjøretøy, slik at trafikk sikkerhet og personvern blir ivaretatt. Komiteen mener definisjonen av selvkjørende kjøretøy er viktig. Det selvkjørende kjøretøyet omfatter kjøretøy der en fører kan overlate kjøringen til det tekniske systemet som automatisk fører kjøretøyet. Det kan også være et kjøretøy som er konstruert for å kjøre uten fører.

Komiteen ønsker å påpeke at man må ha lovlig tillatelse til utprøving av selvkjørende kjøretøy. Det er viktig at sikkerheten er ivaretatt av den som har fått tillatelsen. Denne plikter å ta vare på og gi fra seg alle lagrede opplysninger ved uhell.

Komiteen ser at de mange opplysningene som lages i kjøretøyene, kan true personvernet. Det er derfor helt nødvendig at lovverket etterleves av dem som har fått tillatelse. Tilsyn må gjennomføres.

Komiteen viser til at lovforslaget har vært på en omfattende høringsrunde. Komiteen registrerer at det generelt er bred støtte blant høringsinstansene for et lovforslag om tilrettelegging for utprøving av selvkjørende kjøretøy. Departementet har tilpasset lovforsla-

get etter at svarene er kommet inn. Dette har ført til at lovforslaget er bedre tilpasset de utfordringene som kan oppstå, men komiteen vil bemerke at dette er lover som regulerer en utprøving. Utprøvingen skal etter komiteens syn ta hensyn til sikkerheten samtidig som utprøvingen er et forsknings- og utviklingsarbeid. Komiteen mener tillatelsen skal begrenses til et område uten annen trafikk dersom dette anses nødvendig for å ivareta sikkerheten.

Komiteen mener at selvkjørende kjøretøy kan føre til bedre trafikk sikkerhet, en effektiv trafikkavvikling, bedre mobilitet og store miljøforbedringer. Disse vil på sikt kunne supplere dagens transporttilbud på en meget positiv måte, men bruk av selvkjørende kjøretøy vil etter komiteens syn også kunne skje i konkurranse med person- og varetransport som i dag er avhengig av yrkessjåfører. Disse forholdene antas i liten grad å bli berørt av lov om utprøving, men blir viktigere i et mer langsiktig arbeid med permanent regulering. Komiteen ser at det på sikt vil være nødvendig å tilrettelegge vegtrafikklovgivningen for å ta hensyn til den teknologiske utviklingen og legge til rette for denne typen kjøretøy.

3. Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av en samlet komité.

Komiteen viser til proposisjonen og rå Stortinget til å gjøre følgende

vedtak til lov

om utprøving av selvkjørende kjøretøy

Kapittel 1 Innledende bestemmelser

§ 1 Formål

Formålet med loven er å legge til rette for utprøving av selvkjørende kjøretøy innenfor rammer som særlig ivaretar trafikk sikkerhets- og personvern hensyn. Utprøvingen skal skje gradvis, særlig ut fra teknologiens modenhet og med formål om å avdekke hvilke effekter selvkjørende kjøretøy kan ha for trafikk sikkerhet, effektivitet i trafikkavviklingen, mobilitet og miljø.

§ 2 Virkeområde

Loven gjelder utprøving av selvkjørende kjøretøy uten ansvarlig fører og selvkjørende kjøretøy med ansvarlig fører som ikke befinner seg på tradisjonell førerplass. Loven gjelder også utprøving av selvkjørende kjøretøy hvor kjøretøyet har en ansvarlig fører på tradisjonell førerplass, men hvor det av andre grunner er nødvendig med unntak fra gjeldende regler som nevnt i § 3.

Med selvkjørende kjøretøy menes et kjøretøy som er utrustet med et teknisk system som automatisk fører kjøretøyet og som har kontroll over kjøringen. Selvkjø-

rende kjøretøy omfatter kjøretøy der en fører kan overlate kjøringen til det tekniske systemet som automatisk fører kjøretøyet, og kjøretøy som er konstruert for å kjøre uten fører.

§ 3 Forholdet til annen lovgivning

Lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk med forskrifter, lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy med forskrifter og lov 14. april 2000 nr. 31 om behandling av personopplysninger med forskrifter gjelder under utprøving av selvkjørende kjøretøy med mindre annet følger av denne loven eller forskrifter gitt med hjemmel i denne.

Det kan i tillatelse etter § 4 gjøres unntak fra vegtrafikkloven med forskrifter og yrkestransportlova med forskrifter når dette er nødvendig for utprøving av selvkjørende kjøretøy.

Kapittel 2 Utprøving av selvkjørende kjøretøy

§ 4 Tillatelse

Fysisk eller juridisk person kan etter søknad få tillatelse til utprøving av selvkjørende kjøretøy. Slik tillatelse skal gjelde for en begrenset tidsperiode med mulighet for forlenging.

Den som har fått tillatelsen, skal treffe alle tiltak som er nødvendige for å forebygge og hindre at kjøretøyet forårsaker skade på liv, helse, miljø eller eiendom.

§ 5 Villkår

Tillatelse til utprøving av selvkjørende kjøretøy kan gis på vilkår. Dersom særlige grunner gjør det nødvendig, kan vilkårene i tillatelsen endres, eller det kan settes nye vilkår etter at tillatelsen er gitt.

§ 6 Ansvarlig for utprøvingen

Det skal i søknaden og tillatelsen utpekes en fysisk person som skal være ansvarlig for at utprøvingen gjennomføres etter gjeldende bestemmelser og i henhold til fastsatte vilkår, herunder må vedkommende særlig påse at sikkerheten er ivaretatt under kjøring hvor utprøvingen med selvkjørende kjøretøy skjer uten en ansvarlig fører.

§ 7 Tilbakekall og midlertidig stans av tillatelser

En tillatelse kan tilbakekalles eller stanses midlertidig dersom forutsetningene for tillatelsen ikke lenger er til stede. Det samme gjelder ved brudd på vilkår for tillatelsen og ved overtredelse av bestemmelser gitt i eller i medhold av denne loven. I særlige tilfeller kan tilbakekallelsen gis umiddelbar virkning.

Kapittel 3 Formidling av informasjon

§ 8 Lagring og utlevering av informasjon

Dersom det under utprøvingen oppstår situasjoner som gir grunn til å tro at det kan bli politietterforskning

eller reises forsikringssak på grunn av kjøringen, kan opplysninger lagret under kjøringen, ikke slettes før forholdet er avklart.

Den som har fått tillatelsen, plikter etter begjæring å gi selskapet der det er tegnet forsikring for det selvkjørende kjøretøyet, tilgang til lagrede opplysninger som er nødvendige i en forsikringssak reist på grunn av kjøring under utprøving. Den som har fått tillatelsen, plikter etter begjæring også å gi politi- og påtalemyndigheten tilgang til lagrede opplysninger som er nødvendige for etterforskning igangsatt på grunn av kjøring under utprøving.

Den som har fått tillatelsen, skal gi informasjonen uten kostnad.

§ 9 Rapportering

Den som har fått tillatelsen, skal avgi rapport med en redegjørelse for utprøvingen til myndigheten som har gitt tillatelsen.

Den som har fått tillatelsen skal, når en ulykke eller en trafikkfarlig situasjon inntreffer, snarest utrede ulykken eller hendelsen og gi rapport til den myndigheten som har gitt tillatelsen.

Kapittel 4 Behandling av personopplysninger i forbindelse med utprøving av selvkjørende kjøretøy

§ 10 Taushetsplikt

Den som ved utprøving av selvkjørende kjøretøy får tilgang til informasjon om noens personlige forhold, plikter å hindre at andre får adgang eller kjennskap til denne informasjonen, med mindre annet følger av lov eller regler gitt i medhold av lov.

§ 11 Rett til å behandle personopplysninger

Den som har fått tillatelsen, kan behandle personopplysninger når det er nødvendig av sikkerhetshensyn eller for forsknings- og utviklingsarbeid med sikte på å avdekke hvilke effekter selvkjørende kjøretøy kan ha for trafiksikkerhet, effektivitet i trafikkavviklingen, mobilitet og miljø.

§ 12 Innhenting av personopplysninger

Nødvendige personopplysninger fra områder utenfor kjøretøyet, og i kjøretøy hvor allmennheten har tilgang, kan innhentes og lagres uten samtykke fra dem som fremkommer i materialet, forutsatt at materialet slettes eller aidentifiseres innen syv dager med mindre annet følger av lov eller regler gitt i medhold av lov.

Lydopptak er ikke tillatt under utprøvingen, med mindre det er nødvendig for formålet og det på forhånd er gitt skriftlig samtykke fra alle som kan høres på lydopptaket.

I kjøretøy hvor allmennheten ikke har tilgang, kan det innhentes personopplysninger som er nødvendige for formålet, dersom den eller de som befinner seg i kjøretøyet har samtykket skriftlig til dette.

§ 13 Varslingsplikt

Innhenting og lagring av informasjon som kan inneholde personopplysninger, skal varsles gjennom tydelig skilting eller på annen hensiktsmessig måte. Det skal også opplyses om hvem som innhenter informasjonen.

§ 14 Behandling av personopplysninger

Personopplysninger innhentet under utprøving av selvkjørende kjøretøy kan bare benyttes til forsknings- og utviklingsarbeid knyttet til utprøving av selvkjørende kjøretøy.

Slike opplysninger kan bare utleveres i forbindelse med gjennomføring av tilsyn, forskning og utviklingsarbeid knyttet til utprøving av selvkjørende kjøretøy eller der plikt til slik utlevering følger av lov eller regler gitt i medhold av lov.

Slike opplysninger skal slettes når de ikke lenger er nødvendige for formålet med behandlingen av opplysningene.

Kapittel 5 Tilsyn

§ 15 Tilsyn

Tilsynsmyndigheten skal kontrollere at utprøving gjennomføres etter gjeldende regelverk og tillatelsen.

Tilsynsmyndigheten kan vedta påbud om tiltak, herunder retting, som er nødvendige for å sikre at utprøvingen gjennomføres etter gjeldende regelverk og tillatelsen.

§ 16 Gjennomføring av tilsyn

Den som har fått tillatelsen til utprøving, plikter å gi tilsynsmyndigheten tilgang til områder, lokaler og kjøretøy tilknyttet utprøvingen. Vedkommende plikter også å gi tilgang til opplysninger som er nødvendige for å gjennomføre tilsynet, herunder personopplysninger innhentet under utprøving.

Kapittel 6 Øvrige bestemmelser

§ 17 Ansvarlig fører

Person som befinner seg på tradisjonell førerplass, anses som kjøretøyets ansvarlige fører med mindre det er gjort unntak i tillatelsen. Person som ikke befinner seg på tradisjonell førerplass, anses som ansvarlig fører dersom det følger av tillatelsen.

Hvis en person påvirker kjøringen når kjøretøyet er selvkjørende, skal personen anses som ansvarlig fører.

§ 18 Straff

Utprøving av selvkjørende kjøretøy som faller innenfor lovens virkeområde, uten at det er gitt tillatelse, straffes på samme måte som etter vegtrafikkloven § 31.

Den som forsettlig eller uaktsomt overtrer vilkår eller regler gitt i eller i medhold av denne loven, straffes med bøter eller fengsel i inntil ett år, med mindre forholdet rammes av en strengere straffebestemmelse.

§ 19 Forskriftsmyndighet

Departementet kan i forskrift gi nærmere bestemmelser om utprøving av selvkjørende kjøretøy, herunder om:

- tillatelse til utprøving, herunder hvem som kan gi slik tillatelse,
- vilkår for utprøving,
- midlertidig stans og tilbakekall av tillatelse,
- krav til den som skal være ansvarlig for utprøvingen,
- behandling av personopplysninger,
- tilsyn, herunder om tilsynsmyndighet og
- gebyr for behandling av søknad om tillatelse og tilsyn.

Departementet kan videre gi forskrift om lovens anvendelse på Svalbard, herunder fastsette særlige regler av hensyn til stedlige forhold.

§ 20 Ikrafttredelse

Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 21. november 2017

Helge Orten

leder

Jon Gunnes

ordfører

