



STORTINGET

Innst. 55 S

(2022–2023)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:273 (2021–2022)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Trond Helleland, Liv Kari Eskeland, Erlend Larsen, Helge Orten, Svein Harberg, Aleksander Stokkebø og Sandra Brufлот om økt kompleksitet i testingen av autonome kjøretøy

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

- «1. Stortinget ber regjeringen vurdere hvordan kompleksiteten i testingen av autonome kjøretøy kan økes, og tilpasse godkjenningsprosedyren for testene.
2. Stortinget ber regjeringen vurdere hvilke regelverksendringer som må til for å åpne for muligheten til å kjøre autonome kjøretøy i normal trafikk og i normal hastighet, på utvalgte deler av det ordinære vegnettet.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslagene.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Jone Blikra, Kirsti Leirtrø og Nils Kristen Sandtrøen, fra Høyre, Liv Kari Eskeland, Trond Helleland og Erlend

Larsen, fra Senterpartiet, Geir Adelsten Iversen, Geir Inge Lien og lederen Erling Sande, fra Fremskrittspartiet, Morten Stordalen og Frank Edvard Sve, fra Sosialistisk Venstreparti, Mona Fagerås, og fra Venstre, André N. Skjelstad, viser til Representantforslag 273 S (2021–2022) fra stortingsrepresentantene Trond Helleland, Liv Kari Eskeland, Erlend Larsen, Helge Orten, Svein Harberg, Aleksander Stokkebø og Sandra Brufлот om økt kompleksitet i testingen av autonome kjøretøy. Videre viser komiteen til statsrådens sitt svarbrev til representantforslaget, datert 14. oktober 2022, samt til supplerende informasjon fra departementet i brev av 21. oktober 2022. Brevene følger som vedlegg til denne innstillingen.

Komiteen viser til at bakgrunnen for saken er tilrettelegging for testing og teknologiutvikling for automatisering innen transportsektoren under norske forhold. Representantforslaget viser til lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy, og peker på at teknologien for autonome kjøretøy har utviklet seg betydelig siden den trådte i kraft 1. januar 2018.

Komiteen merker seg at statsråden uttrykker seg positivt til testing av autonome kjøretøy i Norge, og videre at statsråden mener dagens regelverk åpner for å tillate utprøving av autonome kjøretøy også uten operatør, i normal trafikk og i normal hastighet, på utvalgte deler av det ordinære vegnettet, forutsatt at teknologien er moden. Komiteen slutter seg til at trafiksikkerhet skal være førende for utprøvningsvirksomheten.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen vurdere hvordan regelverket for testing av autonome kjøretøy bedre kan bidra til teknologi- og industriutvikling i Norge.»

«Stortinget ber regjeringen sikre at det i samarbeid med industrien foreslås varierte strekninger som kan forhåndsgodkjennes for autonom kjøring.»

«Stortinget ber regjeringen vurdere hvordan kompleksiteten i testingen av autonome kjøretøy kan økes, og tilpasse godkjenningsprosedyren for testene.»

«Stortinget ber regjeringen vurdere hvilke regelverksendringer som må til for å åpne for muligheten til å kjøre autonome kjøretøy i normal trafikk og i normal hastighet, på utvalgte deler av det ordinære vegnettet.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at lovverket som regulerer bruken av autonome kjøretøy, er utformet svært fleksibelt og gir hjemmel for utprøving også på høyeste automatiseringsnivå, når teknologien er moden for dette. Disse medlemmer viser videre til at Statens vegvesen bruker betydelige ressurser i veiledning av de ulike aktørene som søker om tillatelse. Disse medlemmer viser til at det først og fremst er teknologien, ikke lovverket som er til hinder for økt bruk av autonome kjøretøy. Disse medlemmer mener det er viktig at Statens vegvesen bidrar med finansiering og fagkunnskap inn i flere piloter og FoU-prosjekter. Når teknologien er moden nok til at sikkerheten kan ivaretas i tilstrekkelig grad, vil mer komplekse utprøvinger kunne gjennomføres i Norge etter dagens regelverk. Disse medlemmer mener på denne bakgrunn at representantforslaget ikke bør vedtas.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Venstre merker seg at statsråden er enig i at det kan være aktuelt å vurdere mindre tilpasninger i forskriftsverket med tilhørende veiledning, og at det på sikt vil være aktuelt å gjøre ytterligere regelverksendringer for å kunne innføre stadig mer autonome kjøretøy i ordinær trafikk. Disse medlemmer merker seg også at statsråden ikke kommenterer operatørens tilstedeværelse og forhåndsgodkjenning av deler av vegnettet for denne type uttesting, noe representantforslaget adresserte. Dersom vi skal kunne legge til rette for en industrivennlig og fremtidsrettet regulering, mener disse medlemmer at dette vil være nødvendig. Skal Norge ta en posisjon, noe vi har de beste forutsetninger for, må vi også se på de industrielle mulighetene dette markedet åpner for, ikke bare teknologiens modenhet.

Videre viser disse medlemmer til den rivende utviklingen som har vært på området siden loven trådte

i kraft, og merker seg aktørenes ønske og behov for å få en gjennomgang av lov- og forskriftsverk.

Disse medlemmer mener at Statens vegvesen (SVV) alene eller sammen med industrielle aktører bør peke ut aktuelle strekninger som kan forhåndsgodkjennes. Det må her legges vekt på sikkerhet samtidig som man adresserer både etatens og industriens behov. Dette kan inngå i forsknings- og utviklingsprogram i regi av SVV. Disse medlemmer mener at loven/forskriften bør utformes slik at den også blir et virkemiddel for teknologi- og industriutvikling i Norge, som i neste omgang kan bidra til arbeidsplasser og eksport. Vi har allerede tatt en posisjon på området og må sikre at vi har et regelverk som gjør at vi kan holde på denne posisjonen.

Disse medlemmer mener også at det i et miljøaspekt, når tilbudet er utviklet, i større grad vil åpne for at automatiserte shuttletjenester kan overta for deler av dagens behov for privatbiler, og varelevering i byområder. Dette fører til mindre trafikk, kø og lokal forurensing i soner eller hele bykjerper.

Disse medlemmer mener at bilene vil kunne kjøre mye tettere (fra 3-sekundersregel til 0,3-sekundersregel) i en fremtid med automatiserte, eller semiautomatiserte kjøretøy, som er koblet sammen digitalt (CCAM). Det vil igjen bidra til at bilene ikke vil trenge brede veier eller felt – de kjører trygt så lenge det er bredt nok, noe som også gjør at kollisjoner og ulykker vil reduseres. Dette kan bidra til en reduksjon i behovet for veginfrastruktur, spesielt i bysentre. Redusert bygging, drift og vedlikehold av veginfrastrukturen vil gi reduserte klimautslipp fra anleggsarbeid og drift. Samtidig vil kjøretøyene holde jevnere og mer optimal fart og dermed spare drivstoff/energi og gi mindre kø. Disse medlemmer mener at automatisering på sikt vil gi mange fordeler for samfunnet og gjøre det enklere å balansere subsidier og konsesjoner til beste for både samfunnet, industrien og den reisende. Disse medlemmer mener derfor at disse aspektene trenger testing og pilotering for å lære hvordan automatisering skal bidra til å nå målene om en mer bærekraftig transport av mennesker og gods. Vi må videre komme over i operasjonelle faser etter hvert som disse pilotene fungerer. Da kan vi begynne å ta ut gevinster lenge før transportektoren er gjennomautomatisert og alle operasjonelle utfordringer er løst. Lovverket må reflektere og motivere til å bevege oss i denne retningen.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre mener videre at uttesting av automatiserte kjøretøy med koblingen til en digital infrastruktur blir viktig og kanskje dominerende fremover. Her investerer SVV allerede i prosjekter og deltagelse i komiteer internasjonalt. Dette bør påvirke reguleringen. Får vi på plass et slikt regelverk, kan det også tiltrekke seg store ressurssterke internasjonale selskaper, noe som kan gi

store ringvirkninger for nasjonal industri og næringsliv. Disse medlemmer er trygge på at sikkerheten alltid vil veie tyngst, også for slike selskap, ettersom omdømmetap og store søksmål er hensyn som blir sterkt vektlagt.

Disse medlemmer ser at automatiserte kjøretøy på sikt også vil kunne bidra til et bedre kollektivtilbud. Det begrunnes med at autonome løsninger vil kunne gi bedre lønnsomhet for operatørselskapene, spesielt på marginale ruter, for «on demand» (forespørselsstyrte turer), shuttle-tjenester samt trikk/bane på gummihjul. Det legges da til grunn at opp mot 70 pst. av operasjonskostnadene spares ved å fjerne sjåføren. Disse medlemmer registrerer også at det i dag er stor sjåførangel, og at en på sikt kan sikre at dette ikke blir et hinder for å få et godt og effektivt kollektivnett på marginale ruter. Disse medlemmer er kjent med at subsidieringsgraden i flere fylker er opp mot 60–70 pst. Blir rutene autonome, vil krav til subsidiering gå ned og/eller en vil kunne øke frekvensen på rutetilbudet. Disse medlemmer mener derfor at gode autonome system vil kunne bidra til at det offentlige på sikt vil kunne tilby et robust, fleksibelt og riktig utbygd kollektivsystem som rygggrad i fremtidens mobilitetssystem. Her vil også private kunne bidra med sine ressurser som for eksempel delebil, leiebil, taxi, sykler osv.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at bilen for mange er det foretrukne transportmiddelet, og det er uten tvil det mest fleksible. Teknologisk utvikling som kan gjøre veitrafikken mer fleksibel og bedre transporttilbudet for folk i hverdagen, er positivt. Disse medlemmer viser til at det har vært Fremskrittspartiets holdning siden daværende samferdselsminister fra Fremskrittspartiet, Ketil Solvik-Olsen, lanserte loven som gjennom avbyråkratisering og forenkling la til rette for trafikksikker testing av selvkjørende kjøretøy.

Disse medlemmer er positive til at rammene for den teknologiske utviklingen kan videreutvikles for å fortsette å se på hvilke effekter selvkjørende kjøretøy

kan ha for trafikksikkerhet, effektivitet i trafikkavviklingen og mobilitet og miljø. Disse medlemmer peker også på viktigheten av å gi norske teknologibedrifter rammebetingelser som sikrer gode konkurranseforhold. Disse medlemmer er positive til å legge til rette for at ny og fremtidsrettet teknologi tas i bruk, og gjerne utvikles i Norge.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene i komiteen fra Høyre, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til dokumentet og rå Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

I

Stortinget ber regjeringen vurdere hvordan regelverket for testing av autonome kjøretøy bedre kan bidra til teknologi- og industriutvikling i Norge.

II

Stortinget ber regjeringen sikre at det i samarbeid med industrien foreslås varierte strekninger som kan forhåndsgodkjennes for autonom kjøring.

III

Stortinget ber regjeringen vurdere hvordan kompleksiteten i testingen av autonome kjøretøy kan økes, og tilpasse godkjenningprosedyren for testene.

IV

Stortinget ber regjeringen vurdere hvilke regelverksendringer som må til for å åpne for muligheten til å kjøre autonome kjøretøy i normal trafikk og i normal hastighet, på utvalgte deler av det ordinære vegnettet.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 15. november 2022

Erling Sande

leder

Frank Edvard Sve

ordfører



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

22/2009-4

14. oktober 2022

Representantforslag 273S (2021–2022) fra stortingsrepresentantene Trond Helleland, Liv Kari Eskeland, Erlend Larsen, Helge Orten, Svein Harberg, Aleksander Stokkebø og Sandra Bruflot om økt kompleksitet i testingen av autonome kjøretøy

Jeg viser til Stortingets brev 20. september 2022 med forespørsel om Samferdselsdepartementets vurdering av representantforslag 273 S (2021-2022) om økt kompleksitet i testingen av autonome kjøretøy.

Innledningsvis vil jeg presisere at Norge var tidlig ute med å legge til rette for utprøving av selvkjørende kjøretøy. Slik testing gjøres i dag etter et særlig regelverk - lov 15. desember 2017 nr. 112 om utprøving av selvkjørende kjøretøy. Formålet med loven er å avdekke hvilke effekter selvkjørende kjøretøy kan ha for trafikksikkerhet, effektivitet i trafikkavviklingen, mobilitet og miljø. Utprøvingen skal skje gradvis, og særlig ut fra teknologiens modenhet. Utprøving forutsetter tillatelse fra Statens vegvesen ved Vegdirektoratet.

Loven er utformet svært fleksibelt og gir hjemmel for utprøving også på høyeste automatiseringsnivå, når teknologien er moden for dette. Søknadsprosessen er også svært fleksibel og Statens vegvesen bruker betydelige ressurser i veiledning av de ulike aktørene som søker om tillatelse. Vegvesenet understreker at det frem til nå ikke er gitt noen avslag på søknader om utprøving.

Statens vegvesen opplyser at erfaringen med utprøving av skyttelbusser flere steder siden våren 2018, viser at teknologien på disse ikke har utviklet seg nevneverdig frem til nå. Disse bussene har fortsatt teknologi som bare kan brukes i lav hastighet og som fortsatt ikke kan lese eller tolke trafikkskilt, trafikkllys eller veioppmerking. De kan heller ikke forholde seg til et dynamisk trafikkbilde med tanke på tilpasning av hastighet eller plassering i veibanen.

Tillatelsene til utprøving av disse bussene er derfor i hovedsak gitt med forutsetning om at det er en operatør i kjøretøyet. Operatøren skal ivareta sikkerheten og kunne gripe inn ved behov. Vilkår i tillatelsen om maksimal hastighet og tilstedeværelse av operatører er basert på risikovurderingene fra system- eller kjøretøyprodusentene selv, og resultater fra tester på lukket område. Det er gitt to tillatelser til å ta ut operatøren av kjøretøyet i enkle omgivelser. Den ene i et avskjermet næringsområde og den andre i ganghastighet mellom to holdeplasser i en gågate. Operatøren har i disse tilfellene gått ved siden av bussen med en fjernstyrt nødstopp klar til å entre bussen dersom den skulle stoppe.

Det er også gitt tillatelse til utprøving av noe større busser med mer avansert teknologi. Disse klarer seg imidlertid heller ikke uten operatør. I utviklingsfasen som teknologien til slike busser er i nå, foreslår kjøretøyprodusenten selv at det skal være to operatører om bord. Dette både for å ivareta sikkerheten og sørge for at bussen kan følge trafikkflyten.

Statens vegvesen har sett større teknologisk utvikling på maskiner og kjøretøy som utfører spesialoppgaver på lukkede områder utenfor offentlig trafikk, eksempelvis ved transport av masser i gruver, dagbrudd og anleggsområder, samt brøyting på flyplasser. Enkelte av disse aktørene har kommet så langt i utviklingen at helautomatiserte kjøretøy kan ta over i den daglige driften på det aktuelle spesialiserte feltet.

Statens vegvesen opplever en del variasjon mellom aktørene som søker om tillatelse. Aktører som selv ikke driver teknologisk utvikling av automatikken eller kjøretøyet, trenger mer veiledning for å kunne levere tilstrekkelig dokumentasjon og kunne vurdere risikoen knyttet til utprøvingen, sammenlignet med aktører som selv utvikler slike produkter.

Selv om det må søkes separat for hver utprøving, tilpasses saksbehandlingen og vurderingene særlig til teknologiens modenhet (teknisk dokumentasjon) og risikovurderingen av kjøretøyets egenskaper i bruk på den utvalgte strekningen. Utprøving av selvkjørende kjøretøy, særlig i trafikk, er svært komplisert og Vegvesenet har derfor en viktig rolle for å sikre at sikkerheten blir tilstrekkelig ivaretatt.

Både regelverket og godkjenningsprosedyrene legger slik godt til rette for utprøving av selvkjørende og automatiserte kjøretøy i Norge. Regelverket setter ikke skranker for hvor komplekse trafikkbilder, høye hastigheter eller hvilke veier testene kan foregå på. Det åpner også for å tillate utprøving av autonome kjøretøy også uten operatør, i normal trafikk og i normal hastighet, på utvalgte deler av det ordinære vegnettet. Men, da forutsatt at teknologien er moden. Trafikksikkerhet skal uansett være førende for utprøvningsvirksomheten.

Det er først og fremst teknologien som også begrenser hvor kompliserte trafikkbilder automatiserte kjøretøy kan prøves ut i. Det er kjøretøyprodusentene og andre kommersielle aktører som i hovedsak står for denne utviklingen, men myndighetene bidrar også i noen grad utover å legge til rette for utprøving gjennom regelverkstilpasninger. Blant annet bidrar

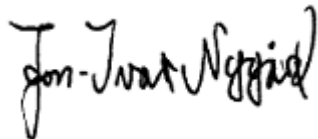
Statens vegvesen med finansiering og fagkunnskap inn i flere piloter og FoU-prosjekter. Når teknologien er moden nok til at sikkerheten kan ivaretas i tilstrekkelig grad vil mer komplekse utprøvinger kunne gjennomføres i Norge etter dagens regelverk.

Regelverket om utprøving legger slik til rette for at vi på en gradvis og kontrollert måte kan avdekke hvilke effekter selvkjørende kjøretøy har for trafiksikkerhet, effektivitet i trafikkavviklingen, mobilitet og miljø. Dette vil være nyttig som bakgrunn for vurdering av ytterligere regelverksendringer på sikt, og for den gradvise innføringen av stadig mer autonome kjøretøy i ordinær trafikk.

Jeg ser derfor ikke nå behov for å vurdere større regelverksendringer på dette området. Det kan likevel være aktuelt å vurdere mindre tilpasninger i forskriftsverket med tilhørende veiledning, særlig for å optimalisere søknadsprosessen i lys av erfaringene så langt.

Samferdselsdepartementet er i tett dialog med Statens vegvesen for å vurdere fremtidig behov for endringer i vegtrafikklovgivningen knyttet til automatisert transport. Det pågår også mye regelverksarbeid internasjonalt på dette området, som følges tett av både Statens vegvesen og Samferdselsdepartementet.

Med hilsen

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Jon-Ivar Nygård". The signature is written in a cursive, somewhat stylized script.

Jon-Ivar Nygård



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

22/2009-5

21. oktober 2022

Supplerende brev - Representantforslag 273 S (2021–2022) fra stortingsrepresentantene Trond Helleland, Liv Kari Eskeland, Erlend Larsen, Helge Orten, Svein Harberg, Aleksander Stokkebø og Sandra Bruflot om økt kompleksitet i testingen av autonome kjøretøy

Jeg viser til mitt brev til Stortingets transport- og kommunikasjonskomité 14. oktober 2022 vedrørende ovennevnte representantforslag.

I brevet går det fram at det til nå ikke er gitt avslag på søknader om utprøving av selvkjørende kjøretøy. Statens vegvesen har nå opplyst at det 11. oktober 2022 ble gitt avslag på en søknad om utprøving. Avslaget er påklaget og er til forberedende klagesaksbehandling i Statens vegvesen.

Med hilsen

Jon-Ivar Nygård

