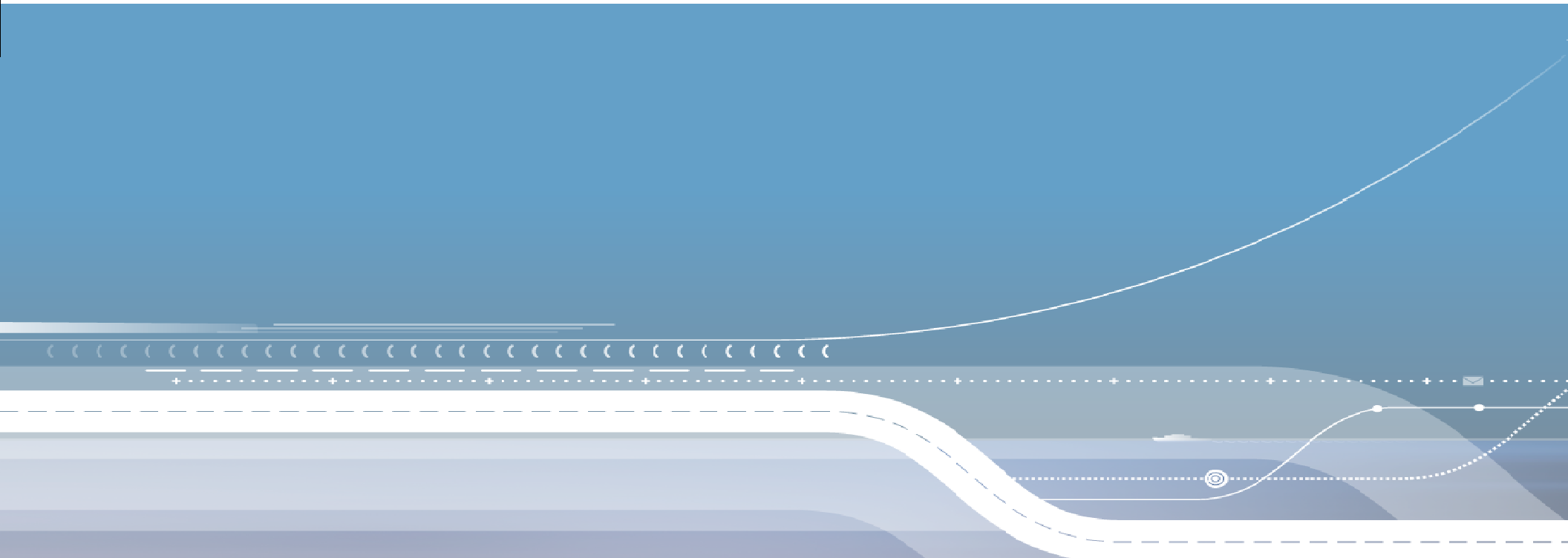


Samferdselsdepartementet

# ***Hva gjør sentrale myndigheter for at ny teknologi kan tas i bruk i vegtrafikken? Utvikling av vegtrafikk- og yrkestransportlovgivningen***

Anne Berit Stavseth

Kollektivforums årskonferanse 6. februar 2017



# Tema

- Tilrettelegging for ny teknologi i vegtrafikken – hva og hvorfor
- Nærmere om forlag til lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy
- Litt om prosessen

# Bakgrunn

- Den teknologiske utviklingen går raskt og i retning av stadig flere og bedre førerstøttesystemer.
- Utviklingen av slike systemer åpner i økende grad for at fører kan frigjøres fra sine oppgaver.
- Utviklingen representerer store muligheter, men også utfordringer bla fordi gjeldende regelverk hviler på forutsetning om at det er en ansvarlig fører i kjøretøyet.
- Der fører skal kunne frigjøres helt fra oppgaven må kjøretøyet være i stand til å håndtere ulike trafikksituasjoner

# Gjeldende rett – rettslige utfordringer

- Dagens regelverk forutsetter en ansvarlig fører
- Utprøving av selvkjørende kjøretøy er mulig i dag, gitt at det er en ansvarlig fører i kjøretøyet med mulighet for å overta kontroll over kjøretøyet
  - Demonstrasjoner av selvkjørende minibusser
- Utprøving av fullstendig selvkjørende kjøretøy uten fører er i dag ikke innenfor gjeldende vegtrafikklov
- Yrkestransportlovgivningen er i utgangspunktet ikke til hinder for utprøving av selvkjørende kjøretøy

# Internasjonal utvikling

- Utprøving i andre land
- Amsterdam-erklæringen
- EU
- UNECE
- Samme utfordringer – ulike løsninger/tilnærminger

# Effekter

- Utvikling og sammenkobling av førerstøttesystemer bidrar allerede i dag til økt trafikksikkerhet
- Videre utvikling forventes å kunne påvirke ulykkesutviklingen i positiv retning og være et viktig bidrag i arbeidet med nullvisjonen – et betydelig antall trafikkulykker skyldes førerfeil
- I tillegg har utvikling av slike systemer potensiale til å kunne ha positiv innvirkning både på fremkommelighet og miljø, herunder ved å forenkle og effektivisere transporten.

# Konsekvenser

- Teknologien har kommet langt og utviklingen går raskt. Samtidig behov for videreutvikling og utprøving av teknologien før det åpnes opp for alminnelig bruk av selvkjørende kjøretøy i alminnelig trafikk
- Slik utprøving må foregå innenfor nærmere gitte rammer hvor hensynet til trafikksikkerhet, personvern og datasikkerhet er grunnleggende.
- Aksept i befolkningen
- Konsekvenser for sjåføryrket

# Prosess

- Tilrettelegging for slik teknologi for å stimulere de positive virkninger det kan ha for blant annet trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling er en prioritert oppgave for regjeringen.
- Det ble derfor i 2016 igangsatt et arbeid med sikte på å tilrettelegge for utprøving av selvkjørende kjøretøy på veg
- I desember 2016 ble utkast til lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy på veg sendt på alminnelig høring.



# Forslag til lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy på veg

- Egen forsøkslov
- Rammelov som gjelder all utprøving på veg
- Unntaksbasert

# Formål

- Tilrettelegge for utprøving av selvkjørende kjøretøy på veg innenfor rammer som særlig ivaretar trafikksikkerhet og personvern hensyn.
- Utprøving skal skje gradvis og ut fra teknologiens modenhet
- Avdekke hvilke effekter selvkjørende kjøretøy kan ha på trafikksikkerhet, effektiv trafikkavvikling, mobilitet og miljø.

# Virkeområde

- Generelt en lov som åpner for å gjøre unntak fra vegtrafikkloven, yrkestransportloven og personopplysningsloven der det er nødvendige for utprøving av selvkjørende kjøretøy på veg
- Med mindre det er gjort unntak gjelder vegtrafikkloven og yrkestransportloven
  - Innenfor yrkestransportregelverket ser man i utg pkt ikke behov for unntak
  - Vegtrafikkloven: føreransvaret, typegodkjenning, registrering
  - Personopplysningsloven: kamerabruk av hensyn til utprøving

# Virkeområde

- Loven gjelder utprøving av selvkjørende kjøretøy på veg hvor kjøretøyet ikke har en ansvarlig fører på tradisjonell førerplass
  - De ulike automatiseringsnivåene (SAE 0-5)
  - "tradisjonell førerplass"
- Der kjøretøyet har en ansvarlig fører på førerplass gjelder loven der det av andre grunner er nødvendig med unntak fra gjeldende regelverk
  - Tidlige faser av utprøving

# Hovedelementer i lovforslaget

- Tillatelse
- Vilkår
- Utpekes ansvarlig person
  - Ansvarlig for at utprøvingen gjennomføres ihht gjeldende regler og vilkår
- Tilbakekall og stans
- Rapportering
- Tilsyn
- Forskriftshjemmel

# Behandling av personopplysninger

- Den ansvarlige for forsøket har overordnet ansvar for at datasikkerhet og personvern ivaretas
- Videoopptak kan forekomme utenfor kjøretøyet eller i kjøretøy åpen for allmennheten, der dette er relevant for formålet – forskning- og utviklingshensyn
- Inne i kjøretøyet kun etter samtykke
- Tilgang til materiale
  - Sensoropplysninger
  - Bilde- og lydmateriale
- Krav til aidentifisering, oppbevaring og lagring

# Ansvar

- En av de store utfordringene
- Alminnelig straffe- og erstatningsansvar gjelder
- Hvis fører på tradisjonell førerplass– denne har føreransvar
- Fører, men ikke på tradisjonell førerplass, ansvarlig dersom dette følger av tillatelsen
- Der det i tillatelsen er gjort unntak fra føreransvaret er det den som er utpekt som ansvarlig for utprøvingen som har ansvar.
- Hvis en person påvirker kjøretøyet når kjøretøyet er selvkjørende, anses denne som ansvarlig fører.

# Veien videre

- Lovforslaget er nå på høring med frist 1. mars 2017
- Tar sikte på lovproposisjon våren 2017
- Parallelt foregår arbeid med forskrifter og utarbeidelse av praktiske rutiner. Forskrifter på høring senere i vår.

<https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/horing-apner-for-utproving-av-selvkjorende-kjoretoy-i-norge/id2523654/>