



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 152 L

(2016–2017)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

Lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy

Innhold

1	Proposisjonens hovedinnhold	5	5.4.2	Høringsinstansenes syn	25
			5.4.3	Departementets vurdering og forslag	25
2	Bakgrunnen for lovforslaget	7	5.5	Vilkår	25
2.1	Effekter av automatisering av kjøretøy	7	5.5.1	Forslag i høringsnotatet	25
2.2	Behovet for lov om utprøving	7	5.5.2	Høringsinstansenes syn	25
2.3	Alminnelig høring	8	5.5.3	Departementets vurdering og forslag	26
2.4	Generelle merknader fra høringsinstansene	9	5.6	Ansvarlig for utprøvingen	26
			5.6.1	Forslag i høringsnotatet	26
			5.6.2	Høringsinstansenes syn	26
			5.6.3	Departementets vurdering og forslag	27
3	Nærmere om selvkjørende kjøretøy	11		Tilbakekall og midlertidig stans ...	28
3.1	Generelt	11	5.7	Tiltak	28
3.2	Automatiseringsnivåer	11	5.8	Forslag i høringsnotatet	28
3.3	Generelle problemstillinger knyttet til selvkjørende kjøretøy ...	12	5.8.1	Høringsinstansenes syn	28
			5.8.2	Departementets vurdering og forslag	28
			5.8.3	Informasjonstilgang	29
4	Gjeldende rett	13	5.9	Forslag i høringsnotatet	29
4.1	Nasjonal rett	13	5.9.1	Høringsinstansenes syn	29
4.1.1	Vegtrafikkloven med forskrifter ..	13	5.9.2	Departementets vurdering og forslag	29
4.1.2	Straffeloven	13	5.9.3	Rapportering	31
4.1.3	Bilansvarslova	14		Forslag i høringsnotatet	31
4.1.4	Personopplysningsloven	14	5.10	Høringsinstansenes syn	31
4.1.5	Yrkestransportlova	14	5.10.1	Departementets vurderinger og forslag	31
4.1.6	Forsøksvirksomhet i Norge	15	5.10.2	Personopplysninger	32
4.2	Fremmed rett	15	5.10.3	Forslag i høringsnotatet	32
4.2.1	Internasjonal rett	15		Høringsinstansenes syn	32
4.2.2	Sverige	16	5.11	Departementets vurdering og forslag	33
4.2.3	Danmark	17	5.11.1	Varslingsplikt	34
4.2.4	Finland	17	5.11.2	Forslag i høringsnotatet	34
4.2.5	Utprøving i øvrige land	17	5.11.3	Høringsinstansenes syn	34
4.2.6	Oppsummering	17		Departementets vurdering og forslag	35
5	Nærmere om lovforslaget	18	5.12	Viderebehandling og tilgang til materiale innhentet under utprøving	35
5.1	Formålsbestemmelsen	18	5.12.1	Forslag i høringsnotatet	35
5.1.1	Forslag i høringsnotatet	18	5.12.2	Høringsinstansenes syn	35
5.1.2	Høringsinstansenes syn	18	5.12.3	Departementets vurdering og forslag	35
5.1.3	Departementets vurdering og forslag	18	5.13	Tilsyn	36
5.2	Virkeområde	18		Forslag i høringsnotatet	36
5.2.1	Forslag i høringsnotatet	18	5.13.1	Høringsinstansenes syn	36
5.2.2	Høringsinstansenes syn	20	5.13.2	Departementets vurdering og forslag	36
5.2.3	Departementets vurderinger og forslag	21	5.13.3	Tillatelse	24
5.3	Definisjoner	23		Forslag i høringsnotatet	24
5.3.1	Forslag i høringsnotatet	23	5.14	Høringsinstansenes syn	24
5.3.2	Høringsinstansenes syn	23	5.14.1	Departementets vurdering og forslag	24
5.3.3	Departementets vurdering og forslag	24	5.14.2	Ansvar	24
5.4	Tillatelse	24	5.14.3		
5.4.1	Forslag i høringsnotatet	24	5.15		

5.15.1	Forslag i høringsnotatet	37	7.1	Formål – § 1	46
5.15.2	Høringsinstansenes syn	38	7.2	Virkeområde – § 2	46
5.15.3	Departementets vurdering og forslag	39	7.3	Forholdet til annen lovgivning – § 3	46
5.16	Straff	40	7.3.1	Innledning	46
5.16.1	Forslag i høringsnotatet	40	7.3.2	Vegtrafikkloven	47
5.16.2	Høringsinstansenes syn	40	7.3.3	Yrkestransportlova	47
5.16.3	Departementets vurdering og forslag	41	7.3.4	Personopplysningsloven	47
5.17	Erstatning for krenkelser av den personlige integritet	41	7.3.5	Bilansvarslova	47
5.17.1	Forslag i høringsnotatet	41	7.3.6	Forvaltningsloven	48
5.17.2	Høringsinstansenes syn	41	7.4	Hjemmel for tillatelse – § 4	48
5.17.3	Departementets vurdering og forslag	41	7.5	Vilkår – § 5	49
5.18	Øvrige bestemmelser	41	7.6	Ansvarlig for utprøvingen – § 6	49
5.18.1	Forslag i høringsnotatet	41	7.7	Tilbakekall og midlertidig stans – § 7	50
5.18.2	Høringsinstansenes syn	42	7.8	Lagring og utlevering av informasjon – § 8	50
5.18.3	Departementets vurdering og forslag	42	7.9	Rapportering – § 9	51
5.19	Generelt	42	7.10	Taushetsplikt – § 10	51
5.19.1	Høringsinstansenes syn	42	7.11	Rett til å behandle personopplysninger – § 11	51
5.19.2	Departementets vurdering og forslag	43	7.12	Innhenting av personopplysninger – § 12	51
6	Økonomiske og administrative konsekvenser	45	7.13	Varslingsplikt – § 13	52
6.1	For det offentlige	45	7.14	Behandling av personopplysninger – § 14	52
6.1.1	Søknadsbehandling	45	7.15	Tilsyn – § 15	53
6.1.2	Tilsyn	45	7.16	Gjennomføring av tilsyn – § 16	53
6.1.3	Øvrige kostnader	45	7.17	Ansvar – § 17	53
6.2	For private	45	7.18	Bestemmelser om straff – § 18	53
7	Merknader til de enkelte bestemmelsene	46	7.19	Forskriftsmyndighet – § 19	54
			7.20	Ikrafttredelse – § 20	54
				Forslag til lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy	56



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 152 L

(2016–2017)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

Lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy

*Tilråding fra Samferdsdeparterementet 16. juni 2017,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Solberg)*

1 Proposisjonens hovedinnhold

Regjeringen legger med dette frem 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.

Den raske utviklingen av ny teknologi, blant annet på kjøretøyområdet, antas på sikt å få stor betydning for en mer effektiv trafikkavvikling, økt mobilitet, miljø og ikke minst være et viktig verktøy for ytterligere å forbedre trafikk sikkerheten. Utvikling og sammenkobling av stadig flere og bedre førerstøttesystemer bidrar allerede til økt trafikk sikkerhet. Den videre utviklingen forventes å påvirke ulykkesutviklingen i positiv retning, da et betydelig antall alvorlige trafikkulykker i større eller mindre grad skyldes førerfeil.

For å kunne realisere positive effekter i samsvar med teknologiens potensiale, kreves det hen-

siktsmessig 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 lovforlaget 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 trafikk sikkerhet og personvern. Formålet er å avdekke hvilke effekter selvkjørende kjøretøy kan ha for trafikk sikkerhet, effektivitet i trafikkavviklingen, mobilitet og miljø.

Lovforlaget gjelder selvkjørende kjøretøy, hvilket innebærer at automatisering av skinne-

gående transportmidler og transportmidler på vann, ikke omfattes.

Det foreslås at de som ønsker å gjennomføre utprøving med 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 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 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, behandling av personopplysninger, gebyr og om lovens anvendelse på Svalbard.

2 Bakgrunnen for lovforslaget

2.1 Effekter av automatisering av kjøretøy

Utviklingen av ny teknologi i transportsektoren skjer svært raskt, også på kjøretøyområdet, og fører med seg en rekke positive effekter og muligheter.

Utviklingen og sammenkobling av stadig flere og bedre førerstøttesystemer i kjøretøy (for eksempel antiskrens, ABS og kjørefeltholder) bidrar allerede til økt trafikksikkerhet. Videre utvikling vil utvilsomt påvirke ulykkesutviklingen i positiv retning, da et betydelig antall alvorlige trafikkulykker i større eller mindre grad skyldes førerfeil.

Regjeringens hovedmål for transportpolitikken er at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren (nullvisjonen). Utvikling av ny teknologi og implementering av denne i vegtrafikken er svært viktig for å nå dette målet. Stadig tryggere biler har i en årrekke gitt vesentlige bidrag til økt trafikksikkerhet. Transportøkonomisk Institutt (TØI) har i rapporten «Førerstøttesystemer – Status og potensial for fremtiden» nr. 1450/2015, estimert en reduksjon på 9–16 % i antall drepte/hardt skadde ved innføring av fem konkrete typer førerstøttesystemer.

Amsterdamerklæringen «Cooperation in the field of connected and automated driving» ble signert av alle EUs medlemsstater og Norge i mars 2016. Erklæringen fastsetter felles mål om å jobbe mot et europeisk rammeverk for automatiserte kjøretøy. I henhold til erklæringen bør medlemsstatene legge til rette for utprøving av automatiserte kjøretøy i egen stat og på tvers av landegrensene i EU.

Økt innslag av automatisering i kjøretøy antas på sikt også å kunne bidra til effektivitet i trafikkavviklingen, eksempelvis ved bedre utnyttelse av trafikkarealene. Det antas at høyt automatiserte kjøretøy vil kunne lese trafikken bedre, holde riktig avstand til andre kjøretøy og plassere seg bedre i vegbanen. Ved kommunikasjon mellom kjøretøyene, og mellom kjøretøy og infrastruktur, vil systemene i kjøretøyene kunne planlegge

kjøringen i samspill med den øvrige trafikken mer effektivt. På sikt kan det bli mulig for fører å fri seg helt fra kjøreoppgaven. Mellom ytterpunktene helt manuelle og fullstendig selvkjørende kjøretøy, finnes et bredt spekter av ulike automatiseringsnivåer. En vanlig inndeling er den som er utviklet av SAE (Society of Automotive Engineers), hvor kjøretøyene kategoriseres i nivåer fra 0 til 5, hvor 0 er ingen og 5 er full automatisering, jf. nærmere omtale i punkt 3.

Sett i et lenger perspektiv, er det grunn til å tro at fullt automatiserte kjøretøy vil kunne bidra til økt mobilitet, eksempelvis ved integrering i bildeleingsordninger og i kollektivtransporten. Automatiserte kjøretøy vil kunne bidra til smidigere kollektivtransporttjenester og dermed også redusere privatpersoners behov for å eie egen bil. Dette kan igjen føre til at det totale antall transportmidler på veiene reduseres. I lys av den generelle utviklingen i bilparken er det grunn til å tro at også selvkjørende kjøretøy i hovedsak vil være elektriske.

2.2 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 fordre betydelige og kompliserte regelverks-

endringer. 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.

2.3 Almennelig høring

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

Høringen ble publisert på departementets hjemmeside www.sd.dep.no, og sendt til følgende instanser:

Departementene

Datatilsynet
 Direktoratet for forvaltning og IKT
 Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
 Domstolsadministrasjonen
 Forbrukerombudet
 Forbrukerrådet
 Fylkeskommunene
 Helsedirektoratet
 Innovasjon Norge
 Jernbaneverket
 Klagenemda for offentlige anskaffelser
 Konkurransetilsynet
 Kystverket
 Likestillings- og diskrimineringsombudet
 Luftfartstilsynet
 Miljødirektoratet
 Nasjonal kommunikasjonsmyndighet
 Nasjonalt folkehelseinstitutt
 Norges statsbaner
 Politidirektoratet
 Regelrådet
 Regjeringsadvokaten
 Riksadvokaten
 Statens havarikommisjon for transport
 Statens innkrevingsentral
 Statens jernbanetilsyn
 Statens råd for funksjonshemmede
 Statens vegvesen, Vegdirektoratet
 Statens vegvesen, Regionene
 Transportøkonomisk institutt
 Utrykningspolitiet

Icelandic Transport Authorities
 Näringsdepartementet, Sverige
 Trafikkministeriet, Finland
 Transport- og bygningsministeriet, Danmark

Høgskolen i Molde
 Nord universitet
 Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet

Acando
 Akademikerne
 AKT (Agder kollektivtrafikk AS)
 AtB AS
 Arbeidsgiverforeningen Spekter
 Autobransjens leverandørforening
 Autoriserte trafikkskolers landsforbund
 Avinor
 Bilimportørenes Landsforening
 Brakar AS
 Den norske advokatforening
 Den norske dommerforening
 Den norske juristforening
 Det norske maskinistforbund
 Fagforbundet
 Finans Norge
 Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon
 Hovedorganisasjonen Virke
 ITS-Norge
 Kollektivtrafikkforeningen c/o Akershus fylkeskommune
 Kolumbus A/S
 Kommunesektorens interesse- og arbeidsgiverorganisasjon
 Kongelig norsk Automobilklub
 Landsorganisasjonen i Norge
 Lastebileierens forening
 Leverandørenes Utviklings- og Kompetansesenter
 Maskinentreprenørenes Forbund
 Norges Automobil-Forbund
 Norges Bilbransjeforbund
 Norges Handikapforbund
 Norges Lastebileier-Forbund
 Norges Motorcykkelunion
 Norsk trafikkmedisinsk forening
 Norges Taxiforbund
 Norges Turbileierforbund
 Norsk elbilforening
 Norsk Jernbaneforbund
 Norsk Kommuneforbund
 Norsk Lokomotivmannsforbund
 Norsk Transportarbeiderforbund
 Næringslivets Hovedorganisasjon
 Næringslivets Hovedorganisasjon Transport
 Opplysningsrådet for vegtrafikken
 Ruter AS

SINTEF
 Trafikkforsikringsforeningen
 Transportbrukerenes fellesorganisasjon
 Norsk ReiselivsForum
 Trygg Trafikk
 Utdanningsforbundet
 Vestfold Kollektivtrafikk AS
 Yrkesorganisasjonenes sentralforbund
 Yrkestrafikkforbundet
 Zero

Høringsfristen var 1. mars 2017. Departementet mottok 66 høringsinnspill med merknader, hvorav 21 fra en enkeltperson som ønsker å være anonym.

Følgende høringsinstanser hadde ikke merknader til forslaget:

Arbeids- og sosialdepartementet
 Helse- og omsorgsdepartementet
 Klima- og miljødepartementet
 Kunnskapsdepartementet
 Landbruks- og matdepartementet

Domstolsadministrasjonen
 Finnmark fylkeskommune
 Klagenemnda for offentlige anskaffelser
 Kystverket
 Luftfartstilsynet
 Troms fylkeskommune

Transport- og bygningsministeriet i Danmark

Norsk reiselivsforum

Følgende høringsinstanser hadde merknader til forslaget:

Justis- og beredskapsdepartementet
 Kommunal- og moderniseringsdepartementet

Datatilsynet
 Nasjonal kommunikasjonsmyndighet
 Nordland fylkeskommune
 Oslo kommune
 Rogaland Fylkeskommune
 Riksadvokaten
 Statens havarikommisjon for transport
 Statens vegvesen Region sør
 Statens vegvesen Vegdirektoratet
 Sør-Trøndelag fylkeskommune
 Telemark fylkeskommune
 Vestfold fylkeskommune
 Østfold fylkeskommune

Abelia
 Acando

Arbeidsgiverforeningen Spekter
 Bilimportørenes Landsforening
 Ceobas
 Den norske advokatforening
 Finans Norge
 Kollektivtrafikkforeningen
 Kongelig Norsk Automobilklub
 Kolumbus
 MA-rusfri trafikk og livsstil
 Næringslivets hovedorganisasjon
 NHO transport
 NHO logistikk og transport
 Norges Automobil-Forbund
 Norges blindeforbund
 Norges Motorcykelunion
 Norges Taxiforbund
 Opplysningsrådet for vegtrafikken
 Personskadeforbundet (tidligere Landsforeningen for trafikkskadde)
 Posten Norge
 Ruter
 SINTEF
 Syklistenes landsforening
 Tekna (Teknisk-naturvitenskapelig forening)
 Trygg trafikk
 Yrkestrafikkforbundet

Ole Thoresen
 Per Inge Østmoen
 Bjørn Brevik
 Anonym enkeltperson

2.4 Generelle merknader fra høringsinstansene

De aller fleste høringsinstansene som hadde inngitt merknader, stiller seg positive til at det fremmes en ny lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy.

Sør-Trøndelag, Telemark, Vestfold, Østfold og Nordland –fylkeskommune, Oslo politidistrikt, Oslo kommune, Datatilsynet, SINTEF, Acando, Arbeidsgiverforeningen Spekter, Bilimportørenes landsforening, Finans Norge, NHO Transport, NHO Logistikk og transport, Norges Automobilforbund, Opplysningsrådet for vegtrafikk, Posten Norge, Ruter, Syklistenes landsforening og Trygg trafikk støtter at det legges til rette for utprøving av slike kjøretøy. *Arbeidsgiverforeningen Spekter, Finans Norge, Kollektivtrafikkforeningen, NHO og Kolumbus* støtter også at tilretteleggingen skjer i en egen lov, fremfor ved tilpasninger i vegtrafikkloven mv. Flere instanser påpeker at det på sikt vil være nødvendig å tilrettelegge vegtrafikklovgivningen for å ta hensyn til den teknologiske utvik-

lingen og legge til rette for denne type kjøretøy. Enkelte savner en tidsangivelse for når dette arbeidet vil starte opp.

Utrykningspolitiet mener politiet bør medvirke til at det kan iverksettes utprøving av selvkjørende kjøretøy, og viser til at over nitti prosent av trafikkuulykker kan tilskrives menneskelig svikt. De mener kjøretøy hvor effekten på trafikksikkerhet er størst, bør prioriteres for utprøving, altså kjøretøygrupper som i hovedsak er involvert i alvorlige trafikkuulykker.

Nesten alle høringsinstansene trekker frem at hensyn som trafikksikkerhet, særlig for myke trafikanter, og personvern, er viktig å ivareta under utprøvingene. *Trygg trafikk* mener utprøving uten en ansvarlig fører er utfordrende, og trekker frem at det er viktig å minimere mulighetene for skader, spesielt som kan oppstå under interaksjon mellom denne type kjøretøy og andre trafikanter.

Heller ikke *MA – Rusfri trafikk og livsstil*, *Yrkestrafikkforbundet* eller *Utrykningspolitiet* mener det bør tillates utprøving uten en ansvarlig fører. *MA – Rusfri trafikk og livsstil* påpeker at føreren må være rusfri selv om kjøretøyet kjører selv, og at kjøretøyet bør ha installert alkolås.

D e p a r t e m e n t e t registrerer at det generelt er bred støtte blant høringsinstansene for et lovforslag om tilrettelegging for utprøving med selvkjørende kjøretøy. Når det gjelder instansenes bekymring for trafikksikkerheten ved utprøving uten en ansvarlig fører, vil **d e p a r t e m e n t e t** bemerke at dette bare vil være aktuelt etter en grundig og helhetlig vurdering av trafikksikkerheten under utprøvingen. Det vil for eksempel stilles vilkår, og tillatelsen kan begrenses til et område uten annen trafikk, dersom dette anses nødvendig for å ivareta sikkerheten.

3 Nærmere om selvkjørende kjøretøy

3.1 Generelt

Det finnes et mangfold av ny teknologi for automatisering av ulike kjøretøy- og førerfunksjoner. Begrepsbruken er ikke entydig, og det er utfordrende å finne omforente forståelser av innholdet i begreper som «*autonome*», «*selvkjørende*», «*førerløse*» og «*automatiserte*» kjøretøy. «*Autonome kjøretøy*» brukes ofte om kjøretøy som ikke er avhengig av noe utenfor kjøretøyet selv og dets egne systemer, altså verken fører eller oppkobling mot internett, infrastruktur eller andre kjøretøy. I denne proposisjonen benyttes «*automatiserte kjøretøy*» som en samlebetegnelse på kjøretøy på mange nivåer med et visst innslag av automatisering. «*Selvkjørende kjøretøy*» benyttes om både kjøretøy der fører kan overlate kjøringen til teknologi som automatisk fører motorvognen, og om kjøretøy som er konstruert for å kjøre uten fører. Disse to gruppene vil typisk være kjøretøy på nivå 4 og 5, jf. punkt 3.2.

På grunn av mangfoldet i løsninger, teknikk og funksjoner, blir ikke grensene mellom de ulike begrepene eller nivåene helt skarpe og konsekvente. Noen automatiserte kjøretøy er basert på oppkobling, for eksempel V2V (Vehicle to Vehicle), eller V2I (Vehicle to Infrastructure). Slike kjøretøy må innhente informasjon utenfra, for eksempel via internett, om vegen og trafikken for å kunne kjøre selv. Andre utviklere satser på kjøretøy som ved hjelp av egne kameraer, radarer, lasere, sensorer osv. er i stand til å håndtere de ulike situasjonene som kan oppstå under kjøringen. Oppkobling og sammenkobling til internett, infrastruktur eller andre kjøretøy vil da bare være en fordel som kan bidra til ytterligere forbedret trafikkflyt og arealutnyttelse.

Basisteknologien for selvkjørende kjøretøy finnes i noen grad allerede. Det ligger imidlertid en betydelig utfordring i å videreutvikle og integrere denne teknologien i slik grad at den fungerer i et sikkert samspill med andre trafikanter, vegsystemet og omgivelsene.

Som ledd i dette vil erfaringer fra forsøk i mindre skala og under sikre rammer være viktig, se for eksempel forsøk med småbusser jf. punkt

4.1.6. På sikt vil det også kunne bli aktuelt med forsøk med såkalt «*platooning*», der flere lastebiler er koblet tett sammen og blir ført av den første i rekken. Det vil også kunne være aktuelt med utprøving av personbiler konstruert med tradisjonell førerplass, men som har selvkjørende teknologi.

3.2 Automatiseringsnivåer

Det finnes flere modeller for kategorisering av automatiseringsnivåer. I UNECE (United Nations Economic Commission for Europe), arbeides det med kategorisering med nivåer fra A til E. Society of Automotive Engineers (SAE) har utarbeidet en nivåinndeling fra 0 til 5 (J3016). I henhold til Amsterdamerklæringen skal felles definisjoner av oppkoblet og automatisert kjøring utvikles og oppdateres med SAE-nivåene som utgangspunkt.

SAE-nivåene kan kort forklares slik:

0. Ingen automatisering: Føreren utøver alle manøvrer, men kjøretøyet kan varsle med lyd eller lyssignaler for å påvirke føreren i enkelte situasjoner.

1. Førerassistent- eller støttesystemer: Føreren og systemene kan utføre separate styre-, bremse- og akselerasjonsmanøvrer. Føreren må imidlertid overvåke at systemene fungerer riktig i samsvar med trafikksituasjonen. Systemene slutter å fungere hvis føreren overstyrer, dvs. betjener bremsen, gasspedal eller ratt.

2. Delvis automatisering: Føreren må overvåke at systemene fungerer riktig i trafikksituasjonen. Systemene kobles av hvis føreren overstyrer.

3. Betinget automatisering: Systemene kan utføre automatiserte manøvrer under gitte forhold. Systemene overvåker trafikksituasjonen, men forventer at føreren tar over kontrollen ved behov. Føreren blir da varslet om å overta.

4. Høy grad av automatisering: Kjøretøyene fungerer i stor grad som på nivå 3, men systemene kan i tillegg håndtere at fører ikke griper inn dersom betingelsene for bruk av automatiseringen opphører. Systemene er da programmert slik at kjøretøyet kjører til et sikkert sted og stanser.

5. Full automatisering: Systemene sikrer at kjøretøyet utfører automatiserte manøvrer under alle forhold i trafikken.

3.3 Generelle problemstillinger knyttet til selvkjørende kjøretøy

Trafikantenes transportmønster kan på sikt bli påvirket ved innarbeidingen av selvkjørende kjøretøy i transportsystemet, både med hensyn til å eie egen bil og med hensyn til valg av transportmiddel for arbeids- og fritidsreiser. Skal utviklingen føre til mindre trafikk på veiene, må valgene imidlertid innebære at kjøretøyene benyttes på en annen måte enn personbilene i dag, kanskje som et element i et godt kollektivtilbud eller som en del av en større trend med delingsøkonomi.

Avhengig av teknologien i det enkelte automatiserte kjøretøyet, kan det også være behov for ytterligere informasjon fra omgivelsene – såkalt samvirkende ITS. Samvirkende ITS muliggjør informasjon med lengre «horisont» om vegen framover, samt om kjøreforhold og uforutsette hendelser. Denne informasjonen kan komme fra mobiltelefoner og andre kjøretøy, eller fra oppdaterte databaser i «skyen». I fremtiden vil samvirkende ITS kunne åpne for mer komplekse anvendelser. Dette forutsetter kontinuerlig datakommunikasjon, som er rask og kapasitetssterk gjennom hele transportsystemet. Slike løsninger åpner for avansert styring av trafikken. Forholdene rundt samvirkende ITS vurderes ikke å være sentrale i

forbindelse med utprøving av selvkjørende kjøretøy, men er tematikk som det må arbeides videre med på lenger sikt.

Det forutsettes i utgangspunktet at utprøving etter lovforslaget kan gjennomføres ved bruk av eksisterende infrastruktur. Det er imidlertid klart at ulike selvkjørende kjøretøy benytter teknologi som i forskjellig grad er avhengig av den fysiske og digitale infrastrukturen. Variasjoner på vegnettet, krevende topografi, samt særlige klimatiske forhold kan samlet sett være utfordrende å håndtere teknologisk i Norge, selv om et automatisert kjøretøy er godt utprøvd i utlandet. Et viktig formål med utprøvningsordningen vil derfor være å avdekke i hvilken grad eksisterende infrastruktur er tilstrekkelig for videre innføring av selvkjørende kjøretøy, og hvilket behov det vil være for særlig tilrettelegging av den fysiske og digitale infrastrukturen.

Blant de mange utfordringene som kan knyttes til bruk av denne type ny teknologi, står datasikkerhet sentralt. Det er avgjørende at det treffes tilstrekkelige tiltak for å forhindre at systemene i de oppkoblede kjøretøyene kan «hackes», og at utenforstående kan overta kontrollen over kjøretøyet, eller få uberettiget tilgang til informasjon. Under utprøving må det primært være den som har fått tillatelsen, sammen med teknologiutvikleren, som har ansvaret for å sikre dette. Det vil åpenbart være i disse aktørenes egeninteresse å sørge for høy grad av datasikkerhet, og det antas at de derfor vil legge ressurser i å utvikle trygge systemer som er godt rustet mot dataangrep.

4 Gjeldende rett

4.1 Nasjonal rett

4.1.1 Vegtrafikkloven med forskrifter

I Norge reguleres all trafikk med motorvogn, samt annen trafikk på veg, i lov av 16. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven), med tilhørende forskriftsverk. Loven har ikke eksplisitt forbud mot kjøretøy uten fører, men det er liten tvil om at det er forutsatt at motorvognen har en fører i førersetet. Dette synliggjøres ved at enkelte av lovens bestemmelser stiller uttrykkelig krav til førerens kompetanse og adferd. I henhold til § 6 skal fører avpasse farten etter trafikforholdene og alltid «*ha fullt herredømme over kjøretøyet*». I § 10 pålegges fører å stanse for trafikkontroll, og i § 12 fastsettes spesifikke plikter for fører ved trafikkuhell. Videre har fører i henhold til § 23, ansvar for å sikre at kjøretøyet er i forsvarlig og forskriftsmessig stand.

Andre bestemmelser har et mer generelt pliktsubjekt, som den alminnelige aktsomhetsregelen i § 3, plikten til å rette seg etter signaler, skilt og oppmerking i § 5 og til å rette seg etter politiets anvisninger i § 9. Enkelte plikter ved trafikkuhell etter § 12 gjelder «*enhver*».

Det stilles videre krav til kjøretøy, godkjenning av kjøretøy, bruk av kjøretøy og registrering. Ytterligere omfattende regulering av dette er gjort i forskrifter med hjemmel i loven.

I vegtrafikkloven kapittel fire stilles det nærmere krav til fører, blant annet forbud mot ruspåvirket kjøring, krav om bruk av personlig verneutstyr, forbud mot bruk av elektronisk utstyr i motorvogn, samt regler om førerrett, alder og førerkort. Nærmere regler er gitt i forskrifter med hjemmel i loven. Disse kravene er knyttet til særlige kompetanse- og risikoforhold ved en personlig fører og vil ikke være relevante for kjøretøy uten fører.

Det legges til grunn at vegtrafikklovgivningen krever en ansvarlig fører i kjøretøyet. Dette innebærer at utprøving av selvkjørende kjøretøy, kan gjennomføres innenfor eksisterende vegtrafikklov så lenge det er en fører som til enhver tid har kontroll over kjøretøyet og ellers ivaretar pliktene og

kompetansekravene som stilles til fører, og som benytter et godkjent og registrert kjøretøy. Dette innebærer også at det ikke er lov å benytte selvkjørende kjøretøy når det ikke er en fører som ivaretar føreransvaret. Dette gjelder også under utprøving av slike kjøretøy.

I vegtrafikkloven § 1 tredje ledd åpnes det for at Kongen kan bestemme at loven helt eller delvis skal, eller ikke skal, gjelde for område som ikke er «veg» i vegtrafikklovens forstand. Den vide definisjonen av «veg» i § 2 innebærer at unntakshjemmelen i § 1 gir en svært snever adgang til å gjøre unntak. Departementet kan videre etter § 2 tredje ledd bestemme at kjøretøy som etter andre ledd er motorvogn, likevel ikke skal regnes som motorvogn etter vegtrafikkloven. Videre gir § 7 adgang til å forby bestemte grupper av kjøretøy, eventuelt begrenset til visse veger eller visse tidsrom.

Disse unntakshjemlene anses ikke å være tilstrekkelige for å gjennomføre hensiktsmessig utprøving av selvkjørende kjøretøy.

Vegtrafikkloven § 31 gir alminnelige bestemmelser om straff. Det følger av bestemmelsen at den som forsettlig eller uaktsomt overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av loven, «*straffes med bøter eller fengsel inntil ett år, dersom forholdet ikke går inn under strengere straffebud*».

4.1.2 Straffeloven

Overtredelse av vegtrafikkloven og yrkestransportlova straffes med bøter eller fengsel i inntil ett år, jf. vegtrafikkloven § 31 og yrkestransportlova § 41. Dermed kommer de generelle bestemmelsene i lov av 20. mai 2005 nr. 28 om straff (straffeloven) til anvendelse, for eksempel reglene om medvirkning, nødverge, nødrett, selvtukt, tilregnelighet og skyldkrav. I henhold til vegtrafikkloven kan også uaktsomme, ikke bare forsettlige, overtredelser straffes.

Forsøk på forsettlig overtredelse skal ifølge straffeloven § 16 også straffes. Vegtrafikkloven § 31 gjør unntak fra dette og presiserer at forsøk på overtredelse av vegtrafikkloven med forskrifter ikke skal straffes, med unntak av § 22 (kjøring

med motorvogn i ruspåvirket tilstand). Videre inneholder § 21 (kjøring der fører ikke kan anses skikket til å kjøre på trygg måte) en egen bestemmelse som hjemler straff for forsøk på overtredelse av denne bestemmelsen. Medvirkning til overtredelse kan også straffes, jf. straffeloven § 15.

4.1.3 Bilansvarslova

Lov av 3. februar 1961 om ansvar for skade som motorvogn gjer (bilansvarslova) gjelder erstatning for skade som motorvogner gjør på folk eller eiendom, og forsikring mot slik skade jf. § 1. Forsikringsplikt for motorvogner følger av § 15. I følge denne bestemmelsen, må eieren av en motorvogn som er registrert, eller som skulle vært registrert i henhold til vegtrafikkloven, forsikre motorvognen for skade som nevnt i kapittel II. Denne plikten retter seg mot eier, og synes ikke å være til hinder for utprøving av selvkjørende kjøretøy, da kjøretøyet i utgangspunktet skal være registrert i henhold til vegtrafikklovens regler. Bilansvarslova § 12 gjelder regresskrav for forsikringsselskapet der for eksempel en som eide eller brukte kjøretøyet forårsaket skaden med vilje eller i grov uaktksomhet.

Departementet legger til grunn at kjøretøy som skal brukes ved utprøving av selvkjørende kjøretøy forsikres i henhold til gjeldende rett. De som vil gjennomføre utprøving, forutsettes selv å vurdere hensiktsmessige avtaler om forsikring av aktuelle kjøretøy i samarbeid med forsikringsselskapene.

4.1.4 Personopplysningsloven

Utprøving av selvkjørende kjøretøy vil i mange tilfeller innebære behandling av personopplysninger. Dette gjelder for eksempel ved kamerabruk, bruk av radarer og sensorer, registrering av informasjon om kjøremønster og lokalisering av identifiserbare personer som deltar i prosjektet. Lov av 14. april 2000 nr. 31 om behandling av personopplysninger (personopplysningsloven) inneholder regler som skal beskytte den enkelte mot at personvernet krenkes. I følge personopplysningsloven § 5 gjelder loven for behandling av personopplysninger om ikke annet følger av særskilt lov som regulerer behandlingsmåten.

Loven gjelder både behandling av personopplysninger som skjer med elektroniske hjelpemidler, personopplysninger som inngår i et register og alle former for kameraovervåkning. Datatilsynet har kommet frem til at bruk av kamera montert på kjøretøy, i alminnelighet ikke regnes som «vedva-

rende eller regelmessig gjentatt personovervåking», jf. § 36, og dermed ikke anses som kameraovervåkning etter personopplysningsloven. Dette kan imidlertid stille seg annerledes for kjøretøy, for eksempel selvkjørende busser, som regelmessig kjører en kortere rute med kameraer.

Loven gir en rekke regler for når personopplysninger kan innhentes og hvordan opplysningene skal behandles. Behandlingsansvarlig plikter å melde fra til Datatilsynet om behandling og registrering av personopplysninger. Hvem som er behandlingsansvarlig for personopplysninger innhentet under utprøving, vil følge av personopplysningsloven. Ved behandling av sensitive opplysninger, kreves konsesjon jf. § 33. Nærmere regler er gitt i forskrift av 15. desember 2000 nr. 1265 om behandling av personopplysninger.

Gjennomføringen av forordning 2016/679 om beskyttelse av fysiske personer i forbindelse med behandling av personopplysninger og om fri utveksling av sanne opplysninger og om opphevelse av direktiv 95/46/EU (personvernforordningen) i norsk rett, krever endringer i nasjonalt personopplysningsregelverk. Blant annet vil konsesjonsordningen oppheves og det kreves i stedet lovhjemmel eller samtykke for behandling. Forordningen trer i kraft i EU 25. mai 2018.

4.1.5 Yrkestransportlova

Lov av 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova) gjelder for transport med motorvogn og fartøy i Norge. For å drive transport mot vederlag, både nasjonalt og internasjonalt, kreves løyve for den aktuelle transporttypen. Departementet legger til grunn at krav om løyve også vil gjelde den som vil benytte selvkjørende kjøretøy til transport mot vederlag, da krav til løyve ikke rettes mot fører, men mot den næringsdrivende. Løyvekravene i yrkestransportlova er ikke direkte til hinder for utprøving av selvkjørende kjøretøy og behovet for unntak etter yrkestransportlova er derfor i utgangspunktet begrenset. Det er imidlertid enkelte tilfeller hvor også yrkestransportregelverket kan forhindre eller vanskeliggjøre utprøving.

Nærmere bestemmelser om løyve følger av yrkestransportlova kapittel 2, som regulerer de kvalitative kravene for løyve, hvilke løyvetyper som er underlagt behovsprøving, samt transport til og fra utlandet. I yrkestransportlova kapittel 4, jf. yrkestransportforskriften § 2, er det gjort unntak fra krav om løyve for visse typer transport.

Kapittel 7A inneholder bestemmelser om kjøreseddel, som knytter seg til fører av drosje, sel-

skapsvogn, turvogn, rutevogn og motorvogn som er spesielt utformet for transport for funksjonshemmede. Når det utføres persontransport mot vederlag, må fører ha kjøreseddel som skal sikre at føreren er ved god helse og har god vandel. Politiet utsteder, og eventuelt trekker tilbake, kjøreseddelen.

I yrkestransportlova kapittel 8 er det bestemmelser om hvilke dokumenter fører skal vise fram ved kontroll og hvilke sanksjoner som kontrollmyndighetene kan iverksette ved brudd på regelverket. Yrkestransportlova § 41 fastslår at dersom noen med vilje eller ved uaktsomhet bryter yrkestransportlova med tilhørende forskrifter, kan vedkommende straffes med bøter.

4.1.6 Forsøksvirksomhet i Norge

Føreransvaret i gjeldende vegtrafikklov anses å være til hinder for utprøving hvor føreren ikke har kontrollen over kjøretøyet.

Samferdselsdepartementet har tidligere vurdert enkelte konkrete henvendelser om demonstrasjoner med selvkjørende minibuss. Det aktuelle kjøretøyet var uten tradisjonell førerplass, og spørsmålet om førerens mulighet til å ivareta føreransvaret stod dermed sentralt. Demonstrasjonene ble ansett å kunne gjennomføres innenfor vegtrafikklovens rammer. I departementets vurdering ble det lagt særlig vekt på de svært avgrensede rammene som ble skissert (lav fart, over korte tidsrom og på områder avstengt for annen trafikk). Det ble forutsatt at føreren skulle være om bord i kjøretøyet under kjøring, med utsyn som en alminnelig fører, og at vedkommende når som helst kunne overstyre kjøretøyet, herunder svinge, tilpasse farten og bremse.

Etter departementets vurdering er slike demonstrasjoner nær yttergrensen for hva som kan anses tillatt etter vegtrafikklovgivningen. Departementet ser det derfor som hensiktsmessig at fremtidige utprøvinger med kjøretøy uten fører på tradisjonell førerplass, gjennomføres innenfor rammene av den foreslåtte loven om utprøving.

4.2 Fremmed rett

4.2.1 Internasjonal rett

4.2.1.1 Trafikkkonvensjonene av 1949 og 1968

Norge har ratifisert Wien-konvensjonen om vegtrafikk av 1968 og Genèvekonvensjonen om vegtrafikk av 1949, og er forpliktet til å utforme

norsk vegtrafikklovgivning i samsvar med innholdet i konvensjonene.

Wien-konvensjonen stiller en rekke krav til fører og til kjøretøy som brukes på veg. Kravet om at ethvert kjøretøy skal ha en fører og at føreren til enhver tid skal ha full kontroll over kjøretøyet, jf. artikkel 8 (1) og (5), ble ansett å være til hinder for å tillate kjøring med selvkjørende kjøretøy uten fører.

I 2016 ble konvensjonen endret for å tillate førerstøttesystemer som påvirker hvordan bilen blir ført. Slike systemer er tillatt, hvis de enten er i samsvar med det internasjonale tekniske regelverket, eller kan overstyres av føreren, jf. artikkel 8 (5) a) og b).

I UNECE WP1 (Working Party on Traffic Safety) var det i sesjonen 29. mars – 1. april 2016 enighet i arbeidsgruppen om at utprøving av selvkjørende kjøretøy anses å være i samsvar med konvensjonen så lenge en fører kan overta kontrollen over kjøretøyet. Føreren kan være i eller utenfor kjøretøyet.

WP1 søker nå å avklare videre hva konvensjonen anses å tillate av automatisert kjøring i dag, samt behovet for ytterligere endringer i konvensjonen for å tillate systemer for automatisert kjøring. På møtet i mars 2017 var hovedfokuset knyttet til kjøretøy i alminnelig trafikk, mens rettstilstanden ved utprøving ikke ble diskutert. Det var enighet i arbeidsgruppen om at det til neste møte i september 2017 skal arbeides videre med retningslinjer for høyt automatiserte og førerløse kjøretøy som grunnlag for bindende regler på mellomlang sikt. På neste møte skal det også legges frem forslag til endring av konvensjonen. Forslaget skal inkludere enkelte prinsipper som det i møtet ble enighet om at skal være førende ved vurderingen av hva en fører skal kunne gjøre, utover å kjøre, innenfor rammene av artikkel 8.

4.2.1.2 EU/EØS

Det er ingen eksplisitte forbud i lovgivning etter EØS-avtalen for utprøving av selvkjørende kjøretøy. Tvert imot arbeides det med å legge til rette for slik utprøving. Amsterdamerklæringen «Cooperation in the field of connected and automated driving» ble signert av alle EUs medlemsstater og Norge i mars 2016. Erklæringen fastsetter felles mål for å jobbe mot et europeisk rammeverk for automatiserte kjøretøy og legge til rette for utprøving av automatiserte kjøretøy i egen stat og på tvers av landegrenser i EU. Det følger også av erklæringen at det bør utarbeides felles definisjoner, basert på en oppdatering av SAE-nivåene.

Direktiv 2007/46 om fastsettelse av en ramme for godkjenning av motorvogner og deres tilhenger, og av systemer, deler og tekniske enheter til slike motorvogner (typegodkjenningsdirektivet) er ikke tilpasset selvkjørende kjøretøy, men slike tilpasninger er under arbeid i EU. Det finnes også visse muligheter for medlemsstatene til å gi unntak fra dette rammedirektivet.

Adgang til yrket og markedet som transportør på veg er hovedsakelig regulert i tre EU-forordninger. Forordning nr. 1071/2009 om adgang til yrket som transportør på veg, gjelder for alle som har løyve eller søker om løyve til å drive transport på veg. Nasjonalstatene kan gjøre unntak for virksomheter som driver persontransport på veg som har liten kommersiell betydning, samt for transportører som utelukkende driver transport med mindre innvirkning på transportmarkedet. Forordning nr. 1072/2009 om adgang til markedet innen godstransport, gjelder for internasjonal godstransport og kabotasje på veg som blir utført av transportører innad i EU. Forordning nr. 1073/2009 om adgang til markedet innen persontransport på veg gjelder for internasjonal persontransport i og utenfor rute innad i EU. Forordningene nr. 1071/2009, 1072/2009 og 1073/2009 er gjennomført i forskrift av 26. mars 2003 nr. 401 om yrkestransport innenlands med motorvogn og fartøy (yrkestransportforskriften) henholdsvis §§ 1a, 53 og 55.

Europakommisjonen presenterte 30. november 2016 en felles strategi for oppkoblede og automatiserte kjøretøy, basert på de felles målene i Amsterdamerklæringen. Strategien trekker sterkere linjer mellom eksisterende plattformer som for eksempel C-ITS-plattformen, «Gear 2030» og «the Round Table on Connected and Automated Driving». CityMobil2 er et samarbeidsprosjekt som finansieres av EUs «Seventh Framework Program for Research and Technological Development» (FP7). I prosjektet testes førerløse kjøretøy i flere bymiljøer rundt i Europa, eksempelvis i Lausanne i Sveits og i La Rochelle i Frankrike.

4.2.1.3 Vurdering

Som det fremgår over, er det alminnelig enighet om at konvensjonene om vegtrafikk ikke er til hinder for utprøving av selvkjørende kjøretøy, så lenge fører kan ta over kontrollen av kjøretøyet.

Situasjonen er ikke like klar for utprøving av selvkjørende kjøretøy der det ikke er en fører som kan ta over kontrollen.

I lovforslaget legges det opp til i Norge går lenge enn det som det i WP. 1 er konstatert at i det

minste er innenfor rammene. Departementet anser imidlertid at konvensjonene og regelverk i henhold til EØS-avtalen ikke er direkte til hinder for utprøving av slik teknologi innenfor slike ordninger som lovforslaget legger opp til. Det vises her til at formålet med prøveordningen nettopp er å ivareta trafikksikkerheten, og at ordningen således deler konvensjonens trafikksikkerhetsformål. Det legges videre opp til en begrenset prøveordning innenfor strenge rammer som i liten grad vil påvirke internasjonal trafikk. Det legges også vekt på at det i den svenske utredningen, jf. punkt 4.2.2, legges til grunn at verken Wien-konvensjonen eller Genèvekonvensjonen hindrer utprøving av selvkjørende kjøretøy. I tillegg har flere andre land som også har ratifisert konvensjonene, startet arbeid med å regulere utprøving, uten at vi har indikasjoner på at slik utprøving er ansett å være i strid med konvensjonene.

4.2.2 Sverige

Også den svenske lovgivningen har rettslige hindringer for forsøk med selvkjørende kjøretøy. Trafikkforordningen (1998:1276) bygger på Wien-konvensjonen om vegtrafikk, og inneholder i likhet med norsk regelverk spesifikke krav til føreren.

Den svenske utredningen SOU 2016:28 «*Vägen till självkörande fordon – försöksverksamhet*» inneholder forslag til en ny lov om forsøksvirksomhet med selvkjørende kjøretøy, samt forskrift til loven. Utredningen er en delbetenkning.

I henhold til forslaget i utredningen skal det kunne gjennomføres forsøk med selvkjørende kjøretøy på alle automatiseringsnivåer. Utprøving blir søknadspliktig. Testorganisasjonen må oppfylle særskilte krav og tillatelsen skal kunne kombineres med vilkår. Tillatelsen kan trekkes tilbake dersom forutsetningene for tillatelsen ikke lenger er tilstede. Det skal leveres årlig rapport til Transportstyrelsen. Dersom det inntreffer en ulykke, skal testorganisasjonen snares mulig utrede ulykken og rapportere til myndighetene.

SOU 2016:28 var på alminnelig høring sommeren 2016. Utredningens sluttbetenkning er ventet i slutten av november 2017. I april 2017 ble «*Förordning (2017:309) om försöksverksamhet med självkörande fordon*» vedtatt i Sverige. I forskriften stilles det krav om fører i eller utenfor kjøretøyet.

I prosjektet «DriveMe» planlegges forsøk i Gøteborg i 2017, med 100 selvkjørende biler på en strekning hvor det også er annen alminnelig trafikk. Forsøket er delt opp i faser og skal etter hva man er kjent med inkludere kjøretøy på nivå 4.

4.2.3 Danmark

I Danmark ble et lovforslag om forsøksordning med selvkjørende biler vedtatt av Folketinget 30. mai 2017. I forslag til nye bestemmelser i «færdselsloven», gis transport- og bygningsministeren adgang til å fastsette regler om tidsmessig og geografisk avgrensede forsøk med motorvogner som helt eller delvis kjører uten fører. Bestemmelsen gir hjemmel til å fravike konkrete bestemmelser i loven. Søknad om tillatelse skal sendes myndighetene, og det skal kunne stilles vilkår for gjennomføringen.

Aalborg kommune og Vesthimmerlands kommune har varslet om planer for å gjennomføre forsøk med selvkjørende biler.

4.2.4 Finland

Finske myndigheter har konstatert at finsk lovgivning i dag ikke er til hinder for utprøving av selvkjørende kjøretøy. Vurderingen er basert på at den nasjonale trafikklvgivningen ikke definerer hva som menes med fører, og at det ikke er krav om at fører må befinne seg inne i kjøretøyet. I Finland er det startet flere prosjekter for utprøving med selvkjørende kjøretøy.

4.2.5 Utprøving i øvrige land

USA har hatt forsøksordninger med automatiserte kjøretøy siden 2011. Trafikkreglene er et delstatlig anliggende og regler for utprøving varierer derfor fra delstat til delstat. Flere delstater har innført lovgivning på området, mens andre har forkastet lovforslag om utprøving. Den 20. september 2016 ble det presentert retningslinjer på føderalt nivå om tilrettelegging for utprøving med selvkjørende kjøretøy. Det er her klare føringer overfor statene om at det skal tilrettelegges for utprøving. Flere aktører har fått tillatelse til å teste ut selvkjørende kjøretøy på alminnelige veier i ulike delstater.

Utprøving av selvkjørende kjøretøy er vurdert i Storbritannia. I en rapport fra juli 2015 ble det konstatert at det ikke finnes rettslig hindre i lovgivningen for forsøk med selvkjørende kjøretøy på veg, under forutsetning av at en person er nær-

værende og tar ansvar for at kjøretøyet føres på en sikker måte. I slike tilfeller er det ikke nødvendig å søke om tillatelse. I rapporten skilles det mellom to nivåer: Høy grad av automatisering og full grad av automatisering. Kjøretøy for transport av mennesker må være utrustet med ratt og pedaler, uansett grad av automatisering. I kjøretøy med høy grad av automatisering må det være en menneskelig fører som kan kontrollere hastighet og retning. I fullt automatiserte kjøretøy, kan en bruker befinne seg utenfor kjøretøyet. Det stilles samme krav til brukeren som til førere. Også i juli 2016 fremmet Storbritannia enkelte forslag for å støtte opp under avanserte førerstøttesystemer og selvkjørende teknologi og avgjorde i januar 2017 at de i hovedsak vil følge opp forslagene.

I Nederland ble lovverket endret i 2015 for å tillate utprøving av selvkjørende kjøretøy, blant annet gjennom tilpasning av de tekniske kravene. Det er startet forsøk etter de nye reglene. I Nederland regnes alltid et menneske som fører, selv om vedkommende står utenfor kjøretøyet.

I Tyskland er det laget en strategi for en helhetlig tilnærming til automatisert kjøring. I strategien er det kartlagt seks tiltaksområder: Infrastruktur, regelverk, innovasjon, tilkobling (for eksempel mellom kjøretøy, og mellom kjøretøy og infrastruktur), datasikkerhet og informasjons-spredning. For hvert av disse områdene er det nedsatt en arbeidsgruppe. Etter hva departementet er kjent med, arbeides det også med regelverksendringer på dette området. I Tyskland er det også opprettet en teststrekning for kjøring med automatiserte kjøretøy.

4.2.6 Oppsummering

Det pågår tilrettelegging og utprøving av selvkjørende kjøretøy i mange land. Gjennomgående er det samme grunnleggende problemstillinger og utfordringer som drøftes, men man tilnærmer seg disse på noe ulikt vis. I Norge vil det i utprøvsperioden være hensiktsmessig å se hen til og trekke relevante erfaringer også fra utprøvinger og løsninger som velges i andre land, med sikte på mer permanente løsninger som må innføres på sikt.

5 Nærmere om lovforslaget

5.1 Formålsbestemmelsen

5.1.1 Forslag i høringsnotatet

I henhold til høringsutkastet § 1 var formålet med loven å legge til rette for utprøving av selvkjørende kjøretøy på veg, innenfor rammer som særlig ivaretar trafikksikkerhets- og personvernhen-syn. Utprøvingen skulle skje gradvis, særlig ut fra teknologiens modenhet og med formål om å avdekke hvilke effekter selvkjørende kjøretøy kan ha for trafikksikkerhet, effektivitet i trafikkavviklingen, mobilitet og miljø.

5.1.2 Høringsinstansenes syn

Kommunal- og moderniseringsdepartementet mener det bør fremgå av § 1 at formålet også er å regulere innsamling og behandling av personopp-lysninger. De viser videre til at fordi politiet og forsikringsselskaper skal gis tilgang til opplysninger fra for eksempel sensorer, bør dette også tas inn i formålsbestemmelsen.

Vegdirektoratet mener hensynet til trafikksikkerheten best ivaretas dersom loven også omfatter utprøving av selvkjørende kjøretøy utenfor veg.

5.1.3 Departementets vurdering og forslag

Det fremgår av § 1 at formålet med loven er utprøving av selvkjørende kjøretøy, innenfor rammer som særlig ivaretar trafikksikkerhets- og personvernhen-syn.

Ivaretagelse av personvernet er altså nevnt i formålsbestemmelsen. Behandling av personopp-lysninger er ikke et selvstendig formål med utprøvingsloven, men i den grad personopp-lysninger innsamles og behandles i forbindelse med utprøving, skal personvernet følgelig være tilstrekkelig ivaretatt og behandlingen i tråd med gjeldende personvernregelverk. Politiets behov for informasjon ved etterforskning av trafikkulykker er bakgrunnen for hjemmelen i høringsutkastet § 9 (§ 8 i lovforslaget). Etterforskning av vegtrafikkulykker er viktig for trafikksikker-

hetsarbeidet. Bestemmelsen anses å være i samsvar med trafikksikkerhetsformålet i lovforslaget § 1. Departementet mener det ikke er behov for endring av ordlyden.

Til *Vegdirektoratets* forslag vil Departementet påpeke at fordi eksisterende hjemmel i vegtrafikkloven kan benyttes til å gjøre unntak fra vegtrafikkloven utenfor veg, er det særlig utprøving på veg som skaper behov for tilrettelegging i nytt regelverk. Formuleringen «*på veg*» søkte å tydeliggjøre avgrensningen mot transportmidler på skinner, i vann og i luften. Den nødvendige avgrensningen mot andre transportmidler følger imidlertid også av begrepet «*kjøretøy*», som i vegtrafikkloven § 2 er definert som «*innretning som er bestemt til å kjøre på bakken uten skinner*». For å sikre en enhetlig tilnærming til utprøving foreslås det, i samsvar med direktoratets forslag, at loven også skal omfatte områder som ikke anses som veg, jf. punkt 5.2. Det anses hensiktsmessig at dette også reflekteres i formålsbestemmelsen. Departementet foreslår derfor å fjerne «*på veg*» fra ordlyden. Adgang til bruk av motorvogn utenfor veg reguleres for øvrig også av annet lovverk, som lov av 10. juni 1977 nr. 87 om motorferdsel i utmark og vassdrag.

5.2 Virkeområde

5.2.1 Forslag i høringsnotatet

5.2.1.1 *Kjøring uten ansvarlig fører på tradisjonell førerplass*

I høringsutkastet § 2 første ledd første setning ble det foreslått at loven skal gjelde utprøving av selvkjørende kjøretøy på veg, hvor kjøretøyet ikke har en ansvarlig fører på tradisjonell førerplass.

Bakgrunnen for ordlyden i første ledd var at oppbygningen av gjeldende vegtrafikklov hvor en ansvarlig fører står sentralt, antas å være det største rettslige hinderet mot utprøving av selvkjørende kjøretøy. Hovedformålet med lovforslaget er å fastsette et rettslig grunnlag for å kunne prøve ut slike kjøretøy, også uten en ansvarlig fører på tradisjonell førerplass. Kjøring uten en

ansvarlig fører i kjøretøyet, vil være forbudt etter vegtrafikkloven, og derfor ulovlig med mindre det er gitt tillatelse til dette i medhold av utprøvningsloven.

Motsatt vil ikke *føreransvaret* i vegtrafikkloven være til hinder for utprøving der det er en fører i kjøretøyet som ivaretar føreransvaret fullt ut, uavhengig av hvilket nivå kjøretøyet befinner seg på. At ansvaret må ivaretas «fullt ut» innebærer blant annet at føreren til enhver tid må kunne utøve alminnelige førerfunksjoner og må ha sin fulle oppmerksomhet på trafikken på samme måte som førere av helt manuelle kjøretøy.

Det kan ikke utelukkkes tilfeller hvor kjøretøyet føres av en person som ikke befinner seg på tradisjonell førerplass, eller ikke er i kjøretøyet, men hvor vedkommende likevel i stor grad kan ivareta tilsvarende funksjoner som en tradisjonell fører. Det har vært ansett mulig å gjennomføre demonstrasjoner av kjøretøy uten fører på tradisjonell førerplass, men da innenfor snevre rammer, jf. demonstrasjonene med selvkjørende minibuss i punkt 4.1.6. Kjøretøyet som ble brukt i disse tilfellene hadde ikke fører sete. Forutsetningen var at det befant seg en ansvarlig fører i kjøretøyet, (med utsyn som en alminnelig fører) som var i stand til å utføre alle sentrale førerfunksjoner som å styre og tilpasse farten, herunder bremse og stoppe helt. Under gitte rammer (lav fart, begrenset tidsrom og innenfor et område avstengt fra annen trafikk) ble kjøringen vurdert ikke å være i strid med vegtrafikkloven.

Slike demonstrasjoner anses likevel å være på grensen av hva som kan anses tillatt etter vegtrafikkloven. For å sikre forutsigbarhet og klare rammer, la departementet derfor til grunn i høringen at utprøving med kjøretøy uten en tradisjonell førerplass, etter lovforslaget bare skal kunne gjennomføres innenfor rammene av utprøvningsloven. Utprøving med selvkjørende kjøretøy hvor føreren ikke befinner seg på tradisjonell førerplass, er altså ikke tillatt med mindre det følger uttrykkelig av tillatelsen. Føreransvaret vil da gjelde fullt ut for denne personen, med mindre det er gitt unntak.

Det må vurderes konkret i forbindelse med behandlingen av den enkelte søknad og tillatelse om, og hvordan, føreransvaret skal ivaretas.

5.2.1.2 *Kjøring med fører på tradisjonell førerplass, – andre behov for unntak*

Loven skulle i henhold til høringsutkastet § 2 første ledd andre punktum også omfatte utprøving av selvkjørende kjøretøy, hvor kjøretøyet har en

ansvarlig fører på tradisjonell førerplass, men hvor det av andre grunner er nødvendig med unntak fra vegtrafikk-, yrkestransport- eller personopplysningsregelverkene.

Denne bestemmelsen skulle ta hensyn til at det også kan være andre regler, for eksempel tekniske krav eller personvernregler, som forhindrer utprøving av selvkjørende kjøretøy. Eksempelvis bruk av kameraer som ikke er forenlig med personvernlovgivningen, et utvidet behov for å lagre opplysninger for forskningsformål, eller at kjøretøyet har tekniske spesifikasjoner som ikke er forenlig med tekniske krav etter vegtrafikklovgivningen.

5.2.1.3 *Hjemmel for unntak*

I høringsutkastet § 2 andre ledd ble det foreslått at det i forskrift eller i den enkelte tillatelse skulle kunne gjøres unntak fra lov av 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) med forskrifter og lov av 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportloven) med forskrifter, der dette er nødvendig for utprøving av selvkjørende kjøretøy på veg.

Vegtrafikklovens regler er satt av hensyn til trafikksikkerhet, fremkommelighet og miljø, og det er viktig at ivaretagelsen av disse hensynene ikke svekkes ved overgangen til stadig mer automatiserte kjøretøy. Det ble derfor presisert i andre punktum at vegtrafikkloven og yrkestransportloven skulle gjelde med mindre det var gjort unntak.

Et kjøretøy uten fører forutsettes å oppfylle vegtrafikklovens krav til kjøretøy og til hvordan dette skal føres. Dersom et selvkjørende kjøretøy skal brukes i alminnelig trafikk, må det følge alminnelige trafikkregler og kunne håndtere alle situasjoner som kan oppstå på lik linje med en normalt aktsom fører. Kjøretøyet må blant annet rette seg etter fartsgrenser og andre trafikale reguleringer, samt ivareta kravet om hensynsfull, aktpågivende og varsom ferdsel, jf. vegtrafikkloven § 3.

Vegtrafikklovgivningen inneholder flere krav knyttet til særlige kompetanse- og risikoforhold for fører, som ikke vil være relevante der det ikke er en person som fører kjøretøyet. Eksempler på dette er krav til førerkort og føreropplæring, samt forbud mot ruspåvirket kjøring og påbud om bruk av personlig verneutstyr.

Det ble lagt til grunn at løyvekravene i yrkestransportregelverket i utgangspunktet skulle gjelde under utprøving. Det ble imidlertid ansett hensiktsmessig med en hjemmel for at kravene i dette regelverket kunne fravikes dersom det var

nødvendig for å prøve ut selvkjørende kjøretøy. Det ble vist til at unntak fra krav om løyve for gods- og turvogn (buss) ikke kunne gå lenger enn EØS-retten tillater. Det ble også vist til at de typiske unntakene som gjøres i dag er knyttet til transportvirksomhet med liten innvirkning på det totale markedet, slik som transport med kjøretøy med lav hastighet, kjøretøy med veteranstatus osv.

Det ble videre lagt til grunn at behovsprøvede løyver for blant annet drosjer, inkludert antallsreguleringen, kunne håndteres under utprøving uten å komme i konflikt med EØS-retten, fordi regelverket fastsettes nasjonalt. Behovsprøvingen kan imidlertid begrense muligheten for å prøve ut passasjertransport med selvkjørende kjøretøy og det kan følgelig være hensiktsmessig for eksempel å gjøre unntak fra krav om drosjeløyve ved utprøving etter det nye regelverket. Departementet la til grunn at det burde være hjemmel for å gjøre unntak.

I høringen ble det videre forutsatt at også utprøving av selvkjørende buss i rutetransport skulle foregå innenfor løyveordningens rammer, og i samarbeid med fylkeskommunene og transportørene. Det ble vist til at det kunne være behov for unntak fra en slik hovedregel.

Etter yrkestransportlova kapittel 7A er det krav til kjøreseddel for fører som utfører løyvepliktig persontransport. I utgangspunktet vil ikke kravene til kjøreseddel komme til anvendelse der kjøretøyet ikke har fører. I den grad det legges opp til utprøving med fører i kjøretøyet, vil bestemmelsene om kjøreseddel komme til anvendelse.

Yrkestransportlova § 38 pålegger fører av løyvepliktig transport å ha med seg påbudte kontroll-dokumenter for kontroll utført av politiet eller Statens vegvesen. Departementet viste i høringen til muligheten for å gjøre unntak fra denne bestemmelsen der det ikke er fører i kjøretøyet, eventuelt vurdere om det i tillatelsen skal kreves en annen måte å vise fram kontrolldokumentene på.

Det ble i høringen fremhevet at eventuelle unntak fra yrkestransportregelverket bør fremgå klart av forskrift eller den enkelte tillatelse.

Selvkjørende kjøretøy på høyere nivåer både innhenter og lagrer en rekke opplysninger. I tillegg til at mange av kjøretøyene er avhengig av kameraer og sensorer for å lese trafikken og avdekke hindringer i vegbanen, har de systemer som lagrer opplysninger om kjøremønster, fart, osv. I den grad disse opplysningene kan knyttes til enkeltpersoner, regnes de som personopplysnin-

ger etter personopplysningsloven. For å ta hensyn til behovet for særregler tilpasset utprøvingssituasjoner ble det foreslått at reglene i utprøvingssloven skulle gjelde foran reglene i lov av 14. april 2000 nr. 31 om behandling av personopplysninger.

Det ble ikke foreslått hjemmel for unntak fra bilansvarslovas bestemmelser, da denne loven bør komme til anvendelse i sin helhet, jf. omtale i punkt 4.1.3 over.

5.2.2 Høringsinstansenes syn

5.2.2.1 Generelt

SINTEF, Abelia, NHO, NHO Transport og NHO Logistikk og Transport påpeker at det kan være nyttig å koordinere lovarbeid og erfaringsinnhenting mellom veg, sjø, luft og bane. *Bilimportørenes Landsforening* trekker frem at kjøring utenfor offentlig veg, for eksempel ved gruvedrift, i havneområder og industripark er en kategori i tillegg til veg, sjø og bane. *Vegdirektoratet* mener loven også bør omfatte utprøving av selvkjørende kjøretøy utenfor veg. Dette særlig i tidlige faser, hvor utprøving på områder utenfor veg og med begrenset/ingen annen trafikk kan være nødvendig av hensyn til trafikksikkerheten.

Justis- og beredskapsdepartementet ber om at det vurderes hvorvidt loven bør gjøres gjeldende også for Svalbard, eventuelt at det vurderes å innta en hjemmel for å gi forskrift om lovens anvendelse på Svalbard og fastsette særlige regler under hensyn til de stedlige forhold.

5.2.2.2 Kjøring uten ansvarlig fører på tradisjonell førerplass

Politidirektoratet mener ordlyden i høringsutkastet § 2 første ledd («*hvor kjøretøyet ikke har en ansvarlig fører på tradisjonell førerplass*») gjør det vanskelig å avgjøre hvilke tilfeller som omfattes av loven. De foreslår at ordlyden bør skille mellom tilfeller der det ikke er en ansvarlig fører, og tilfeller der det er en ansvarlig fører, men hvor denne ikke befinner seg på tradisjonell førerplass.

Vegdirektoratet mener loven må omfatte alle forsøk som har som formål å prøve ut selvkjørende kjøretøy, og ikke begrenses til tilfelle hvor et automatisk system faktisk kjører bilen. De foreslår følgende ordlyd: «*Denne loven gjelder for forsøksordninger med det formål å prøve ut automatiske systemer som kan overta føreransvaret for et kjøretøy, fra et menneske*».

5.2.2.3 Hjemmel for unntak

Politidirektoratet mener hovedregelen om at vegtrafikkloven og yrkestransportlova skal gjelde, bør fremgå av bestemmelsens første punktum, og at unntakshjemmelen bør plasseres etter hovedregelen.

Justis- og beredskapsdepartementet informerer om at det etter den nye personvernforordningen som trer i kraft i EU i 2018, ikke vil være tillatt å tilpasse regelverket til nasjonal lovgivningstradisjon. *Kommunal- og moderniseringsdepartementet* og *Datatilsynet* mener det må fremgå av bestemmelsen at personopplysningsloven gjelder så langt annet ikke følger av utprøvningsloven. *Oslo kommune* trekker frem at det i bestemmelsen om lagring av personopplysninger, bør vises til personopplysningsregelverkets bestemmelser om lagring. *Norges Automobil-Forbund* og *Ruter* mener gjeldende personopplysningslov ikke er til hinder for utprøving. *Østfold politidistrikt* støtter forslaget om at utprøvningsloven går foran personopplysningsloven, men mener det bør presiseres at alminnelige regler i personopplysningsloven må komme til anvendelse i tilfeller som ikke er regulert i utprøvningsloven.

Kollektivtrafikkforeningen og *Kolumbus* mener det er viktig at loven går foran personopplysningsloven i denne fasen, for å kunne teste alle aspekter med selvkjørende kjøretøy. De påpeker samtidig at det er viktig å gi den som innhenter informasjonen et klart ansvar for beskyttelse av materialet.

Yrkestrafikkforbundet støtter forslaget om at utprøving av selvkjørende kjøretøy skal skje innenfor yrkestransportregelverket. *NHO Transport* er enige og mener dette vil gjøre det mulig å samordne det totale kollektivtilbudet på en effektiv og helhetlig måte. *Kolumbus* mener utprøvningsloven bør gå foran løyvekravene, fordi de ønsker mest mulig fleksible rammer for testingen. De mener imidlertid det er hensiktsmessig at utprøving knyttet til kollektivsatsning skjer i samarbeid mellom fylkeskommunene/administrasjonsselskapene. *Abelia* mener løyvekravet for personbiler ikke bør gjelde for utprøving av selvkjørende kjøretøy. *Bilimportørenes Landsforening* viser til at det kan være importører og produsenter som vil ha behov for å gjøre egne tester, før løyvehavere og administrasjonsselskaper involveres, og at det bør legges til rette for dette. De mener det bør klargjøres i regelverket om det behøves løyve eller ikke.

Norges Automobil-Forbund mener det bør fremgå av loven at ansvarsreglene som følger av bilansvarslova også gjelder under utprøving. Også *Personskadeforbundet LTN* og *Finans Norge* mener

bilansvarslova må gjelde under utprøving. Sistnevnte støtter at utforming av forsikringsløsninger må overlates til forsikringsselskapene selv, eventuelt i dialog med de som driver utprøving, og mener det bør vurderes om det er behov for tilpasninger i bilansvarslova. De påpeker at bilansvarslova § 8 første ledd bokstav a), «at eigaren, brukaren eller kjø-raren eller nokon annan som var med i vogna, ikkje bar seg forsvarleg åt, eller b) «vogna ikkje var i orden eller svikta» og c) om objektivt ansvar ved brudd på trafikkreglene, også må gjelde for selvkjørende kjøretøy. Viktigheten av at forsikringsselskapenes mulighet til å søke regress ikke reduseres, trekkes også frem. Fordi regressadgangen i bilansvarslova § 12 blant annet avhenger av at skaden er gjort med vilje eller ved grov uaktksomhet, foreslår de en bestemmelse tilsvarende den svenske trafikskadelagen § 20. Av denne følger det at der det er betalt erstatning for skade som omfattes av produktansvarsloven, trer forsikringsselskapet inn i skadelidtes rett til erstatning opp til det utbetalte beløp.

Nasjonal kommunikasjonsmyndighet minner om at et prøveprosjekt vil kunne omfattes av ekomlovens kommunikasjonsvernbestemmelser, og mener det derfor kan være behov for tilpasninger.

5.2.3 Departementets vurderinger og forslag

5.2.3.1 Generelt

Til høringsinstansenes synspunkter om skinnegående transportmidler og transportmidler på vann, bemerker departementet at det ligger utenfor formålet med loven å inkludere disse transportmidlene. Formålet er knyttet til forsøk innen vegtrafikk, det vil si med transportmidler som i dag er regulert gjennom vegtrafikklovgivningen. Å inkludere også andre transportformer vil gi svært ulike tilpasningsbehov og slik både komplisere og forsinke arbeidet med regelverket og den kommende utprøvningsaktiviteten.

Til høringsinstansenes uttalelser om utprøving også utenfor «offentlig veg» og utenfor «veg», vil departementet først vise til at vegtrafikklovens definisjon av begrepet «veg», jf. vegtrafikkloven § 2, er svært vid og også omfatter privat veg, samt gate, plass, herunder opplagsplass, parkeringsplass, holdeplass, bru, fergekai eller annen kai som står i umiddelbar forbindelse med veg. Det er grunn til å presisere at vegtrafikkloven ikke regulerer bruk av maskiner. Selvkjørende maskiner, eksempelvis såkalte AGV (Automated Guided Vehicles), vil altså ikke omfattes av forslaget. Departementet støtter imidlertid

Bilimportørenes Landsforening og *Vegdirektoratet* i at det vil kunne være aktuelt med utprøving av selvkjørende kjøretøy også på områder som ikke anses som veg i henhold til vegtrafikkloven. Dette vil primært være lukkede områder avstengt for annen trafikk. Den ønskede avgrensningen mot transport på skinner og på vannet ligger allerede i bruken av begrepet «kjøretøy», jf. definisjonen i vegtrafikkloven § 2 «*innretning som er bestemt til å kjøre på bakken uten skinner*». Departementet foreslår derfor at uttrykket «*på veg*» fjernes fra ordlyden i denne bestemmelsen slik som i formålsbestemmelsen, samt at dette gjennomføres også ellers i loven.

Til *Justis- og beredskapsdepartementets* merknad om lovens anvendelse på Svalbard, vil departementet bemerke at Svalbard til en viss grad anses mindre egnet for slik utprøving. Dette blant annet fordi utprøving forutsetter tett oppfølging, både fra den myndighet som behandler søknad om tillatelse, og fra tilsynsmyndigheten. Departementet ser imidlertid at det kan være uheldig å utelukke utprøving på Svalbard, og at det bør finnes en åpning i lovverket som kan benyttes dersom de praktiske utfordringene viser seg løsbare. Departementet mener derfor at en forskriftshjemmel slik *Justis- og beredskapsdepartementet* foreslår, bør tas inn i lovforslaget § 19, jf. punkt 5.18 og 6.19.

Departementet gjør også enkelte tekniske justeringer, som å flytte definisjonen av selvkjørende kjøretøy fra høringsutkastet § 3 til et nytt andre ledd i lovforslaget § 2, jf. punkt 5.3.

5.2.3.2 *Kjøring uten ansvarlig fører på tradisjonell førerplass*

Departementet har merket seg at *Politidirektoratet* og *Vegdirektoratet* mener ordlyden «*hvor kjøretøyet ikke har en ansvarlig fører på tradisjonell førerplass*» bør endres.

Departementet er enig med *Politidirektoratet* i at ordlyden omfatter både tilfelle hvor kjøretøyet ikke har en ansvarlig fører, og tilfeller hvor kjøretøyet har en ansvarlig fører, men vedkommende ikke befinner seg på tradisjonell førerplass. I begge tilfeller må det søkes om tillatelse. Departementet ser at virkeområdet kan klargjøres og foreslår følgende ordlyd:

«...selvkjørende kjøretøy uten ansvarlig fører og selvkjørende kjøretøy med ansvarlig fører som ikke befinner seg på tradisjonell førerplass».

Til *Vegdirektoratets* forslag til ordlyd bemerker departementet at dette vil gi et videre virkeområde og omfatte enhver utprøving av selvkjø-

rende kjøretøy, også der ansvarlig fører på tradisjonell førerplass ivaretar føreransvaret i samsvar med dagens vegtrafikklovgivning. Det kommer ikke klart frem av direktoratets forslag at det er grensen mot hva som er tillatt etter øvrig regelverk, som i utgangspunktet avgjør hva som er søknadspliktig. Departementet mener derfor at ordlyden i første ledd bør videreføres, men med de endringene som det er redegjort for over og enkelte språklige justeringer.

5.2.3.3 *Unntak*

Departementet støtter *Politidirektoratets* forslag om at hovedregelen om at annet regelverk gjelder, bør fremgå først i bestemmelsen, før hjemmelen for unntak.

Departementet har merket seg at flere høringsinstanser mener utprøvsloven ikke bør gjelde «foran» personopplysningsloven og er enig i at gjeldene personvernregler må gjelde under utprøving. Behovet for særlige regler i utprøvsloven om behandling av personopplysninger anses å være begrenset. Departementet foreslår derfor å endre bestemmelsen slik at det uttrykkelig fremkommer at personopplysningsregelverket også gjelder for utprøving etter denne loven, med mindre annet følger av loven eller forskrifter.

Som *Justis- og beredskapsdepartementet* har påpekt, skal den nye personvernforordningen gjennomføres i norsk rett i 2018. I forbindelse med dette arbeidet må det vurderes om det blir behov for justeringer i utprøvsloven.

Departementet har merket seg at høringsinstansene er delt i spørsmålet om løyvekravene i yrkestransportregelverket bør gjelde under utprøving. Departementet viser til at løyve for godstransport og for turvogn er regulert av EU-forordninger som gir begrensede unntaksmuligheter. Løyvekrav for drosje og rutebuss er i større grad regulert gjennom nasjonal særlovgivning, noe som gir større handlingsrom. Departementet viser for øvrig til begrunnelsen om hvorfor det åpnes opp for unntak i enkelte tilfeller, og holder fast ved kravet til løyve som et utgangspunkt.

Departementet foreslår at hovedregelen om at vegtrafikklovgivningen, yrkestransportregelverket og personopplysningsregelverket gjelder med mindre annet er bestemt i utprøvsloven eller forskrifter gitt i medhold av loven, plasseres først i bestemmelsen. Departementet vil videreføre hjemmelen til å gjøre unntak fra vegtrafikklovgivningen og yrkestransportregelverket i den enkelte tillatelse. Adgangen til å gjøre unntak i den enkelte tillatelse gjelder ikke

personopplysningsregelverket. Unntak fra personopplysningsregelverket må dermed følge av lov eller forskrift.

Departementet mener presiseringen om gjeldende regelverk og unntaksbestemmelsene bør flyttes og bli til ny § 3 i lovforslaget, med overskriften «*Forholdet til annen lovgivning*» og med følgende ordlyd:

«*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».

Ved nødvendighetsvurderingen må det tas utgangspunkt i unntaksbehovet i det konkrete utprøvningsprosjektet, altså hvilke behov som gjør seg gjeldende for å kunne gjennomføre det konkrete prosjektet etter sitt formål.

Departementet har ikke sett behov for å presisere i loven at bilansvarslova gjelder. Det kan på sikt vurderes om det er behov for endring av annet regelverk, herunder bilansvarslova, for å tilpasses den tekniske utviklingen. Til merkningene om bilansvarslova § 12, bemerker departementet at det under en utprøvningsfase hvor det uansett forutsettes spesialtilpassede forsikringsavtaler, legges til grunn at særlige risikoforhold som relaterer seg til kjøring med selvkjørende kjøretøy, ivaretas tilstrekkelig i de enkelte forsikringsavtaler og av alminnelige produktansvars- og erstatningsregler.

Når det gjelder merknaden fra *Nasjonal kommunikasjonsmyndighet*, viser departementet til at det ikke er foreslått unntak fra ekomloven, og at denne dermed gjelder fullt ut under utprøving. Systemer som bruker frekvenser til elektronisk kommunikasjon, må også under utprøving forholde seg til ekomlovens regler om kommunikasjonsvern. Også her kan det på sikt bli aktuelt å vurdere behovet for tilpasninger.

5.3 Definisjoner

5.3.1 Forslag i høringsnotatet

I høringsutkastet § 3 ble det foreslått at «selvkjørende kjøretøy» skulle forstås som en motorvogn som er utrustet med et teknisk system som

automatisk fører motorvognen og som har kontroll over kjøringen. Selvkjørende kjøretøy skulle ifølge forslaget omfatte både motorvogn der en fører kan overlate kjøringen til det tekniske systemet som automatisk fører motorvognen, og motorvogn som er konstruert for å kjøre uten fører.

Begrepene som benyttes i loven skulle ifølge høringsforslaget ha samme betydning som i vegtrafikkloven og i personopplysningsloven.

5.3.2 Høringsinstansenes syn

Vegdirektoratet påpeker at ved å definere selvkjørende kjøretøy som en motorvogn, vil i utgangspunktet alle kjøretøy som drives frem med motor falle innenfor, med unntak av rullestoler og leketøy, jf. trafikkreglene. Vegtrafikkloven § 2 tredje ledd åpner imidlertid opp for at departementet kan bestemme at motordrevne kjøretøy likevel ikke skal regnes som motorvogn etter vegtrafikkloven. I henhold til et forskriftsforslag som nylig har vært på høring skal enkelte små elektriske kjøretøy, ikke regnes som motorvogn. For at slike skal kunne omfattes av utprøvningsloven, mener *Vegdirektoratet* at «selvkjørende kjøretøy» ikke bør defineres som «motorvogn».

Vegdirektoratet mener videre at «føreransvar» eller «ansvarlig fører» bør defineres i utprøvningsloven. De mener det er sentralt hvilket ansvar som flyttes over fra menneske til kjøretøy/system. Begrepet er ikke definert i vegtrafikkloven, men det antas at begrepet omfatter alle plikter og alt ansvaret som blir pålagt føreren etter bestemmelsene i vegtrafikkloven med forskrifter. Direktoratet nevner imidlertid at enkelte oppgaver, for eksempel ansvaret for kjøretøyets tekniske stand og krav til lasting, må hvile på den som har fått tillatelse eller den som er utpekt som ansvarlig. Aktsomhetskravet, plikt til å følge trafikkregler, skilte, fartsgrenser, plikt til å avpasse farten, samt ha fullt herredømme over kjøretøyet, er etter direktoratets mening en del av ansvaret som overflyttes. Den som har fått tillatelsen bør ha ansvar for betaling av gebyrer, bompenger o.l. De forslår på denne bakgrunn følgende definisjon: «*Med føreransvar menes ansvaret for å føre, manøvrere og kontrollere kjøretøyet i henhold til bestemmelsene i vegtrafikkloven med forskrifter. Føreransvaret gjelder ikke forhold som det er gitt unntak for i medhold av forsøksloven*». *Vegdirektoratet* mener ellers at mange av de kravene som påhviler kjøretøyets eier bør legges på den som har fått tillatelse.

5.3.3 Departementets vurdering og forslag

Departementet mener at selvkjørende kjøretøy i utgangspunktet forutsettes å være drevet frem med motor, og at definisjonen av motorvogn i vegtrafikkloven da er dekkende. Dette omfatter typisk ordinære personbiler, varebiler, lastebiler, busser og traktorer.

Som *Vegdirektoratet* nevner skal imidlertid enkelte kjøretøy ikke regnes som motorvogn, selv om de drives frem med motor, jf. vegtrafikkloven § 2 tredje ledd siste punktum. Det kan ikke utelukkes at det vil kunne være aktuelt med utprøving av selvkjørende teknologi også i slike kjøretøy. For å sikre et videst mulig virkeområde og unngå uklarhet, foreslås det at begrepet «kjøretøy» benyttes i loven. Nærmere bestemmelser om hvilke kjøretøy som skal omfattes av regelverket kan gis i forskrift.

Til *Vegdirektoratets* synspunkter om en legaldefinisjon av føreransvaret, og hvem som overtar hvilke deler av dette ansvaret under forsøk, vil departementet påpeke at slik konkretisering i loven kan begrense fleksibiliteten. Departementet vil også understreke at reglene i vegtrafikklovgivningen gjelder med mindre det er gjort unntak. Vedkommende som er utpekt som ansvarlig i henhold til lovforslaget § 6 skal påse at utprøvingen gjennomføres etter gjeldende bestemmelser, men dette reduserer ikke førerens plikt med mindre det er gjort unntak. Vegtrafikkloven inneholder ikke noen slik uttømmende opplisting av hva som inngår i føreransvaret, og det anses heller ikke hensiktsmessig i utprøvingsloven.

Bestemmelsen i høringsutkastet § 3 andre ledd som slår fast at begrepene som benyttes i loven har samme betydning som i definisjonene i vegtrafikkloven og personopplysningsloven, foreslås fjernet da den anses som overflødig.

Departementet mener videre definisjonen av selvkjørende kjøretøy bør flyttes til andre ledd i lovforslaget § 2 om virkeområde. Som nevnt i punkt 5.2 flyttes bestemmelsen om forholdet til annet regelverk til lovforslaget § 3.

5.4 Tillatelse

5.4.1 Forslag i høringsnotatet

I høringsutkastet § 4 ble det foreslått at fysisk eller juridisk person etter søknad kunne få tillatelse til utprøving av selvkjørende kjøretøy på veg, og at slik tillatelse skulle gjelde for en begrenset tidsperiode med mulighet for forlenging.

Det skulle være opp til myndighetene å vurdere om det skulle gis tillatelse, i hvilken grad det skulle gjøres unntak fra regelverket og hvilke vilkår som burde stilles. Regelverket må legge til rette for at det kan komme utprøvinger av kjøretøy på mange ulike nivåer, med ulik teknologi og funksjonalitet og med ulike formål for hva som skal prøves ut. Sikkerhetsstandarden må vurderes på bakgrunn av det konkrete prosjektet. Før det er aktuelt å tillate utprøving i alminnelige trafikkarealer uten en ansvarlig fører må den selvkjørende teknologien være tilstrekkelig utprøvd, for eksempel i laboratorium, simulatorer, på lukkede områder eller med en ansvarlig fører som til enhver tid kan ta over kontrollen av kjøretøyet. Det ble lagt til grunn at disse forholdene må dokumenteres og ivaretas gjennom søknadsprosessen.

Det ble videre lagt til grunn at det skulle være søkers ansvar å dokumentere at utprøvingen kunne gjennomføres, og ville bli gjennomført, i tråd med lovens formål. Søker måtte selv sikre at utprøvingen skjedde på en trafikk sikker måte, herunder at kjøretøyet kunne håndtere de situasjoner som kunne oppstå i forbindelse med utprøvingen. Bestemmelsen ble foreslått formulert som en «kan-regel», slik at det vil være opp til myndigheten å vurdere om tillatelse skal gis eller ikke, selv om søker oppfyller minimumskrav etter lov og forskrift. Vurderingen skal gjøres med utgangspunkt i lovens formål.

Krav til innholdet i søknaden må presiseres nærmere i forskrift. Det anses imidlertid som naturlig at blant annet følgende punkter inngår i søknaden: Hvem som søker, hvem som skal ha det overordnede ansvaret etter § 6, hvorvidt utprøvingen skal gjennomføres med fører eller om det er behov for unntak fra det tradisjonelle føreransvaret, formålet med utprøvingen, antall og type kjøretøy, tidsplan, vegstrekning/område, eventuelle forhold med infrastrukturen, beskrivelse av teknikken og av hvordan den eventuelt avviker fra typegodkjenning, testresultater som dokumenterer trafikk sikkerheten, informasjon om hvordan datasikkerheten og personvernhen-syn ivaretas og informasjon om behov for opplæring. Hvorvidt kjøretøyet kan håndtere kjøring på det området eller den strekningen (med dagens infrastruktur) det er søkt om tillatelse for, må vurderes individuelt ved behandlingen av den enkelte søknad. Det vil derfor være et viktig element i søknaden at benyttet teknologi og behov knyttet til infrastrukturen, beskrives.

Det ble lagt til grunn at Statens vegvesen ville være best egnet for oppgaven med å behandle

søknader om tillatelse, men at dette skulle fastsettes i forskrift.

Flere ulike aktører kan være aktuelle for å gjennomføre utprøving, eksempelvis bilprodusenter eller bilimportører, transportvirksomheter, forskningsinstitusjoner, andre myndigheter og private interessenter. Det kan også tenkes samarbeidsprosjekter mellom ulike aktører. Bestemmelsen er ikke i seg selv til hinder for at privatpersoner etter søknad kan få tillatelse, men det legges til grunn at utprøvingen i alminnelighet skal ha som mål å tilføre kunnskap om effekter og utfordringer ved å innføre selvkjørende kjøretøy i transportsystemet. Det skal stilles krav til hvordan utprøvingen skal gjennomføres, herunder om beskyttelse av opplysninger, evaluering, rapportering, ansvar osv. Det legges videre til grunn at det i søknadsprosessen redegjøres detaljert for gjennomføring av utprøvingen og hvordan trafikksikkerhetshensyn og personvernens hensyn ivaretas. Det antas lite aktuelt at enkeltpersoner vil kunne oppfylle alle disse kravene. Enkeltpersoner vil dermed primært kunne delta som en del av en større utprøving.

5.4.2 Høringsinstansenes syn

Norges Automobil-Forbund og *Bilimportørenes Landsforening* støtter forslaget om at det må søkes om tillatelse.

Vegdirektoratet mener at «på veg» bør strykes også her. De påpeker videre at tillatelsen må kunne avgrenses både i tid og til geografisk område, samt type kjøretøy.

5.4.3 Departementets vurdering og forslag

Departementet støtter *Vegdirektoratet* i deres synspunkter om at «på veg» fjernes, jf. omtale i punkt 5.1 og 5.2. Departementet er også enig i at tillatelsen må kunne begrenses på den måten *Vegdirektoratet* beskriver, men ser ikke at dette innebærer behov for endring i bestemmelsen. Det følger av adgangen til å gi tillatelse at det kan konkretiseres hva det gis tillatelse til, samt av hjemmelen for å stille vilkår i lovforslaget § 5. Med unntak av å fjerne «på veg», foreslår departementet å videreføre ordlyden fra høringsforslaget.

Departementet foreslår videre å flytte bestemmelsen i høringsutkastet § 8 om plikt for den som har fått tillatelse til å treffe nødvendige tiltak, til lovforslaget § 4 andre ledd:

«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».

Bestemmelsen er foreslått av hensyn til trafikksikkerhet. Det er grunnleggende viktig at selvkjørende kjøretøy kan kjøre med et minst like høyt trafikksikkerhetsnivå som dagens manuelle kjøretøy. Søker må presisere i søknaden hvordan trafikksikkerheten skal ivaretas. Den som har fått tillatelse har ansvaret for å sikre at tiltakene gjennomføres som forutsatt, men også å vurdere andre tiltak underveis i utprøvingen, og gjennomføre disse dersom de allerede iverksatte tiltakene viser seg utilstrekkelige. Selv om plikten påhviler den som har fått tillatelse, og dette rettssubjektet etter en helhetsvurdering kan bli holdt erstatningsrettslig ansvarlig for skade forårsaket av brudd på plikten, må personen som er utpekt i henhold til § 6 likevel som ellers påse at den som har fått tillatelse (for eksempel en juridisk person) oppfyller pliktene etter denne loven.

5.5 Vilkår

5.5.1 Forslag i høringsnotatet

I høringsutkastet § 5 ble det foreslått at tillatelse til utprøving kan gis på vilkår. Dette for å sikre at sentrale hensyn som trafikksikkerhet, personvern, datasikkerhet og fremkommelighet ivaretas under utprøving. Det ble videre foreslått at det ved særlige grunner kan fastsettes vilkår i utprøvsperioden.

Av hensyn til forutberegnelighet for den som skal gjennomføre utprøvingen, bør vilkår først og fremst settes i forbindelse med at tillatelsen gis. Det må imidlertid tas i betraktning at dette er et helt nytt felt, hvor man ikke har tidligere praksis å støtte seg på. Det kan på tidspunktet for behandlingen av søknaden dermed være utfordrende å få fullstendig oversikt over hvilke vilkår som er nødvendige for å ivareta sentrale hensyn. Det ble derfor foreslått at vilkår «ved særlige grunner» også kunne fastsettes i utprøvsperioden.

5.5.2 Høringsinstansenes syn

Vegdirektoratet mener det bør vurderes om denne bestemmelsen kan slås sammen med hjemmelen til å gi forskrifter. *Kollektivtrafikkforeningen* er enig i at myndighetene må ha en vid adgang til å stille vilkår. *Teknisk naturvitenskapelig forening* mener prinsippet om innebygd personvern (Privacy by design) bør tillegges vekt ved vurderingen av vilkår, og at den nye personvernforordningen aktualiserer dette. *Oslo politidistrikt* peker på

omtalen i høringsnotatet om at det kan stilles vilkår om redusert hastighet, og minner om at hastighetsforskjeller også kan medføre uønskede trafikkfarlige situasjoner.

5.5.3 Departementets vurdering og forslag

Departementet registrerer at ingen høringsinstanser har direkte innvendinger mot adgangen til å stille vilkår. *Vegdirektoratets* forslag om å slå sammen hjemmelen for å stille vilkår med hjemmelen for å gi forskrifter er vurdert, men departementet har kommet frem til at en selvstendig hjemmel bør følge av loven. Departementet oppfatter ikke at innspillet fra *Teknisk naturvitenskapelig forening* om at innbygd personvern bør tillegges vekt ved vurderingen av vilkår, gir grunn til endringer i selve lovbestemmelsen. Departementet er kjent med at store hastighetsforskjeller mellom kjøretøyene i trafikken kan være trafikkfarlig, slik *Oslo politidistrikt* påpeker. Slike sentrale trafiksikkerhetsvurderinger må gjøres ved vurderingen av de konkrete prosjektene. Departementet oppfatter ikke at innspillet gir grunn til endring.

Departementet foreslår at bestemmelsen videreføres, med unntak av en språklig justering.

Hva som nærmere ligger i vilkåret om «*særlige grunner*» vil variere fra situasjon til situasjon, men det forutsetter tilfeller hvor flere eller andre vilkår er nødvendig for å ivareta hensyn som nevnt i lovens formålsbestemmelse, for eksempel trafiksikkerhet, personvern osv.

5.6 Ansvarlig for utprøvingen

5.6.1 Forslag i høringsnotatet

I høringsutkastet § 6 ble det foreslått at det i søknaden og tillatelsen skal utpekes en fysisk person som skal være ansvarlig for at utprøvingen gjennomføres innenfor gjeldende bestemmelser og i henhold til vilkår.

Henvisningen til «*gjeldende bestemmelser*» omfatter utprøvningsregelverket, men også annet relevant regelverk, som for eksempel vegtrafikklovgivningen og yrkestransportregelverket.

Bestemmelsen er begrunnet i at de trafiksikkerhetshensyn føreransvaret skal ivareta, må sikres på annen måte dersom det skal tillates utprøving uten fører. Ansvarsspørsmålet gjelder det overordnede ansvaret for at utprøvingen skjer på trygg måte og at det gjennomføres i henhold til gjeldende regler. Videre omfatter det hvem som

kan få det økonomiske- og strafferettslige ansvaret dersom regler er brutt og/eller det har oppstått en ulykke.

I følge forslaget skulle den som ønsker å gjennomføre utprøving i søknaden selv peke ut hvem som skal ha ansvaret for at utprøvingen skjer i henhold til gjeldende bestemmelser. Ved vurderingen av om prosjektet som helhet fremsto som forsvarlig nok til å få en tillatelse, måtte det også vurderes hvorvidt den utpekte personen ville ha en tilstrekkelig sentral rolle til at vedkommende hadde mulighet til å ivareta dette ansvaret. Hvorvidt denne personen også kunne pålegges et etterfølgende økonomisk eller strafferettslig ansvar, ville avhenge av den konkrete situasjonen. Straffeansvar ville avhenge av om vedkommende forsettlig eller uaktsomt overtrådte regelverk med straffetrussel (for eksempel utprøvningsregelverket eller vegtrafikklovgivningen). Vedkommende kunne ifølge forslaget videre bli erstatningsrettslig ansvarlig etter alminnelige erstatningsrettslige regler.

5.6.2 Høringsinstansenes syn

Telemark fylkeskommune, *Abelia* og *Norges Automobil-Forbund* støtter forslaget om at en konkret person utpekes som ansvarlig.

Riksadvokaten, *Vegdirektoratet*, *Rogaland fylkeskommune* og *Personskadeforbundet LTN* understreker viktigheten av at lovgivningen i tilstrekkelig grad avklarer ansvarsforhold, ikke minst hva gjelder et strafferettslig ansvar. *Rogaland fylkeskommune* påpeker videre at alt som ligger i føreransvaret må ivaretas på en annen måte der det ikke skal være fører. *Norges Blindforbund* og *Opplysningsrådet for vegtrafikken* påpeker viktigheten av ansvarsavklaringen i forbindelse med ulykker.

SINTEF mener det kan utpekes en som er ansvarlig for sikkerheten i en testperiode, men at ansvaret etter dette må ligge på leverandøren som har utviklet programmet, som de mener er forbedret på et slikt ansvar. De foreslår videre en ordning hvor ansvaret knyttes til hvilket nivå kjøretøyet befinner seg på. Også *Trygg Trafikk* mener at utpeking av en ansvarlig person er greit under utprøving, men må revurderes etter at testperioden er overstått. De trekker frem at ansvaret for uønskede hendelser må ligge på leverandøren som har programmert kjøretøyet.

Norges Motorcykelunion og *Posten Norge* savner tydeligere vurderinger og avklaringer av ansvarsforholdene, herunder hvem som har det juridiske ansvaret dersom teknologien svikter.

Telemark fylkeskommune mener at straffeansvaret bør knyttes til en juridisk person. *Kollektivtrafikkforeningen* mener også at straffeansvaret bør knyttes opp mot en juridisk person, men likevel ikke slik at enkeltpersoner fratras alt ansvar. *SINTEF*, *Kolumbus*, *Ruter* og *Posten Norge* mener at også en juridisk person bør kunne utpekes som ansvarlig etter § 6. Synspunktet begrunnes blant annet med at få enkeltpersoner vil påta seg et slikt ansvar. *Arbeidsgiverforeningen Spekter* mener ansvaret for utprøving bør legges i virksomhetens standardiserte ansvarslinjer, og påpeker at § 6 kan fravike fra disse. Også de mener ansvaret bør ligge hos en juridisk person.

Kongelig Norsk Automobilklub savner en grundigere drøftelse av ansvarsforhold. De mener objektivt ansvar bør vurderes både for foretak og enkeltperson og påpeker at føreransvaret ikke bør reduseres til et produsentansvar. *Norges Taxiforbund* påpeker viktigheten av å forhindre at det blir vanskelig å plassere ansvaret, og tar til orde for objektivt ansvar for den som har fått tillatelsen.

Tekna påpeker at det økonomiske ansvaret ikke bør legges på prosjektleder, men på et selskap eller et firma. De mener videre at det ikke bør være automatikk i at det er prosjektleder som bærer det strafferettslige ansvaret, men at det må vektlegges om vedkommende har hatt mulighet til å ivareta ansvaret.

5.6.3 Departementets vurdering og forslag

Departementet deler høringsinstansenes syn på viktigheten av tilstrekkelig avklaring av ansvarsforhold, samt at alt som ligger i føreransvaret må ivaretas på en annen måte under utprøving uten fører.

Videre støtter departementet høringsinstansenes synspunkter om at utpekingen av en ansvarlig person etter § 6, bare kan være aktuelt under en utprøvsperiode, og at permanente løsninger av ansvarsspørsmålet må avklares senere. Når det gjelder synspunktene om et leverandøransvar, viser departementet til at et slikt ansvar vil være hensiktsmessig der det er leverandøren av kjøretøyene eller programvaren som har fått tillatelsen. Det vil være mindre praktisk der leverandøren selger eller leier ut kjøretøy med automatiske systemer, men ellers ikke har noe med gjennomføringen av utprøvingen å gjøre. I slike tilfeller vil ikke leverandøren ha noen kontroll over om produktet brukes slik som forutsatt og om det bare brukes på slike områder og under slike forutsetninger som det er egnet for. Den som utpekes som ansvarlig forutsettes å ha en slik

nærhet til utprøvingen at vedkommende faktisk kan føre kontroll med at prosjektet gjennomføres som forutsatt i henhold til gjeldende rett og tillatelsen. Departementet vil fremheve at utprøvsloven ikke gjør unntak fra leverandørernes ansvar etter lov 23. desember 1988 nr. 104 om produktansvar (produktansvarsloven). I henhold til produktansvarsloven § 2-1 plikter en produsent å erstatte skade som hans produkt volder og som skyldes at det ikke byr den sikkerhet som en bruker eller allmennheten med rimelighet kunne vente.

Flere instanser trekker frem at også en juridisk person bør kunne stå som ansvarlig etter denne bestemmelsen, og det argumenteres blant annet med at ingen vil påta seg et personlig ansvar. Departementet har imidlertid vurdert det slik at sikkerheten under utprøving, og særlig i tilfeller der det ikke er en ansvarlig fører, best ivaretas der en konkret, fysisk person har et overordnet og personlig ansvar. Også juridiske personer som har fått tillatelse i henhold til lovforslaget § 4, pålegges plikter etter enkelte bestemmelser, og kan etter en konkret vurdering holdes ansvarlig for brudd på disse. Departementet vil minne om at forslaget ikke pålegger den ansvarlige et objektivt straffeansvar. Hvorvidt den utpekte personen kan bli strafferettslig ansvarlig, vil avhenge av en konkret vurdering av en hendelse, hvor alle straffelovens straffbarhetsvilkår, som for eksempel skyldkrav, må være oppfylt. Dersom vedkommende ikke kan klandres, vil heller ikke vedkommende kunne straffes. Et objektivt straffeansvar for fysiske personer, altså uavhengig av om det er utvist noen form for skyld, vil etter departementets syn også kunne stride mot uskyldspresumsjonen i den Europeiske menneskerettighetskonvensjonen.

Regler der pliktsubjektet etter vegtrafikkloven er føreren, må i utgangspunktet sikres ivaretatt av den som er utpekt etter § 6. Lovforslaget § 6 innebærer imidlertid ikke at førerens ansvar reduseres under utprøving med fører, med mindre det er gjort konkrete unntak i tillatelsen, jf. lovforslaget § 17. Fører vil på vanlig måte kunne holdes ansvarlig etter vegtrafikkloven. Hvorvidt den utpekte kan holdes ansvarlig for førerens feil må bero på en konkret vurdering (for eksempel om hvorvidt førerfeilen skyldtes mangelfull opplæring), og forutsetter at skyldkrav og øvrige straffbarhetsvilkår/erstatningsvilkår er oppfylt, jf. punkt 7.6.

Lovforslaget § 6 er særlig viktig i tilfeller der utprøvingen skal skje uten en ansvarlig fører. I høringsutkastet § 22 andre ledd var det derfor

presisert at der det er gjort unntak fra føreransvaret, skulle den utpekte også være ansvarlig for at sikkerheten var ivaretatt under kjøring. Dette skulle tydeliggjøre at det ansvaret som vanligvis ligger hos føreren, også er ivaretatt under utprøving av selvkjørende kjøretøy uten fører. Den utpektes aktsomhet må vurderes ut fra de forutsetningene vedkommende hadde til å sikre at de oppgaver som ligger i føreransvaret er ivaretatt også under utprøving uten fører. Bestemmelsen i høringsutkastet § 22 andre ledd foreslås flyttet til lovforslaget § 6.

Departementet mener bestemmelsen for øvrig bør videreføres. Lovforslaget § 6 får dermed følgende ordlyd:

«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».

5.7 Tilbakekall og midlertidig stans

I høringsutkastet § 7 ble det foreslått at en tillatelse kunne tilbakekalles eller stanses midlertidig, dersom forutsetningene for tillatelsen ikke lenger var oppfylt eller bestemmelser og vilkår i medhold av denne loven med forskrifter, ikke ble fulgt. I særlige tilfeller kunne tilbakekallelsen gis umiddelbar virkning.

Ingen høringsinstanser hadde merknader til denne bestemmelsen, og det foreslås at den i all hovedsak videreføres slik den fremgikk av høringsnotatet, men med enkelte språklige omformuleringer.

5.8 Tiltak

5.8.1 Forslag i høringsnotatet

I høringsutkastet § 8 ble det foreslått at den som gjennomfører utprøving med selvkjørende kjøretøy, skulle treffe alle tiltak som var nødvendige for å forebygge og hindre at kjøretøyet forårsaket skade på liv, helse, miljø eller eiendom.

5.8.2 Høringsinstansenes syn

Svært mange høringsinstanser, blant annet *Telemark fylkeskommune*, *Norges Motorcykelunion*, *Statens havarikommisjon*, *SINTEF*, *Abelia* og *MA – rusfri trafikk* trekker frem trafikksikkerhet som viktig. *Nasjonal kommunikasjonsmyndighet* stiller

seg positive til forslaget om en generell plikt til å treffe alle nødvendige tiltak.

SINTEF og *Trygg Trafikk* foreslår alternative ordlyder, hvor det trekkes inn at den som gjennomfører utprøving med selvkjørende kjøretøy, i forkant skal ha gjennomført en risikovurdering, samt at vedkommende må dokumentere hendelser som eventuelt ledet frem til en skade.

Vegdirektoratet foreslår at et nytt andre ledd legges til i bestemmelsen: «Den som gjennomfører utprøving av selvkjørende kjøretøy skal videre sørge for at forsøkene foregår og at kjøretøyene brukes i henhold til gjeldende regelverk på vegtrafikkområdet. Dette gjelder med mindre annet fremgår av bestemmelser i denne loven eller det er gitt unntak i den enkelte tillatelse». *Vegdirektoratet* mener videre det må ligge et innbakt ansvar i bestemmelsen om at den som har fått tillatelse er ansvarlig for opplæring av personer som skal delta i forsøket, samt at opplæring er særlig viktig under utprøving hvor personen i kjøretøyet skal gå inn og ut av rollen som fører.

Arbeidsgiverforeningen Specter og *Posten Norge* påpeker at formuleringen «den som gjennomfører» i høringsutkastet § 8 er uklar med tanke på hvem den retter seg mot, om det er den som er utpekt som ansvarlig for utprøvingen etter § 6, virksomheten etter § 4 eller fører på førerplass i henhold til høringsutkastet § 22 (§ 17 i lovforslaget).

5.8.3 Departementets vurdering og forslag

Departementet mener, i likhet med *SINTEF* og *Trygg Trafikk*, at en form for risikovurdering bør gjennomføres før utprøving starter opp. Departementet mener imidlertid at det ikke er nødvendig at dette fremgår av loven, men at slike krav heller bør følge av forskrift. Departementet støtter videre *Vegdirektoratets* synspunkter om at plikten til å sørge for at utprøvingen foregår innenfor vegtrafikklovens område bør følge av loven. Departementet viser til at dette er ivaretatt gjennom lovforslaget § 6, om ansvar for at «utprøvingen gjennomføres etter gjeldende bestemmelser og i henhold til fastsatte vilkår», da vegtrafikkloven vil være omfattet av «*gjeldende bestemmelser*», samt av lovforslaget § 3: «*Lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk med forskrifter [...] gjelder med mindre annet følger av denne loven eller forskrifter gitt med hjemmel i denne*».

Departementet støtter videre *Vegdirektoratets* synspunkter om at nødvendig opplæring av de som skal delta i utprøvingen må anses å ligge implisitt i plikten til å treffe alle nødvendige

tiltak. Mer konkrete opplæringskrav kan eventuelt stilles i forskrift.

Departementet slutter seg til merknaene fra *Arbeidsgiverforeningen Specter* og *Posten Norge* om at det i høringsutkastet er uklart hvem som er pliktsubjekt etter denne bestemmelsen. De fleste av lovens bestemmelser retter seg mot den som har fått tillatelsen (altså fysisk eller juridisk person etter § 4). Selv om plikten påhviler virksomheten som sådan, vil det være den som er utpekt som ansvarlig for utprøvingen som har oppgaven med å påse at den som har fått tillatelsen, oppfyller pliktene. For bedre sammenheng i regelverket, foreslår departementet at formuleringen «den som gjennomfører utprøvingen» erstattes med «den som har fått tillatelsen».

Videre flyttes bestemmelsen fra høringsutkastet § 8 til lovforslaget § 4 andre ledd, jf. punkt 5.4. Høringsutkastet § 9 blir til § 8 i lovforslaget.

5.9 Informasjonstilgang

5.9.1 Forslag i høringsnotatet

I følge høringsutkastet § 9 første ledd, skulle informasjon fra kjøretøyets sensorer lagres i minst to år. Forslaget var inspirert av det svenske forslaget og begrunnet i behov for dokumentasjon i forbindelse med eventuelle forsikrings- eller straffesaker.

Videre ble det i høringsutkastet § 9 andre ledd foreslått at den som har fått tillatelsen, etter begjæring pliktet å gi forsikringshaveren til det selvkjørende kjøretøyet informasjon det var behov for i en pågående forsikringssak, samt gi politi- og påtalemyndigheten informasjon det var behov for i en pågående etterforskning der kjøretøyet hadde vært innblandet.

Plikten skulle i henhold til høringsutkastet § 9 siste ledd andre punktum, ikke gjelde tilgang til informasjon som nevnt i høringsutkastet § 15 (lyd- og bildemateriale). Den som har fått tillatelsen skulle ifølge siste punktum gi informasjonen uten kostnad.

5.9.2 Høringsinstansenes syn

Datatilsynet støtter ikke forslaget om at informasjon fra sensorene skal lagres i minst to år. De påpeker at nødvendigheten av dette ikke er begrunnet. Også *Kolumbus* ber om at det utdypes hvilken sensorinformasjon det vises til, samt målet med lagringen. Det påpekes at slik bestemmelsen er formulert, kan dette innebære lagring av en svært stor mengde data. *Bilimportørenes*

Landsforening, ved *Bertel O. Steen* viser til at det kan være utfordrende å lagre informasjon fra sensorene i to år.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet og *Datatilsynet* påpeker at også informasjon fra sensorer kan være personopplysninger, og at de derfor bør behandles slik. Det trekkes blant annet frem at det lagres opplysninger om førerens kjøremønster og plassering. Også *SINTEF* mener det bør være samme regler for lagring av informasjon fra sensorer som fra lyd- og bildeopptak, samt at det bør vises til personvernreglene. *Datatilsynet* påpeker videre at utlevering av personopplysninger fra bilens sensorer til politi og forsikringselskap bare bør skje i forbindelse med en ulykke eller hendelse.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet stiller spørsmål ved hvorfor politiet og forsikringselskapene skal ha tilgang til opplysninger fra sensorer. *Politidirektoratet* informerer derimot om at de i tillegg til sensoropplysninger, også har behov for tilgang til opplysninger fra lyd- og bildeopptak, som kan bidra til å fastslå årsaken til trafikkuhell og eventuelt hvem som skal holdes strafferettslig ansvarlig. De mener derfor at politi- og påtalemyndighet også bør gis tilgang til lyd- og bildemateriale i forbindelse med en eventuell etterforskning, og påpeker at dette er av betydning for de involvertes rettssikkerhet. Også *Oslo kommune* stiller spørsmål ved om det bør åpnes for tilgang til lyd- og bildemateriale for forsikringsmessige og/eller strafferettslige forhold, og de og *Østfold politidistrikt* mener plikten til å utlevere informasjon etter denne bestemmelsen, også bør gjelde lyd- og bildemateriale.

Vegdirektoratet påpeker at forholdet til andre myndigheter og forskningsinstitusjoner ikke er nevnt i bestemmelsen, samt at det bør legges til rette for informasjonsutveksling. De mener at også data fra sensorer bør kunne deles i forbindelse med forskning og utviklingsarbeid, slik som for lyd- og bildemateriale etter høringsutkastet § 15.

Den Norske Advokatforeningen etterspør en klargjøring av om informasjonsplikten er ment å innebære en forklaringsplikt for den som er ansvarlig etter § 6. I så fall må implikasjonene en slik plikt kan ha, vurderes opp mot vernet mot selvkriminering.

5.9.3 Departementets vurdering og forslag

Departementet har merket seg at *Datatilsynet*, *Kolumbus* og *Bilimportørenes Landsforening* stiller spørsmål om behovet for to års lagringstid

for informasjon fra kjøretøyets sensorer. Bestemmelsen er utarbeidet etter inspirasjon fra det svenske forslaget, som setter lagringstiden til to år av hensyn til foreldelsesfristen for straffansvar ved trafikklovbrudd. Også i Norge er fristen for foreldelse av straffeansvar to år i vegtrafikkaker, jf. straffeloven § 86. Det kan imidlertid påpekes at straffeforfølgning ved overtredelser av vegtrafikkloven er mest relevant enten der overtredelsen avdekkes på det tidspunktet handlingen begås, (for eksempel fartsovertredelser) eller etter en ulykke. I disse tilfellene vil behovet for informasjon innhentet under utprøvingen stå sentralt, men dette behovet vil da kunne konstateres forholdsvis raskt. Departementet støtter høringsinstansene i deres syn om at det ikke er behov for å lagre *alle* opplysninger fra sensorene i to år. Departementet mener derfor det vil være hensiktsmessig med en mer skjønnsmessig formulering, hvor lagringsplikten knyttes til ulykker og hendelser. Departementet foreslår følgende ordlyd i første ledd:

«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».

Bestemmelsen har likhetstrekk med bestemmelsen i vegtrafikkloven § 22 femte ledd (om etterfølgende alkoholnyttelse), som retter seg mot fører. Under utprøving vil imidlertid ikke kjøretøyet alltid ha en fører, og dermed oppstår spørsmålet om hvem som har «grunn til å tro». Det er utfordrende å gi et konkret svar på dette. Utgangspunktet må imidlertid være at det gjelder noen som opptre på vegne av den som har fått tillatelsen. Det kan for eksempel være en som har tilgang til og oversikt over den lagrede informasjonen hvor en ulykke eller hendelse er registrert, eller en som har rollen som operatør under utprøvingen da ulykken eller hendelsen inntraff. Der kjøretøyet har en fører, vil denne være nærmest til å vite om det er grunn til å tro at det kan bli etterforskning eller reises forsikringssak på grunn av kjøringen.

Departementet deler høringsinstansenes syn om at også informasjon fra kjøretøyets sensorer kan inneholde personopplysninger. Departementet vil derfor foreslå endringer i kapittelet om behandling av personopplysninger, slik at sensoropplysninger, i den grad de inneholder personopplysninger, behandles som andre personopplysninger, jf. nærmere omtale i punkt 5.11 til 5.13.

Departementet har merket seg at Vegdirektoratet mener at også andre myndigheter

eller forskningsinstitusjoner kan ha nytte av materiale fra sensorene. Departementet viser til at bestemmelsen regulerer *plikten* til å utlevere opplysninger, ikke *adgangen*, og at det ikke bør oppstilles en plikt til å dele informasjonen med eksempelvis konkurrerende aktører i samme marked. Når det gjelder myndighetenes behov for informasjon, mener departementet dette i stor grad er ivarettatt gjennom lovforslaget § 8 (høringsutkastet § 9) om utlevering, samt lovforslaget § 9 (høringsutkastet § 10) om plikten til å evaluere og rapportere til den myndigheten som har gitt tillatelse. Departementet minner om at det kan stilles nærmere krav til hva rapporten skal inneholde i forskrift eller tillatelsen. Adgangen til å utlevere informasjon som inneholder personopplysninger, følger av lovforslaget kapittel 4, jf. punkt 5.11 til 5.13.

Departementet deler i stor grad *Data-tilsynets* synspunkter om at utlevering av personopplysninger fra bilens sensorer til politi og forsikringshaver bare bør skje i forbindelse med ulykker og hendelser. Det legges imidlertid til grunn at også etterforskning av straffbare forhold knyttet til kjøring under utprøving bør være tilstrekkelig grunnlag for utlevering, uavhengig av om det straffbare forholdet har resultert i en ulykke. Etterforskning av andre forhold som ikke er relatert til kjøring under utprøvingen, men hvor relevant informasjon i saken tilfældigvis er fanget opp av for eksempel et kamera på kjøretøyet, er ikke omfattet. Eventuell utlevering må da vurderes på bakgrunn av annet regelverk.

Utleveringsplikten i andre ledd viser til informasjonen som det i henhold til første ledd ikke er tillatt å slette. Dette innebærer opplysninger som foreligger på tidspunktet hvor en situasjon som nevnt i første ledd, oppstod.

Når det gjelder *Den Norske Advokatforeningens* spørsmål om hvorvidt bestemmelsen anses å innebære en forklaringsplikt for den som er utpekt som ansvarlig, vil departementet bemerke at ordlyden ikke skal forstås slik. Som nevnt skal bestemmelsen leses i sammenheng med første ledd, og altså knytte seg til utlevering av lagret informasjon. Departementet mener dette ikke er problematisk sett hen til vernet mot selvkriminering. Departementet mener imidlertid at bestemmelsen bør klargjøres. Ordlyden «*gi informasjon*» endres derfor til «*gi tilgang til lagrede opplysninger*». Departementet foreslår også enkelte andre språklige omformuleringer, med følgende ordlyd i lovforslaget § 8 andre ledd:

«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 forsikrings sak 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».

Andre ledd retter seg som nevnt mot opplysninger som i henhold til første ledd ikke kan slettes. Utlevering i forbindelse med etterforskning av straffbare forhold som ikke er relatert til kjøring under utprøving, må eventuelt skje etter annet regelverk, for eksempel straffeprosessloven. Fordi politiet og forsikringsselskapet i slike saker også kan ha behov for opplysninger fra lyd- og bildemateriale, bør ikke ordlyden være begrenset til utlevering av sensoropplysninger. D e p a r t e m e n t e t foreslår derfor å fjerne første setning i tredje ledd.

D e p a r t e m e n t e t foreslår videre å endre overskriften til kapittel 3 til «*Formidling av informasjon*».

5.10 Rapportering

5.10.1 Forslag i høringsnotatet

I høringsutkastet § 10 ble det foreslått at den som hadde fått tillatelsen skulle avgi rapport med en redegjørelse for utprøvingen til myndigheten som hadde gitt tillatelsen. Videre at når en ulykke inntraff, skulle den som hadde fått tillatelsen snarest utrede ulykken og gi rapport til den myndigheten som hadde gitt tillatelsen.

Bestemmelsen ble foreslått for å ivareta myndighetenes behov for informasjon for å sikre en fremtidsrettet regelverksutvikling, samtidig som erfaringer fra utprøvingen vil bidra til å kartlegge mulige behov for tilrettelegging av infrastrukturen, byplanlegging og planlegging av transport-systemet som helhet. Rapportering er også viktig for at myndighetene skal kunne vurdere hvordan deres håndtering av søknadsbehandling og fastsetting av vilkår fungerer i praksis. Departementet så ikke grunn til å foreslå å lovfeste konkrete tidsintervaller for rapporteringen, men antok at frist for rapportering mer hensiktsmessig burde settes i forskrift, eller i den enkelte tillatelse. Rapportens nærmere innhold bør vurderes under forskriftsarbeidet og ved behandling av den enkelte søknad.

Ved ulykker anses behovet for informasjon å være mer presserende. Formidling av informasjon om ulykker kan medføre at myndighetene vil

gjennomføre tilsyn, og eventuelt endre vilkårene eller tilbakekalle tillatelsen. Videre vil myndighetene ha behov for informasjonen som kan tas i betraktning under vurderingen av andre søknader, for å kunne redusere risikoen for at lignende ulykker skjer igjen. Dette var bakgrunnen for siste del av bestemmelsen, om at den som hadde fått tillatelsen, når en ulykke inntraff, snarest skulle utrede ulykken og gi rapport til den myndigheten som hadde utstedt tillatelsen.

5.10.2 Høringsinstansenes syn

Oslo kommune trekker frem at det er viktig at kunnskap aktivt etterspørres og benyttes underveis under utprøving. *Norges Automobil-Forbund* mener den som har fått tillatelsen må pålegges å innrapportere alle relevante data til myndigheter ved ulykker. *Trygg Trafikk* legger til at det er nødvendig med et bredt systemperspektiv når ulykker skal analyseres og rapporteres, og at systemet omfatter mennesker, kjøretøy og kommunikasjon på mange nivå.

Abelia støtter krav om rapportering, men legger til at byrden på den enkelte aktør ikke må bli for stor. De minner om at slike rapporter kan inneholde bedriftssensitiv informasjon og at det må forhindres at det offentlige bruker informasjonen til å tilby konkurrerende løsninger. Også *Bilimportørenes Landsforening* påpeker at deler av utprøvingen vil være forretningshemmeligheter og at det derfor må konkretiseres hvordan aktørene forsikres om at informasjon som rapporteres til myndighetene er unntatt offentlighet.

SINTEF har påpekt at rapportering er viktig og trekker frem at et viktig område for bedre læring og forbedring av sikkerheten er å kunne lære av vellykkede utprøvinger. De påpeker også at hendelser må gjøres kjent mellom alle aktører. De foreslår en alternativ ordlyd, hvor det fremgår at det skal være en standardisert rapport. *Trygg Trafikk* trekker frem at sikkerhetsnivå og forsikringsordninger er avhengig av transparent rapportering av hendelser, og at informasjon må gjøres kjent mellom alle aktørene slik at de kan lære av hverandre.

Vegdirektoratet mener rapporteringsplikten etter andre ledd også bør inntre når «*trafikkfarlige situasjoner*» inntreffer, altså ikke bare ved ulykker.

5.10.3 Departementets vurderinger og forslag

D e p a r t e m e n t e t støtter *SINTEF*, *Oslo kommune*, *Norges Automobil-Forbund* og *Trygg Trafikk* i deres syn på viktigheten av rapportering. Det

legges til grunn at disse synspunktene er ivaretatt gjennom lovforslaget, og at nærmere regler om rapporteringskravet vil fremgå av forskrift og/eller den enkelte tillatelse.

Departementet mener rapporteringskravene som fremgår av lovforslaget vil sikre at både vellykkede forsøk og uønskede hendelser, vil fremgå av rapporteringen, slik SINTEF nevner. Når det gjelder SINTEFs og Trygg Trafikks synspunkter om at informasjonen må deles mellom aktørene, mener departementet at det ikke bør stilles krav om dette i loven. Selv om slik informasjonsdeling er både hensiktsmessig og ønskelig, må det, som *Abelia* og *Bilimportørenes Landsforbund* også påpeker, tas hensyn til at rapportene kan inneholde informasjon som oppfattes som drifts- eller forretningshemmeligheter. Departementet nevner i den forbindelse at det offentlige har taushetsplikt om slike forhold i henhold til forvaltningsloven § 13. Det anses ikke behov for egne regler i denne loven for å beskytte drifts- og forretningshemmeligheter. Det at loven ikke inneholder konkrete krav om deling og offentliggjøring av rapporter, forhindrer ikke avtalesbasert deling av rapporter ved samarbeid mellom aktørene, så lenge dette ikke strider mot andre regler, for eksempel regler satt av hensyn til personvern.

Departementet mener SINTEFs forslag om et standardisert rapporteringsskjema kan være nyttig, men at dette må veies mot behovet for tilstrekkelig fleksibilitet på et område i rask utvikling, og hvor det kan være store variasjoner mellom de ulike utprøvingene. Departementet mener derfor at et slikt krav ikke bør fremgå av loven. Det legges til grunn at den myndigheten som behandler søknader og/eller fører tilsyn, selv vurderer hensiktsmessigheten av at det utarbeides standard skjemaer for rapportering.

Departementet støtter Vegdirektoratet i deres syn på at også trafikkfarlige situasjoner bør rapporteres, selv om situasjonen ikke har resultert i en ulykke. Hva som ligger i begrepet «trafikkfarlige situasjoner» må vurderes konkret i praksis. Departementet foreslår at Vegdirektoratets forslag til ordlyd tas med i lovforslaget § 9:

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

5.11 Personopplysninger

5.11.1 Forslag i høringsnotatet

I høringsutkastet § 11 ble det foreslått at den som hadde fått tillatelse til å drive utprøving med selvkjørende kjøretøy, skulle være ansvarlig for at opplysninger innhentet under forsøksvirksomheten, ble behandlet i samsvar med denne loven.

I høringsutkastet § 12 ble det foreslått at det på områder utenfor kjøretøyet, og i kjøretøy hvor allmennheten hadde tilgang, kunne gjøres bildeopptak som var relevante for formålet, med kameraer oppsatt på eller i kjøretøyet, uten samtykke fra de som fremkom i bildeopptaket. Bestemmelsen må ses i sammenheng med høringsutkastet § 16 om krav til aidentifisering av bildemateriale hvor det ikke var innhentet samtykke til å lagre identifiserbart materiale.

For kjøretøy hvor allmennheten ikke har tilgang, ble det foreslått at det kunne det gjøres bilde- og lydopptak som var relevante for formålet, dersom den eller de som befant seg i kjøretøyet hadde samtykket skriftlig til dette.

5.11.2 Høringsinstansenes syn

Som nevnt under punkt 5.9.2 påpeker flere instanser, for eksempel *Kommunal- og moderniseringsdepartementet*, *Datatilsynet* og *SINTEF* at også opplysninger fra sensorer kan være personopplysninger, og at bestemmelsene i kapittel 4 ikke bare bør gjelde personopplysninger fra lyd- og bildeopptak.

Datatilsynet påpeker også at høringsnotatet ikke inneholder en vurdering av personvernkonsekvensene ved innsamling av personopplysninger etter loven. De nevner blant annet at prinsipper som proporsjonalitet, relevans og minimalisering i liten grad er hensyntatt. I dette ligger blant annet at overskuddsinformasjon må unngås, og at opplysninger som ikke lenger er nødvendige må slettes eller anonymiseres. *Datatilsynet* er videre ikke enige i at bildeopptak i offentlig buss anses uproblematisk, da dette tvert imot kan virke integritetskrenkende fordi det samles inn overskuddsinformasjon. De mener lydopptak i det hele tatt ikke bør tillates, selv om det innhentes skriftlig samtykke. Dette begrunnes blant annet med at den nødvendige «frivillighet» ikke alltid er tilstede i samtykkesituasjonen, for eksempel der den samtykkende er ansatt hos virksomheten som driver utprøving. De påpeker videre at det ikke er begrunnet hvorfor lydopptak er nødvendig for formålet og at adgangen til å ta lydopptak må baseres på en interesseavveining mellom enkeltindividets behov for beskyt-

telse og den behandlingsansvarliges behov for opplysningene. De mener individets behov for beskyttelse klart overstiger den behandlingsansvarliges interesser når det gjelder lydopptak.

Datatilsynet er enige i at innhenting av samtykke i forbindelse med billedopptak på utsiden av kjøretøyet vil være upraktisk, og mener at i motsetning til ved lydopptak, vil den behandlingsansvarlige her kunne ha en berettiget interesse som overstiger interessen til den registrerte, da slikt opptak kan være direkte knyttet til sikkerhet. De mener imidlertid at aidentifisering i slike tilfeller ikke er tilstrekkelig og informerer om at aidentifisering ikke nødvendigvis innebærer full anonymisering, da det for eksempel kan være kjennetegn som knytter informasjonen til en konkret person.

SINTEF påpeker at det kan være vanskelig å oppfylle krav om aidentifisering av bildemateriale og mener derfor at aidentifisering bare bør være et krav dersom dataene skal gjøres tilgjengelige. De foreslår at kravet til aidentifisering bare skal gjelde der bildematerialet er i strid med personopplysningsloven. Også *Arbeidsgiverforeningen Specter* mener det bør vurderes om personvern hensyn kan ivaretas uten et absolutt krav om aidentifisering. De påpeker at teknologi som aidentifiserer registreringsnummer og ansikter før arkivering er tilgjengelig, men at disse systemene har en feilprosent. De påpeker at det er krevende med manuell gjennomgang for å undersøke om alt materialet er aidentifisert. Også *Østfold politidistrikt* stiller spørsmål ved om det er mulig å aidentifisere materialet før lagring, og om den aidentifiserte versjonen da blir den eneste versjonen. I motsatt fall mener de at det må stilles krav om at den andre versjonen slettes. *Finans Norge* savner en grundigere vurdering av hvordan anonymisering av data som ikke er skadesaksrelevant skal skje i praksis.

Østfold politidistrikt støtter forslaget om at det må stilles krav om skriftlig samtykke i kjøretøy der allmennheten ikke har tilgang. De trekker frem nødvendighetsprinsippet, og mener i den forbindelse at vilkåret om «*relevant for formålet*» bør endres til «*nødvendig for formålet*».

5.11.3 Departementets vurdering og forslag

Departementet foreslår å flytte bestemmelsen om taushetsplikt i høringsutkastet § 25 til lovforslaget § 10.

Departementet viser til at det følger av lovforslaget § 6 at den som er ansvarlig for forsøket skal påse at utprøvingen skjer innenfor gjel-

dende regler og i henhold til vilkår. Videre følger det nå eksplisitt av lovforslaget § 3 at personopplysningsloven med forskrifter gjelder med mindre annet følger av utprøvningsloven med forskrifter. Departementet mener derfor at det ikke er behov for bestemmelsen i høringsutkastet § 11 om hvem som er ansvarlig for personopplysninger, da innholdet i bestemmelsen er ivaretatt gjennom andre bestemmelser.

Sett i lys av at personopplysningsloven nå skal gjelde med mindre annet følger av utprøvningsregelverket, har departementet, i dialog med Vegdirektoratet, kommet frem til at lovforslaget bør inneholde en uttrykkelig hjemmel for at den som har fått tillatelse kan behandle personopplysninger. Departementet har merket seg at *Datatilsynet* mener viktige prinsipper ikke i tilstrekkelig grad er ivaretatt, og at de blant annet nevner at overskuddsinformasjon må unngås. Departementet mener bestemmelsen derfor må inneholde et tydelig nødvendighetskrav, og at dette må knyttes til lovens formålsbestemmelse. Departementet foreslår følgende ordlyd i lovforslaget § 11:

«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 trafikkviklingen, mobilitet og miljø.»

Vilkåret om nødvendighet retter seg både mot «*sikkerhetshensyn*» og mot «*forsknings- og utviklingsarbeid*». Da personopplysningsloven gjelder med mindre annet er bestemt, vil krav om meldeplikt og søknad om konsesjon gjelde dersom dette følger av personopplysningsregelverket.

Departementet deler høringsinstansenes oppfatning om at sensorene i tillegg til å lagre informasjon som ikke er personopplysninger, også lagrer personopplysninger. Slike bør behandles som personopplysninger uavhengig av hvilke kilder de innhentes fra. Det bør benyttes teknologinøytrale begreper, slik at loven ikke bindes opp mot konkret utstyr.

Departementet har merket seg at mens *Sintef* og *Arbeidsgiverforeningen Specter* mener kravet om aidentifisering er utfordrende og at personvernet bør kunne ivaretas på annen måte, mener *Datatilsynet* at kravet ikke ivaretar personvernet godt nok, men at det i stedet bør stilles krav om fullstendig anonymisering. Departementet mener at det ved vurderingen av hensiktsmessige tiltak for å ivareta personvernet, må ses hen til hvilke utfordringer de ulike tiltakene

medfører. Da flere instanser allerede ser utfordringer med aidentifiseringskravet, ønsker ikke departementet å skjerpe kravet ytterligere til fullstendig anonymisering. Videre mener departementet at det i mange tilfeller vil, i alle fall for en kort periode, også være behov for å lagre materiale som ikke er aidentifisert, jf. for eksempel personopplysningsloven § 37 «*kameraovervåkning som må antas å ha vesentlig betydning for forebygging og oppklaring av straffbare handlinger*». Lovforslaget bør ikke begrense adgangen til å bruke overvåkningskameraer i slike tilfeller. Departementet støtter merknadene om at vilkåret om «*relevante*» opplysninger skjerpes til et krav om nødvendighet, jf. også lovforslaget § 11. Departementet foreslår videre at kravet om aidentifisering flyttes til lovforslaget § 12. Departementet foreslår følgende ordlyd i § 12 første ledd:

«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».

Plikten til å slette eller aidentifisere innen syv dager, gjelder ikke dersom det er gitt samtykke til å lagre identifiserbart materiale, for eksempel etter lovforslaget § 12 andre og tredje ledd. Plikten til å slette eller aidentifisere gjelder heller ikke dersom bestemmelsen om utlevering og forbudet mot sletting etter lovforslaget § 8 inntre, jf. formuleringen «*med mindre annet følger av lov eller regler gitt i medhold av lov*». Det er imidlertid kun opplysninger som er «*nødvendige*» som skal utleveres til forsikringsselskap eller politiet, og i den grad identifiserbart materiale ikke er nødvendig, skal det slettes eller aidentifiseres. Det kan for eksempel være nødvendig for politiettersforskningen å se hvorvidt det var det selvkjørende kjøretøyet som forårsaket en ulykke mellom to kjøretøy, uten at det er nødvendig at fotgjengere som tilfeldigvis er fanget opp med kamera, kan identifiseres.

Sett i sammenheng med at personopplysningsregelverket (herunder krav om oppbevaring og beskyttelse av opplysninger), i utgangspunktet kommer til anvendelse, samt at lovforslaget § 11 oppstiller et nødvendighetskrav for i det hele tatt få behandle personopplysninger, mener departementet at det er tilstrekkelig å stille krav om sletting eller aidentifisering innen syv dager, som altså samsvarer med reglene for kameraovervåkning etter personopplysningsregelverket. Dette må videre ses i sammenheng med lovforsla-

get § 14 om at personopplysninger ikke kan lagres for lengere tid enn nødvendig for formålet. Materialet må altså i mange tilfeller slettes før det har gått syv dager, dersom det ikke er nødvendig å lagre identifiserbart materiale.

Departementet registrerer at *Datatilsynet* ikke støtter forslaget om at det kan gjøres lydopptak selv om det stilles krav om skriftlig samtykke til dette. Når det gjelder *Datatilsynets* merknad om at behovet ikke er godt nok begrunnet, viser departementet til lovforslaget § 11, hvor det nå står at det bare er der det er nødvendig for konkrete angitte formål at det kan gjøres slike opptak. Nødvendighetskravet foreslås gjentatt i lovforslaget § 12 andre ledd om lydopptak. Lydopptak utover det som er nødvendig for formålet, vil være forbudt. Et eksempel på et tilfelle hvor lydopptak kan være nødvendig for formålet, er talestyrte minibusser. For å kunne rette opp feil og videreutvikle talestyrte tjenester, kan det være nødvendig at det samles inn og lagres lydopptak. Videre må det antas at kravet om skriftlig samtykke vil sikre at både behovet og samtykket er gjennomtenkt. Departementet foreslår følgende ordlyd i andre og tredje ledd:

«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».

5.12 Varslingsplikt

5.12.1 Forslag i høringsnotatet

I høringsutkastet § 13 ble det foreslått at opplysning om bilde- og lydopptak i kjøretøy skulle gis gjennom tydelig skilting eller på annen hensiktsmessig måte.

Det ble også foreslått at det skulle opplyses om hvem som innhenter lyd- og bildemateriale dersom dette ikke fremgår av forholdene på stedet.

5.12.2 Høringsinstansenes syn

Datatilsynet mener at kameraovervåkning utenfor kjøretøyet også må varsles, for eksempel ved merking på alle sider av kjøretøyet, samt at det må opplyses om at det også samles inn informasjon via kjøretøyetets sensorer.

5.12.3 Departementets vurdering og forslag

Departementet har forståelse for *Datatilsynets* synspunkter om merking av kjøretøyene. Departementet mener derfor bestemmelsen bør endres slik at det blir tydelig også for de som befinner seg utenfor kjøretøyet at det innhentes informasjon, og at plikten til varsling skal gjelde all innhenting av personopplysninger, uavhengig av medium (sensor, kamera osv.). Departementet foreslår følgende ordlyd i lovforslaget § 13:

«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.»

Departementet kan ikke se at det bør være plikt til å opplyse om informasjonsinnhenting der det ikke lagres personopplysninger, for eksempel der opplysningene blir fullstendig anonymisert før lagring. Formuleringen «*kan inneholde*» må ses i sammenheng med merknader om at selv aidentifisert materiale kan være personopplysninger. Det vil altså ofte være nødvendig å varsle om bilde- og sensoropptak på utsiden av kjøretøyet, selv om informasjonen aidentifiseres umiddelbart, men altså ikke dersom den anonymiseres fullstendig. Formuleringen i høringsutkastet om «*dersom ikke annet følger av forholdene på stedet*», foreslås fjernet da den anses overflødig. Plikten til å opplyse om hvem som innhenter informasjonen, må ses i sammenheng med første setning. Det kan altså opplyses om «*hvem som innhenter informasjonen*» gjennom «*tydelig skilting eller på annen hensiktsmessig måte*». Bestemmelsens tittel foreslås endret fra «*Opplysningsplikt*» til «*Varslingsplikt*».

5.13 Viderebehandling og tilgang til materiale innhentet under utprøving

5.13.1 Forslag i høringsnotatet

I høringsutkastet § 14 ble det foreslått at den som filmer, tar opp lyd eller avlytter, bare fikk behandle innhentet bilde- og lydmateriale til forsknings- og utviklingsarbeid knyttet til utprøving av selvkjørende kjøretøy.

I høringsutkastet § 15 ble det foreslått at tilgang til lyd- og bildemateriale fra utprøving av selvkjørende kjøretøy, bare kunne gis i forbindelse med gjennomføring av tilsyn og forsknings- og utviklingsarbeid knyttet til selvkjørende kjøretøy.

I høringsutkastet § 16 ble det foreslått at bildematerialet skulle aidentifiseres før lagring, med mindre det var innhentet skriftlig samtykke til å lagre identifiserbart materiale.

I høringsutkastet § 17 ble det foreslått at den ansvarlige for utprøvingen skulle sikre tilfredsstillende og egnede tekniske og organisatoriske tiltak for å beskytte bilde- og lydmateriale fra uautorisert innsyn. Forsøk på uautorisert innsyn skulle registreres.

I høringsutkastet § 18 ble det foreslått at bilde- og lydmateriale ikke skulle kunne lagres for lengre tid enn nødvendig for formålet med behandlingen av materialet, samt at det skulle makuleres når det ikke lenger kunne oppbevares.

5.13.2 Høringsinstansenes syn

SINTEF mener overskriften til høringsutkastet § 14 bør endres til «*Bruk av innhentede data*». Videre foreslår de følgende ordlyd: «*Den som filmer, tar opp lyd eller avlytter, samt lagrer data fra sensorer får bare behandle denne typen innhentede data til forsknings- og utviklingsarbeid knyttet til utprøving av selvkjørende kjøretøy*». Som nevnt i punkt 5.11 har også andre høringsinstanser etterspurt likere regler for behandling av lyd- og bildemateriale, og for informasjon fra sensorer.

Østfold politidistrikt mener bestemmelsen i høringsutkastet § 18 om lagring og makulering bør omformuleres fra en «*kan-bestemmelse*» til en «*skal-bestemmelse*». De mener videre at en konkret tidsbegrensning bør fremgå uttrykkelig av forskrift, og ikke fastsettes i den enkelte tillatelse, slik at det sikres likebehandling og forutberegnelighet. *Den Norske Advokatforening* mener det er uklart om «*oppbevares*» viser tilbake til «*lagres*» tidligere i bestemmelsen, og foreslår følgende ordlyd: «*Bilde- og lydmateriale fra selvkjørende kjøretøy, kan ikke oppbevares for lengre tid enn nødvendig for formålet og behandlingen av materialet. Bilde- og lydmateriale skal deretter makuleres eller slettes*». *Oslo kommune* mener bestemmelsen bør vise til personopplysningsloven.

5.13.3 Departementets vurdering og forslag

Departementet støtter *Datatilsynets*, *SINTEFs* og andre høringsinstansers synspunkter om at også sensoropplysninger bør tas med i disse bestemmelsene. Som påpekt tidligere kan også sensorinformasjon inneholde personopplysninger. Departementet er videre enig i at hvilken bruk av informasjonen som er tillatt, må avhenge

av om informasjonen inneholder personopplysninger eller ikke, mens det er mindre relevant hvilket medium de er innhentet fra. Departementet er videre enig med Østfold politidistrikt i at høringsutkastet § 18 bør formuleres som en «skalbestemmelse». Departementet mener imidlertid fortsatt at det er utfordrende å fastsette en konkret tidsangivelse for når opplysningene skal slettes, da behovet for opplysninger vil kunne variere med formålet, men mener forskriftshjemlene er vide nok til å åpne opp for dette dersom det er ønskelig. Når det gjelder synspunktene om at bestemmelsen bør vise til personopplysningsloven, viser departementet til at personopplysningsloven nå skal gjelde med mindre annet følger av utprøvningsregelverket, jf. lovforslaget § 3.

Departementet foreslår at høringsutkastet §§ 14, 15 og 18 slås sammen til ny § 14 i lovforslaget under overskriften «*Behandling av personopplysninger*», med følgende ordlyd:

«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.»

Plikt til utlevering i henhold til andre ledd følger for eksempel av lovforslaget § 8. Kravet om sletting i siste ledd får selvstendig betydning ved siden av kravet om sletting i lovforslaget § 12, der opplysningene ikke er slettet eller fullstendig anonymisert (bare aidentifisert) innen 7 dager, der nødvendigheten av opplysningene faller bort før det har gått syv dager, og der det er gitt skriftlig samtykke til å innhente og lagre identifiserbart materiale.

Bestemmelsen er ment å beskytte personvernet, ved å forhindre spredning av personopplysninger. Bestemmelsen regulerer ikke opplysninger som ikke kan knyttes til enkeltpersoner og som dermed ikke regnes som personopplysninger. Det antas at slik informasjon kan deles etter avtale, så langt ikke annet fremgår av andre regler.

Bestemmelsen i høringsutkastet § 16 fjernes, da kravet om aidentifisering der det ikke er innhentet samtykke til å lagre identifiserbar informasjon, nå følger av lovforslaget § 12. Høringsutkas-

tet § 17 om tiltak for å beskytte personopplysninger fjernes også, da slike krav vil følge av personopplysningsloven med forskrifter, jf. lovforslaget § 3.

5.14 Tilsyn

5.14.1 Forslag i høringsnotatet

I høringsutkastet § 19 ble det foreslått at tilsynsmyndigheten skulle kontrollere at utprøving gjennomføres etter gjeldende regelverk og tillatelsen.

I høringsutkastet § 20 ble det foreslått at den som har fått tillatelsen pliktet å gi tilsynsmyndigheten tilgang til områder, lokaler og kjøretøy tilknyttet utprøvingen. Vedkommende pliktet også å gi tilgang til opplysninger nødvendig for å gjennomføre tilsynet, herunder lyd- og bildemateriale.

Det ble i høringsutkastet § 21 foreslått at tilsynsmyndigheten kunne vedta påbud om tiltak, herunder retting, som var nødvendige for å sikre at utprøvingen ble gjennomført etter gjeldende regelverk og tillatelsen.

I høringsutkastet § 26 ble det foreslått at det kunne gis nærmere bestemmelser i forskrift om tilsyn, herunder tilsynsmyndighet. Det ble skissert at Datatilsynet ble ansett som egnet for tilsynsoppgaver knyttet til personvern, og at Statens vegvesen, enten ved en/flere regioner eller ved Vegdirektoratet, ble ansett som aktuell for øvrige tilsynsoppgaver, men at dette måtte avklares i forskrift.

Tilsynsmyndighetene vil ha taushetsplikt i henhold til forvaltningslovens bestemmelser.

5.14.2 Høringsinstansenes syn

Trygg Trafikk og *SINTEF* mener det bør spesifiseres hvem som skal være tilsynsmyndighet. *SINTEF* mener også at det bør beskrives i loven hvordan læring fra uønskede hendelser skal foregå og *Trygg Trafikk* påpeker at det er viktig at tilsynsmyndigheten har kompetanse på ny teknologi. Også *Abelia* påpeker at tilsynsmyndigheten bør legges til noen som allerede har rett kompetanse og tilliggende ansvarsområder i dag. *Østfold politidistrikt* støtter at Datatilsynet er nærmest til å være tilsynsmyndighet i saker om personopplysninger.

SINTEF foreslår følgende ordlyd: «*Den som har fått tillatelse til utprøving plikter å gi tilsynsmyndigheten tilgang til områder, lokaler og kjøretøy tilknyttet utprøvingen. Vedkommende plikter også å gi tilgang til opplysninger nødvendig for å gjennomføre tilsynet, herunder lyd- og bildemateriale samt «data fra sensorer».*»

5.14.3 Departementets vurdering og forslag

Departementet har merket seg høringsinstansenes synspunkter om at tilsynsmyndigheten bør pekes ut i lov, men mener det er tilstrekkelig at dette gjøres i forskrift slik som foreslått. Departementet støtter høringsinstansenes syn på viktigheten av kompetanse hos tilsynsmyndigheten, men mener behovet for fleksibilitet på et område i rask endring, gjør det krevende å lovfeste konkrete kompetansekrav. Den nødvendige kompetansen må sikres i forbindelse med organiseringen og sammensetningen av personalet i tilsynsmyndigheten. Departementet anser det heller ikke hensiktsmessig med lovfestede krav om hvordan læringen fra uønskede hendelser skal foregå. Nærmere retningslinjer om dette kan imidlertid utvikles på sikt når det er vunnet noe erfaring med utprøvinger.

Departementet foreslår at ordlyden i forslaget til disse bestemmelsene i all hovedsak videreføres. Ordlyden «*lyd- og bildemateriale*» i høringsutkastet § 20 bør imidlertid omskrives til «*personopplysninger innhentet under utprøving*» i lovforslaget § 16 for bedre sammenheng med øvrige endringer i forslaget.

Høringsutkastet § 21 om påbud flyttes til nytt andre ledd i lovforslaget § 15.

Når det gjelder reglene om gjennomføring av tilsyn, samt hjemmelen for å gi påbud, minner departementet om lovforslaget § 3, hvor det nå står at personopplysningsregelverket kommer til anvendelse om ikke annet følger av utprøvningsloven med forskrifter. Dette innebærer at personopplysningslovens regler for gjennomføring av tilsyn, herunder tiltak og virkemidler, kommer til anvendelse for tilsyn etter personopplysningsregelverket.

5.15 Ansvar

5.15.1 Forslag i høringsnotatet

I høringsutkastet § 22 første ledd første punktum ble det foreslått at person som befinner seg på tradisjonell førerplass, skulle anses som kjøretøyets ansvarlige fører med mindre det i tillatelsen var gjort unntak fra føreransvaret i medhold av høringsutkastet § 2 (§ 3 i lovforslaget).

Under utprøvingen med en ansvarlig fører, må vedkommende oppfylle alle de plikter som følger av dette ansvaret, med mindre annet fremgår av tillatelsen.

Tillatelse til utprøving uten en ansvarlig fører under kjøringen kan for eksempel gjelde på nær-

mere definerte strekninger eller områder, og under gitte forutsetninger. Det påligger da søker å ha godtgjort at kjøretøyet kan opptre på en trafikksikker måte i samsvar med vegtrafikklovens bestemmelser.

Kjøring uten en ansvarlig fører kan innebære at personen under kjøring går inn og ut av rollen som ansvarlig fører, for eksempel ved kjøring til og fra nærmere definerte prøvestrekninger. Søker må i søknaden avklare rammene for utprøvingen, herunder når, og under hvilke forutsetninger, systemet skal overta kjøringen og føreren ikke lenger skal ha ansvaret. I tilfeller hvor det er gitt tillatelse til at en person skal delta som fører under deler av utprøvingen, men på en teststrekning overlate kjøringen til kjøretøyet og ikke lenger skal anses som ansvarlig fører, vil personen innta rollen som passasjer. Denne personen anses da som passasjer selv om vedkommende rent fysisk er plassert i det som vanligvis regnes som førerstedet. Dette innebærer at vedkommende i utgangspunktet ikke vil ha en større plikt til å gripe inn for å avverge en eventuell hendelse, enn en annen passasjer. Det utelukkes ikke at ansvar der en person bevisst lar være å gripe inn når vedkommende enkelt kunne avverget en ulykke, kan følge av annet regelverk, jf. eksempelvis straffeloven § 287 om «forsømmelse av hjelpeplikt», aktsomhetsnormen i vegtrafikkloven § 3 som gjelder alle trafikanter (også passasjerer) eller regler i skadeerstatningsloven. Hvilke forutsetninger passasjeren rent faktisk hadde for å avverge ulykken, vil spille inn i en eventuell aktsomhetsvurdering, men vedkommende må ikke vurderes som en fører, som i motsetning til en passasjer forutsettes å ha oppmerksomheten rettet mot trafikken.

I høringsutkastet § 22 første ledd andre punktum ble det foreslått at person som ikke befant seg på tradisjonell førerplass, bare skulle anses som ansvarlig fører dersom det fulgte av tillatelsen.

I høringsutkastet § 22 andre ledd ble det foreslått at der det i tillatelsen var gjort unntak fra føreransvaret, ville den som hadde fått tillatelsen eller var utpekt som ansvarlig (jf. lovforslaget § 6), også være ansvarlig for at sikkerheten var ivare tatt under kjøring.

I høringsutkastet § 22 tredje ledd ble det foreslått at hvis en person påvirket kjøringen når kjøretøyet var selvkjørende, skulle vedkommende betraktes som ansvarlig fører.

Som tidligere nevnt vil det kunne være aktuelt med erstatnings- eller straffansvar for den som er utpekt som ansvarlig for utprøvingen dersom vedkommende har unnlatt å ivareta ansvaret etter loven, ikke har tatt de nødvendige forhåndsregler,

ikke har påsett at den som har fått tillatelsen har iverksatt nødvendige tiltak osv. Det vil også kunne være aktuelt med ansvar for feil som kan føres tilbake til tekniske systemer som benyttes i forbindelse med utprøvingen, særlig de selvkjørende funksjonene, jf. for eksempel produktansvarsløven. Selv om ingen enkeltperson har utvist skyld, kan et foretak straffes etter straffeloven § 27, dersom et straffebed er overtrådt av noen som handler på vegne av et foretak.

For å kunne klargjøre et eventuelt ansvarsproblem i etterkant, bør det være systemer som lagrer informasjon om hvorvidt kjøretøyet var i selvkjørende eller manuell modus ved en eventuell ulykke.

5.15.2 Høringsinstansenes syn

Abelia mener forholdet mellom ansvarlig fører og den som er ansvarlig for forsøket, bør klargjøres, og stiller spørsmål ved hvem som har ansvar for feil ved tekniske systemer. *Kollektivtrafikkforeningen* mener ansvarsfordelingen ikke er tydelig nok når det gjelder straffeansvar, og fremhever at det ikke må være usikkert om det er en juridisk eller fysisk person som har ansvaret. *Norges Automobil-Forbund* påpeker at straffeansvaret fremstår som uavklart på enkelte punkter og foreslår at noen alltid skal være strafferettslig ansvarlig.

Kongelig Norsk Automobilklub mener ansvarsforholdet bør drøftes grundigere. Det samme mener *Vegdirektoratet*. De påpeker at begrepsbruket «*unntak fra føreransvaret*» ikke synes å være korrekt begrepsbruk, da det mer er snakk om en overføring av føreransvaret fra fører, til kjøretøyet/systemet. De mener videre at det i praksis er vanskelig å forholde seg til det juridiske skillet mellom når personen fører og når kjøretøyet fører. Det nevnes også at paragrafen opererer med «*person som befinner seg på tradisjonell førerplass*», og at det i tradisjonelle kjøretøy er en styringsmekanisme som må betjenes, som krever at føreren er oppmerksom. Tilsvarende oppmerksomhetskrav er ikke angitt i forslaget, og de mener at dersom det forutsettes at dagens lovverk og krav gjelder, bør dette presiseres. De nevner videre at i situasjoner hvor en person skal befinne seg på tradisjonell førerplass og bare tidvis har en rolle som fører, vil oppmerksomheten fort bli svekket som følge av automatiseringen. *Vegdirektoratet* foreslår en alternativ ordlyd i bestemmelsen, hvor særlig andre ledd skiller seg fra høringsutkastet: «*Når kjøringen er overtatt av det automatiske systemet har føreransvaret gått over til den som har fått tillatelsen eller er utpekt som ansvarlig.*

Systemet må gi varsel til personen på førerplass om når systemet overtar kjøringen og når personen igjen må ta over føreransvaret.

Politidirektoratet mener ansvarsforholdene må vurderes nærmere. Det trekkes blant annet frem at selvkjørende kjøretøy kan misbrukes til både terrorvirksomhet og annen kriminalitet og at det kan være utfordrende for politiet å vite hvem som er fører. De nevner at det kan være hensiktsmessig med en arbeidsgruppe med representanter fra politidistriktene, Utrykningspolitiet og Politidirektoratet som kan vurdere og evaluere en utprøving av selvkjørende kjøretøy. *Politidirektoratet* mener ordlyden sett i sammenheng med omtalen i høringsnotatet tyder på at det i alle tilfeller gjelder et føreransvar, uavhengig av om en person befinner seg på tradisjonell førerplass eller ikke. De mener føreransvaret fremstår som uklart, særlig når den ansvarlige føreren ikke befinner seg på tradisjonell førerplass.

Politidirektoratet er også usikre på hvilke tilfeller det siktes til med «*unntak fra føreransvaret i medhold av § 2*» i høringsutkastet § 22 første og andre ledd.

Politidirektoratet savner en vurdering av rekkevidden av føreransvaret sett opp mot det ansvaret den «utpekte» personen har i henhold til § 6. De påpeker at ordlyden i høringsutkastet § 22 andre ledd synes å pålegge et utvidet ansvar dersom kjøretøyet skal kjøre uten en ansvarlig fører, men at dette utvidede ansvaret ikke synes å rekke like langt som føreransvaret. *Politidirektoratet* mener også at lovens forarbeider bør skissere hvilke omstendigheter som kan avgjøre om etterfølgende ansvar kan bli aktuelt for utprøvingsansvarlig.

Oslo politidistrikt mener at ansvarlig person utpekt i henhold til § 6 bør knyttes til hvert enkelt kjøretøy, og at denne personen da også pålegges føreransvar som etter dagens regelverk. Det vil da ikke være behov for første ledd, siste setning («*Person som ikke befinner seg på tradisjonell førerplass, anses som ansvarlig dersom det følger av tillatelsen*»). De ser heller ingen ulemper med at personen under forsøket da må forholde seg til vegtrafikklovens forbud mot ruspåvirket kjøring. *Utrykningspolitiet* anbefaler ikke å tillate utprøving uten en ansvarlig fører på tradisjonell førerplass. De mener den nederlandske ordningen med at en person alltid skal anses som fører, selv om vedkommende står utenfor kjøretøyet, er å foretrekke. De påpeker også at en utydeliggjøring av ansvaret vil pålegge politi- og påtalemyndigheter et merarbeid under etterforskningen. Videre mener de at prøveordningen kan begrenses ved at

det stilles krav til en person i kjøretøyet som fyller vegtrafikklovens krav til fører med henhold til alder, førerrett og skikkethet.

SINTEF foreslår en alternativ ordlyd om at det må oppnevnes en ansvarlig operatør: «Ved utprøving der det ikke befinner seg en person på tradisjonell førerplass, må man ha oppnevnt en ansvarlig operatør som har ansvaret for sikkerheten». SINTEF og Trygg Trafikk mener at en passasjer som griper inn i kjøringen underveis, for eksempel «trekker i nødbremsen», ikke kan ha ansvaret som en fører. De begrunner dette med at denne mangler nødvendig kompetanse og tilstrekkelig forståelse av situasjonen. Trygg Trafikk mener videre det må defineres hvordan man kan dokumentere at bilen var i selvkjørende modus og at det må klargjøres om ansvaret ved selvkjørende modus ligger på leverandørene eller den som har fått tillatelse.

Tekna mener at det økonomiske ansvaret bør legges på et firma, og ikke på prosjektleder, samt at det heller ikke bør være noen automatikk i at prosjektleder bærer det strafferettslige ansvaret. De påpeker at det må legges vekt på om vedkommende hadde hatt mulighet til å ivareta ansvaret. Ceobas stiller spørsmål ved hvem som skal dømmes dersom et selvkjørende kjøretøy havner i en ulykke, og påpeker at sunn fornuft og lovverket tilsier at man ikke kan dømme noen for å ha gjort urett mot en maskin.

5.15.3 Departementets vurdering og forslag

Departementet registrerer at flere høringsinstanser stiller spørsmål om ansvar, og støtter synspunktene om at det er viktig med klare ansvarsforhold.

Departementet har merket seg at Vegdirektoratet mener ordlyden «unntak fra føreransvaret» ikke synes å være korrekt begrepsbruk, da det heller er snakk om en overføring av føreransvaret fra føreren, til kjøretøyet/systemet. Politidirektoratet påpeker at ordlyden i «unntak fra føreransvaret i medhold av § 2», er uklar. Departementet er enig i at det ikke gjøres unntak i den forstand at ingen skal ha ansvar for føreroppgavene, men mener det er viktig å trekke frem at det er snakk om et unntak fra det tradisjonelle føreransvaret som følger av vegtrafikkloven, for eksempel vegtrafikkloven § 6 om at føreren «alltid skal ha fullt herredømme over kjøretøyet». Den tradisjonelle forståelsen av føreransvaret forutsetter blant annet at føreren befinner seg i kjøretøyet under kjøringen, samt at vedkommende har full oppmerksomhet på kjøringen. Det er derfor

behov for unntak fra vegtrafikkloven for å tillate kjøring som strider mot den tradisjonelle forståelsen av føreransvaret. For å unngå å skape tvil om ansvaret for de oppgavene som ligger til føreransvaret, mener departementet at bestemmelsen kan omformuleres: «Person som befinner seg på tradisjonell førerplass, anses som kjøretøyets ansvarlige fører, med mindre det er gjort unntak i tillatelsen».

Til merknadene om at en eventuell forutsetning om at dagens regler (for eksempel førerens oppmerksomhetskrav) gjelder, må presiseres i loven, viser departementet til at dette allerede er presisert i lovforslaget § 3 (høringsutkastet § 2).

Politidirektoratet savner en vurdering av rekkevidden av føreransvaret, samt ønsker at det skal skisseres i hvilke tilfeller den utprøvingsansvarlige skal holdes strafferettslig ansvarlig. Særlig fordi dette er et nytt område finner departementet det vanskelig å være konkret med tanke på hvilke tilfeller som kan straffes, men vil her skissere hovedlinjene. Departementet viser til at forsettlig eller uaktsom overtredelse av utprøvingsregelverket (eller vegtrafikkloven m.m.) er straffbart. Det må imidlertid avklares i det konkrete tilfellet hvem som faktisk har overtrådt regelverket, og om overtredelsen var forsettlig eller uaktsom. Dette igjen vil bero på hvem som hadde ansvaret for kjøringen i henhold til tillatelsen. Hvis personen i føreraset har føreransvaret når en eventuell ulykke inntreffer, kan vedkommende holdes strafferettslig ansvarlig på vanlig måte i henhold til vegtrafikkloven, der ulykken skyldes forsettlig eller uaktsom overtredelse av vegtrafikkloven med forskrifter (for eksempel vegtrafikkloven § 3 om uaktsomhet, eller brudd på trafikkreglene). Hvorvidt personen som er utpekt i henhold til lovforslaget § 6 blir strafferettslig ansvarlig i slike situasjoner, enten alene eller i tillegg til føreren, vil avhenge av om vedkommende forsettlig eller uaktsomt har overtrådt noen regler. Han eller hun kan ha forsømt å påse at den som har fått tillatelsen har truffet nødvendige sikringstiltak, for eksempel at føreren ikke har fått nødvendig opplæring jf. lovforslaget § 4 andre ledd, eller det kan være at vedkommende ikke har forholdt seg til vilkårene som er satt i tillatelsen. Det vises i den forbindelse også til omtalen av lovforslaget § 6, jf. punkt 5.6 og 7.6.

Departementet mener andre ledd i ordlyden Vegdirektoratet har foreslått, ikke er dekkende for intensjonen. Departementet mener det er svært viktig at det aldri er tvil om at personen som sitter i føreraset under kjøring, er

kjøretøyets ansvarlige fører med mindre det eksplisitt og helt konkret er gitt tillatelse til noe annet, for eksempel ved kjøring på et bestemt område/strekning. I *Vegdirektoratets* forslag kan det virke som om føreren uten videre kan unngå ansvar ved å overlate kjøringen til systemet, uten at det kommer tydelig frem at dette bare kan skje dersom det helt eksplisitt er gitt tillatelse til dette.

Departementet ser klare fordeler med en arbeidsgruppe i politiet som kan se på sentrale utfordringer knyttet til straffeansvar under kjøring med selvkjørende kjøretøy, slik *Politidirektoratet* nevner. Departementet ser imidlertid ikke behov for endringer i lovforslaget av den grunn, og mener dette er tiltak justismyndighetene selv kan vurdere behovet for. Departementet slutter seg ikke helt til merknadene om at det alltid stilles krav om en ansvarlig fører. Det kan gjøres unntak fra utgangspunktet om at føreren må befinne seg på tradisjonell førerplass, men det kan også generelt gjøres unntak fra kravet om en ansvarlig fører. I slike tilfeller vil det ikke være en person som anses som fører, men personen som er ansvarlig for forsøket, vil uansett ha et overordnet ansvar for å sørge for at sikkerheten er ivarettatt, jf. lovforslaget § 6. Departementet presiserer igjen at kjøring uten fører på tradisjonell førerplass som har det fulle ansvaret, er forbudt med mindre det er gitt tillatelse til enten at den ansvarlige føreren kan befinne seg et annet sted enn på tradisjonell førerplass, eller til at det ikke skal være en ansvarlig fører under kjøringen.

Oslo politidistrikt mener personen som er utpekt som ansvarlig etter § 6, alltid skal ha føreransvaret for de utprøvingsskjøretøyene vedkommende er ansvarlig for. Departementet vil fremheve at dette stemmer i den forstand at den utpekte har ansvaret for at utprøvingen gjennomføres etter gjeldende bestemmelser og i henhold til fastsatte vilkår, og at bestemmelser som presiserer føreransvaret inngår i dette. Departementet vil imidlertid fremheve at dette ikke fritar føreren for ansvar for egen kjøring. Ansvar for førerens eventuelle uaktsomme og forsettlige lovbrudd skal bæres føreren selv. Hvorvidt den som er utpekt også kan holdes ansvarlig, vil avhenge av den konkrete situasjonen, jf. punkt 5.6 og 7.6.

Departementet mener høringsutkastet § 22 andre ledd om ansvaret den utpekte personen vil ha under utprøving uten ansvarlig fører, bør omformuleres og flyttes til lovforslaget § 6 første ledd, jf. punkt 5.6.

Departementet støtter ikke merkna-
dene fra *SINTEF* og *Trygg Trafikk* om at passasjer

som griper inn i kjøringen underveis, ikke bør få ansvaret som en fører. Også i manuelt styrte kjøretøy vil en som, rettmessig eller urettmessig, kjører kjøretøyet, ha ansvar for kjøringen. Dette gjelder uavhengig av om vedkommende har tilstrekkelig kompetanse. Departementet viser videre til bestemmelsen om at den som har fått tillatelsen skal treffe nødvendige sikringstiltak. I dette ligger også en forutsetning om at de som skal delta i forsøket har fått tilstrekkelig informasjon/opplæring, samt at kjøretøyet ikke er utrustet slik at passasjerer uforvarende kan komme til å påvirke systemene. Til *Trygg Trafikk*s merknad om hvordan det kan dokumenteres at kjøretøyet var i selvkjørende modus, viser departementet til at det forutsettes at aktuelle kjøretøy vil ha sensorer som lagrer slik informasjon, og at denne informasjonen må utleveres til politiet i henhold til lovforslaget § 8.

Departementet mener ordlyden bør videreføres slik den ble foreslått i høringen, med unntak av endringene som nevnt over og endring av overskrift til «*Ansvarlig fører*». Justeringer i bestemmelsene over innebærer at denne bestemmelsen nå står i lovforslaget § 17.

5.16 Straff

5.16.1 Forslag i høringsnotatet

I høringsutkastet § 23 ble det foreslått at utprøving av selvkjørende kjøretøy innenfor lovens virkeområde uten tillatelse, kunne straffes tilsvarende som etter vegtrafikkloven § 31.

I andre ledd ble det foreslått at den som forsettlig eller uaktsomt hadde overtrådt vilkår eller regler gitt i eller i medhold av denne loven, kunne ilegges bøter eller fengsel i inntil ett år med mindre forholdet kunne straffes etter annet regelverk.

I tredje ledd ble det foreslått at den som overtrådte bestemmelsene i kapittel 3, kunne straffes tilsvarende som etter personopplysningsloven § 48.

5.16.2 Høringsinstansenes syn

Abelia ber om at det konkretiseres hvilken straffesammensetning som gjelder.

Telemark fylkeskommune er skeptiske til at straffeansvaret plasseres først etterpå og *Personskadeforbundet LTN* mener det er urimelig med et personlig ansvar der en ulykke er utenfor vedkommendes kontroll.

Politidirektoratet stiller spørsmål ved hvor langt straffansvaret etter andre ledd strekker seg. De

mener at en uklar rekkevidde av lovens ansvarsbestemmelser, medfører at det blir utydelig når straffansvar kan inntre. De stiller også spørsmål om et delt utprøvnings- og føreransvar kan føre til ansvarspulverisering, og om man kan bli stående overfor tilfeller der ingen kan holdes ansvarlig. I likhet med *Oslo politidistrikt* mener *Politidirektoratet* at det bør vurderes om det er mulig og hensiktsmessig å operere med et føreransvar/kjøretøyansvar som tillegges én person.

5.16.3 Departementets vurdering og forslag

Departementet viser til at strafferammen følger av henvisningen til vegtrafikkloven § 31, hvor det fremgår at strafferammen er bøter eller fengsel inntil ett år. Strafferammen for overtredelse av utprøvningsregelverket er i henhold til ordlyden i andre ledd også bøter eller fengsel inntil ett år. Departementet mener derfor strafferammen er tilstrekkelig konkretisert i bestemmelsen.

Dersom kjøring med selvkjørende kjøretøy innebærer overtredelse av vegtrafikklovgivningens bestemmelser uten at det er gitt tillatelse til dette, kan forholdet straffes direkte etter vegtrafikkloven. Det anses ikke behov for en presisering av dette i utprøvningsloven.

Når det gjelder merknadene fra *Telemark fylkeskommune*, viser departementet til at straffeansvar aldri kan plasseres på forhånd. Straffeansvar avhenger av at noen forsettlig eller uaktsomt har overtrådt regler. Departementet støtter synspunktene til *Personskadeforbundet LTN* om at det er urimelig med et personlig ansvar der en ulykke er utenfor vedkommendes kontroll. Dette er bakgrunnen for at det i utprøvningsloven (og i strafferetten generelt) stilles skyldkrav, altså forsett eller uaktsomhet. Dersom en ulykke er utenfor vedkommendes kontroll, har ikke personen opptrådt forsettlig eller uaktsomt, og kan følgelig ikke straffes.

Departementet vil bemerke at det kan forekomme tilfeller hvor ulykken ikke skyldes noens forsettlige eller uaktsomme lovbrudd, og hvor ingen derfor holdes strafferettslig ansvarlig. Slik er situasjonen også i dag ved ulykker med manuelle kjøretøy.

Departementet mener paragrafens siste ledd om straff for overtredelse av bestemmelsene i høringsutkastet kapittel 3 om personvern (kapittel 4 i lovforslaget), kan fjernes, da det nå følger av lovforslaget § 3 at personopplysningsloven gjelder med mindre annet følger av utprøvningsregelverket. Hjemmel for å straffe over-

tredelse av bestemmelser satt av hensyn til personvern følger direkte av personopplysningslovens regler. Lovforslaget § 18 andre ledd gjelder også overtredelse av utprøvningslovens særregler om behandling av personopplysninger.

Straffehjemmelen følger nå av lovforslaget § 18, med de endringer som redegjort for over, og med enkelte språklige justeringer.

5.17 Erstatning for krenkelser av den personlige integritet

5.17.1 Forslag i høringsnotatet

I høringsutkastet § 24 ble det foreslått at den som var ansvarlig for utprøving etter denne loven, skulle gi erstatning for skade og krenkelser av den personlige integritet, forårsaket ved innhenting og lagring av personopplysninger i strid med loven. Det ble videre foreslått at erstatningsansvaret kunne lempes dersom den ansvarlige kunne dokumentere at overtredelsen ikke skyldtes forhold hos vedkommende.

5.17.2 Høringsinstansenes syn

Justis- og beredskapsdepartementet påpeker at bestemmelsen er uklar, da den synes å gi hjemmel for objektivt erstatningsansvar. De mener bestemmelsen heller bør utformes slik som etter personopplysningsloven og skadeerstatningsloven.

5.17.3 Departementets vurdering og forslag

Departementet viser lovforslaget § 3, hvor det nå fremgår at personopplysningsregelverket gjelder med mindre annet er bestemt i utprøvningsloven eller forskriften. Departementet mener derfor det ikke lenger er behov for egne erstatningsregler i utprøvningsloven for krenkelser av den personlige integritet, da erstatningsreglene i personopplysningsloven § 49 kommer til anvendelse. Departementet foreslår derfor ikke å videreføre bestemmelsen.

5.18 Øvrige bestemmelser

5.18.1 Forslag i høringsnotatet

I høringsutkastet § 25 ble det foreslått at den som ved utprøving etter denne loven ville få tilgang til informasjon om noens personlige forhold, pliktet å hindre at andre fikk adgang eller kjennskap til denne informasjonen.

I høringsutkastet § 26 ble det foreslått en hjemmel for departementet til å gi nærmere forskriftsbestemmelser om utprøving av selvkjørende kjøretøy på veg, og med en liste som konkretiserte hjemmelen. I henhold til bokstav e) kunne det gis nærmere bestemmelser om «*informasjonssikkerhet ved behandling av opplysninger i forbindelse med utprøving, herunder nærmere regler om organisatoriske og tekniske sikkerhetstiltak*».

I høringsutkastet § 27 ble det foreslått at vedtak etter denne loven kunne påklages i henhold til forvaltningsloven og i § 28 at loven skulle tre i kraft når Kongen bestemte.

5.18.2 Høringsinstansenes syn

Østfold politidistrikt støtter bestemmelsen om taushetsplikt for de som får tilgang til informasjon om noens personlige forhold.

Vegdirektoratet mener bestemmelsen om vilkår bør inkluderes i bestemmelsen som gir hjemmel for å gi nærmere forskriftsbestemmelser.

Som nevnt under punkt 5.2 ber *Justis- og beredskapsdepartementet* om at det vurderes hvorvidt loven bør gjøres gjeldende også for Svalbard, eventuelt innta en hjemmel for å gi forskrift om lovens anvendelse på Svalbard.

5.18.3 Departementets vurdering og forslag

Departementet foreslår å flytte bestemmelsen om taushetsplikt til lovforslaget kapittel 4, til en ny § 10.

Departementet foreslår videre å endre hjemmelen til å gi nærmere regler om «*informasjonssikkerhet ved behandling av opplysninger i forbindelse med utprøving, herunder nærmere regler om organisatoriske og tekniske sikkerhetstiltak*». Slike regler følger av forskrift om behandling av personopplysninger kapittel 2. Det kan imidlertid være behov for andre forskriftsbestemmelser som knytter seg til behandling av personopplysninger. Departementet foreslår derfor at bokstav e) endres til «*behandling av personopplysninger*».

Som nevnt i punkt 5.2 kan utprøving av selvkjørende kjøretøy på Svalbard være noe utfordrende i praksis, særlig med tanke på tilsyn og annen oppfølging fra myndighetene. Departementet mener likevel det kan være uheldig å utelukke slik utprøving, og ser derfor behov for en hjemmel som sikrer den nødvendige fleksibilitet til å gi regler om lovens anvendelse på Svalbard, dersom slik utprøving viser seg å være aktuelt og utfordringene lar seg overkomme. Departementet støtter derfor *Justis- og*

beredskapsdepartementets forslag om en hjemmel for å gi forskrift om lovens anvendelse på Svalbard. Følgende formulering tas derfor inn i lovforslaget § 19 andre ledd:

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

Departementet foreslår også å fjerne bestemmelsen om klageadgang. Klageadgangen følger direkte av forvaltningsloven, og det anses unødvendig med en slik presisering.

Departementet foreslår til slutt å endre kapitteloverskriften til «*Øvrige bestemmelser*».

5.19 Generelt

5.19.1 Høringsinstansenes syn

Oslo kommune er positive til at det legges til grunn at testingen skal foregå i eksisterende infrastruktur. *Statens havarikommisjon* for transport påpeker at det er nødvendig med pålitelig fysisk og digital infrastruktur og mener anledningen bør brukes til å lov/forskriftsfeste sikkerhetsnivå på strekninger. Også *SINTEF* mener det bør stilles krav til sikkerhet og datasikkerhet for den digitale infrastrukturen. *MA – Rusfri trafikk* mener søker må redegjøre for hvordan trafikksikkerheten ivaretas, herunder automatisering i sammenheng med infrastruktur og trafikkmiljø. *NHO Transport* mener dagens krav til vintervegsvedlikehold sannsynligvis må skjerpes. *Norges Automobil-Forbund* forutsetter at vegmyndighetene tilrettelegger infrastruktur, for eksempel vedlikehold, kantlinjer og lesbare skilt. *Norges Motorcykelunion* mener spørsmål ved hvem som tar kostnadene for utvikling av infrastruktur bør inngå i definerte testkriterier.

Rogaland fylkeskommune trekker frem datasikkerhet som viktig, *NHO* påpeker at det burde vært strengere krav til hvordan leverandørene skal håndtere organiseringen og prosesser for å håndtere datasikkerhet og savner også en bredere omtale av teknologiske utfordringer. Også *NHO Transport* mener myndighetene bør ta et større ansvar for datasikkerhet, og stille strenge krav til kontroll og oppfølging av eventuelle lovbrudd. *Norges Automobil-Forbund* savner en nærmere utredning om datasikkerhet.

Datatilsynet mener flere vurderinger, blant annet hvordan kjøretøyet prioriterer/tar etiske valg bør vurderes på lovs nivå. Også *Kongelig Norsk Automobilklub* mener etiske utfordringer bør drøftes. *Norges Motorcykelunion* mener etiske valg må fremgå av definerte testkriterier.

Finans Norge stiller spørsmål ved hvordan bilansvarslovas regler om objektivt ansvar ved brudd på trafikkreglene skal vurderes der det selvkjørende kjøretøyet ved bruk av algoritmer «prioriterer» en skade fremfor en annen.

Norges Blindeforbund påpeker at dagens transportssystemer medfører utfordringer for synshemmede. Ved bruk av selvkjørende kjøretøy vil det være vanskelig å finne riktig buss og taxi uten en sjåfør om bord. Videre mener de at synshemmede må kunne nyttiggjøre seg selvkjørende biler ved å ha universell utforming i bilens interiør. Dette betyr at betjeningspanelet må ha taktile knapper og skrift, samt at synshemmede bør ha tilgang til auditiv informasjon.

Norges Taxiforbund nevner at det i begrenset grad vil bli benyttet selvkjørende kjøretøy i drogsjenæringen. De trekker blant annet frem at det for eksempel er behov for personlig service som av- og påstigning, samt hjelp med bagasje. Også *Yrkestrafikkforbundet* trekker frem at det fortsatt vil være behov for yrkessjåfører fremover. Det påpekes at disse sørger for trygghet og fleksibilitet både for kunder og arbeidsgiver, og at det er avgjørende at det er en ansvarlig sjåfør tilstede som også kan håndtere uforutsette hendelser som for eksempel ekstreme værforhold, ras, ulykker brann osv. Det påpekes at yrkessjåførene også har oppgaver som å hjelpe barn som reiser alene, hjelpe kunder med bagasje, samt ekstra hjelp ved funksjonshemming, språkutfordringer osv.

En enkeltperson som ønsker å være anonym påpeker at selvkjørende kjøretøy er tryggere enn kjøring med manuelle kjøretøy, og at det derfor ikke er grunn til å gjøre regelverket komplisert. Vedkommende stiller seg også kritisk til at det lagres informasjon om kjøringen, og at de selvkjørende kjøretøyene skal registreres. *Bjørn Brevik* informerer om ulike typer «artificial intelligence» (AI), ulike typer sensorer, i hvilke to hovedretninger testsituasjoner vil foregå, samt ulike testområder. *Ole Thoresen* mener departementet bør kunne holdes ansvarlig for uønskede hendelser knyttet til kjøring med selvkjørende kjøretøy, for eksempel som følge av «uaktsom særlov». Det stilles spørsmål ved departementets hjemmel for å stille det norske vegnettet til disposisjon for «diverse kapitalkrefter» og påpekes at det ikke kan gis dispensasjon fra regelverk i en særlov. *Per Inge Østmoen* mener loven må anses som en forberedelse til å introdusere slike kjøretøy på norske veier. Han viser til at førerkontrollerte kjøretøy innebærer en form for fleksibilitet og frihet som et selvkjørende kjøretøy aldri kan sørge for. Det påpekes videre at frihet

alltid vil innebære en viss risiko og at dette må aksepteres.

5.19.2 Departementets vurdering og forslag

Departementet viser til at krav til infrastruktur ikke er en del av denne loven, men at det legges opp til at den som søker om tillatelse må dokumentere at infrastrukturen på den strekningen eller det området de søker om utprøving på, er tilstrekkelig for sikker utprøving.

Når det gjelder merknadene om datasikkerhet, opprettholder departementet synspunktene fra høringen om at dette ikke bør reguleres i utprøvsloven, men at virksomhetene som skal gjennomføre utprøving selvsagt har et ansvar. Virksomhetens ansvar for sikre tekniske systemer for å beskytte personopplysninger følger av personopplysningsregelverket. Datasikkerhet for å forhindre uautorisert adgang som går utover trafiksikkerheten, følger indirekte av plikten til å treffe alle tiltak som er nødvendige for å forebygge og hindre at kjøretøyet forårsaker skade på liv, helse, miljø eller eiendom.

Flere høringsinstanser trekker frem kjøretøys evne (eller manglende evne) til å treffe «etiske valg», altså der kjøretøyet er i en situasjon hvor en ulykke ikke kan unngås, men hvor konsekvensen til en viss grad kan påvirkes av kjøringen. Departementet ser de åpenbare problemstillingene som følger av at vurderinger, herunder trafikale valg som kan medføre svært ulikt skadefall, som i dag gjøres av en normalt aktsom sjåfør, skal overlates til programmering. Departementet mener imidlertid at dette ikke er spørsmål som kan løses i et utprøvsregelverk. Problemstillingen, herunder de etiske dilemmaene som kan oppstå, må vurderes med tanke på mer permanent og omfattende bruk av selvkjørende kjøretøy. Departementet er kjent med at denne problemstillingen også er reist i andre land og vil følge dette arbeidet internasjonalt.

Til *Norges Blindeforbunds* merknad vil departementet bemerke at det i dag er krav til universell utforming av buss, jf. forskrift av 3. desember nr. 1438 om universell utforming av motorvogn i løyvepliktig transport mv. I tillegg vil departementet vise til at de teknologiske løsningene for ruteinformasjon, herunder applikasjonsløsninger for mobiltelefon, er i stadig utvikling og trolig vil kunne ivareta et slikt behov. Slike systemer som *Norges Blindeforbund* etterspør, kan kanskje også oppstilles som krav i et anbud. Dette er imidlertid forhold som kan vurderes senere når

selvkjørende kjøretøy eventuelt blir en realitet i større omfang i rutetilbudet.

Departementet støtter selvsagt *Norges Taxiforbund* og *Yrkestrafikkforbundets* merknader om at det fortsatt vil være behov for yrkessjåfører. Selvkjørende kjøretøy vil på sikt kunne supplere dagens transporttilbud, for eksempel ved bruk av såkalte «matebusser» som frakter passasjerer til

kollektivknutpunkt. Bruk av selvkjørende kjøretøy vil imidlertid 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.

6 Økonomiske og administrative konsekvenser

6.1 For det offentlige

6.1.1 Søknadsbehandling

Myndighetene vil ved innføring av en utprøvsordning 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 befaring 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 utover det som dekkes gjennom gebyrfinansiering, må dekkes innenfor gjeldende budsjettammer.

6.1.2 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 bedre grunnlag for beregningen.

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

6.1.3 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.

6.2 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 trafikksikker gjennomføring. Det vil på sikt kunne påløpe gebyr for søknad og for tilsyn.

Tiltakene som forutsettes iverksatt av personvernmyndighetene, 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.

7 Merknader til de enkelte bestemmelsene

7.1 Formål – § 1

Formålet med loven er å legge til rette for utprøving av selvkjørende kjøretøy innenfor rammer som særlig ivaretar trafikksikkerhets- 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 trafikksikkerhet, effektivitet i trafikkavviklingen, mobilitet og miljø.

Loven må være vid nok til at den teknologiske utviklingen ikke hemmes og hjemle at det i forskrifter og i de enkelte tillatelsene kan stilles vilkår og krav for å sikre tilstrekkelige ivaretagelse av sentrale hensyn som trafikksikkerhet og personvern.

7.2 Virkeområde – § 2

Virkeområdet følger av § 2. I henhold til første ledd gjelder loven utprøving av selvkjørende kjøretøy uten ansvarlig fører, eller med ansvarlig fører på annet enn tradisjonell førerplass. Dette innebærer at tilfeller der kjøretøyet ikke har en ansvarlig fører, enten fordi kjøretøyet er konstruert for kjøring uten fører, eller fordi føreren under hele eller deler av kjøringen, ikke skal anses som ansvarlig fører, omfattes av virkeområdet. Videre gjelder loven der kjøretøyet har en ansvarlig fører, men hvor denne ikke befinner seg på tradisjonell førerplass, som for eksempel i forsøket med minibusser som nevnt i punkt 4.1.6.

Som nevnt tidligere er særlig føreransvaret etter vegtrafikklovgivningen til hinder for utprøving av selvkjørende kjøretøy uten en ansvarlig fører. Det kan imidlertid være andre regler i vegtrafikklovgivningen, samt regler i yrkestransportregelverket og personopplysningsregelverket, som også er til hinder for utprøving av slike kjøretøy. Kjøretøyets tekniske spesifikasjoner kan for eksempel bryte med alminnelige kjøretøytekniske krav, eller det kan være at kjøretøyets innhenting av informasjon ikke samsvarer med reglene i personopplysningsregelverket. Loven omfatter derfor også utprøving av selvkjø-

rende kjøretøy hvor kjøretøyet har en ansvarlig fører på tradisjonell førerplass, men hvor det av andre grunner er nødvendig med unntak fra gjeldende regelverk.

Selvkjørende kjøretøy er i § 2 andre ledd definert som et kjøretøy som er utrustet med et teknisk system som automatisk fører kjøretøyet og som har kontroll over kjøringen. Dette fastslår den sentrale funksjonen som skiller selvkjørende kjøretøy fra mer tradisjonelle kjøretøy. Definisjonen omfatter ikke kjøretøy med førerstøttesystemer som allerede er i utstrakt bruk, hvor hovedformålet er å assistere føreren, men føreren er da på vanlig måte ansvarlig for kjøringen.

For å tydeliggjøre de mest aktuelle tilfellene, er det inntatt en presisering i annet punktum om at selvkjørende kjøretøy både 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. Dette vil typisk være nivå 4 og 5 i henhold til SAE-nivåene, jf. punkt 3.

For øvrig skal begrepene som benyttes i loven ha samme betydning som i vegtrafikklovgivningen, yrkestransportregelverket og personopplysningsregelverket, men en slik presisering anses overflødig.

7.3 Forholdet til annen lovgivning – § 3

7.3.1 Innledning

Det følger av § 3 at vegtrafikkloven, yrkestransportloven og personopplysningsloven, samt forskriftene til disse tre lovene, gjelder under utprøving av selvkjørende kjøretøy med mindre annet følger av utprøvningsloven med forskrifter. Videre er det foreslått en adgang til å gjøre unntak i den enkelte tillatelse fra vegtrafikklovgivningen og yrkestransportregelverket. Den adgangen Statens vegvesen (som antatt tillatelsesmyndighet) i henhold til bestemmelsen vil få til å gjøre unntak i enkelttilfeller, er begrenset til disse to regelsettene. Unntak fra personopplysningsregelverket må dermed følge av lov eller forskrift.

7.3.2 Vegtrafikkloven

Vegtrafikklovens regler er satt av hensyn til trafiksikkerhet, fremkommelighet og miljø, og det er viktig at ivaretagelsen av disse hensynene ikke svekkes ved overgangen til stadig mer automatiserte kjøretøy. Det er derfor slått fast i loven at vegtrafikkloven gjelder med mindre annet følger av utprøvsloven med forskrifter, eller den enkelte tillatelse.

Det er bare adgang til å gjøre unntak som er nødvendig for å kunne prøve ut selvkjørende kjøretøy i tråd med lovens formål. I vurderingen av unntaksbehovet i det konkrete utprøvsprosjektet, skal teknologiens modenhet og trafikale risikoforhold være sentrale momenter.

7.3.3 Yrkestransportlova

Yrkestransportregelverket antas i liten grad å sette begrensninger for utprøving av selvkjørende kjøretøy.

Det legges til grunn at løyvekravene i yrkestransportloven i utgangspunktet også skal gjelde under utprøving. I enkelte tilfeller kan det likevel være behov for adgang til å fravike kravene i yrkestransportregelverket.

Unntak fra krav om løyve for godstransport og turvogn kan ikke gå lenger enn EØS-retten tillater. Typiske unntak som gjøres i dag er knyttet til transportvirksomhet med liten innvirkning på det totale markedet, slik som transport med kjøretøy med lav hastighet, kjøretøy med veteranstatus osv. Regler om behovsprøvede løyver for personbiler (drosje, selskapsvogn og transport for funksjonshemmede), inkludert antallsreguleringen, er fastsatt nasjonalt. Unntak under en prøveordning i slike tilfeller vil derfor ikke komme i konflikt med EØS-retten. For å forhindre at behovsprøvingen setter skranker for ny teknologiutvikling, åpnes det opp for å frita fra krav om drosjeløyve i enkelte tilfeller.

Det anses hensiktsmessig at utprøvingen av selvkjørende kjøretøy i lokaltransport med buss i rute, foregår i et samarbeid med fylkeskommunene og busselskapene som har kontrakt med fylkeskommunene. Det vil være en fordel å ha en prøveordning innenfor eksisterende løyveordning og anbudskontrakter. Prøveordningen vil sannsynligvis også gi et bedre kunnskapsgrunnlag når den utføres innenfor den ordinære kollektivtransporten. Det kan likevel være behov for unntak, særlig i tilfeller der dette ikke vil være til ulempe for det fylkeskommunale kjøpet.

I utgangspunktet vil ikke kravene til kjøreseddel i yrkestransportlova komme til anvendelse der kjøretøyet ikke har fører. I de tilfeller der utprøvingen baseres på at en person i kjøretøyet har føreransvaret, vil kravene til kjøreseddel gjelde. Når det gjelder yrkestransportlova § 38 om dokumenter som føreren er pliktig å vise fram ved kontroll, for eksempel løyve, legges det opp til at dette kravet reguleres i selve tillatelsen.

7.3.4 Personopplysningsloven

Utprøving med selvkjørende kjøretøy reiser en rekke spørsmål knyttet til personvern, da det for flere formål i forbindelse med utprøving er nødvendig å innhente, og i mange tilfeller lagre, opplysninger.

De fleste kjøretøyene er avhengig av kameraer, sensorer og/eller radarer for å kunne fungere i trafikken. Dette er nødvendig for å lese kantlinjer og skilting, avdekke hindringer i vegbanen osv.

Videre er det behov for opplysninger om den konkrete kjøringen dersom det oppstår en ulykke eller en trafikkfarlig situasjon. I slike tilfeller vil informasjonen ha betydning for hvor et eventuelt ansvar skal plasseres og for skyldspørsmålet. Behovet for informasjon i disse tilfellene gjør seg gjeldende utover det som i alminnelighet også vil oppstå ved ulykker med manuelle kjøretøy, fordi det ikke alltid uten videre vil være klart om det er en person eller et system som førte kjøretøyet på det aktuelle tidspunktet. Ofte vil det heller ikke være en fører i kjøretøyet som kan forklare seg om hendelsesforløpet.

Opplysninger må også innhentes og lagres for å kunne oppnå formålet med utprøvingen, som nettopp er å hente erfaring til bruk for videre utvikling.

For å kunne prøve ut selvkjørende kjøretøy, og kunne innhente og bruke relevant informasjon for lovens formål samtidig som personvernet ivaretas, skal personopplysningsloven med forskrifter i henhold til lovforslaget gjelde med mindre annet følger av utprøvsloven med forskrifter.

7.3.5 Bilansvarslova

Forsikringsplikten retter seg mot eier av kjøretøyet og ivaretar hensynet til at skadelidte kan få dekket tap for skade forårsaket av motorvogn. Utprøvsloven gir ikke adgang til unntak fra forsikringsplikten som følger av bilansvarslova.

Hjemmelen til å gjøre unntak fra vegtrafikkloven med forskrifter vil likevel kunne få indirekte

betydning for forsikringsplikten, ved at det kan gjøres unntak fra registreringsplikten. Forsikringsplikten retter seg mot registreringspliktige kjøretøy. Ved utprøving av kjøretøy som ikke er registreringspliktige legges det imidlertid til grunn at den økonomiske kompensasjonen ved ulykker uansett ikke reduseres.

Hvorvidt kjøretøyet forsikres etter allerede eksisterende, alminnelige forsikringsavtaler, eller om det kan være behov for å utvikle egne forsikringsavtaler for kjøretøy som er med i utprøvningsprosjekter, antas å være spørsmål som ligger utenfor hva det er hensiktsmessig for departementet å regulere.

7.3.6 Forvaltningsloven

Forvaltningslovens regler kommer til anvendelse. Aktuelle eksempler er behandling av søknader om tillatelse, klage over avslag på søknad om tillatelse og taushetsplikt om noens personlige forhold og om forretningshemmeligheter.

7.4 Hjemmel for tillatelse – § 4

Hovedformålet med loven er å gi anledning til utprøving av selvkjørende kjøretøy som annet regelverk ellers ville satt begrensninger for. Grensen mot gjeldende regelverk blir derfor førende for når det må søkes tillatelse, jf. § 2.

Det vil være opp til myndighetene om det skal gis tillatelse, i hvilken grad det skal gjøres unntak fra annet regelverk og hvilke vilkår som skal stilles. Det er aktuelt med utprøving av kjøretøy på ulike nivåer og med ulik teknologi og funksjonalitet og særlig med ulik grad at selvkjørende teknologi. Søknader skal behandles ut fra en helhetlig vurdering av det konkrete prosjektet, hvor hensyn som trafikkikkerhet, miljøvern, fremkommelighet, personvern og datasikkerhet skal være sentrale.

Sikkerhetsstandarden må vurderes på bakgrunn av det konkrete prosjektet. Det er avgjørende at sikkerhetsnivået er like bra eller bedre under utprøving av selvkjørende kjøretøy, som ved manuell kjøring. Utprøving må derfor gjennomføres gradvis for å sikre at teknologien er tilstrekkelig moden for å prøves under forholdene som gjelder. Den selvkjørende teknologien må være tilstrekkelig utprøvd, eksempelvis i laboratorium, simulatorer, på lukkede områder og eventuelt med en ansvarlig fører som til enhver tid kan kontrollere kjøretøyet, før det er aktuelt å tillate utprøving uten en ansvarlig fører i ordinære trafikkmiljøer. Dette må dokumenteres i søknadsprosessen.

Det er søkers ansvar å dokumentere at utprøvingen kan gjennomføres, og vil bli gjennomført, i tråd med lovens formål. Søker må selv særlig sikre at utprøvingen skjer på en trafikkikker måte, herunder at kjøretøyet håndterer de situasjoner som kan oppstå i forbindelse med utprøvingen.

Bestemmelsen er formulert som en «kanregel», slik at det vil være opp til myndigheten å vurdere om tillatelse skal gis eller ikke, selv om søker oppfyller minimumskrav etter lov og forskrift. Denne vurderingen vil gjøres med utgangspunkt i lovens formål og vil gjelde både rammene for utprøvingen og muligheten til å hente kunnskap om effekter av den.

Bilprodusenter, bilimportører, transportvirksomheter, forskningsinstitusjoner, myndigheter eller andre interessenter kan være aktuelle for å delta i utprøvningsordningen, og det kan også tenkes samarbeidsprosjekter mellom ulike aktører. Bestemmelsen er ikke til hinder for at privatpersoner etter søknad kan få slik tillatelse, men utprøvingen skal i alminnelighet ha som mål å tilføre kunnskap om effekter og utfordringer ved å innføre selvkjørende kjøretøy i transportsystemet. Det skal stilles krav til hvordan utprøvingen skal gjennomføres, herunder om evaluering, rapportering, ansvar osv. Det legges videre til grunn at det i søknadsprosessen redegjøres detaljert for gjennomføring av utprøvingen og hvordan trafikkikkerhets- og personvern hensyn ivaretas.

Krav til hva søknaden skal inneholde og hvilken myndighet som skal behandle den, vil bli nærmere regulert i forskrift.

Adgangen til å klage over avslag på søknad om tillatelse, eventuelt over vilkårene som er satt, følger av forvaltningslovens regler.

Som nevnt vil vegtrafikkloven gjelde med mindre det er gjort unntak. For å ivareta sikkerheten under forsøk, fastsettes det en uttrykkelig plikt i § 4 andre ledd for den som har fått tillatelsen, til å treffe alle tiltak som er nødvendige for å hindre at det selvkjørende kjøretøyet forårsaker skade på liv, helse, miljø eller eiendom. Søker må presisere i søknaden hvilke tiltak som skal iverksettes. Slike tiltak kan være alt fra fysisk sikring (avsperring av område), skilting, opplæring av de som skal delta i utprøvingen, oppdatering av programvare, undersøkelser av kjøretøyet og området, osv. Plikten retter seg mot den som har fått tillatelsen, det vil si fysisk eller juridisk person. Det er likevel personen som er utpekt som ansvarlig i henhold til § 6 som har den overordnede oppgaven med å påse at tiltakene gjennomføres som forutsatt, jf. punkt 5.6 og 7.6.

7.5 Vilkår – § 5

I § 5 fastsettes en vid adgang til å stille vilkår for å gi tillatelse, særlig for å sikre at trafikksikkerhet og personvern hensyn ivaretas under utprøvingen.

Av hensyn til forutberegnelighet for den som skal gjennomføre utprøvingen, bør vilkår primært settes i forbindelse med at tillatelsen gis. Dette er imidlertid et helt nytt felt, hvor det i en periode ikke vil være tidligere praksis å hente erfaring fra. Det kan på tidspunktet for behandlingen av søknaden være utfordrende å få en fullstendig oversikt over hvilke vilkår som er nødvendige for å ivareta sentrale hensyn på en tilfredsstillende måte. Dersom særlige grunner gjør det nødvendig, kan vilkårene i tillatelsen derfor endres, eller det kan settes nye vilkår etter at tillatelsen er gitt. Formuleringen «*særlige grunner*» er benyttet for å fremheve at bestemmelsen skal fungere som en sikkerhetsventil. Særlig grunner vil være der nye eller endrede vilkår er nødvendig for å ivareta hensyn som nevnt i lovens formålsbestemmelse, for eksempel trafikksikkerhet eller personvern.

Det kan settes strengere vilkår for utprøving enn det som følger av vegtrafikklovgivningen. Eksempelvis at kjøringen skal foregå med lavere hastighet enn fartsgrensen på stedet, forutsatt at hensynet til fremkommelighet for annen trafikk anses ivaretatt. Vilråene kan videre sette begrensninger i geografisk utstrekning for utprøvingen (eventuelt en konkret strekning) eller i tid (hvilke dager, måneder, hvilke tidspunkt på dagen) osv. Videre kan tillatelsen knyttes til bestemte kjøretøy eller kjøretøytyper, eller at kjøretøyet skal ha en fører eller operatør som kan gripe inn.

Hensyn som trafikksikkerhet, fremkommelighet, datasikkerhet, miljø og personvern vil være sentrale ved vurderingen av hvilke vilkår som skal stilles, men det foreslås ikke en uttømmende angivelse av hva som kan vektlegges.

7.6 Ansvarlig for utprøvingen – § 6

I søknaden skal det utpekes en person som er ansvarlig for at utprøvingen gjennomføres innenfor gjeldende bestemmelser og at de vilkår som er stilt i tillatelsen overholdes, jf. punkt 5.6. Vurderingen av utpekt ansvarlig vil inngå som en del av den helhetlige vurderingen myndigheten gjør av prosjektet under søknadsbehandlingen. Vedkommende må ha tilstrekkelig innflytelse på utprøvningsprosjektet til å kunne ivareta ansvaret.

Det bør i utgangspunktet bare være én person som utpekes. Loven tar imidlertid høyde for at det kan finnes gode grunner for å utpeke mer enn én ansvarsperson.

Den som utpekes har det overordnede ansvaret for gjennomføringen av utprøvingen. Vedkommende må sikre at reglene i denne loven, vegtrafikkloven, yrkestransportlova, personopplysningsloven, samt forskriftene til disse lovene, og vilkårene i tillatelsen overholdes. Dette innebærer for eksempel at vedkommende må påse at den som har fått tillatelse treffer nødvendige trafikksikkerhetstiltak, jf. § 4 andre ledd.

Regler der pliktsubjektet etter vegtrafikkloven er føreren, må også i utgangspunktet sikres ivarett av den som er utpekt etter § 6. Der utprøvingen gjennomføres med en ansvarlig fører, innebærer imidlertid ikke § 6 at førerens ansvar reduseres, med mindre det er gjort konkrete unntak i tillatelsen. Fører vil på vanlig måte kunne holdes ansvarlig etter vegtrafikkloven, jf. § 17. Der utprøvingen skjer med fører, skal fører opptre slik en fører er forpliktet til, og den utpekte vil bare unntaksvis kunne pådra seg ansvar for førerens feil under kjøringen. Dette må eventuelt vurderes konkret fra situasjon til situasjon. Dersom førerens feil skyldes mangelfull opplæring eller andre forhold ved utprøvingen som det var rimelig å forvente at den utpekte burde forutse og avverge, kan dette tilsi at den utpekte har utvist den nødvendige skyld. I enkelte tilfeller kan det tenkes at både fører og den utpekte personen kan holdes ansvarlig. Dette kan for eksempel skje der det benyttes en person som skal ha rollen som ansvarlig fører under utprøving, og det viser seg at vedkommende ikke hadde førerrett for den aktuelle klassen. Føreren vil kunne holdes ansvarlig etter vegtrafikkloven for kjøring uten førerrett, mens den utpekte kan holdes ansvarlig for brudd på § 6 fordi utprøvingen ikke ble gjennomført etter gjeldende bestemmelser. Dette forutsetter selvsagt at nødvendig skyldkrav og øvrige straffbarhetsvilkår/erstatningsvilkår er oppfylt for begge personer.

Bestemmelsen er særlig viktig i tilfeller der utprøvingen skal skje uten en ansvarlig fører. I henhold siste del av § 6, må vedkommende særlig påse at sikkerheten er ivaretatt under kjøring hvor utprøvingen med selvkjørende kjøretøy skjer uten en ansvarlig fører. Det vil si i de tilfellene det i tillatelsen er gjort unntak fra det tradisjonelle føreransvaret. Dette er ment som en presisering for å tydeliggjøre at det ansvaret som vanligvis ligger hos føreren, også er ivaretatt under utprøving av selvkjørende kjøretøy uten fører. Bestemmelsen

gjelder uavhengig av om det er en person på tradisjonell førerplass eller ikke, så lenge det er klart at vedkommende ikke skal anses som ansvarlig fører. Det kan være tilfeller hvor det er gitt tillatelse til at en person på tradisjonell førerplass, skal gå inn og ut av rollen som fører under samme kjøretur. Hvilke tidspunkt, strekninger eller situasjoner hvor personen i førersetet ikke lenger skal anses som fører, må følge klart av tillatelsen. Den utpektes aktsomhet må uansett vurderes ut fra de forutsetningene vedkommende hadde til å sikre at de oppgaver som ligger i føreransvaret, er ivare tatt også under utprøving uten fører.

Hvorvidt manglende oppfyllelse av plikter etter denne bestemmelsen kan medføre etterfølgende ansvar vil måtte vurderes konkret. Utgangspunktet for vurderingen vil være hvorvidt vedkommende forsettlig eller uaktsomt har overtrådt regler som kan sanksjoneres med straff, jf. punkt 5.6 og 5.16. Erstatningsansvar kan følge av alminnelige erstatningsrettslige regler, men også dette må vurderes konkret i det enkelte tilfellet.

7.7 Tilbakekall og midlertidig stans – § 7

Utprøvingene skal til enhver tid gjennomføres i samsvar med gjeldende regelverk og innenfor rammene av tillatelsen. Det kan imidlertid oppstå uforutsette forhold som gjør at utprøvingen likevel ikke gjennomføres som forutsatt da tillatelsen ble gitt. En tillatelse kan derfor tilbakekalles eller stanses midlertidig dersom forutsetningene for tillatelsen ikke lenger er tilstede. Det samme gjelder brudd på vilkår for tillatelsen og ved overtreddelse av bestemmelser gitt i eller i medhold av denne loven. I særlige tilfeller kan slik tilbakekallelse gis umiddelbar virkning.

Bestemmelsen virker fremover og er ikke nødvendigvis avhengig av skyld. At vilkårene ikke er oppfylt vil i praksis gjerne skyldes forhold hos søker, men dette er altså ikke et nødvendig krav for at tillatelsen skal kunne kalles tilbake. De nærmere rammene for praktisering av bestemmelsen, vil måtte avklares i forskrift og senere i praksis.

7.8 Lagring og utlevering av informasjon – § 8

Behovet for informasjon om kjøringen under utprøving knytter seg til flere formål, herunder i forbindelse med eventuelle erstatnings- eller straffesaker.

Det følger av § 8 første ledd at dersom det under utprøvingen oppstår situasjoner der det er 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.

Det vil typisk være trafikkulykker og hendelser som kunne ført til trafikkulykker som utløser forbudet mot sletting, men dette er ikke avgjørende. Bestemmelsens skjønnsmessige vurderingstema har likhetstrekk med bestemmelsen i vegtrafikkloven § 22 femte ledd om forbud mot etterfølgende alkoholnyttelse når føreren *«forstår eller måtte forstå at det kan bli politietterforskning på grunn av kjøringen»*. Tolkningen av vilkårene om at *«det kan bli politietterforskning på grunn av kjøringen»* må i stor grad bli den samme i begge bestemmelsene. Under utprøving vil ikke kjøretøyet alltid ha en fører, og vurderingstemaet *«grunn til å tro»* må derfor knytte seg også til andre personer som har en sentral rolle under utprøvingen, for eksempel operatør som befinner seg i kjøretøyet eller på annen måte overvåker kjøringen, en som har kontroll med informasjonen som lagres under utprøving, eller den som er utpekt som ansvarlig for utprøvingen i henhold til § 6.

Informasjonen kan både være opplysninger som det i henhold til kapittel 4 er tillatt å innhente, og informasjon som ikke inneholder personopplysninger, men som det likevel kan være behov for i en forsikrings- eller etterforskningssak. Opplysninger om teknisk svikt i kjøretøyet, om kjøretøyet var i selvkjørende tilstand eller ikke, er eksempler på slike.

Plikten til å utlevere slike opplysninger følger av andre ledd. 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.

Disse opplysningene utleveres uten hinder av taushetsplikten i kapittel 4, men det vil altså bare vært nødvendige opplysninger som skal utleveres. Overskuddsinformasjon som inneholder personopplysninger skal ikke utleveres, jf. punkt 5.9.

Det kan være en juridisk person som har fått tillatelsen og som dermed har plikt til å utlevere opplysningene, men personen som er utpekt i henhold til § 6, vil likevel som ellers ha det over-

ordnede ansvaret. Det vil være særlig relevant å hente ut informasjon om det var en person eller et system som førte kjøretøyet på tidspunktet for en eventuell hendelse, for eksempel en ulykke.

Den som har fått tillatelsen skal gi informasjonen uten kostnad.

7.9 Rapportering – § 9

Et annet informasjonsbehov knytter seg til selve formålet med utprøvingen, det vil si å avdekke hvilke effekter selvkjørende kjøretøy kan ha for trafikkikkerhet, effektivitet i trafikkavviklingen, mobilitet og miljø. For virksomheten selv kan slike erfaringer være nyttige til bruk under teknologiutviklingen. For myndighetene vil informasjonen være viktig både for å ha kontroll over at utprøvingen blir gjennomført slik som forutsatt, avdekke eventuelle risikoer og bidra til en fremtidsrettet utvikling av regelverket. Erfaringer fra utprøvingen kan på sikt også bidra til å kartlegge mulige behov for tilrettelegging av infrastrukturen, byplanlegging og planlegging av transport-systemet som helhet.

Det pålegges derfor en plikt for den som har fått tillatelsen til å avgi rapport til myndighetene med redegjørelse for utprøvingen. Nærmere bestemmelser om krav til slik rapportering fastsettes i forskrift og i den enkelte tillatelse.

Ved ulykker er behovet for informasjon preserende. Det samme gjelder trafikkfarlige situasjoner som kunne resultert i en ulykke. Myndighetene kan på bakgrunn av slik informasjon vurdere tilsyn med virksomheten som har fått tillatelsen, og eventuelt endre vilkårene eller tilbakekalle tillatelsen som følge av ulykken/situasjonen. Videre vil myndigheten ha behov for informasjon som kan være relevant ved vurderingen av andre søknader, for å kunne redusere risikoen for at lignende ulykker eller situasjoner oppstår.

I henhold til andre ledd skal derfor den som har fått tillatelsen, når en ulykke eller en trafikkfarlig situasjon inntreffer, snarest utrede ulykken/hendelsen og gi rapport til myndigheten som har utstedt tillatelsen.

7.10 Taushetsplikt – § 10

Adgangen til å behandle personopplysninger i henhold til kapittel 4, må følges av en lovfestet plikt til å beskytte slike opplysninger. Av hensyn til personvernet, pålegges private aktører som ved utprøving får tilgang til informasjon om noens per-

sonlige forhold, samme taushetsplikt som offentlige tjenestemenn har etter forvaltningsloven. Dette innebærer en plikt til å hindre at andre får adgang eller kjennskap til informasjonen, med mindre annet følger av lov eller regler gitt i medhold av lov. Taushetsplikten gjelder altså ikke dersom den lovfestede utleveringsplikten i § 8 kommer til anvendelse.

7.11 Rett til å behandle personopplysninger – § 11

Bildeopptak kan være nødvendig for at kjøretøyet skal kunne lese omgivelsene, for eksempel trafikkskilt, vegens utforming og oppdage hindringer i vegbanen. Lagring av slike opptak, og av lydopptak, er nyttig også som erfaringsmateriale blant annet for videreutvikling av systemene. Det samme gjelder opplysninger fra kjøretøyets sensorer. Slik informasjon kan inneholde personopplysninger.

I mange tilfeller vil det ikke være behov for identifiserbart materiale. Et kjøretøy som beveger seg i alminnelig trafikk, må være i stand til å fange opp en person som er i ferd med å krysse gaten, og det kan også være behov for å lagre slik informasjon for å videreutvikle kjøretøyets teknologi for samspill med andre trafikanter. Derimot vil sjelden identiteten til fotgjengeren være relevant for disse formålene. I enkelte tilfeller vil det imidlertid også være nødvendig å lagre personopplysninger. Som eksempel kan nevnes der en konkret testperson/operatør deltar i forsøket, og hvor det lagres opplysninger om vedkommendes kjøremønster osv.

Personvern hensyn tilsier at det stilles krav om nødvendighet for å innhente og lagre slike opplysninger. I henhold til § 11 kan den som har fått tillatelsen etter denne loven, behandle personopplysninger når det er nødvendig av sikkerhetshensyn, eller er nødvendig for forsknings- og utviklingsarbeid med sikte på å avdekke hvilke effekter selvkjørende kjøretøy kan ha for trafikkikkerhet, effektivitet i trafikkavviklingen, mobilitet og miljø.

7.12 Innhenting av personopplysninger – § 12

Samtykke til innhenting og lagring av personopplysninger vil i mange tilfeller være hensiktsmessig i forbindelse med utprøving, men kan i andre tilfeller være unødig krevende, og noen ganger også umulig. For eksempel gjelder dette der det filmes uten-

for kjøretøyet for å avdekke hindringer i vegbanen og for å skaffe erfaringsmateriale knyttet til kjøretøyetets samspill med andre trafikanter. Videre vil utprøving med selvkjørende busser i rute, eksempelvis være svært utfordrende hvis hver enkelt passasjer som går på bussen skal gi eksplisitt samtykke til at det gjøres bildeopptak fra turen.

I § 12 første ledd gis det derfor adgang til å innhente nødvendige personopplysninger fra områder utenfor kjøretøyet, og i kjøretøy hvor allmennheten har tilgang, uten samtykke fra de som fremkommer i materialet. Forutsetningen er at opplysningene slettes eller aidentifiseres innen syv dager.

Det kan anses mer inngripende med lydopptak enn med bildeopptak, eksempelvis dersom private samtaler tas opp og lagres. Dette selv om det stilles krav til sikring og sletting av informasjon, og settes begrensninger for hva opptaket kan brukes til. Behovet for lydopptak vil også trolig være mindre enn behovet for bildeopptak.

I § 12 andre ledd slås det derfor fast at lydopptak ikke er tillatt, med mindre det er nødvendig og det er innhentet skriftlig samtykke, da det følger er gjort et bevisst valg om å delta i utprøvingen som innebærer lydopptak. «Skriftlig» trenger ikke å innebære en underskrift, men det må finnes skriftlig materiale som sikrer etterprøvarheten, for eksempel der vedkommende har inngått skriftlig samtykke elektronisk. Fordi det kreves et skriftlig, forhåndsinnhentet samtykke vil det i praksis sjelden være tillatt med lydopptak fra utenfor kjøretøyet, eller i kjøretøy hvor allmennheten har tilgang.

I kjøretøy hvor allmennheten ikke har tilgang, for eksempel der de som befinner seg i kjøretøyet har en mer definert og individuell forhåndsavtale om å delta i utprøvingen, bør det være uproblematisk å innhente samtykke. Personene vil i slike tilfeller være alene, eller bare sammen med personer som i henhold til forhåndsavtalen skal befinne seg i kjøretøyet. Et skriftlig samtykke vil bidra til å sikre at den det gjelder setter seg inn i hva samtykket innebærer og at samtykket er gjennomtenkt. I § 12 tredje ledd slås det derfor fast at 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.

Nødvendighetskravet innebærer blant annet at kameraene stilles inn slik at de bare gjør opptak som er nødvendig for å oppnå formålet med behandlingen av personopplysninger. I tidlige faser av prosjektet hvor kjøringen skjer med fører, vil eksempelvis hvordan førerens øyne flyttes,

kunne gi informasjon om førerens reaksjoner på trafikksituasjonen og dermed være relevante. Motsatt kan det være mindre relevant å innhente bildemateriale om den eller de som sitter i baksetet. Risikoen for at informasjonen kan komme på avveie, reduseres av at reglene i personopplysningsregelverket om krav til sikring av informasjon kommer til anvendelse, samt lovens begrensninger av hva materialet kan brukes til.

7.13 Varslingsplikt – § 13

Av § 13 følger en plikt til å varsle om innhenting av personopplysninger (for eksempel kameraopptak) gjennom skilting eller på annen hensiktsmessig måte. Både de som befinner seg utenfor og i kjøretøyet skal varsles, hvis de kan fremkomme i materialet. Dersom det lagres identifiserbart materiale hentet fra utsiden av kjøretøyet, må dette varsles med skilting på kjøretøyet, hvis det ikke fremgår tydelig på annen hensiktsmessig måte. Det skal også opplyses om hvem som har ansvaret for bilde- og lydopptakene.

Varslingsplikten bør gjelde i kjøretøy hvor allmennheten har tilgang (for eksempel buss i rute), og også i kjøretøy hvor allmennheten ikke har tilgang, selv om det er innhentet skriftlig samtykke i henhold til § 12. Slik varsling vil bidra til at oppmerksomheten rundt informasjonsinnhentingen i mindre grad svekkes hos de som deltar i utprøvingen.

7.14 Behandling av personopplysninger – § 14

Med en forholdsvis vid hjemmel for behandling av personopplysninger, er det viktig med klare begrensninger for hva slike opplysninger kan benyttes til.

I § 14 første ledd reguleres hva den som har fått tillatelse selv kan bruke opplysningene til. Det følger av bestemmelsen at personopplysninger innhentet under utprøving av selvkjørende kjøretøy, bare kan benyttes til forsknings- og utviklingsarbeid knyttet til utprøving av selvkjørende kjøretøy.

I § 14 andre ledd reguleres adgangen til å utlevere opplysningene til andre. Bestemmelsen slår fast at opplysningene bare kan utleveres i forbindelse med gjennomføring av tilsyn, forskning og utviklingsarbeid knyttet til utprøving av selvkjørende kjøretøy, eller der plikt til å utlevere opplysningene følger av lov eller regler gitt i medhold av lov. Plikt til utlevering kan for eksempel følge av denne loven § 8, om plikt til utlevering til politiet.

For å redusere risikoen for at personopplysninger kommer på avveie, eller at de utnyttes til andre formål enn de som følger av loven, stilles det krav om sletting. Hvor lenge det er behov for å oppbevare materialet vil variere, og sletteplikten knyttes derfor direkte opp mot nødvendighetskravet. Det følger av § 12 tredje ledd at opplysningene skal slettes når de ikke lenger er nødvendige for formålet med behandlingen. Konkrete tidsbegrensninger kan settes i forskrift eller i den enkelte tillatelse. Nødvendighetskriteriet innebærer blant annet at sletteplikten etter § 14 kan inntre før plikten etter § 12 (til å slette eller aidentifisere materialet innen syv dager), dersom det ikke er nødvendig å lagre disse så lenge. Dersom det er plikt til å utlevere opplysningene, for eksempel ved tilsyn eller etter § 8, vil opplysningene fortsatt være «nødvendige».

7.15 Tilsyn – § 15

For å sikre at kravene i lover, forskrifter og i tillatelsen overholdes, er det nødvendig med tilsyn. Tilsynsmyndigheten skal kontrollere at utprøving gjennomføres etter gjeldende regelverk og tillatelsen.

Hvem som skal være tilsynsmyndighet fastsettes i forskrift. Statens vegvesen anses som et egnet alternativ for tilsyn etter utprøvsloven. Datatilsynet vil i henhold til personopplysningsloven være tilsynsmyndighet for forhold som faller inn under personopplysningsregelverket.

For å sikre effektivt tilsyn, gir § 15 andre ledd hjemmel for tilsynsmyndigheten til å vedta påbud om tiltak, herunder retting, som er nødvendig for å sikre at utprøvingen gjennomføres etter gjeldende regelverk og tillatelsen. Av hensyn til legalitetsprinsippet og søkerens behov for forutberegnelighet, er disse virkemidlene presisert i lov. Tillatelsen kan også kalles tilbake, eller utprøvingen kan stanses midlertidig, jf. § 7.

For tilsyn som følger av annet regelverk (for eksempel personopplysningsloven), vil de virkemidlene som følger av det aktuelle regelverket også komme til anvendelse under tilsyn med utprøvsprosjekter.

7.16 Gjennomføring av tilsyn – § 16

Dersom tilsynet skal kunne gjennomføres etter sin hensikt, er det viktig at myndigheten gis all den informasjon den har behov for. Bestemmel-

sen slår derfor fast at den som har fått tillatelsen plikter å gi tilsynsmyndighetens tilgang til områder, lokaler og kjøretøy tilknyttet utprøvingen. Videre følger en plikt til å gi tilsynsmyndigheten tilgang til opplysninger nødvendig for å gjennomføre tilsyn, herunder personopplysninger innhent under utprøving.

7.17 Ansvar – § 17

I henhold til § 17 første ledd må en person som befinner seg på tradisjonell førerplass, ivareta det fulle føreransvaret med alt det innebærer, med mindre det er gjort unntak i tillatelsen.

Utprøving med fører som ikke befinner seg på tradisjonell førerplass, er bare tillatt dersom det fremgår av tillatelsen. I slike tilfeller vil også føreransvaret gjelde fullt ut for vedkommende.

Selv om det er gjort unntak fra føreransvaret, vil en person i kjøretøyet som likevel påvirker kjøresystemet under selvkjørende tilstand, anses som fører. For å kunne klargjøre et eventuelt ansvarsspørsmål i etterkant, må det som nevnt over, være systemer som lagrer informasjon om hvorvidt kjøretøyet var i selvkjørende eller manuell modus ved en eventuell ulykke.

Det vises for øvrig til punkt 5.6 og 7.6 når det gjelder spørsmål om avklaring av ansvar i etterkant.

7.18 Bestemmelser om straff – § 18

Vegtrafikkloven, yrkestransportlova og personopplysningsloven gjelder med mindre annet følger av lov eller forskrift, eller det er gjort unntak fra vegtrafikkloven eller yrkestransportlova i den enkelte tillatelse. Dette innebærer at straffebestemmelsene i disse lovene kommer til anvendelse ved overtredelse av bestemmelser det ikke er gjort unntak fra i tillatelsen.

I § 18 første ledd oppstilles en straffehjemmel for ulovlig utprøving, det vil si kjøring med selvkjørende kjøretøy som faller innenfor lovens virkeområde, men hvor det ikke er søkt om, og innvilget tillatelse. Slik utprøving kan straffes på samme måte som etter vegtrafikkloven § 31. Bakgrunnen for denne bestemmelsen er at det er behov for et eget straffebud for søknadspliktig utprøving hvor det ikke er gitt tillatelse, da slik utprøving ikke nødvendigvis vil rammes av vegtrafikklovens straffebestemmelser, selv om dette ofte vil være tilfellet. Det klare eksempelet er kjøring med en ansvarlig fører som ikke befinner seg på

tradisjonell førerplass, jf. for eksempel forsøk med de selvkjørende minibussene, som omtalt i punkt 4.1.6. Disse tilfellene befinner seg i grenseland av hva som anses tillatt i henhold til vegtrafikkloven, men er helt klart omfattet av denne lovens virkeområde, jf. § 2. Henvisningen til vegtrafikkloven innebærer at skyldkrav og strafferamme i denne kommer til anvendelse, uavhengig av om handlingen ville vært straffbar etter vegtrafikkloven.

I § 18 andre ledd gis hjemmel for å straffe den som forsettlig eller uaktsomt overtrer vilkår eller regler gitt i eller i medhold av denne loven. Strafferammen er, som i vegtrafikkloven, bøter eller fengsel i inntil ett år. I mange tilfeller vil brudd på utprøvsloven eller vilkår gitt i medhold av denne, også innebære overtredelse av annet regelverk. Det foreslås derfor at denne bestemmelsen bare kommer til anvendelse der forholdet ikke rammes av en strengere straffebestemmelse.

7.19 Forskriftsmyndighet – § 19

Det er behov for vide forskriftshjemler for å sikre at loven ikke begrenser ny teknologi, samtidig som det må være adgang til å stille krav for å sikre ivaretagelse av sentrale hensyn. Forskriftsmyndigheten legges til departementet.

Med hjemmel i § 19 kan departementet i forskrift gi nærmere bestemmelser om utprøving av selvkjørende kjøretøy på veg, herunder om:

- a) tillatelse til utprøving, herunder hvem som kan gi slik tillatelse,
- b) vilkår for utprøving,
- c) midlertidig stans og tilbakekall av tillatelse,
- d) krav til den som skal ha ansvaret for utprøving,
- e) behandling av personopplysninger,
- f) tilsyn, herunder om tilsynsmyndighet og
- g) gebyr for behandling av tillatelse og tilsyn.

I henhold til bokstav a) bør forskriften blant annet inneholde regler om søknadsprosessen, herunder hva søknaden skal inneholde og hvilke krav som stilles til utprøvingen for at det skal kunne gis tillatelse. Forskriften må angi hvilken myndighet som skal behandle søknader om tillatelse.

I henhold til bokstav b) kan det i forskriften fastsettes bestemmelser om vilkår for tillatelsen, jf. omtalen av § 5.

Bokstav c) gir hjemmel for å gi nærmere bestemmelser om midlertidig stans og tilbakekall, jf. omtalen av § 7.

Bokstav d) gir hjemmel for å stille krav til den som skal være ansvarlig for utprøvingen, jf. § 6.

I henhold til bokstav e) kan det gis bestemmelser om behandling av personopplysninger.

Bokstav f) gir hjemmel for å gi nærmere regler for tilsyn og om tilsynsmyndighet.

Bokstav g) gir hjemmel for at det kan stilles regler om gebyrer for å dekke kostnader knyttet til behandling av søknader og gjennomføring av tilsyn.

I henholdt til § 19 andre ledd kan departementet også gi forskrift om lovens anvendelse på Svalbard, herunder fastsette særlige regler av hensyn til stedlige forhold. Som ellers vil utprøving av selvkjørende kjøretøy også på Svalbard forutsette at sentrale hensyn er ivaretatt, og at oppfølging gjennom tilsyn o.l. lar seg gjennomføre i den grad det er behov for det.

7.20 Ikrafttredelse – § 20

I henhold til § 20 gjelder loven fra den tid Kongen bestemmer.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under
et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om
lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy.

Vi HARALD, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak til lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy, i samsvar med et
vedlagt forslag.

Forslag

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 trafikksikkerhets- 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 trafikksikkerhet, 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. Selvkjørende 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 *Vilkår*

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 ivare tatt 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 tilstede. 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 politietforskning 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 nød-

vendige 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 trafikkarlig 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 trafikksikkerhet, 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 hensiktsmes-

sig 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 kjøretøyet 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:

- a) tillatelse til utprøving, herunder hvem som kan gi slik tillatelse,
- b) vilkår for utprøving,
- c) midlertidig stans og tilbakekall av tillatelse,

d) krav til den som skal være ansvarlig for utprøvingen,

e) behandling av personopplysninger,

f) tilsyn, herunder om tilsynsmyndighet og

g) 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.



