



Representantforslag 99 S

(2015–2016)

fra stortingsrepresentantene Else-May Botten, Ingrid Heggø, Odd Omland, Magne Rommetveit, Karianne O. Tung, Kjell-Idar Juvik og Tone-Helen Toften

Dokument 8:99 S (2015–2016)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Else-May Botten, Ingrid Heggø, Odd Omland, Magne Rommetveit, Karianne O. Tung, Kjell-Idar Juvik og Tone-Helen Toften om å legge til rette for autonome kjøretøy og skip

Til Stortinget

Bakgrunn

Teknologiske framskritt har gitt oss et raskt skifte av hva som er mulig å automatisere. Innen flere områder er skiftet kommet langt i å skape nye muligheter for mer hel- og delautomatisering av tjenester og oppgaver. Full utnyttelse av teknologi åpner opp for et stort scenario av ulike autonome løsninger. Sensorer og avansert programvare kan nå benyttes til automatisering i kjøretøy som bil og båt, hjelpemidler i hjemmet og i f.eks. helsesektoren. For mange innen olje- og offshorenæringene er automatisering og fjernstyring velkjent teknologi. Dette er verdifull kompetanse som må bringes videre til andre næringsområder.

Innen transportsektoren kan denne utviklingen føre til store endringer. Førerløse biler, busser, lastebiler og skip har utviklet seg svært raskt de siste årene. Mens det for få år siden ble antatt at helt eller delvis autonome kjøretøy lå langt fram i tid, vurderer fagmiljøene nå at denne typen kjøretøy og skip vil kunne være på det ordinære markedet innen relativt få år.

Dette vil kunne påvirke hver enkelts transporthverdag samt næringslivets transporter både til lands og til sjøs. Endringene på kjøretøy og skip vil også kunne påvirke behovet for og innretningen på infra-

strukturen samfunnet skal bygge ut både på kort og lang sikt.

Utviklingen av helt eller delvis selvkjørende kjøretøy og skip vil etter forslagsstillernes vurdering gi en rekke positive effekter, både for den enkelte reisende og for Norge. Det er all grunn til å tro at den nye teknologien vil føre til langt færre ulykker i trafikken, og at eksisterende kapasitet i veisystemet kan utnyttes bedre enn i dag og gi mer effektive reiser i det daglige. Videre legger utviklingen til rette for langt bedre muligheter for blant andre eldre og personer med nedsatt funksjonsevne til å komme seg rundt i samfunnet. Næringslivets transporter kan få reduserte kostnader og høyere effektivitet.

Den teknologiske utviklingen går som nevnt raskt. Det er tunge teknologiske og økonomiske krefter som tilsier at helt eller delvis autonome kjøretøy og skip kommer til å bli framtiden innenfor transportsektoren. Samtidig er det flere utfordringer som må drøftes og løses. For det første er teknologien fremdeles relativt umoden, og ikke minst ligger det utfordringer for denne teknologien i et vinterland som Norge. For det andre er det en rekke krevende og prinsipielle spørsmål knyttet til regelverk, ansvarsforhold og personvern som må avklares. Det vil særlig være avgjørende å se på autonome og menneskestyrte kjøretøys sameksistens i transportnettet. For det tredje er det sentralt å få bedre grep om i hvor stor grad kjøretøyteknologien vil påvirke det framtidige behovet for infrastruktur, særlig i byområdene. Enkelte argumenter taler for bedre kapasitetsutnyttelse av bilparken og veisystemet, mens andre peker på at biltransport med dette kan bli mer attraktivt enn kollektivtransport, og slik sett ha motsatt effekt. Autonome kjøretøy åpner også for nye former for kollektivtransport, for eksempel med tilbringertjenester gjennom datadrevet flåtestyring. For det fjerde vil den teknologiske endringen kunne påvirke de som

arbeider innenfor transportsektoren i betydelig grad. En automatisering av drosje, kollektiv- og godstransport (sjø og lastebil) vil kunne redusere antall arbeidsplasser i en viktig sektor i Norge og endre bransjens kompetansebehov. For det femte vil endringen av kjøretøy- og skipsteknologien kunne gi endringer i hvordan og hvor disse blir produsert. Det kan være betydelige muligheter for de høyteknologiske miljøene i Norge, både for å være med å utvikle nye løsninger, men også for å produsere deler til den framtidige bilindustrien. Landene med etablert bilindustri ligger imidlertid langt framme både når det gjelder teknologiutvikling og utprøving av nye kjøretøy. Innen skipsfarten har Norge historiske fortrinn og klynger i verdensklassen som bør ha som ambisjon å ligge i front i denne utviklingen. Flere norske miljøer arbeider allerede med utviklingen av autonome kjøretøy. Rammebetingelser som tilrettelegging for testing og pilotering og en forutsigbar tidshorisont for fullskala utrulling av teknologien, vil være viktig for å støtte disse.

Forslagsstillerne viser til at Stortinget høsten 2015 vedtok ny lovgivning for intelligente transport-systemer (ITS). Men det gjenstår fremdeles en rekke prinsipielle avklaringer som må utredes og drøftes før de automatiserte løsninger kan implementeres fullt ut.

Forslagsstillerne viser til at omfang og kompleksiteten i de endringene som ventelig vil komme, må ses på i en helhet og underlegges en samlet vurdering. Norge må forberede seg på og legge til rette for den teknologiske utviklingen. Dette gjelder både selve innfasingen av nye kjøretøy og skip i land- og sjøbaserte transporter, men også å legge til rette for at norsk næringsliv kan bidra med sin kompetanse og gripe de nye industrielle mulighetene som vil komme.

Forslagsstillerne har merket seg at den svenske regjeringen i november 2015 igangsatte en bredt anlagt utredning (SOU) for å se nærmere på de ulike problemstillingene helt eller delvis autonome kjøretøy reiser. Videre vil det pekes på transportetatens anbefaling fra 29. februar 2016, hvor de ber om at det settes i gang en offentlig utredning (NOU) om selvkjørende kjøretøy som også innbefatter skip. Forslagsstillerne mener det er en riktig tilnærming å opprette en bredt sammensatt ekspertgruppe med ulike

fagkompetanser for å drøfte og gi anbefalinger for veien videre på dette viktige området. Siden utviklingstakten går så raskt som man har sett de siste årene, bør et slikt helhetlig utredningsarbeid komme i gang så raskt som mulig. Siden det foregår en rekke arbeider internasjonalt, i de enkelte land, men ikke minst i EU, må utredningen fange opp de utviklings-trekk og framtidige føringer som vil kunne gjelde for Norge gjennom EØS-avtalen. Utredningen bør også ha som ambisjon å løfte de ulike problemstillingene inn i det offentlige ordskeftet.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

1. Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med en strategi for hvordan Norge og norsk kompetanse kan ta en ledende posisjon innen utviklingen av helt og delvis selvkjørende kjøretøy og skip. Stortinget ber regjeringen foreslå tiltak for hvordan støtte opp under nasjonale test- og pilotprosjekt innen de ulike transportgreinene (bil, buss, lastebil, skip).
2. Stortinget ber regjeringen raskt ta initiativ til en offentlig utredning (NOU) for å få en samlet vurdering av de ulike sidene ved innføringen av helt og delvis autonome kjøretøy og skip i transportsektoren de kommende årene. Utredningen må blant annet gi vurderinger og anbefalinger på følgende områder:
 - a) Regelverksendringer, ansvarsforhold, personvern
 - b) Det framtidige samspillet mellom kjøretøy/skip og infrastruktur, hvordan dette vil påvirke samfunnets investeringsbehov i vei og godsterminaler mv., og hvordan myndighetene eventuelt kan styre denne utviklingen
 - c) Utfordringer og muligheter dette vil ha for arbeidstakerne i transportsektoren
 - d) Muligheter og begrensninger for ressursbesparelse og delingsøkonomi som følge av automatisering.

31. mai 2016