



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

22/2009-4

14. oktober 2022

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

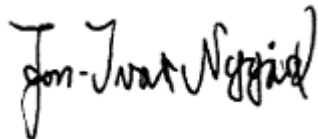
Statens vegvesen med finansiering og fagkunnskap inn i flere piloter og FoU-prosjekter. Når teknologien er moden nok til at sikkerheten kan ivaretas i tilstrekkelig grad vil mer komplekse utprøvinger kunne gjennomføres i Norge etter dagens regelverk.

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

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

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

Med hilsen

A handwritten signature in black ink, reading "Jon-Ivar Nygård". The signature is written in a cursive, slightly slanted style.

Jon-Ivar Nygård



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

22/2009-5

21. oktober 2022

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

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

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

Med hilsen

Jon-Ivar Nygård