



Statens vegvesen

Vedlegg 1 – Høringsnotat

Høring om forslag til forskrift om utprøving av selvkjørende motorvogn

Vegdirektoratet
Trafikant- og kjøretøyavdelingen
16. juni 2017

Høringsnotat – Forslag til forskrift om utprøving av selvkjørende motorvogn

Innholdsfortegnelse

1	Innledning	4
2	Om forslaget.....	4
2.1	Til § 1 Formål:	4
2.2	Til § 2 Virkeområde:.....	5
2.2.1	Motorvogn konstruert uten tradisjonell førerplass.....	6
2.2.2	Motorvogner med tradisjonell førerplass	6
2.2.3	Hvilke innretninger omfattes?.....	7
2.2.4	Hvilke områder omfattes:	8
2.3	Til § 4 Vedtaksmyndighet.....	9
2.3.1	Til annet ledd:	10
2.4	Til § 5 Tillatelse	10
2.5	Til § 6 Krav til søknad.....	12
2.6	Til § 7 Krav til motorvogn som inngår i prøveordningen	13
2.6.1	Veg eller område lukket for alminnelig ferdsel	13
2.6.2	Veg eller område åpent for alminnelig ferdsel	14
2.7	Til § 8 Krav til registrering.....	14
2.8	Til § 9 Krav til det automatiske systemet	15
2.9	Til § 10 Krav til testområde eller vegstrekninger	17
2.10	Til § 11 Krav til risikovurdering og/eller risikoanalyse.....	18
2.11	Til § 12 Krav til operatør	19
2.12	Til § 13 Rapportering	19
2.12.1	Periodisk innrapportering/loggføring	21
2.12.2	Rapportering ved ulykker/alvorlige hendelser	22
2.13	Til § 14 Tilsynsmyndighet	22
2.14	Til § 15 Reaksjoner.....	22
2.15	Til § 16 Ikrafttredelse	23
3	Økonomiske og administrative konsekvenser	23
4	Forslag til forskriftstekst	24

1 Innledning

Vegdirektoratet sender med dette på høring forslag til forskrift om utprøving av selvkjørende motorvogn. En prøveordning for selvkjørende motorvogn vil være nytt regelverk, og målet er å regulere og tilrettelegge for utprøving av selvkjørende motorvogn. Forslaget følger opp Samferdselsdepartementets forslag til lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy som ble sendt på høring den 12. desember 2016, samt Prop 152 L (2016/2017) om utprøving av selvkjørende kjøretøy fremmet i statsråd 16. juni 2017.

Lovforslagets § 26 sier at det i forskrift kan gis nærmere bestemmelser om utprøving av selvkjørende kjøretøy herunder om:

- Tillatelse til utprøving, herunder om hvem som kan gi slik tillatelse
- Vilkår for utprøving
- Midlertidig stans og tilbakekall av tillatelse
- Krav til den som skal være ansvarlig for utprøvingen
- Informasjonssikkerhet ved behandling av opplysninger i forbindelse med utprøving, herunder nærmere bestemmelser om organisatoriske og tekniske sikkerhetstiltak.
- Tilsyn herunder om tilsynsmyndighet
- Gebyr for behandling og tillatelse og tilsyn.

I tillegg til den foreslåtte forskriften vil det bli vurdert om det skal utarbeides en egen veiledning til forskriften.

Den teknologiske utviklingen på dette feltet går raskt, og det anses viktig å kunne ha et rammeverk for praktisk utprøving på plass raskest mulig etter et mulig lovvedtak i Stortinget. Flere aktører har uttrykt ambisjoner om utprøving i nær fremtid. Vi har derfor valgt å sende forslag til forskrift på høring før lovvedtak er fattet. Forslaget som nå sendes på høring bygger derfor på det forslaget til lov om utprøving som ble sendt på høring 12 desember 2016 og vurderinger av høringsinnspillene til høringen. Det tas forbehold om endringer forskriftsforslaget som følge Stortingets behandling av Prop 152 L (2016/2017) om utprøving av selvkjørende kjøretøy fremmet i statsråd 16. juni 2017. Eventuelle endringer i forskriftsforslaget som følge av dette vil i den grad det er nødvendig bli gjenstand for høring.

2 Om forslaget

De enkelte bestemmelsene:

2.1 Til § 1 Formål:

Denne forskriften skal utfylle lovens bestemmelser om utprøving selvkjørende motorvogn i Norge.

Motorvogn med systemer og teknologi for selvkjørende kjøring i en rivende utvikling. Som det fremgår av punkt 4.2.1 i høringsforslaget til lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy, er det i dag rettslige hindringer for utprøving av slik teknologi, særlig etter vegtrafikklovgivningen. Det er derfor viktig å legge til rette for at slike motorvogner med tilhørende systemer og teknologi kan prøves ut på en realistisk måte innenfor trygge rammer før de settes ut på markedet og tillates i alminnelig bruk.

Formålet med forskriften er å gi nærmere utfyllende regler til lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy som skal legge til rette for at utprøving av selvkjørende biler kan foregå i Norge på en måte som ivaretar trafikksikkerhet, IT-sikkerhet (sikkerhet mot hacking) og personvern. Formålsbestemmelsen er på linje med formålet til utkast til loven.

Det vil alltid være et grunnvilkår at hensynet til trafikksikkerhet er minst like godt ivarettatt under utprøvingen som med dagens motorvogner. Utprøvingen skal derfor skje gradvis i tett relasjon med teknologiens modenhet. Teknologien må forventes å være minst like god som det dagens motorvogn med en alminnelig aktsom sjåfør. Testing med ulike typer formål kan være aktuelt. For det første kan det være aktuelt å teste ut hvordan et teknisk system som fører bilen automatisk fungerer rent trafikalt/trafikksikkerhetsmessig. Det kan også være aktuelt å kartlegge miljøeffekter, effekter på trafikkavviklingen og/eller mobilitet.

2.2 Til § 2 Virkeområde:

Denne bestemmelsen er tatt inn i forskriften i den hensikt å presisere lovens virkeområde, jf. lovforslaget § 2. Dette innebærer en presisering av hva som anses som selvkjørende, hvilke områder som omfattes og hvilke typer innretninger som omfattes.

Innledningsvis er det grunn til å presisere utgangspunktet om at regelverkets formål er å tilrettelegge for utprøving av selvkjørende motorvogn som ikke kan skje innenfor gjeldende regelverk. Det er således der det er behov for unntak fra de alminnelige reglene i vegtrafikkloven, yrkestransportloven og personvernloven at dette regelverket er aktuelt, og dette foreslås presisert i forskriftsteksten.

Lovforslaget setter ikke skranker for hvor avanserte systemer for selvkjøring som kan testes ut. Dette innebærer at det også når teknologien er tilstrekkelig moden vil kunne være mulig å prøve ut motorvogn helt uten at et menneske overvåker prosessen. Dette betyr at systemer/motorvogn som defineres for å være på nivå 5 på Society of Automotive Engineers (SAE) nivåinndeling for autonome motorvogn kan prøves ut. Som nevnt over vil hensynet til gradvis tilnærming i alminnelighet forutsette vellykket utprøving med en fører og utenfor veg før dette vil kunne være aktuelt i alminnelig trafikk.

Det kan i den sammenheng presiseres at de selvkjørende minibussene som har vært tillatt demonstrert under gitte vilkår, jf. omtale i høringsforslaget til lov om selvkjørende kjøretøy pkt. 4.2.6 i alminnelighet ikke anses å være på nivå 5. Dette er hovedsakelig på grunn av de teknologiske begrensninger som ligger i disse motorvognene, blant annet at ruten må være forhåndsprogrammert.

2.2.1 Motorvogn konstruert uten tradisjonell førerplass

Utprøving av motorvogn som er konstruert uten tradisjonell førerplass omfatter både tilfeller hvor føreransvaret ivaretas av person som befinner seg på annen enn tradisjonell førerplass og situasjoner hvor det ikke er noen slik ansvarlig fører, men hvor det er det tekniske systemet som fører motorvognen og som har kontroll over kjøringen.

Det vil omfatte tilfeller der det er en person som ivaretar føreransvaret enten i eller utenfor motorvognen. Det vil også omfatte tilfellet der det ikke er noen person ivaretar føreransvaret, men hvor dette ivaretas av det tekniske systemet som fører motorvognen og som har kontroll over kjøringen. Dette vil blant annet kunne omfatte de eksempler på selvkjørende minibusser som allerede har vært demonstrert.

Utprøving av motorvogn med ansvarlig fører på annet enn tradisjonell førerplass vil videre omfatte utprøving hvor motorvognen styres av en person utenfor motorvognen som skal ha kontroll over motorvognen til enhver tid tilsvarende en tradisjonell fører på tradisjonell førerplass.

2.2.2 Motorvogner med tradisjonell førerplass

Motorvogner konstruert med tradisjonell førerplass og utstyr (ratt, pedaler etc.) er omfattet i den grad motorvognen kan anses som en selvkjørende motorvogn etter lovens definisjon. Dette er for det første tilfelle hvis det ikke er en person som fører motorvognen og som har kontroll over kjøringen (ivaretar føreransvaret), men det er det tekniske systemet som fører motorvognen og som har kontroll over kjøringen. Slike kjøretøy er også omfattet selv om det er en person som ivaretar føreransvaret dersom utprøvingen av andre grunner ikke kan gjennomføres innenfor regelverket, for eksempel fordi kjøretøyet ikke tilfredsstiller de tekniske kravene til kjøretøyet.

Dette vil i alminnelighet innebære at hvis det skal prøves ut et teknisk system som kan erstatte sjåføren og som skal kunne utføre føreroppgaver uten at en sjåfør har kontroll over motorvognen så må det søkes om tillatelse dersom føreren ikke skal ivareta føreransvaret fullt ut under kjøringen, eller utprøvingen av andre grunner ikke kan gjennomføres innenfor gjeldende regelverk.

Som det fremgår av lovens definisjon av selvkjørende motorvogn omfattes situasjoner der føreren kan overlate kjøringen til det tekniske systemet som automatisk fører motorvognen. Dette vil typisk kunne gjelde der systemets selvkjørende egenskaper er begrenset til å gjelde på spesielle deler av infrastrukturen. På denne måten vil altså utprøving av motorvogn med systemer som kjører helt selv i visse situasjoner for å så gi melding til sjåføren om å ta over i andre situasjoner også bli omfattet av regelverket.

Innenfor eksisterende regelverk for godkjenning og registrering av kjøretøy anses det i alminnelighet ikke anledning til å utstyre kjøretøy med et teknisk system som kan erstatte sjåføren og som kan utføre føreroppgaver og ta over kontrollen (føreransvaret) fra en sjåfør. Utprøving av slike systemer vil derfor i alminnelighet omfattes av lovens og forskriftens virkeområde selv om det sitter en operatør på tradisjonell førerplass som ivaretar føreransvaret fordi kjøretøyet ikke tilfredsstillende gjeldende krav.

Det er samtidig grunn til å understreke at godkjente motorvogner som leveres fra motorvognfabrikanten med førerstøttesystemer, hvor hovedformålet er å assistere føreren, ikke vil omfattes av regelverket om utprøving. I slike tilfeller er føreransvaret fullt ut ivarettatt av en fører på tradisjonell førerplass, og kjøretøyet er godkjent etter alminnelige regler.

Dette vil typisk gjelde førerstøttesystemer som er utstyr i typegodkjente biler som er tilgjengelig i markedet, såkalte *Advanced Driving Assistance Systems* (ADAS). Eksempler på slike systemer er Autonomt nødbremsesystem (AEBS «Automatic Emergency Breaking Systems, adaptiv cruise kontroll (ACC) og «Lane keeping assist system» (LKAS).

Eksisterende regler for godkjenning av kjøretøy er imidlertid i rask utvikling, og godkjenning av systemer som går lenger enn tradisjonelle førerassistentsystemer kan være aktuelle i nær fremtid. I den grad slike systemer kan brukes fullt ut av ansvarlig fører i førersetet og innenfor eksisterende regelverk både hva gjelder motorvognteknisk godkjenning, registrering, personvernregelverk etc. vil dette kunne gjøres uten særskilt tillatelse. Dette er i tråd med utgangspunktet om at det er utprøving som ikke kan skje innenfor rammen av eksisterende regelverk som omfattes av lovforslaget

2.2.3 Hvilke innretninger omfattes?

Kjernen i virkeområdet er det som etter vegtrafikkloven anses som motorvogn, altså innretning bestemt til å kjøre på bakken uten skinner og som er drevet frem med motor, jf. lovforslaget § 2 og vegtrafikkloven § 2. Dette omfatter typisk ordinære personbiler, varebiler, lastebiler, busser og traktorer, og innebærer en klar avgrensning mot selvkjørende innretninger til vanns, på skinner og i lufta.

Motorvognbegrepet innebærer også en avgrensning mot innretninger som anses som maskiner, jf. forskrift om maskiner. Typiske eksempler på slike maskiner er gaffeltrucker, skurtreskere og roboter for varetransport (AGV). Forskrift 20. mai 2009 nr. 544 om maskiner regulerer konstruksjonen, byggingen og omsetningen av slike maskiner. Bruken av maskinene reguleres av forskrift om utførelse av arbeid, bruk av arbeidsutstyr og tilhørende tekniske krav fastsatt av Arbeidsdepartementet 6. desember 2011 nr. 1357.

Ut over dette finnes det mange svært ulike innretninger som grunnleggende sett kan anses som motorvogn, og det kan ikke utelukkes at de vil kunne være aktuelt med utprøving av selvkjørende teknologi også i slike innretninger.

I tråd med lovforslaget skal utprøvningslovens virkeområde i denne sammenheng omfatte alle innretninger som tilfredsstillende vegtrafikklovens grunnleggende krav til motorvogn, selv om det i forskrifter til vegtrafikkloven er fastsatt at slike innretninger ikke skal anses som kjøretøy eller motorvogn. De begrensninger av hva som skal omfattes av vegtrafikklovens

kjøretøy og motorvognbegreper som er fastsatt i medhold av vegtrafikkloven § 2, begrenser således ikke lovens virkeområde.

I forslaget til forskrift foreslås det likevel at det er den mer avgrensede forståelse av begrepene som legges til grunn i forskriften. Dette innebærer at de nærmere avgrensninger som er foretatt i forskrifter til vegtrafikkloven (bl.a. trafikkreglene og kjøretøyforskriften) i alminnelighet også legges til grunn i dette regelverket. Dette vil for eksempel kunne være aktuelt for små elektriske innretninger hvor det er fremmet forslag om at slike ikke skal anses som motorvogn, jf. Vegdirektoratets høringsforslag 12. januar 2017¹.

Det kan være behov for særlige reguleringer knyttet til slike innretninger, og det bør derfor i alminnelighet gjøres særlige vurderinger før slike innretninger med selvkjørende teknologi omfattes av dette regelverket. Slike innretninger bør derfor i hovedsak først omfattes etter en endring av forskriften. Det kan likevel ikke utelukkes at regelverkets eksisterende bestemmelser anses hensiktsmessige, og det foreslås derfor en særskilt adgang for Vegdirektoratet til også å tillate slik utprøving når særlige grunner foreligger. Da dette primært er knyttet til vedtaksmyndighet foreslås denne bestemmelsen i § 3.

2.2.4 Hvilke områder omfattes:

I lys av høringsinnspillene legges det ikke opp til at utprøvsloven begrenses til å gjelde utprøving på veg. Det vil således kunne være aktuelt med utprøving både på og utenfor veg. Utprøving utenfor veg vil særlig være aktuelt som en del av en gradvis utprøving før utprøving tillates på veg åpen for alminnelig trafikk.

Utprøving utenfor veg vil også være aktuelt for utprøving til særlige formål, eksempelvis til bruk i gruver, på havneområder, flyplasser og liknende områder der dette ikke anses som veg.

For å klargjøre er det foreslått at det klart fremgår at forskriften gjelder utprøving som foregår både på og utenfor veg.

For motorvogn som kan gå ut og inn av selvkjørende modus under kjøring har det vært vurdert behov for en særskilt definisjon av selvkjørende og manuell modus, og en eksplisitt definisjon av et selvkjørende system. Lovens definisjon av selvkjørende motorvogn anses imidlertid tilstrekkelig også for forskriften, og det har ikke vært ansett nødvendig med særlige definisjoner av dette i forskriften.

Det er vurdert som hensiktsmessig med eget begrep av de personer som har en spesiell rolle når motorvognen kjører selv («operatør») men da dette primært er knyttet til utkastet § 11, er dette foreslått beskrevet der. Se nærmere omtale til § 11.

¹ <http://www.vegvesen.no/fag/publikasjoner/Offentlige-hoeringer/Hoering?key=1682668>

Det er foreslått en egen bestemmelse om at forskriftens begreper skal forstås slik de er i vegtrafikklovgivningen for øvrig. Se imidlertid særlig omtale av forholdet til begrepet motorvogn over, og den særskilte kompetansen foreslått i § 3.

2.3 Til § 3 Myndighet til å gi tillatelse

Det fremgår av forslaget til lov om utprøving av selvkjørende motorvogn § 4 første ledd, første punktum at «Fysisk eller juridisk person kan etter søknad få tillatelse til utprøving av selvkjørende motorvogn på veg». Forslaget til lovbestemmelse regulerer ikke hvilken myndighet som skal kunne gi slik tillatelse. Det legges opp til at dette reguleres nærmere i forskrift gitt med hjemmel i loven, jf. lovforslagets § 26 første ledd, bokstav a. Det fremgår av omtalen i høringsnotatet at en slik myndighetsoppgave hører naturlig hjemme hos Statens vegvesen.

Vegdirektoratet foreslås som myndighet som kan gi tillatelse etter forskriften.

I utgangspunktet har Statens vegvesen to forvaltningsnivåer; regionvegkontorene og Vegdirektoratet, som kan få denne myndigheten.

Dersom myndigheten legges til regionvegkontoret er Vegdirektoratet klageinstans etter forvaltningsloven § 28. I sin alminnelighet vil oppgaven da fordeles mellom de fem geografiske regionene i Statens vegvesen. Dette gjelder for mange av Statens vegvesen sine tradisjonelle godkjenningsordninger, slik som tilfellet f.eks. er for kjøretøyverksteder, kontrollorganer for periodisk kjøretøykontroll, trafikkskoler og trafikklærere. Oppgaven kan forbeholdes én region, slik man bl.a. har gjort med yrkessjåførutdanningen hvor Region øst har fått denne oppgaven for hele landet. Et tredje alternativ vil være å legge myndigheten til Vegdirektoratet i første instans. Da blir Samferdselsdepartementet klageinstans i tråd med forvaltningsloven § 28.

I første omgang antas det aktuelt med et relativt begrenset antall søknader om utprøving. Søknadene kan imidlertid gjelde for prøvestrekninger hvor som helst i Norge, dvs. at man kan få søknader om utprøving i alle de fem regionene sine geografiske områder. Det kan også være aktuelt med søknader som i hovedsak vil gjelde utprøving i en eller et fåtall regioner, mens det er andre regioner som det ikke vil bli søkt om utprøving i. En konsekvens av dette er at ved en løsning der hver region behandler sine saker, vil hver region i beste fall få en eller et fåtall søknader. For å ivareta hensynet til kompetanse, kvalitet og effektiv ressursbruk bør myndigheten ligge til en enhet.

Videre vil behandlingen av søknader om utprøving av selvkjørende motorvogn, være sammensatt og forutsetter høy kompetanse både om det motorvogntekniske, ikke minst i tilknytning til automatiseringssystemene, og ikke minst også om infrastrukturen til vegstrekning, m.v.

Denne kompetansen finnes i dag primært i Vegdirektoratet, og Vegdirektoratet foreslås derfor som myndighet som kan gi tillatelse.

2.3.1 Til annet ledd:

Som nevnt i § 2 kan forskriften omfatte innretninger som tilfredsstillende vegtrafikklovens grunnleggende krav til motorvogn, selv om det i forskrifter til vegtrafikkloven er fastsatt at slike innretninger ikke skal anses som motorvogn eller motorvogn.

I alminnelighet forutsettes behov for særlige reguleringer knyttet til slike særlige innretninger, og at slike innretninger derfor i hovedsak først bør omfattes etter en endring av forskriften. Det kan likevel ikke utelukkes at de regelverkets eksisterende bestemmelser i tilstrekkelig grad anses på en hensiktsmessig måte kunne sikre en forsvarlig utprøving av slike innretninger, og det foreslås derfor en særskilt adgang for Vegdirektoratet til også å tillate utprøving med slike innretninger når særlige grunner foreligger. Det foreslås derfor en bestemme i annet ledd for å ta høyde for dette.

2.4 Til § 4 Tillatelse

Bestemmelsen angir at tillatelse til utprøving av selvkjørende motorvogn kan gis til fysiske eller juridiske personer etter søknad.

Det kan gis tillatelse til bruk av *selvkjørende motorvogn*. Begrepsbruken henviser til definisjonene i lovproposisjonen (Prop L 152 (2016/2017)) og det foreslåtte virkeområdet i forskriftsforslaget § 2. Det henvises derfor til kommentarene til disse bestemmelsene.

Bestemmelsen om tillatelse henger sammen med forslag til bestemmelsene i §§ 5–11 om krav til innhold i søknaden og utdypende bestemmelser om krav til motorvognene, automatisk system, vurdering av vegstrekninger krav til risikovurdering/risikanalyse og krav til operatørene. Før vedtak om tillatelse kan fattes må alle vilkårene som fremkommer av de ovennevnte bestemmelsene være vurdert og funnet oppfylt av myndigheten som gir tillatelse.

Tillatelsen vil være et vedtak som retter seg mot en bestemt fysisk eller juridisk person og vil derfor være et enkeltvedtak i forvaltningslovens forstand. Tillatelsen skal videre være begrenset til antall motorvogn utstyrt med et spesifikt angitt automatisk system som skal testes ut på et angitt modenhetsnivå og i alminnelighet på et nærmere definert lukket område eller på konkret angitte vegstrekninger som er åpne for alminnelig ferdsel.

Vedtaket skal sette de rammene som er nødvendige for å oppnå formålet med den aktuelle utprøvingen. Dette forutsetter at søknaden beskriver formålet/hensikten med utprøvingen. Lovens bestemmelse i § 1 angir at formålene for utprøving av selvkjørende motorvogn «er å avdekke hvilke effekter selvkjørende motorvogn kan ha for trafikksikkerhet, effektivitet i trafikkavviklingen, mobilitet og miljø». Formålet må ligge innenfor lovens rammer.

Vilkårene som stilles i tillatelsen skal legge forholdene til rette for at utprøving skal kunne skje. Samtidig så skal tillatelsen ikke gå lenger enn det som er nødvendig for å oppnå formålet.

Det sistnevnte betyr at tillatelsen kun skal gis for et så langt tidsrom som nødvendig. For utprøving på veg åpen for alminnelig ferdsel så skal ikke tillatelsen omfatte flere konkrete vegstrekninger enn nødvendig. Tillatelsen skal vanligvis også gis til utvikling av et spesifikt system begrenset til et angitt modenhetsnivå. Det er ikke usannsynlig at det vil oppstå behov for endringer til en gitt tillatelse underveis i en utprøving. Det vil derfor være nødvendig med god løpende dialog mellom myndigheten som har gitt tillatelse og tillatelsesinnehaveren om utvikling og endringsbehov, herunder hva som er nødvendig ved justeringer eller endringer i utprøvingen.

Dersom en søker ønsker å forlenge tidsrommet, endre på område ved f.eks. å gå fra lukket område til veg åpen for alminnelig ferdsel, eller endre på vegstrekninger eller å forsøke å ut et nyt «modenhetsnivå» så vil dette i utgangspunktet kreve en ny søknad og ny tillatelse.

Det foreslås derfor at dersom forutsetningene og behovene for endringer i forhold til den gitte tillatelsen endrer seg i løpet av utprøvingen, så skal myndigheten som har gitt tillatelsen informeres om behovet for endringer. Myndigheten skal så vurderer om endringene som ønskes er av en slik karakter at det vil utløse krav om en ny søknad eller ikke, jf. forslaget annet ledd andre og tredje punktum.

Videre kan det settes vilkår til den enkelte tillatelse og at vilkårene må være saklige og gis for å ivareta et eller flere av de hensynene som ligger til grunn for regelverket om trafiksikkerhet, fremkommelighet for andre trafikanter (trafikkavvikling), miljø, IT-sikkerhet og personvern.

Det er grunn til understreke at formålet om gradvis tilnærming og teknologiens modenhet vil være sentralt når rammer og vilkår for den enkelte utprøving fastsettes. I alminnelighet må teknologien ha vært testet på mange nivåer, før den anses moden nok til at systemet kan kjøre helt selv på en veg åpen for alminnelig ferdsel uten at en person kan gripe inn. Således vil et aktuelt vilkår være at det er en operatør (jf. § 11) som overvåker og har mulighet til å overta kontrollen over motorvognen til enhver tid ved utprøving av selvkjørende motorvogn på veg åpen for alminnelig ferdsel eller at vedkommende person skal kunne gripe inn og overta kontrollen over kjøringen for å forhindre trafikkfarlige situasjoner dersom det automatiske systemet som prøves ut ikke fungerer etter intensjonen.

Andre eksempler på vilkår kan være at det tillates kun utprøving på gitte tidspunkt eller gitte tidsintervaller i løpet av et døgn, eller at det i samråd med politi og aktuell skiltmyndighet jf. vegtrafikkloven § 7 2. ledd iverksettes særskilt trafikkregulering under utprøvingen. Det kan også settes som vilkår at utprøvingen kun kan skje under gitte værforhold. Dette vil typisk gjelde dersom det automatiske systemet ikke er i stand til å lese vegoppmerking og skilt dekket av snø og/eller slaps.

Det er full anledning til å stille strengere vilkår i forbindelse med utprøvingen enn det som gjelder etter det generelle regelverket. Dette gjelder både tekniske krav til motorvognene og brukskrav/trafikkregler. Det vil for eksempel være full anledning til å kunne sette vilkår om

lavere fartsgrense for selvkjørende motorvogn under utprøving enn det som gjelder generelt på stekningen.

2.5 Til § 5 Krav til søknad

I samsvar med forslag til lov om prøveordning, kan ulike aktører søke om en utprøving. Det kan være både virksomheter og private personer. Det foreslås ikke nærmere begrensninger i forskriften.

Det foreslås imidlertid nærmere krav til hva en søknad skal inneholde av opplysninger som er nødvendige for å kunne behandle søknaden på en tilfredsstillende måte. Dette vil gjøre saksbehandlingen enklere ved at man får inn tilstrekkelig opplysninger tidlig i prosessen, og i tillegg vil det også bidra til en forutsigbarhet for søker.

Vedtaksmyndigheten kan ikke forutse alle opplysninger som er nødvendige for å kunne behandle alle søknader, og opplistingen er derfor ikke uttømmende. I siste ledd gis det derfor mulighet for at den myndigheten som gir tillatelsen kan kreve ytterligere opplysninger som er relevant for behandlingen av søknaden.

Nærmere om de enkelte opplysningene:

- a) Som en oppfølging av lovforslagets § 6, foreslås det tas inn i forskriften at det skal være en ansvarlig for sikkerheten av tiltaket.
- b) Hensikten med utprøvingen må være i tråd med lovens formål om å legge til rette for utprøving av selvkjørende motorvogn innenfor rammer som særlig ivaretar trafikksikkerhets- og personvern hensyn. Den teknologiske utviklingen skal ikke hemmes, men heller ikke være til hinder for at det kan stilles vilkår og krav som ivaretar trafikksikkerhet, effektivitet i trafikkavviklingen, mobilitet og miljø.
- c) Det er essensielt at myndigheten som gir tillatelse til enhver tid har kontroll over hvilke motorvogner som er med i utprøvingen.
- d) Navn på operatørene er nødvendig for at myndigheten kan sjekkes ut at de har den nødvendige opplæringen, jf. forskriften § 5. Dette vil gjelde de utprøving der det er aktuelt med operatør, jf. nærmere omtale til § 11.
- e) I søknaden må det spesifiseres hva slags teknisk system som skal benyttes på en slik måte at myndigheten kan i tilstrekkelig grad identifisere system som skal benyttes i utprøvingen
- f) Det må foreligge en plan for utprøvingen for å sikre innholdet og omfanget av hva som skal prøves ut. Dersom søker skal prøve ut noe mer eller annet enn det som er omsøkt, for eksempel på grunn av endring i teknologien eller erfaring underveis, kan det være aktuelt med ny søknad, jf. omtalen til § 4.
- g) En søknad må angi tidsperioden for når utprøvingen skal foregå utprøvingen. Dette følger også av lovens forslag § 4 om hjemmel for tillatelse.
- h) og i) Eventuelle behov for særskilt trafikkreguleringer må fremgå av søknaden. Søker må også ha vurdert at vegstrekningen egner seg for en utprøving. Som følge av dette må det opplyses om vegstrekninger og områder i søknaden som ønskes utprøvd.

Avhengig av utprøvingens karakter vil det imidlertid kunne være aktuelt med utprøving som ikke er begrenset til særskilte vegstrekninger.

- j) Hovedregelen er at vegtrafikkloven og yrkestransportloven skal gjelde, men unntaksbehovet er sentralt for regelverkets anvendelse, se nærmere omtale til forskriften § 2. Unntaksbehovet må beskrives i tilstrekkelig detalj.
- k) Det må være forsikring på plass som dekker hele utprøvingen uavhengig av motorvognens godkjenning, registrering eller andre forhold. Forsikringen må sikre skadelidende minst like godt som alminnelig ansvarsforsikring etter bilansvarsloven.
- l) Det er søkers ansvar å dokumentere at det tilfredsstillende kravene i §§ 6 –11. Vedtaksmyndigheten vil kunne etterspørre dokumentasjon også utover det som er sendt inn dersom den dokumentasjonen som er innsendt ikke er tilstrekkelig for at man kan sjekke ut at vilkårene for å kunne gjennomføre utprøving i §§ 6– 11 er oppfylt.

2.6 Til § 6 Krav til motorvogn som inngår i prøveordningen

Motorvognene må i utgangspunktet oppfylle de kravene som gjelder etter det eksisterende regelverket. Det vil si bilforskriften, kjøretøyforskriften, motorsykkelforskriften og traktorforskriften.

Det følger av disse forskriftene også hjemmel til å gi unntak, og som hovedregel er det Vegdirektoratet som har denne myndigheten. EØS-avtalen anses ikke å være til hinder for å gi unntak fra de kjøretøytekniske kravene når det gjelder utprøving med selvkjørende motorvogn.

Dersom det skal ettermonteres et automatisk system på et allerede godkjent og registrert motorvogn, skal dette skje etter anvisning fra kjøretøyfabrikant.

Det er foreslått hjemmel til å gjøre unntak fra de kjøretøytekniske kravene i paragrafen om krav til motorvogn. Dette fordi vi vil gjøre det helt klart at man kan gjøre unntak også med tanke på formålet i denne forskriften med å gjennomføre en prøveordning på en sikker måte.

I hvor stor grad det vil gis unntak eller stille tilleggskrav til motorvognene som skal være med i utprøvingen, vil være helt avhengig av opplysningene som kommer fram i den enkelte søknaden. Det som er avgjørende er at hensynene til trafiksikkerhet, fremkommelighet, miljø, datasikkerhet og personvern er ivaretatt.

2.6.1 Veg eller område lukket for alminnelig ferdsel

I slike tilfeller vil det være kurant å gjøre unntak fra de tekniske kravene i bilforskriften, kjøretøyforskriften, motorsykkelforskriften og traktorforskriften. Hensynet til en del av de tekniske kravene er å ivareta sikkerheten til øvrige trafikanter og sikkerheten ved sammenstøt med andre. Disse hensynene vil falle bort dersom testen foregår på et lukket område, eller på en klart avgrenset bane. Hensynet til sikkerheten kan også ivaretas på

andre måter enn ved tekniske krav til motorvognen – som for eksempel fysiske hindringer og annen infrastruktur rundt testområdet.

Dette kan for eksempel være at motorvognene følger klart definerte baner innenfor slike områder og at banene er avgrenset med fysiske hindringer.

Det er også høyst aktuelt i en tidlig fase med en videreutvikling av utprøvingen med småbusser konstruert uten tradisjonell førerplass, og utover de rammene som har vært for eksisterende demonstrasjoner. Tilsvarende typer selvkjørende motorvogn kan være aktuelle også for godstransport.

Motorvogn som skal inngå i utprøvingen og som ikke er godkjent tidligere, eller motorvogn som er ombygd, må framstilles for godkjenning på en trafikkstasjonen. Her kan godkjenningen og klassifiseringen av motorvognen få konsekvenser for registrering og muligens skatt og avgifter. Det kan for eksempel ha betydning for om motorvognen får anleggsskilt eller vanlige hvite bilskilt. Her er god veiledning fra søkeren viktig.

2.6.2 Veg eller område åpent for alminnelig ferdsel

I dette typetilfellet vil det ofte være aktuelt å stille ytterligere krav til motorvognen enn det som følger av det eksisterende regelverket. Det gjelder særlig for motorvogn som faller i kategorien motorredskap. Aktuelle tilleggskrav er sikring av passasjerer med seter og belter, tilleggskrav til kollisjonssikring, sikring av fotgjengere etc. avhengig av hvilken trafikk det selvkjørende motorvognen kan støte på.

Dette vil være aktuelt for eksempel for kjøretøy som de småbusser som så langt har vært benyttet til demonstrasjoner og hvor det kan være usikkert om motorvognene skal eller vil bli klassifisert som motorredskap eller personbil.

Det følger av tredje ledd en mulighet til å stille ytterligere krav. For motorvogn som skal inngå i vanlig trafikk kan det være aktuelt å stille tilleggskrav utover det som følger av det alminnelige regelverket om krav til motorvogn, i den grad det anses nødvendig for å ivareta sikkerheten.

Utprøving av såkalt «platooning» vil kunne være blant den første utprøvingen på offentlige veier og etterhvert i vanlig trafikk. Under slik utprøving vil unntakene fra de tekniske kravene tilpasses det som er nødvendig for å få installert eller inkorporert automatiseringssystemet i bilen.

2.7 Til § 7 Krav til registrering

De aktuelle selvkjørende motorvognene er registreringspliktige etter det ordinære registreringsregelverket, jf. vegtrafikkloven §§ 15–17 og bruksforskriften kapittel 2. Motorvognene skal derfor være registrert i motorvognregisteret.

Når det gjelder krav til hvilke kjennemerker registreringspliktige motorvogn skal ha, vil dette avhenge av den tekniske klassifiseringen og bruken av motorvognen slik det fremgår av bruksforskriften. Det foreslås i første ledd en egen bestemmelse om at dette som den klare hovedregel også skal gjelde for selvkjørende motorvogn.

Skulle det vise seg at et gitt motorvogn ikke passer med dagens fastsatte tekniske definisjoner, og det foreligger grunner som skulle tilsi at det aktuelle motorvognen bør unntas fra kravet om registrering, er det i dag en generell hjemmel til å gjøre slike unntak gjennom bruksforskriften § 6-2 første ledd. For å unngå usikkerhet foreslås likevel en selvstendig hjemmel til å gjøre unntak fra registreringsplikten i bestemmelsens annet ledd.

Unntak fra registreringsplikten vil i prinsippet kunne få indirekte betydning for forsikringsplikten og avgiftsplikten. Vi gjør spesielt skattemyndighetene og forsikringsbransjen oppmerksomme på dette.

Når det særlig gjelder forsikringsplikten er det grunn til å understreke at det for motorvogn som er registreringspliktig i motorvognregisteret, er et vilkår for registrering at motorvognen er forsikret og at det er sendt en elektronisk forsikringserklæring til motorvognregisteret. For de helt unntakvise tilfellene der motorvognen unntas registreringsplikt, vil det likevel som et vilkår for tillatelsen måtte foreligge tilstrekkelig forsikring for å dekke forhold under utprøvingen, jf. forskriftsforslaget § 5 første ledd bokstav k. Forsikringsplikten vil dermed gjelde uavhengig av om motorvognen er registreringspliktig eller ei.

Vegdirektoratet har videre vurdert det dithen at vegmyndighetene kan fastsette som vilkår for testkjøringen, at motorvognen i enkelttilfeller og ved særlige grunner, skal merkes særskilt. Det kan eksempelvis skje gjennom bruk av skilt tilsvarende L-skilt for øvelseskjøring, men med bokstavkode «A», «SK» eller teksten «selvkjørende motorvogn». Slik merkingen vil kun være aktuelt å kreve i særlige tilfeller, der man anser det av nødvendig av sikkerhetsgrunner. Dette er bakgrunnen for bestemmelsens tredje ledd, som vil gi registreringsmyndigheten adgang til å kunne kreve særskilt merking av motorvognen, uavhengig av om motorvognen ellers er å anse som registreringspliktig eller ikke.

2.8 Til § 8 Krav til det automatiske systemet

Det foreslås å presisere nærmere krav til dokumentasjon av det automatiske systemet, og en opplisting av aktuelle forhold er forslått listet opp i bestemmelsen. Dokumentasjonen er nødvendig for å gi trygghet for at det automatiske systemet som benyttes under utprøvingen er tilstrekkelig sikkert og vil også gi myndighetene informasjon om effekter av selvkjørende motorvogner i forhold til formålene, jf. utkastet til § 1.

- a) Funksjonsbeskrivelse av automatiseringen med beskrivelse av hvilke førerfunksjoner som er automatisert. Det må beskrives hvilke funksjoner automatiseringen har innebygd og hvilke funksjoner som automatiseringen overtar fra fører. Dette kan variere fra enkeltfunksjoner som å styre motorvognen på en opplært strekning, stoppe på forhåndsprogrammerte posisjoner, styre rundt eller stoppe for objekter i kjørebanelen, lese trafikkskilt, lese lysskilt osv. til å kunne orientere seg og selv finne vegen i begrensede trafikksituasjoner som bytrafikk, landeveg eller motorveg. Et fullt automatisert motorvogn anser vi at kan håndtere alle trafikksituasjoner og ivareta alle førerfunksjoner. Det forutsettes at søker er kjent med de internasjonale

anerkjente normer som til enhver tid brukes for beskrivelse av automatiseringsnivå for motorvogn, eksempelvis SAE J316.

- b) Systembeskrivelse av sensorenes virkeområde, prosessering av sensordata, system for datakommunikasjon til/fra enheter utenfor motorvogn, back-up-system. Det må beskrives hvordan systemet for automatiseringen er bygd opp. Dette kan illustreres med en systemskisse som viser antall sensorer, og hvor stort område rundt motorvognen som er innenfor sensorenes rekkevidde. Videre må det kunne forklares hvordan sensordataene behandles i form av algoritmer i automatikkens prosessor(er) og hvordan styresignalene påvirker motorvognen. Det må også framgå av systemskissen hvilke signaler som påvirker motorvognens systemer og hvilke signaler som automatikken utveksler med infrastruktur.
- c) Teknologibeskrivelse. Beskrivelse av type sensorer, frekvensområde (innenfor frigitte frekvensområder i EU), prosessor-/lagringskapasitet, etc. Anvendt sensorteknologi, prosessor- og lagringskapasitet er vesentlig informasjon for å kunne vurdere funksjonssikkerheten til automatikken. Sensorer som er basert på lysteknologi (Laser, Lidar) med linser er mer utsatt i et uteklima enn sensorer basert radarteknologi. Det må beskrives hvordan det sikres at sensordataene ikke kan forvrenges (mistolkes), hvor ofte prosessoren etterspør oppdaterte data og hvor ofte sensordataene overskrives med hensyn på lagringskapasitet. For sensorer som benytter seg av radarteknologi skal arbeidsfrekvens og utstrålt effekt oppgis iht. frigitte frekvensområder for slikt utstyr (regelverk Nkom).
- d) Redegjørelse av teknologiens modenhet med referanser eller dokumentasjon fra tidligere utprøvinger og/eller simuleringer og henvisninger til standarder som beskriver automatiseringsnivåer. Modenheten til teknologien kan for eksempel testes gradvis i flere etapper, dette ved for eksempel i laboratorium, ved hjelp av simuleringer, utprøvinger på lukkede områder eller utprøvinger hvor en ansvarlig fører til enhver tid kan overta kontrollen av motorvognen.
- e) Redegjørelse av hvordan IKT-sikkerhet (Cyber-security) og personvern er ivaretatt. For motorvogn som kommuniserer med infrastrukturen og/eller andre motorvogn er det viktig at utveksling av data er tilstrekkelig beskyttet slik at uvedkommende ikke kan forstyrre eller påvirke motorvognen. Søker må redegjøre for hvilke sikkerhetstiltak som er gjort for at sikkerheten ivaretas. Prinsippene i ISO 27001 kan være en god «rettesnor». Data som kan ha personsensitive skal sikres iht. personvernregelverket.
- f) Risikovurdering av automatiseringsfunksjonene De automatiserte funksjonene beskrevet i punkt a) må punktvis risikovurderes. Det bør brukes kjent metodikk som eksempelvis FMEA, FTA, ROS. Det må framgå i risikovurderingen hvordan systemet takler mangelfulle eller bortfall av sensorsignaler, beskrivelse av back-up eller fail-safe funksjoner. Risikovurderingen bør også vise hvor langt automatikken kan håndtere «uforutsette» trafikksituasjoner og dilemmaer som kan oppstå der

automatikken må velge mellom å beskytte seg selv eller andre trafikanter. Vurdering av personvernkonsekvenser (PIA) etter personvernlovgivningen skal også medfølge. Datatilsynet beskriver metodikken i sine veiledere.

- g) Redegjørelse for systemets elektromagnetiske kompatibilitet (EMC). Det er viktig at det automatiske systemet ikke påvirker eller lar seg påvirke av annen elektronikk. Det forventes at det kan vises til anerkjente målemetoder som tilsvarer nivåene beskrevet i ECE R10.04.

Det foreslås at myndigheten som behandler søknaden kan etterspørre mer dokumentasjon eller at søker fremlegger en vurdering av dokumentasjon av, eller innhenter uttalelser fra kompetente, uavhengige institusjoner. Eksempel på slike nasjonale institusjoner med kompetanse innenfor dette fagfeltet kan være DNV GL (Tidligere Norsk Veritas) og SINTEF.

Det er et vilkår at utprøvingen skjer stegvis. Som beskrevet tidligere innebærer dette blant annet at det i alminnelighet vil måtte dokumenteres at systemet har vært prøvd ut og har fungert forsvarlig på et lukket område før det kan gis tillatelse til utprøving i selvkjørende modus på veg åpen for alminnelig ferdsel.

Opplysninger om tekniske innretninger og fremgangsmåter samt drifts- eller forretningsforhold som det vil være av konkurransemessig betydning å hemmeligholde av hensyn til den som opplysningen angår, behandles i henhold til forvaltningslovens § 13 om taushetsplikt.

2.9 Til § 9 Krav til utprøvsområde eller vegstrekninger

Bestemmelsene i første til femte ledd gjelder for veg åpen for alminnelig ferdsel. Det er et vilkår at vegstrekningene hvor utprøvingen skal foregå er egnet for utprøving av de aktuelle selvkjørende motorvogner.

Hvorvidt en strekning er egnet eller ikke må bero på en konkret helhetsvurdering hvor det legges vekt på trafikkikkerheten og fremkommeligheten for andre trafikanter.

Risikovurderingen og/eller risikoanalysen som søker plikter å legge frem etter § 10 skal tillegges stor vekt ved vurderingen av strekningenes egnethet.

Dersom systemet det søkes om å prøve ut eksempelvis er motorvogn med et system som skal kunne kjøre selv på motorveger, må søker identifisere motorvegstrekninger som kan egne seg og dokumentere at strekningene egner seg. Det samme gjelder dersom motorvognene har et system som er konstruert for kjøring i tettbygd strøk/byområder så må søker finne noen strekninger som kan egne seg for utprøving og dokumentere at strekningene egner seg.

Videre eksempler på relevante momenter ved en slik helhetsvurdering er trafikkmengde (ÅDT), forholdet til gående og syklende (skoleveg), vegbredde/kurvatur, størrelse på

vegskulder. En del av vurderingene av konkrete vegstrekninger må utføres av personer med kunnskap om de lokale trafikkforholdene.

Det er imidlertid vanskelig å gi en uttømmende liste over relevante forhold. Generelt kan man si at momentene må ha som formål å ivareta trafiksikkerhet og fremkommelighet innenfor alminnelige forvaltningsrettslige prinsipper.

Ved utprøving av tunge motorvogn som lastebiler, vogntog og busser må det særskilt sikres at motorvognene holder seg innenfor tillatte vekter og dimensjoner for vegstrekningen jf. forskrift om bruk av motorvogn kapittel 5 med tilhørende veglister. Ved utprøving av «platooning» må det også tas i betraktning at flere lastebiler etter hverandre med kort avstand mellom hver bil kan påføre bruer en belastning som tilsvarer et langt og tungt vogntog. Det må derfor gjøres beregninger av om bruene på strekningen tåler totalvekten av konvoien. Det foreslås at dette fremgår uttrykkelig i forskriften.

Før tillatelse kan gis skal Politiet og aktuell vegmyndighet/vegeier og aktuell skiltmyndighet gis mulighet til å uttale seg. Det siste er først og fremst viktig på kommunale og fylkeskommunale veger. Dersom politi, vegmyndighet og skiltmyndighet mener at det er uforsvarlig å gi tillatelse, skal det sterke grunner til at tillatelse likevel kan bli gitt. De tre forannevnte forvaltningsorganene skal ved vurderingen av om de skal uttale seg også ta i betraktning om utprøvingen er et arrangement som krever at annen trafikk reguleres særskilt etter § 7 2. ledd (SVV og kommunen) eller § 9 (Politi).

Dersom søker for egen regning ønsker å utbedre infrastrukturen for å gjennomføre utprøving må dette avklares med aktuelle myndigheter og rettighetshavere før tillatelse kan gis.

Når det gjelder utprøving på lukket område er søker selv ansvarlig for å finne et område som egner seg og beskrive/dokumentere hvordan sikkerheten skal ivaretas under utprøvingen.

2.10 Til § 10 Krav til risikovurdering og/eller risikoanalyse

Søker skal utføre og legge ved en risikoanalyse eller en risikovurdering i søknaden. Siden risiko handler om fremtiden og den er basert på informasjon om dagens kunnskap, så er *risikovurdering eller risikoanalysen* avhengig av kvaliteten på datamaterialet og kompetansen man bringer inn i vurderingen/analysen. Som et ledd i søknadsbehandlingen vil det inngå en vurdering av datagrunnlaget og kompetansen til den som har utarbeidet risikoanalysen/vurderingen.

Hensikten med risikoanalysen/risikovurderingen er at man ønsker å vite noe om hvilke uønskede hendelser som kan inntreffe, hvor ofte man tror de vil skje og hva slags konsekvenser de kan få. Den overordnede «hensikten» med risikoanalysen/risikovurderingen vil være å si noe om det totale risikonivået og/eller hvilke forhold som bidrar mest til risikoen.

I forskriften er det gjort et bevisst skille mellom risikoanalyse og risikovurdering. En risikovurdering er ofte mer fleksibel og en kvalitativ måte å vurdere risiko på, mens risikoanalyse ofte forbindes med bestemte kvantitative metoder for ekspertvurderinger. Grunnen til at vi i visse tilfeller kan godta en risikovurdering er at det til tider kan være vanskelig for søker å fremskaffe kvantitative data slik at en risikoanalyse kan gjennomføre.

En mulig beskrivelse av hvordan en risikovurdering kan gjennomføres er gitt i Håndbok V721 «Risikovurdering i vegtrafikken».

2.11 Til § 11 Krav til operatør

Det vil i mange utprøvinger være en person som deltar i utprøvingen og som skal overvåke kjøringen av en selvkjørende motorvogn. Denne personen vil ha oppgaver som til dels avviker fra de tradisjonelle føreroppgavene, og den foreslås definert som "operatør". Operatøren kan sitte på vanlig førerplass, på en annen plass i motorvognen eller oppholde seg utenfor motorvognen. Det er den fysiske eller juridiske personen som har fått tillatelsen som har det primære ansvaret for å sikre at operatøren har tilstrekkelig kompetanse til å utføre de oppgaver som er tillagt vedkommende på en sikker måte.

Det er nødvendig at den som er operatør i utprøvingen har nødvendig førerkortklasse for det aktuelle motorvognen. Dette handler om å ha en trafikal forståelse og nødvendig kunnskap om trafikkregler. I tillegg må operatøren ha fått opplæring i hvordan systemet fungerer, og dette må dokumenteres tilstrekkelig. Et utvidet krav til føreropplæring ser vi ikke som påkrevd i en prøveordning, men på sikt vil det kunne få betydning for føreropplæringen.

For å unngå uklarhet om operatørens ansvar og føreransvaret er det særlig viktig at operatørens oppgaver er tilstrekkelig spesifisert i søknad om utprøving der operatøren oppholder seg på tradisjonell førerplass, og det er situasjoner hvor det automatiske systemet fører motorvognen og har kontroll over kjøringen.

2.12 Til § 12 Rapportering

Forslag til lov om utprøving av selvkjørende motorvogn § 10 gir bestemmelser om rapportering. Det pekes her på behov for både virksomheten som er gitt tillatelse til utprøving og for myndigheter å kunne avdekke hvilke effekter selvkjørende motorvogn kan ha for trafiksikkerhet, trafikkavvikling, mobilitet, klima/miljø o.l. Erfaringer fra utprøvingen vil også være svært viktig med tanke på å kunne kartlegge behov for tilrettelegging av infrastruktur, byplanlegging og planlegging av transportsystemet som helhet. Det er i §10 derfor foreslått en plikt for virksomheten/testorganisasjonen å avgi en rapport til myndighetene med en redegjørelse for utprøvingen.

I høringen til lovforslaget legges det opp til at tidsintervaller og frister for innrapportering fastsettes i forskriften eller i den enkelte tillatelsen. Rapportens innhold bør vurderes under

arbeidet med utvikling av forskriften og i forbindelse med behandling av den enkelte søknad.

Formålet med forskriftsforslaget er å gi et regelverk som skal legge til rette for at utprøving av selvkjørende motorvogn kan foregå på en sikker og realistisk måte. Videre er det viktig å legge til rette for at det kan testes ut hvordan et teknisk system som fører bilen automatisk fungerer rent trafikalt og trafikksikkerhetsmessig. Slik utprøving vil også kunne gi god og viktig kunnskap om hvilke effekter og konsekvenser selvkjørende kjøretøyer kan ha på miljø, trafikkavvikling og mobilitet.

Det vil derfor være viktig og nyttig for bl.a. myndigheter, forskningsinstitusjoner og universitetsmiljø og industrien å ta del i den nye kunnskapen som genereres gjennom de ulike forsøkene med selvkjørende kjøretøy på veg. Dette kan best gjøres ved at ansvarlig for forsøket rapporterer erfaringene fra forsøket.

Vegdirektoratet foreslår på bakgrunn av dette å fastsette et generelt krav om at det skal sendes inn en sluttrapport til den som har gitt tillatelsen etter forsøkets avslutning. Det kan åpnes for unntak fra dette kravet ved at det kan settes andre betingelser i forbindelse med tillatelsen.

Rapporten skal inneholde minimum en beskrivelse av hvordan forsøket har blitt gjennomført og hovedpunkter av de resultatene man har oppnådd. Beskrivelsen skal relateres til rammene for tillatelsen, herunder særskilte vilkår som er stilt. Det er også viktig med en beskrivelse av i hvilken grad utprøvingen har levert i forhold til formålet med utprøvingen. Eventuelle avvik skal beskrives og begrunnes. Rapporten bør ha en struktur og oppbygging som gjør at innhold og resultater blir sammenlignbare og at denne kan anvendes mot videre kunnskapsoppbygging og forskning/utvikling/innovasjon.

I utgangspunktet kan man da forvente informasjon om forsøkets geografiske lokalisering, klimatiske forhold, hvorfor forsøket gjennomføres, hvilket forskningsspørsmål/utfordringer som søkes besvart, metodebeskrivelse, overordnet om hvilke data som er innsamlet og lagret samt konkrete resultater og erfaringer fra forsøket.

Avhengig av blant annet utprøvingens karakter og omfanget av rapportering vil det kunne være aktuelt at rapporten inneholder sensitiv informasjon. Eventuelle opplysninger om tekniske innretninger og fremgangsmåter samt drifts- eller forretningsforhold som det vil være av konkurransemessig betydning å hemmeligholde av hensyn til den som opplysningene angår, behandles i henhold til forvaltningslovens § 13 om taushetsplikt. Det kan i slike tilfelle være aktuelt med et sammendrag eller forkortet rapport uten slike opplysninger, og som kan gjøres mer allment tilgjengelig.

Informasjon i rapporten vil blant annet kunne gjøre det mulig for øvrige forskningsmiljø å vurdere om data som er samlet inn i utprøvingen kan være nyttig for videre forskning på eksempelvis effektevalueringer av forsøket spesifikt, og ulike effekter av selvkjørende motorvogn mer generelt.

Behovet for dokumentasjon og rapportering vil primært foreligge etter at forsøket er avsluttet og den ansvarlige er gitt rimelig tid til å sammenfatte, vurdere og konkludere, samt

å utarbeide selve rapporten. Det foreslås at rapportering skal være Statens vegvesen i hende senest 6 måneder etter avsluttet forsøk i henhold til framdriftsplan med start og slutt for forsøket i søknaden.

Denne rapporteringsplikten vil være uavhengig av den informasjon ansvarlig for uttesting skal gjøre tilgjengelig for tilsynsmyndighet ved gjennomføring av tilsyn, og/eller i forbindelse med ulykke jf. lovforslagets §10 om rapportering og § 20 om gjennomføring av tilsyn.

2.12.1 Periodisk innrapportering/loggføring

Det er i høringsnotatet for lovforslaget ikke foreslått å lovfeste konkrete tidsintervaller for rapportering undervegs, men at det antas at frist for rapportering mer hensiktsmessig bør settes i forskriften, eller i den enkelte tillatelse. Formålet med å tillate utprøving av selvkjørende motorvogner på veg åpen for alminnelig ferdsel er å skaffe erfaringer av slike systemer i virkelig trafikk. Det må i denne sammenheng påpekes at hensynet til trafikksikkerhet, framkommelighet/mobilitet og miljø/klima må være ivarettatt.

Det kan oppstå hendelser av ulike alvorlighetsgrader undervegs i utprøvsperioden, som avvik og funksjonssvikt i det selvkjørende motorvognens tekniske system som i neste omgang kan medføre konsekvenser for trafikksikkerhet, framkommelighet og miljø.

Dersom endringer blir gjort undervegs i utprøvsperioden med hensyn til eksempelvis oppgradering av teknologi, målsetning, operatør mv. er dette informasjon som Statens vegvesen som gir tillatelsen ønsker å motta. Det foreslås i forskriftens § 12 at søker kan pålegges som et vilkår for tillatelsen at det skal føres en fortløpende logg over utprøvsaktivitetene som beskriver forhold som er vesentlige for å ivareta målsetningene med tillatelsen. Sett hen til hvordan øvrige land i Europa har tilnærmet seg denne problemstillingene, foreslås ikke å stille et fast krav i forskriften at alle søkere skal føre en slik logg, ei heller å stille generiske krav om at logg skal sendes inn med faste tidsintervall. De ulike søknadene forventes å beskrive utprøving med svært ulik grad av omfang og kompleksitet i de tekniske systemene. Dette betyr at en relativt «enkel» utprøving over en kort periode kan pålegges andre og mindre omfattende krav til loggføring og rapportering undervegs i forhold til større og mer komplekse utprøvinger. Det foreslås ut fra dette at det i tillatelsen kan stilles krav til hvorvidt søker skal føre fortløpende logg, og at ansvarlig for utprøvingen på begjæring fra Statens vegvesen skal framlegge denne loggen. Dette vil ventelig bidra til å oppmuntre ansvarlig for utprøvingen å etablere og følge en robust, proaktiv og veldokumentert prosess for å følge opp vilkårene som er stilt i tillatelsen.

Det er ikke behov for at det som loggføres og beskrives undervegs i utprøvingen skal inneholde personopplysninger. Dette vil bidra til at søker og mottaker av opplysningene unngår å etablere systemer for oppbevaring og behandling av personopplysninger.

2.12.2 Rapportering ved ulykker/alvorlige hendelser

Lovforslagets §10 annet ledd, fastsetter at den som har fått tillatelse skal, dersom en ulykke inntreffer i forbindelse med uttesting av selvkjørende motorvogn, snarest utrede ulykken og gi en særskilt rapport til den myndigheten som har gitt tillatelsen. Det foreslås at dette kravet gjentas i forskriften for å samle alle bestemmelsene rundt krav om rapportering. I forskriftsteksten er det videre beskrevet at utredningen skal omfatte bl.a. beskrivelse av hendelsesforløp, konsekvenser, årsakssammenhenger og avbøtende tiltak for å unngå lignende hendelser i framtiden.

2.13 Til § 13 Tilsynsmyndighet

Lovforslagets kapittel 4 omhandler tilsyn og gir regler om tilsynsmyndighetens oppgaver i forslag til § 19, gjennomføring av tilsyn i forslag til § 20 og om hjemmel til tilsynsmyndigheten til å gi påbud i forslag til § 21. Lovforslaget sier ingenting om hvem som er tilsynsmyndighet, men dette er som for myndigheten til å gi tillatelse forutsatt nærmere regulert i forskrift, gitt med hjemmel i lovforslagets § 26 første ledd, bokstav f. Som myndighet til å gi tillatelse er det naturlig at Statens vegvesen er tilsynsmyndighet. Tilsynsmyndigheten kan i likhet med rollen som myndighet som gir tillatelse tenkes tillagt enten til regionvegkontoret eller Vegdirektoratet.

Det vanlige er at det er Regionvegkontoret som har det operative tilsynet til de virksomhetene de har ansvar for å godkjenne. Tilsynet med prøveordninger for selvkjørende motorvogn skiller seg imidlertid fra det ordinære tilsynet, både med tanke på at myndigheten til å gi tillatelse er foreslått tillagt Vegdirektoratet, samt tilsynets kompleksitet og krav til spesialkompetanse. Dette taler for at Vegdirektoratet er tilsynsmyndighet. Hensynet til tilsynets effektivitet og fleksibilitet internt i Statens vegvesen tilsier imidlertid at også Regionvegkontoret kan forestå tilsyn etter nærmere instruks fra Vegdirektoratet. I en del tilfeller vil det være nødvendig at Vegdirektoratet som også er godkjenningsmyndighet foretar tilsyn med utprøvingen, mens det i andre tilfeller kan være tilstrekkelig at Regionvegkontoret fører tilsyn.

Vi ser videre behov for at gjennomført tilsyn dokumenteres i en tilsynsrapport, slik tilfelle også er for andre godkjenningsordninger Statens vegvesen fører tilsyn med.

I samsvar med lovforslaget, og utgangspunktet om at personopplysningslovens alminnelige regler vil gjelde, så vil Datatilsynet være tilsynsmyndighet for så vidt gjelder forholdet til personopplysningsloven. Det er ikke vurdert behov for særlige bestemmelser om datatilsynets tilsyn i denne forskriften.

2.14 Til § 14 Reaksjoner

Lovforslagets § 7 hjemler tilbakekalling og midlertidig stans av tillatelsen på nærmere angitte vilkår. Bestemmelsen sier imidlertid ikke noe om hvem som kan tilbakekalle og midlertidig stanse tillatelsen. Lovforslagets § 26 første ledd, bokstav c gir hjemmel til nærmere regler om midlertidig stans og tilbakekall av tillatelse, og vi foreslår å regulere tilbakekallingskompetansen i forskrifts form, og at denne legges til Vegdirektoratet som

også er myndighet til å gi tillatelse. I tilfeller der Regionvegkontoret utfører tilsyn, vil Vegdirektoratet etter å mottatt tilsynsrapport fra Regionvegkontoret vurdere om tillatelsen skal tilbakekalles eller stanses midlertidig i tråd med lovforslaget § 7. Dersom det er forhold som tilsier behov for at tilbakekallingen gis umiddelbar virkning, jf. lovforslaget § 7 første ledd, annet punktum, skal Regionvegkontoret så raskt som mulig gi Vegdirektoratet melding om dette, slik at tillatelsen kan tilbakekalles.

Videre er tilsynsmyndigheten i forslag til lov om utprøving av selvkjørende motorvogn § 21 gitt hjemmel til å vedta påbud om tiltak som er nødvendig for å sikre at utprøvingen gjennomføres etter regelverket og i tråd med tillatelsen som er gitt. Det fremgår av forskriftsforslagets § 14 at tilsynsmyndighet etter loven og forskriften er Statens vegvesen, hvilket inkluderer både Regionvegkontoret og Vegdirektoratet. Vi ser det som hensiktsmessig at vedtaksmyndigheten også for påbud om tiltak etter forskriftsforslaget § 21 legges til Vegdirektoratet. I tilfeller der Regionvegkontoret utfører tilsyn, vil Vegdirektoratet etter å ha mottatt tilsynsrapport fra Regionvegkontoret kunne vurdere å vedta påbud om tiltak som bl.a. retting der det anses å være behov for dette.

2.15 Til § 15 Ikrafttredelse

Tidspunkt for ikrafttredelse fastsettes av departementet.

Forskriften planlegges iverksatt tidligst mulig etter at loven er trådt i kraft og nødvendige administrative forberedelser er på plass. Avhengig av fremdriften i disse prosessene kan forskriften tre i kraft i løpet av 2017.

3 Økonomiske og administrative konsekvenser

Forskriften vil gjøre det mulig å kunne prøve ut selvkjørende kjøretøy. Dette vil kunne gjøre Norge til en attraktiv arena for uttesting av kjøretøy, og gi aktører med tilknytning til Norge mulighet for å få erfaringer som kan bidra til å utvikle både teknologi, mobilitets og miljøaspekter.

Det vil påløpe kostnader for aktører som ønsker å foreta utprøving etter forskriften. Det er aktørene som selv har det primære ansvaret for å sørge for at teknologien er tilstrekkelig utviklet og dokumentert og at utprøvingen gjennomføres innenfor sikre rammer. Det vil påløpe kostnader blant annet til utarbeidelse av søknad og dokumentasjon i den forbindelse, forberedelse og gjennomføring av utprøvingen og til rapportering. Kostnadene vil avhenge av utprøvingens karakter og omfang.

Ordningen om utprøving av selvkjørende motorvogn vil innebære ressursbehov for Statens vegvesen for å administrere ordningen, behandle søknader og for å føre tilsyn med at utprøvingen skjer i tråd med vilkårene.

Det er usikkert hvor stor pågang det vil bli til ordningen, og hvor omfattende utprøving som vil bli aktuelle. Omfanget av ressursene som vil kreves til dokumentgjennomgang, saksbehandling samt time- og reisekostnader til befaring av testområder, tilsyn og kontroll

er derfor usikkert. I tillegg til Statens vegvesen kan Politiet og aktuell skiltmyndighet/vegmyndighet få noe merarbeid i forbindelse med ordningen, (jf. § 3 og § 9). Samferdselsdepartementet vil bli klageinstans for ordningen. Det er usikkert hvor stort omfanget av klagesaker vil bli, men enkelte saker må påregnes.

Ordningen er ny og gjelder ny teknologi. Det vil derfor være nødvendig med ressurser til heving og vedlikehold av kompetanse på området i Statens vegvesen.

I forslaget til lov om utprøving av selvkjørende motorvogn åpnes det i § 26 for at det kan gis gebyr. Vegdirektoratet vil vurdere fortløpende om det skal innføres gebyr for søknadsbehandling og tilsyn. Et eventuelt gebyr vil fastsettes i tråd med retningslinjene i finansdepartementets rundskriv «Bestemmelser om statlig gebyr- og avgifts finansiering» (R-112/15) og vil på vanlig måte bli gjenstand for høring.

4 Forslag til forskriftstekst

Kapittel 1 Generelle bestemmelser

Hjemmel: Fastsatt av samferdselsdepartementet av XX med hjemmel i lov om utprøving av selvkjørende motorvogn av XX

§ 1 *Formål*

Formålet med denne forskriften er å gi nærmere bestemmelser for hvordan utprøving av selvkjørende motorvogn skal gjennomføres innenfor rammer som ivaretar trafiksikkerhet, sikkerhet mot hacking og personvern. Utprøvingen skal skje gradvis, særlig ut fra teknologiens modenhet og med formål om å avdekke hvilke effekter selvkjørende kjøretøy kan ha for trafiksikkerhet, effektivitet i trafikkavviklingen, mobilitet og miljø.

§ 2 *Virkeområde*

Denne forskriften gjelder utprøving av selvkjørende motorvogn som ikke kan skje i samsvar med vegtrafikklovgivningen, yrkestransportlovgivningen og personvernlovgivningen.

Forskriften omfatter utprøving av motorvogn med fører på tradisjonell førerplass utrustet med et teknisk system som automatisk fører motorvognen hvor føreren under kjøringen helt eller delvis ikke lenger skal anses som ansvarlig fører.

Forskriften omfatter også utprøving av motorvogner som kjører helt uten en ansvarlig fører, eller med ansvarlig fører på annet enn tradisjonell førerplass.

Forskriften omfatter ikke utprøving motorvogner med tekniske systemer som skal assistere føreren og hvor utprøving kan skje i tråd med vegtrafikkloven, yrkestransportloven og personvernloven.

Forskriften omfatter utprøving av selvkjørende motorvogn enten den foregår på eller utenfor veg.

For behandling av personopplysninger innhentet og lagret i forbindelse med utprøving etter denne forskriften, gjelder lov av 14. april 2000 nr. 31 om behandling av personopplysninger med forskrifter og lov XXXXX om utprøving av selvkjørende motorvogn.

Begrepene som benyttes i forskriften har samme betydning som i vegtrafikklovgivningen og i personopplysningslovgivningen.

§ 3 Myndighet til å gi tillatelse

Vegdirektoratet har myndighet til å gi tillatelse til utprøving av selvkjørende motorvogn.

Vegdirektoratet kan i særlige tilfeller også gi tillatelse til utprøving av innretning som er motorvogn etter vegtrafikkloven § 2, men som i medhold av forskrift etter vegtrafikkloven § 2 ikke anses som motorvogn.

§ 4 Tillatelse

Tillatelse til utprøving av selvkjørende motorvogn kan etter søknad gis til fysiske eller juridiske personer når vilkårene i kapittel 2 er oppfylt.

Tillatelsen skal sette de rammer som er nødvendig for å oppnå formålet med den aktuelle utprøvingen. Dersom forutsetningene for utprøvingen endres skal vedtaksmyndigheten informeres. Vedtaksmyndigheten skal da vurdere om ny søknad er nødvendig. Det kan stilles vilkår for tillatelsen av hensyn til trafikksikkerhet, fremkommelighet for andre trafikanter, miljø, it-sikkerhet og personvern. Det er anledning til å stille ytterligere vilkår i løpet av utprøvingen hvis det er nødvendig av sikkerhetshensyn.

Tillatelsen skal inneholde en beskrivelse av hvilke unntak som er gitt fra bestemmelsene i vegtrafikkloven eller yrkestransportloven. Unntak skal bare gis i den grad det er forsvarlig og nødvendig.

Kapittel 2 Vilkår for tillatelse:

§ 5 Krav til søknad:

Søknaden skal inneholde opplysninger om:

- a) Navn på søker og navn på personen som er utpekt som ansvarlig for sikkerheten
- b) Hensikten med utprøvingen
- c) Motorvognene som skal være med i utprøvingen
- d) Navn på operatørene der det er aktuelt, jf. § 12
- e) Automatiseringssystem som skal benyttes
- f) Plan for utprøvingen
- g) Tidsperiode for utprøvingen
- h) Eventuelle behov for særskilte trafikkreguleringer
- i) Hvor utprøvingen skal foregå, herunder konkrete vegstrekninger eller konkrete området som skal brukes
- j) Beskrivelse av behov for unntak fra gjeldende bestemmelser i vegtrafikkloven og/eller yrkestransportloven med forskrifter.

- k) Forsikring under utprøvingen som sikrer skadelidende minst like godt som alminnelig ansvarsforsikring etter bilansvarsloven.
- l) Dokumentasjon på at kravene i §§ 7 – 12 er oppfylt.

Vegdirektoratet kan kreve ytterligere opplysninger som er relevant for behandling av søknaden.

§ 6 Krav til motorvogn som inngår i utprøvingen

Motorvogn som skal inngå i utprøving skal med mindre det er gjort unntak oppfylle kravene i bilforskriften, kjøretøyforskriften, motorsykkelforskriften eller traktorforskriften.

Vegdirektoratet kan stille ytterligere tekniske krav for å ivareta hensynet til sikkerhet og miljø enn det som følger av bilforskriften, kjøretøyforskriften, motorsykkelforskriften og traktorforskriften under utprøvingen av det selvkjørende motorvognen.

§ 7 Krav til registrering

Motorvogn som inngår i utprøvingen skal registreres i henhold til vegtrafikkloven med forskrifter.

Vegdirektoratet kan unnta bestemt motorvogn fra registrering dersom særskilte hensyn tilsier dette. Motorvognen må uansett være forsikret.

Dersom det er nødvendig ut fra hensynet til trafiksikkerhet, kan Vegdirektoratet sette som vilkår for utprøvingen, at motorvogn skal være utstyrt med særskilt merking som angir at det har selvkjørende egenskaper.

§ 8 Krav til det automatiske systemet

Det skal legges frem dokumentasjon på følgende forhold vedrørende det automatiske systemet som benyttes under utprøvingen:

- a) Funksjonsbeskrivelse
- b) Systembeskrivelse
- c) Teknologibeskrivelse
- d) Redegjørelse av teknologiens modenhet
- e) Redegjørelse av hvordan informasjonssikkerhet og personvern er ivaretatt
- f) Risikovurdering og/eller risikoanalyse av automatiseringsfunksjonene, jf. a) samt informasjonssikkerhet og implikasjoner for personvernet (PIA)
- g) Redegjørelse for systemets elektromagnetiske kompatibilitet (EMC)

Vegdirektoratet kan kreve ytterligere dokumentasjon eller at dokumentasjonen er vurdert av en kompetent uavhengig institusjon.

§ 9 Krav til vegstrekninger eller testområder

Utprøving på veg åpen for alminnelig ferdsel kan bare skje på vegstrekninger som er egnet for utprøving av de aktuelle selvkjørende motorvognene.

Søkeren skal foreta en helhetsvurdering av strekningenes egnethet og legge vekt på trafikksikkerheten og fremkommeligheten for andre trafikanter. Risikovurdering og/eller analyse jf. § 11 skal tillegges stor vekt ved vurderingen.

Det skal dokumenteres at motorvognens tekniske systemer kan håndtere den tilgjengelige infrastrukturen, herunder vegens utforming, vegutstyr, skilting, oppmerking og signaler.

Politiet, aktuell vegmyndighet/vegeier og aktuell skiltmyndighet skal få mulighet til å uttale seg før tillatelse gis. Dette særlig for å belyse forhold av betydning for trafikksikkerhet og fremkommelighet, herunder om nødvendigheten av særskilte trafikkreguleringer i forbindelse med utprøvingen jf. Vegtrafikkloven § 7 2. ledd og § 9

Utprøving med tunge kjøretøy skal skje innenfor tillatte vekter og dimensjoner for den aktuelle kjøretøytypen på den aktuelle vegstrekningen. Utprøving av «platooning» med tunge kjøretøy på strekninger med bruer kan bare skje der det er vurdert at bruene på strekningen tåler belastningen.

For utprøving på lukket område er søker ansvarlig for å finne et egnet område som er stengt for annen trafikk og dokumentere at utprøvingen skal foregå på en sikker måte og påse at uvedkommende ikke har adgang.

§ 10 Krav til risikovurdering og/eller risikoanalyse

Søker skal utføre og legge ved en risikovurdering og/eller risikoanalyse som dekker alle viktige forhold ved utprøvingen. Sannsynlighet for at ulike uønskede hendelser opptrer samt tiltak for å fjerne eller redusere sannsynlighet for dette skal beskrives.

Ved utprøving på veg åpen for alminnelig ferdsel skal det utover normalsituasjon vurderes forhold som vegarbeid, omkjøring, ulykker mv for strekningen og området rundt.

I tilfeller der søker har vedlagt risikovurdering, kan Vegdirektoratet i tillegg kreve en risikoanalyse.

§ 11 Krav til operatører

Søker skal i søknaden i nødvendig utstrekning peke ut operatør som skal overvåke kjøringen av et selvkjørende motorvogn. Operatøren kan sitte på vanlig førerplass, på en annen plass i motorvognen eller oppholde seg utenfor motorvognen.

Det skal fremlegges en erklæring om at søker har ansvaret for at de navngitte operatørene som skal delta på utprøvingen har førerkort for den aktuelle motorvognkategorien, har gjennomgått forsvarlig opplæring og har den nødvendige kunnskapen om hvordan det automatiske systemet fungerer.

Søkers skal sørge for å gi operatørene tilstrekkelig opplæring og informasjon om deres rolle og ansvar under utprøvingen. Dette gjelder særlig for utprøving med fører på tradisjonell fører plass hvor det tekniske systemet skal føre motorvognen og ha kontroll over kjøringen under deler av kjøringen.

§ 12 Rapportering

Ansvarlig for utprøvingen skal etter utprøvingens avslutning utarbeide en sluttrapport med redegjørelse for gjennomføring og resultater sett i forhold til formål, rammer og vilkår i tillatelsen. Rapporten skal sendes Statens vegvesen senest seks måneder etter utprøvingens avslutning såfremt ikke annet fremgår av tillatelsen.

Det kan stilles vilkår om at ansvarlig for utprøvingen skal føre en kontinuerlig logg som beskriver utprøvingens framdrift, oppgradering/endringer i teknologi, administrative endringer, målsetning for utprøvingen mv. Dette inkluderer også registrering og beskrivelse av uforutsette hendelser i forbindelse med utprøvingen. Ansvarlig for utprøvingen skal på begjæring fra Statens vegvesen framvise denne loggen.

Ved en ulykke og/eller en potensielt alvorlig hendelse i forbindelse med uttestingen, skal ansvarlig for utprøving snarest utrede ulykken. Utredningen skal inneholde en beskrivelse av hendelsesforløp, konsekvenser, mulige årsakssammenhenger og beskrivelse av tiltak for å unngå lignende hendelser på et senere tidspunkt. Utredningen skal uten unødig opphold sendes den som har gitt tillatelsen.

Kapittel 3 Forskjellige bestemmelser

§ 13 Tilsynsmyndighet

Statens vegvesen er tilsynsmyndighet etter lov DD.MM.ÅÅÅÅ nr XX om utprøving av selvkjørende kjøretøy og etter denne forskriften.

Gjennomført tilsyn dokumenteres i tilsynsrapport.

§ 14 Reaksjoner

Vegdirektoratet kan vedta påbud om tiltak, herunder retting, som er nødvendig for å sikre at utprøvingen gjennomføres etter gjeldende regelverk og tillatelsen.

Vegdirektoratet kan tilbakekalle eller midlertidig stanse tillatelsen i medhold av lov om utprøving av selvkjørende motorvogn § 7.

§ 15 Ikrafttredelse

Denne forskriften trer i kraft XX 2017.