

Spørsmål nr. 576 (2023-2024) fra stortingsrepresentant Aleksander Stokkebø til samferdselsministeren:

Jeg tillater meg å stille følgende spørsmål til skriftlig besvarelse til samferdselsministeren:
Hvordan jobber regjeringen med temaet autonome kjøretøy i europeiske og internasjonale fora, og hvordan forholder Norge seg til EUs nye rammeverk?

Begrunnelse

Mye har skjedd, både teknologisk og politisk, siden Norge i mars 2016 signerte Amsterdamerklæringen («Cooperation in the field of connected and automated driving») som forplikter partene til å jobbe mot et europeisk rammeverk for automatiserte kjøretøy og legge til rette for utprøving av selvkjørende kjøretøy. I 2022 ferdigstilte EU et rettslig rammeverk for helautonome kjøretøy, som bør kunne gi grunnlag for å skyte fart på utviklingen også her hjemme.

Forslag til svar:

Det refereres til «EUs rettslig rammeverk for helautonome kjøretøy fra 2022».

Vi må her anta at det er snakk om forordning (EU) 2022/1426 som beskriver tekniske krav til automatiserte systemer på kjøretøy som kan typegodkjennes etter rammeforordning (EU) 2018/858 som regulerer samtlige tekniske krav til typegodkjenning av kjøretøy og markedsovervåking av slike.

(EU) 2022/1426 er en av mange forordninger som beskriver nye tekniske sikkerhetskrav i EUs sikkerhetsforordning (EU) 2019/2144, også omtalt som GSR II (General safety regulation II). Alle slike forordninger innlemmes i norsk rett gjennom standardisert EØS-prosess og blir en del av gjeldende norsk rett i [Forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil \(bilforskriften\) - Lovdata](#) Slik det ser ut per desember 2023 vil forordningen være ferdig implementert i forskriften i løpet av første kvartal 2024.

Norske myndigheter vil som regel anerkjenne slike sikkerhetskrav uavhengig av denne tidsforskyvlsen. EU-typegodkjente kjøretøy som oppfyller de nye kravene kan derfor godkjennes og registreres som normalt i Norge.

Det er særlig to aspekter som er nytt ved implementering av dette nye regelverket for automatiserte kjøretøy.

Teknologien slik den er i dag krever at kjøretøyet i automatisk modus bare kan operere innenfor spesielle begrensinger (ODD) som er opptil produsenten å definere. Med andre ord, kjøretøyet klarer ikke å operere på en strekning/område før produsenten har testet at det kan takle infrastruktur, trafikregler og ha «normal» kjøreadferd på det som skal defineres som ODD.

EU-kommisjonen (DG-GROW) arrangerer løpende «Work Shops» der landene presenterer og diskuterer hvordan dette kan gjøres i praksis. Norge deltar aktivt i disse møtene og presenterte sine erfaringer og synspunkter på et møte i juni (fra nasjonal utprøving gjennom 5 år).

De nye juridiske aspektene relatert til å ta i bruk slike kjøretøy reguleres ikke gjennom denne tekniske forordningen om automatiserte systemer.

Bruk av kjøretøy er i dag basert på at kjøretøyet kontrolleres av en fører. Førerens ansvar og plikter er regulert i en rekke lover og forskrifter. Som en del av forberedelsen for implementering av omtalt forordning og kommende reguleringer for mer automatisering, jobber SVV med en *overordnet strategi for automatiserte transport*. Samtidig har vi jobbet med en *handlingsplan for automatisert transport og veien til et regelverk for automatisert* for å få oversikt over hvilke lover og forskrifter som berøres når føreransvaret flyttes fra fører til det automatiske systemet (*veien til et regelverk for automatisert transport*). Å tilpasse et komplett regelverk for dette vil kreve store ressurser.

Usikkerhet:

SVVs observasjoner fra pågående utprøvningsvirksomhet er at det fortsatt er et stort gap mellom hvordan teknologien blir presentert i media og det som er realiteten.

Allerede i 2019 var det mulig å typegodkjenne automatiserte kjøretøy gjennom en unntaksordning for ny teknologi i (EU) 2018/858, §39. Fram til nå har ingen produsenter benyttet seg av denne ordningen. Tilbakemeldinger fra EU-landene som tradisjonelt utfører EU-typegodkjenning har så langt vi har funnet ut, ikke mottatt noen søknader fra produsenter om typegodkjenning for automatiserte kjøretøy relatert til forordning 2022/1426.

Vi er kjent med at 2 EU-land er i prosess for typegodkjenning av automatiserte kjøretøy som kan tilfredsstille UN-Reg. 157 (ALKS, motorveg «L3»)

Vi forventer derfor ikke at det vil komme noen stor andel av typegodkjente automatiserte kjøretøy de nærmeste 3 årene.

Trend:

Trenden vi ser, er at kjøretøyprodusentene i stedet ønsker utvidede rammer for førerstøttesystemer slik at kjøretøyet kan oppleves som selv-kjørende, men med ansvarlig sjåfør. Norge er skeptisk til denne utviklingen, da slike systemer fort kan misoppfattes som automatisert system og at produsenten ikke vil ta steget opp til automatisering der fører ikke har ansvaret, som antas å ha et større sikkerhetspotensial.

Vi forsøkte påpeke dette i denne publiseringen:

[Sjølvkjøyrande bilar – bilprodusentane nøler | Statens vegvesen](#)

Midlertidig løsning:

Som midlertidig løsning for å tillate **bruk av EU-typegodkjente automatiserte kjøretøy**, har vi allerede nå mulighet til å gi tillatelse etter søknad jmf. nasjonal [Forskrift om utprøving av selvkjørende motorvogn - Lovdata](#)

Vi vil følge aktiviteten nøye framover og tilpasse annet tilstøtende lovverk basert på våre observasjoner.

Grunnet gjennomgående internasjonal lavkonjunktur, antar vi at en del av investeringene i både forsøksvirksomheten og eventuell oppskalering av produksjon med EU-typegodkjente kjøretøy kan avta i forhold til forventningene, som var til stede da ministrene underskrev Amsterdamerklæringen i 2016.

Saksbehandler: Stein-Helge Mundal