158. löggjafarþing 2026–2027.
Þingskjal 48 — 48. mál.

Tillaga til þingsályktunar

um sjálfkeyrandi bifreiðar.

Flm.: Rósa Guðbjartsdóttir, Sigurður Örn Hilmarsson, Jón Gunnarsson,
Jón Pétur Zimsen, Hildur Sverrisdóttir, Ólafur Adolfsson, Diljá Mist Einarsdóttir,
Guðlaugur Þór Þórðarson, Nanna Margrét Gunnlaugsdóttir,
Sigmundur Davíð Gunnlaugsson, Snorri Másson.

Alþingi ályktar að fela innviðaráðherra að undirbúa og leggja fram á Alþingi frumvarp til breytinga á umferðarlögum, nr. 77/2019, lögum um ökutækjatryggingar, nr. 30/2019, og lögum um leigubifreiðaakstur, nr. 120/2022, svo og öðrum lögum eftir því sem við á, sem skýrir réttarstöðu sjálfkeyrandi bifreiða hér á landi. Frumvarpið mæli m.a. fyrir um sérreglur um notkun slíkra bifreiða og sakarskiptingu tjóna milli framleiðanda og notanda. Frumvarpið skal lagt fram á Alþingi í síðasta lagi haustið 2027.

Greinargerð.

Tillaga þessi var áður lögð fram á 157. löggjafarþingi (701. mál) án þess að mælt væri fyrir henni. Er hún því lögð fram að nýju í óbreyttri mynd, þó með þeirri breytingu að frumvarpið skuli liggja fyrir haustið 2027 í stað vormánaða sama ár.

Undanfarin misseri og ár hefur hönnun og þróun sjálfkeyrandi bifreiða, eða bifreiða sem nýta sér sjálfvirk aksturskerfi, tekið gríðarlegt stökk. Með þingsályktunartillögunni er lagt til að Alþingi feli innviðaráðherra að semja og leggja fram á þingi frumvarp sem bregst við álitamálum sem upp kunna að koma vegna sjálfkeyrandi bifreiða.

Samkvæmt alþjóðlega staðlinum SAE J3016 eru skilgreind sex stig sjálfvirkni í ökutækjum á kvarðanum 0–5, þar sem stig 0 táknar enga sjálfvirkni og stig 5 fullan akstur án mannlegrar íhlutunar. Um þessar mundir eru flest ökutæki á stigi 1–2, þar sem aksturskerfi aðstoða ökumann en krefjast stöðugs eftirlits hans. Á stigi 3 getur bifreiðin ekið sjálf en ökumaður er engu síður undir stýri. Fjórða stigi (L4) svipar til þess þriðja, þó þannig að slík ökutæki þurfa ekki ökumann. Tilkoma gervigreindarinnar er aftur á móti líkleg til að valda frekari straumhvörfum og færa áætlanir framar í tíma en ella.

Sem stendur eru L4-bifreiðar í örri þróun og í prófunum m.a. í Bandaríkjunum og Kína en í Evrópu eru sænskir og þýskir framleiðendur komnir lengst á veg í þróunarvinnunni. Waymo, dótturfélag Alphabet, móðurfélags Google, er t.d. leiðandi á þessu sviði en félagið gerir út sjálfkeyrandi leigubifreiðar í ýmsum borgum Bandaríkjanna, t.d. Phoenix, San Francisco, Los Angeles og Austin, og hefur þjónustan gefið góða raun. Nýverið birti félagið tölur um starfsemi sína en frá árinu 2021 og til júlí 2025 óku bifreiðar félagsins, án ökumanns, 100 milljón mílur. Á rúmlega hálfu ári eftir það, þ.e. til febrúar 2026, tvöfaldaðist mílufjöldi félagsins.

Tesla hefur líka verið að þróa sjálfstýringarbúnað í sínum ökutækjum sem hefur reynst vel. Ólíkt Waymo er nú þegar fjöldi Teslu-bifreiða á Íslandi sem styður sjálfstýringarbúnað þeirra, FSD Supervised. Það er því hópur eigenda Teslu-bifreiða sem getur ekki nýtt sér FSD Supervised vegna lagaumgjarðar hér á landi.

Umferðarlög, nr. 77/2019, eru að mestu þögul um sjálfkeyrandi ökutæki, þó þannig að í 76. gr. þeirra er þess getið að heimilt sé að prófa slík ökutæki að fengnu leyfi Samgöngustofu, að uppfylltum skilyrðum í 2.–3. mgr. sömu greinar. Þá er ráðherra veitt heimild til að setja reglugerð um sjálfkeyrandi ökutæki og prófanir á þeim, sbr. 5. mgr. 76. gr. laganna. Engin slík reglugerð hefur verið sett en mælt er fyrir um, í viðauka I við reglugerð um sektir og önnur viðurlög vegna brota á umferðarlögum og reglum settum samkvæmt þeim nr. 1240/2019, að prófun á sjálfkeyrandi ökutæki, án leyfis frá Samgöngustofu, varði sekt að fjárhæð 30.000 kr. Hvorki lög um ökutækjatryggingar né lög um leigubifreiðaakstur gera sérstaklega ráð fyrir möguleikanum á sjálfkeyrandi bifreiðum.

Þótt reynslan erlendis af sjálfkeyrandi bifreiðum sé góð — rannsóknir benda t.d. til að tjónahlutfall þeirra sé almennt lægra en hefðbundinna ökutækja — þá eru ýmis lagaleg álitaefni sem vakna vegna þeirra, t.d. um ábyrgð á tjóni, hvar heimilt sé að aka þeim, hámarkshraða þeirra o.s.frv., og virðist ákveðið tómarúm til staðar í íslenskum rétti. Gildandi umferðarlöggjöf er miðuð að hátternisreglum sem ökumanni ökutækis ber að virða en slíkar reglur falla, eðli málsins samkvæmt, illa að sjálfkeyrandi ökutækjum.

Þau ríki sem fremst eru á merinni í málefnum sjálfkeyrandi bifreiða hafa þegar gripið til sérstakrar lagasetningar til að fylla það tómarúm sem til staðar var. Þýskaland var t.d. fyrst ríkja Evrópu til að leiða í rétt sérstakar reglur um akstur L4-bifreiða, þar sem m.a. er mælt fyrir um að upp að stigi L2 sé ábyrgð ökumanns en eftir því sem ofar í stigann kemur er kveðið á um samábyrgð stjórnanda, eiganda og framleiðanda. Ekki er gerð krafa um að ökumaður sé í ökutæki meðan á akstri stendur. Bretar hafa einnig leitt í lög reglur um sakarskiptingu vegna notkunar sjálfkeyrandi ökutækja. Innan Evrópusambandsins stendur yfir vinna við setningu reglna um efnið.

Að mati flutningsmanna tillögunnar er brýnt að uppfæra íslenska umferðarlöggjöf þannig að Ísland sé í stakk búið til að taka á móti sjálfkeyrandi bifreiðum og fylla í það lagalega tómarúm sem til staðar er nú.