



# Innst. 36 L

(2015–2016)

## Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 149 L (2014–2015)

### Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om lov om intelligente transportsystemer innenfor vegtransport m.m. (ITS-loven)

Til Stortinget

#### Sammendrag

Samferdselsdepartementet legger i denne proposisjonen fram forslag til ny lov om intelligente transportsystemer (ITS) innenfor vegtransport m.m. – heretter omtalt som ITS-loven. Loven skal gi hjemmel for å kunne sette krav til ITS-applikasjoner og tjenester innenfor vegtransport og for grensesnittet mot andre transportformer. Formålet med loven er å skape et hjemmelsgrunnlag for å sikre at ITS-applikasjoner og tjenester skal kunne fungere koordinert og sammenhengende nasjonalt og på tvers av grenser i EØS-området. Lovens virkeområde foreslås avgrenset mot saker som gjelder nasjonal sikkerhet eller som er nødvendige av forsvarshensyn.

Lovforslaget er utformet som en rammelov som kun inneholder generelle bestemmelser om ITS. Den gir forvaltningen v/departementet myndighet til å fastsette forskrifter til utfylling og gjennomføring av loven. Loven gir også departementet myndighet til å utpeke en myndighet som kan føre tilsyn med at bestemmelser gitt i loven, eller med hjemmel i loven, oppfylles av aktuelle offentlige og private aktører. For øvrig består lovforslaget av definisjoner.

Kapittel 1.2 omhandler bakgrunn for lovforslaget. Kapittel 1.3 beskriver høringen. Kapittel 1.4 omhandler gjeldende rett, og kapittel 1.5 beskriver rettstilstanden i andre land. I kapittel 1.6 omtales forslaget til ny lov. Høringsinstansenes merknader til de ulike delene av forslaget er her omtalt og drøftet.

I kapittel 1.7 er det gjort rede for økonomiske og administrative konsekvenser av lovforslaget. Loven i seg selv innebærer ikke økonomiske eller administrative konsekvenser av nevneverdig betydning. Forslaget er en rammelov som inneholder hjemler til å gi utfyllende forskrifter. Disse forskriftene vil i stor grad knytte seg til implementering av delegerede kommisjonsforordninger gitt med hjemmel i ITS-direktivet, men loven kan også hjemle forskrifter basert på nasjonale vedtak.

Forskrifter hjemlet i loven vil kunne medføre økonomiske og administrative konsekvenser for både offentlige og private aktører. Dette vil måtte avklares nærmere i forbindelse med gjennomføringen av de enkelte forordningene eller av nasjonale vedtak.

I kapittel 1.8 gjennomgås merknader til de enkelte bestemmelsene; lovens formål, virkeområde, definisjoner, krav til ITS-applikasjoner og -tjenester, tilsyn, erstatningsansvar og forskrifter.

#### Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kjell-Idar Juvik, Eigil Knutsen, Sverre Myrli, fung. leder Eirik Sivertsen og Karianne O. Tung, fra Høyre, Torill Eidsheim, Nils Aage Jegstad, Helge Orten og Torhild Aarbergstøten, fra Fremskrittspartiet, Tor André Johnsen, Åse Michaelsen og Morten Stordalen, fra Kristelig Folkeparti, Hans Fredrik Grøvan, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Venstre, Abid Q. Raja, viser til Prop. 149 L (2014–2015), der regjeringen har lagt fram forslag til lov om intelligente transportsystemer innenfor vegtransport mm.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, ser svært positivt på at regjeringen legger frem forslag til ny lov om intelligente transportsystem.

ITS er et viktig bidrag til å nå transportpolitiske mål, og flertallet ser at EUs direktiv som ble innlemmet i EØS-avtalen i 2010, har skissert et godt rammeverk for innføring av ITS i Europa. Men Samferdselsdepartementet har i særlovvgivningen på vegtransportområdet ikke hatt noen velegnet lovhjemmel til å gjennomføre de forordninger EU-kommisjonen utarbeider. Flertallet ser det som viktig å få på plass en lov som vil kunne skape et hjemmelsgrunnlag for å sikre at ITS-applikasjoner og tjenester skal kunne fungere koordinert og sammenhengende nasjonalt og også på tvers av grenser i EU.

Det er naturlig at lovens virkeområde blir avgrenset mot saker som gjelder nasjonal sikkerhet og som er nødvendige av forsvarshensyn. Komiteen slutter seg til at siden ITS-lovens hovedhensikt er å sikre gjennomføring i norsk rett av ITS-direktivet, vil det være hensiktsmessig at også denne utformes som en rammelov.

Komiteen ser at ITS-direktivet ikke i seg selv innebærer noen forpliktelser for medlemslandene til å innføre spesifikke ITS-applikasjoner eller -tjenester. For at man i fremtiden skal nyte godt av det potensialet ITS kan ha for problemløsning i transportsektoren, er komiteen opptatt av å sikre en utvikling som bidrar til informasjonsflyt også på tvers av transportformene, og at det tas høyde for at ITS ikke bare vil ha et transportteknisk formål.

Et annet flertall i komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, er opptatt av at det legges til rette for en rask og god implementering av ITS i transportsektoren, og at ulike aktører på en positiv måte kan bidra til den teknologiske utviklingen.

Komiteen ser at det er ulike hensyn som skal ivaretas ved både utvikling og bruk av ITS, og oppfordrer sterkt til at de pågående diskusjonene i EU vedrørende utfordringer den digitale politikken nå står overfor, følges tett, det være seg tjenester over landegrenser, geoblocking, delingsøkonomi, forenklet VAT, standardisering, opphavsrett og personvern. Komiteen er opptatt av at man så langt det lar seg gjøre, ligger i forkant med å fremme norske interesser på de ulike områdene og at det gjøres vurderinger av hvilke konsekvenser innstillingene i EU vil kunne få for Norge, også direkte relatert til ITS.

Komiteen vil i denne sammenheng vise til at elektronisk trafikkovervåkning også har skapt mye personverndebatt i Norge.

Komiteen vil også vise til at flere av høringsinstansene påpeker at bruk av ITS innebærer at man må gjøre en vurdering av personvern hensyn og at i den sammenheng vil formålsbegrensning være viktig.

Komiteen mener at bruken av rammelov setter særlige krav til en grundig personvern vurdering når nye ITS-applikasjoner eller tjenester skal tas i bruk.

Komiteen understreker betydningen av at personvernet skal veie tungt. Det bør derfor vurderes om formålet med en tjeneste kan oppnås ved anonyme opplysninger og om tjenester kan baseres på frivillighet. Komiteen legger til grunn at behandlingen av personopplysninger i forbindelse med driften av ITS-programmer og -tjenester skal gjennomføres i samsvar med gjeldende personvernlovgivning.

Komiteens medlem fra Senterpartiet ser flere fordeler med den løsningen som er nedfelt i ITS-direktivet, all den tid dette i hovedsak dreier seg om fornuftig teknisk samkjøring. Dette medlem vil imidlertid minne om at systemet kan ha konsekvenser på andre felter, siden samkjøringen trolig vil gjøre det enklere for utenlandske transportører å operere i Norge. Dette kan i sin tur ha følger for viktige utfordringer som er velkjent i norsk politisk virkelighet, som «sosial dumping» og kabotasjetransport. Dette medlem mener regjeringen må komme tilbake til Stortinget på en passende måte, hvis det skulle vise seg at ITS-direktivet får uheldige konsekvenser.

## Komiteens tilråding

Komiteen viser til proposisjonen og rår Stortinget til å gjøre slikt

### vedtak til lov

om intelligente transportsystemer innenfor vegtransport m.m. (ITS-loven)

#### § 1 Lovens formål

Loven skal sikre at intelligente transportsystemer innenfor vegtransport og for grensesnitt mot andre transportformer skal fungere koordinert og sammenhengende.

#### § 2 Virkeområde

Loven gjelder ITS-applikasjoner og -tjenester innenfor vegtransport og deres grensesnitt mot andre transportformer innenfor EØS-området. Loven gjel-

der for Svalbard i den utstrekning Kongen bestemmer.

Loven gjelder ikke for saker som omhandler nasjonal sikkerhet eller som er nødvendige av forsvarshensyn.

### § 3 Definisjoner

I denne loven betyr:

- a) *intelligente transportsystemer (ITS)*: systemer for anvendelse av informasjons- og kommunikasjonsteknologi for vegtransport, herunder infrastruktur, kjøretøy og brukere, og innenfor trafikkstyring og mobilitetsstyring, samt for grensesnitt mot andre transportformer,
- b) *ITS-applikasjon*: et praktisk verktøy for anvendelsen av ITS,
- c) *ITS-tjeneste*: fremskaffelse av en ITS-applikasjon innenfor en veldefinert organisatorisk og driftsmessig ramme med sikte på å øke brukerens sikkerhet, effektivitet og komfort og/eller forenkle eller understøtte transporter og reiser,
- d) *grensesnitt*: innretning mellom systemer som muliggjør forbindelse og kommunikasjon mellom systemene,
- e) *samvirkningsevne*: den evne systemene og de underliggende forretningsprosessene har til å utveksle data og dele informasjon og kunnskap,
- f) *kontinuitet*: evnen til å sikre sømløse tjenester,
- g) *kompatibilitet*: en innretnings eller et systems generelle evne til uten endringer å fungere sammen med en annen innretning eller et annet system,
- h) *ITS-bruker* – alle brukere av ITS-applikasjoner eller -tjenester, herunder passasjerer, myke trafikanter, brukere og operatører av veitransportin-

frastruktur, vognparkforvaltere og operatører av redningstjenester.

### § 4 Krav til ITS-applikasjoner og -tjenester

Departementet fastsetter ved forskrift de krav til kompatibilitet, samvirkningsevne og kontinuitet som ITS-applikasjoner og -tjenester skal oppfylle.

### § 5 Tilsyn

Departementet bestemmer hvilken myndighet som skal føre tilsyn med bestemmelser gitt i eller i medhold av loven her. Departementet kan i forskrift gi regler om tilsynsmyndighetens virksomhet.

### § 6 Erstatningsansvar

Departementet kan i forskrift regulere spørsmål om erstatningsansvar ved innføring av ITS-applikasjoner og tjenester.

### § 7 Forskrifter

Departementet kan gi forskrifter til utfylling og gjennomføring av loven, samt gjøre unntak fra denne.

### § 8 Ikrafttredelse

Loven trer i kraft straks, med mindre Kongen beslutter at hele eller deler av loven skal tre i kraft på et senere tidspunkt.

Loven får ikke anvendelse på kjøretøy som er typegodkjent eller tatt i bruk før lovens ikrafttredelse, med mindre Kongen bestemmer at loven likevel skal få anvendelse på slike kjøretøy. Kongen kan gi nærmere overgangsregler dersom loven gis anvendelse på kjøretøy som nevnt i første punktum.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 3. november 2015

**Eirik Sivertsen**

fungerende leder

**Torill Eidsheim**

ordfører

