

Høring - Forslag til lov om intelligente transportsystemer innenfor vegtransport og for grensesnittet mot andre transportformer

Innhold

1. Forslagets hovedinnhold
2. Bakgrunnen for lovforslaget
3. Gjeldende rett
4. Rettstilstanden i andre land
5. Forhold som begrunner en ny ITS-lov
6. Økonomiske, administrative og andre vesentlige konsekvenser av forslaget
7. Merknader til de enkelte bestemmelsene i lovforslaget
8. Lovforslag
9. Høringsfrist mv.

1. Forslagets hovedinnhold

I dette høringsnotatet foreslås det en ny lov om intelligente transportsystemer (ITS) innenfor vegtransport og for grensesnittet mot andre transportformer.

Transportsektoren står overfor en rekke store utfordringer knyttet til bl.a. trafikkikkerhet, kapasitet, miljø og klima. For å løse disse utfordringene må transportsystemet moderniseres, og økt bruk av ITS vil kunne være en viktig faktor i slike moderniseringsprosesser. Det er derfor viktig å legges til rette, også rettslig, for at ITS kan bidra til å nå transportpolitiske mål.

ITS er en samlebetegnelse for intelligente transportsystemer og tjenester. Med ITS menes her systemer for anvendelse av informasjons- og kommunikasjonsteknologi i vegsektoren, herunder infrastruktur, kjøretøyer og brukere, og innenfor trafikkstyring og mobilitetsstyring. Hensikten med ITS er å påvirke atferd og forbedre transportløsninger og trafikkavvikling slik at man oppnår bedre fremkommelighet, trafikkikkerhet, miljø, tilgjengelighet og brukertilfredshet.

Europaparlaments- og rådsdirektiv 2010/40/EU om rammene for innføring av intelligente transportsystemer på vegtransportområdet og for grensesnittet mot andre transportformer (heretter ITS-direktivet) ble innlemmet i EØS-avtalen 30. september 2011.

Formålet med loven er primært å sikre gjennomføringen i norsk rett av ITS-direktivet, og av eksisterende og kommende delegerte rettsakter hjemlet i direktivet som det ikke er hensiktsmessig å hjemle i eksisterende spesiallovgiving.

Loven har et videre formål enn kun å sikre implementering av ITS-direktivet og delegerte rettsakter hjemlet i direktivet. Loven skal også kunne gi hjemmel for å sikre nasjonal samordning av ITS-programmer og -tjenester innenfor vegsektoren og for grensesnittet mot andre transportformer, der dette er basert på nasjonale vedtak.

Loven som foreslås er en rammelov, det vil si at den kun inneholder overordnede generelle bestemmelser knyttet til bruk av ITS. Loven overlater i stor grad til forvaltningen å gi forskrifter til utfylling og gjennomføring av loven på aktuelle områder. Dette vurderes som den mest hensiktsmessige lovgivingsteknikken her, da de utfyllende bestemmelsene antas å ville bli av relativt teknisk og detaljert karakter.

2. Bakgrunnen for lovforslaget

2.1 Kort om ITS-direktivet

ITS-direktivet er et rammedirektiv og inneholder i seg selv ikke mange rettslige forpliktelser for medlemslandene. Direktivet skisserer et rammeverk, definerer prosesser og gir EU-kommisjonen fullmakt til å utarbeide spesifikasjoner og standarder for å sikre kompatibilitet, samvirkningsevne og kontinuitet for utvikling og bruk av ITS.

ITS-direktivet skal gi lovmessig grunnlag for å gjennomføre EUs handlingsplan for ITS (ITS Action Plan) fra 2008. Handlingsplanen inneholder 24 ulike tiltak på prioriterte områder. Under den politiske behandlingen av selve direktivforslaget ble det enighet om å prioritere seks tiltak i direktivteksten og at disse skulle gjennomføres først. I årene som kommer kan vi forvente at flere av tiltakene i ITS Action Plan blir forordninger under ITS-direktivet, og at disse vil bli del av norsk rett som forskrifter under ITS-loven.

Direktivets artikkel 2 angir de prioriterte områdene for utvikling og bruk av spesifikasjoner og standarder for å oppnå sammenhengende ITS-tjenester i Europa. De prioriterte områdene er:

- I. best mulig bruk av veg-, trafikk- og reisedata,
- II. kontinuitet av ITS-tjenester for trafikk- og godsstyring,
- III. ITS-programmer for vegsikkerhet, og
- IV. opprettelse av forbindelse (datautveksling) mellom kjøretøyet og transportinfrastrukturen.

Innenfor de prioriterte områdene angir artikkel 3 hvilke tiltak som skal være prioriterte og gjennomføres først:

- a) innføring av reiseinformasjonstjenester for ulike transportformer på EU-nivå,
- b) innføring av sanntids trafikkinformasjonstjenester på EU-nivå,
- c) data og framgangsmåter for vederlagsfri framskaffelse av et minimum av generell sikkerhetsrelevant informasjon om trafikken for brukerne, dersom dette er mulig,
- d) harmonisert innføring av samvirkende eCall-tjenester på EU-nivå,
- e) innføring av informasjonstjenester for sikker parkering av lastebiler og nyttekjøretøyer, og
- f) innføring av bestillingstjenester for sikker parkering av lastebiler og nyttekjøretøyer.

ITS-direktivet innebærer i seg selv ingen forpliktelser til å innføre spesielle ITS-programmer eller -tjenester. Dersom det innføres tjenester eller programmer som faller innenfor definisjonen i direktivet, er det imidlertid et krav om at disse skal følge de spesifikasjoner og standarder som er gitt for de aktuelle programmene eller tjenestene.

Noen kommisjonsdelegerte spesifikasjoner og standarder vil kunne innarbeides i eksisterende lov- og forskriftsverk, for eksempel i regelverket på kjøretøyområdet. Når det gjelder andre spesifikasjoner og standarder som er vedtatt og/eller foreslått, har man ikke tilsvarende muligheter for implementering. Den nye loven skal derfor gi en generell hjemmel for å kunne gjennomføre spesifikasjoner og standarder som ikke kan plasseres i eksisterende spesiallovgiving.

Av direktivets artikkel 10 framgår det at behandlingen av personopplysninger i forbindelse med driften av ITS-programmer og tjenester skal skje i samsvar med EUs regler for

personvern. Videre står det at personopplysninger må sikres mot misbruk, ulovlig tilgang, endring eller tap. Personvern og datasikkerhet er altså tillagt betydelig vekt i direktivet. Direktivet i norsk oversettelse er til orientering vedlagt.

2.2. EØS-komiteens beslutning

EØS-komiteen vedtok i beslutning 30. september 2011 å inkorporere direktivet i EØS-avtalen. Under følger en gjengivelse av teksten.

EØS-KOMITEENS BESLUTNING
nr. 102/2011
av 30. september 2011
om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport)

EØS-KOMITEEN HAR –

under henvisning til avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, endret ved protokollen om justering av avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeids område, heretter kalt "avtalen", særlig artikkel 98, og

på følgende bakgrunn:

- 1) Avtalens vedlegg XIII er endret ved EØS-komiteens beslutning nr. 90/2011 av 19. juli 2011⁽¹⁾.
- 2) Europaparlaments- og rådsdirektiv 2010/40/EU av 7. juli 2010 om en ramme for innføring av intelligente transportsystemer innen veitransport og for grensesnitt med andre transportsystemer⁽²⁾ skal innlemmes i avtalen –

BESLUTTET FØLGENDE:

Artikkel 1

I avtalens vedlegg XIII etter nr. 17j (europaparlaments- og rådsdirektiv 2008/96/EF) skal nytt nr. 17k lyde: "17k. **32010 L 0040**: Europaparlaments- og rådsdirektiv 2010/40/EU av 7. juli 2010 om en ramme for innføring av intelligente transportsystemer innen veitransport og for grensesnitt med andre transportsystemer (EUT L 207 av 6.8.2010, s. 1)."

Artikkel 2

Teksten til direktiv 2010/40/EU på islandsk og norsk, som skal kunngjøres i EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*, skal gis gyldighet.

Artikkel 3

Denne beslutning trer i kraft 1. oktober 2011, forutsatt at EØS-komiteen har mottatt alle meddelelser etter avtalens artikkel 103 nr. 1(□).

Artikkel 4

Denne beslutning skal kunngjøres i EØS-avdelingen av og EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*.

Utferdiget i Brussel, 30. september 2011.

For EØS-komiteen

Kurt Jäger

Formann

(1) EUT L 262 av 6.10.2011, s. 62 og EØS-tillegget til EUT nr. 54 av 6.10.2011, s. 78.

(2) EUT L 207 av 6.8.2010, s. 1.

(□) Ingen forfatningsrettslige krav angitt.

2011/EØS/65/09

2.3 Kort om kommisjonsdelegerte forordninger gitt med hjemmel i ITS-direktivet

EU har per i dag vedtatt kommisjonsdelegerte forordninger for tre av de prioriterte tiltakene som er angitt, nærmere bestemt til direktivets artikkel 3 c), d) og e):

Ad artikkel 3 c): *Kommisjonsdelegert forordning (EU) nr. 886/2013* av 15. mai 2013 omfatter spesifisering av data og fremgangsmåter for vederlagsfri framskaffelse av et minimum av generell sikkerhetsrelevant trafikkinformasjon for brukerne, dersom det er mulig. Denne forordningen skal gjøre viktig og relevant informasjon tilgjengelig til riktig tid uten ekstra omkostninger for videre formidling til bilistene, slik at de kan bli advart om farer som f.eks. usikrede ulykkessteder eller farlige vegforhold. For å hindre etablering av tjenester som ikke kan samvirke, fastsetter forordningen krav til de viktigste funksjonaliteter og betingelser for hvordan informasjonstjenestene skal utvikles og stilles til rådighet. Informasjonen vil omfatte hvilken type hendelse det er tale om, hvor den har funnet sted og, om nødvendig en veiledning. Det er Kommisjonens mål at de tjenester som skal stille slik trafiksikkerhetsinformasjon til rådighet, skal dekke hele det transeuropeiske vegnettet (TEN-T), herunder også på tvers av grensene. Det legges opp til å gjøre informasjonen tilgjengelig på det språkuavhengige formatet DATEX II. For å avspeile nasjonale forhold og optimere investeringene, skal medlemslandene utpeke de hendelser eller forhold, samt hvilke vegstrekninger hvor informasjonstjenestene bør innføres først. Medlemslandene skal også utpeke et upartisk og uavhengig organ til å vurdere samsvar mellom tjenesten og de spesifiserte kravene.

Ad artikkel 3 e) *Kommisjonsdelegert forordning (EU) nr. 885/2013* av 15. mai 2013 omfatter informasjonstjenester knyttet til sikre og trygge parkeringsplasser for lastebiler og næringskjøretøyer. Denne forordningen skal bedre den informasjon som lastebil sjåfører får om sikre og trygge parkeringsplasser. Det skal gis informasjon om parkeringsanlegget som omfatter plassering, kapasitet, sikkerhetsnivå, servicetilbud og tilgjengelighet. Formålet er å unngå at lastebiler parkerer i nødrommer og hjelpe sjåførene med å finne frem til parkeringsplasser slik at de kan overholde hviletidsbestemmelsene. Forordningen sikrer tjenestenes samvirkningsevne og kontinuitet langs det transeuropeiske vegnettet, herunder på tvers av grensene. Forordningen fastsetter hvilket ansvar henholdsvis offentlige og private operatører har, og sikrer derfor harmoniserte og standardiserte regler for innsamling og videreformidling av informasjon. Medlemslandene skal utpeke et upartisk og uavhengig organ som skal vurdere samsvaret mellom informasjonstjenesten og de spesifiserte kravene.

I EØS-komiteéns møte den 4. april ble *Kommisjonsdelegert forordning (EU) nr. 886/2013* og *Kommisjonsdelegert forordning (EU) nr. 885/2013* vedtatt innlemmet i EØS-avtalen.

Ad artikkel 3 d): *eCall*

Etableringen av eCall krever tiltak på tre områder: at det installeres et system i kjøretøy for nødansrop, at mobiloperatørene overfører nødansrop i et bestemt format, og et mottaksapparat som kan håndtere nødansropet.

For innføring av eCall-systemet vedtok Kommisjonen 13. juni 2013 en forordning med krav til mottaksapparat for eCall i medlemslandene. Videre er et forslag om forordning for eCall-utstyr i kjøretøyene, til behandling i Rådet og Parlamentet. I tillegg er det fattet en egen Råds og Parlamentsbeslutning om å gjøre innføring av eCall obligatorisk i EU-medlemslandene.

Regelverket omfatter:

- *Kommisjonsforordning nr. 305/2013* (26. november 2012): delegert Kommisjonsforordning som supplerer Europaparlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU (ITS-direktivet) om interoperabelt EU-omfattende eCall, herunder krav til mottaksapparat for eCall.
- *Råds- og Parlamentsbeslutning nr. 585/2014* (15. mai 2014): Europaparlamentet og rådets beslutning om innføring av interoperabelt EU-omfattende eCall.
- *KOM (2013) 316* (13. juni 2013): Forslag til Europaparlamentets og rådets forordning om typegodkjenningskrav for montering av kjøretøysbasert eCall-system og om endring av direktiv 2007/46/EG.

Regelverket skal sikre at det automatisk kan foretas nødalarmer til en alarmsentral fra biler når det har skjedd en alvorlig ulykke. Det ble opprinnelig foreslått at eCall-systemet skulle være på plass senest oktober 2015. Ved beslutning nr. 585/2014 ble fristen for implementering utsatt til senest 1. oktober 2017. Systemet formidler data om kjøretøyets posisjon, kjøretøretning etc. og åpner en taleforbindelse til alarmsentralen selv om føreren er bevisstløs eller ute av stand til å foreta en oppringning.

Kommisjonsforordningen *nr. 305/2013*) ble innlemmet i EØS-avtalen 27.6.2014 og er tenkt gjennomført i forskrift med hjemmel i ITS-loven. Forordningen innebærer ikke i seg selv et krav om at eCall skal innføres, men gir spesifikasjoner for mottaksapparatet dersom/når eCall-tjenesten innføres. ITS loven vil også være grunnlag for å gjennomføre beslutning nr.585/2014 om innføring av eCall dersom dette blir aktuelt. Det er nedsatt en interdepartemental styringsgruppe som skal se nærmere på etablering av eCall nasjonalt. Beslutning 585/2014 er foreløpig ikke tatt inn i EØS-avtalen.

2.4. ITS- programmer og -tjenester som baserer seg på nasjonale vedtak

Loven skal også kunne gi hjemmel for å sikre nasjonal samordning av ITS- programmer og -tjenester innenfor vegsektoren og for grensesnittet mot andre transportformer, der dette er basert på nasjonale vedtak. Dette gjelder for eksempel nasjonal samordning av elektronisk billettering for kollektivtrafikk, tjenester for utfyllende datainnsamling om trafikkavviklingen, formidling av webkamerabilder og trafikkstyring på hovedveger og i byområder.

3. Gjeldende rett

Det finnes en del bestemmelser som regulerer anvendelsen av ITS i Norge. Disse er imidlertid ikke utformet med tanke på å sikre ITS-direktivet et tilstrekkelig nasjonalt lovgrunnlag. En kort omtale av det tilgrensende regelverket er gitt under.

PSI-direktivet (Direktiv 2003/98/EF) har til formål å sikre en minimumsharmonisering av nasjonale regler om viderebruk av offentlige dokumenter (betydningen inkluderer offentlig informasjon). PSI-direktivet er i Norge implementert gjennom offentleglova. Større intern likhet mellom de nasjonale reglene skal hindre at konkurransen på det indre markedet, særlig innen produkter og tjenester, blir svekket. I utgangspunktet gjelder direktivet alle dokumenter det offentlige har i sin besittelse, men både visse type dokumenter og visse sektorer er i utgangspunktet unntatt, som FoU, kulturinstitusjoner og allmenningkastere. Visse transportdata er omfattet av PSI-direktivet.

Visse transportdata er også omfattet av *INSPIRE-direktivet (Direktiv 2007/2/EF)*. INSPIRE-direktivet er i Norge implementert gjennom geodataloven. Direktivets formål er et sammenhengende geografisk basert datainformasjonssystem.

EFC-direktivet (Direktiv 2004/52/EF) er også et eksempel på regelverk som er vedtatt i EU før vedtakelse av ITS-direktivet. Formålet med direktivet er å etablere en felles europeisk betalingstjeneste for bompenger (EETS). De tekniske og funksjonelle krav som ligger til grunn for den europeiske bompengetjenesten kunne muligens vært fastlagt med utgangspunkt i dagens ITS-direktiv. En ITS-lov ville i så fall kunne hjemle implementering av kravene til samvirke og muligens etableringen av tjenesten. Det pågår et arbeid med å implementere direktivet. Gjennomføringen av direktivet og kommisjonsbeslutningen i norsk rett er tenkt gjort ved forskrift med hjemmel i vegloven av 21. juni 1963 § 62 jf. § 27.

4. Rettstilstanden i andre land

Sverige

I Sverige har man valgt å implementere ITS-direktivet gjennom en egen rammelov; Lag (2013:315) om intelligente transportsystemer ved vägtransporter. Rammeloven gjengir formålene i ITS-direktivet og definerer en rekke av de begrepene som er definert i direktivet. I likhet med direktivet, angir loven hvilke områder som er prioritert når det gjelder bruk av ITS-programmer og -tjenester, samt hva som er prioriterte tiltak innenfor disse områdene. Loven inneholder videre en fullmaktsbestemmelse der regjeringen gis hjemmel til å fastsette forskrifter om unntak fra lovens anvendelsesområde, samt en hjemmel til regjeringen eller den myndighet regjeringen bestemmer til å fastsette utfyllende forskrifter til loven.

Danmark

Danmark har valgt en annen måte enn Sverige for å implementere ITS-direktivet. I lov om offentlige veje har man følgende bestemmelse i kapittel 12:

Gennemførelse af internationale konventioner og EU-regler

§ 109. Transportministeren fastsætter regler om gennemførelse eller anvendelse af internationale konventioner og EU-regler om forhold vedrørende veje, der er omfattet af denne lov. Transportministeren kan herunder fastsætte regler om meddelelse af påbud og forbud og om oplysningspligter.

Stk. 2. Transportministeren kan i forbindelse med udstedelse af regler efter stk. 1 fastsætte, at reglerne skal finde anvendelse på private veje.

Lov om offentlige veje tilsvarende den norske vegloven.

I medhold av § 109 ble det den 16. januar 2012 fastsatt følgende:

Bekendtgørelse om rammerne for indførelse af intelligente transportsystemer på vejtransportområdet og for grænsefladerne til andre transportformer

I medfør af § 109 i lov om offentlige veje, jf. lovbekendtgørelse nr. 1048 af 3. november 2011, samt efter bemyndigelse, fastsættes:

§ 1. Denne bekendtgørelse gennemfører Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU om rammerne for indførelse af intelligente transportsystemer på vejtransportområdet og for grænsefladerne til andre transportformer.

Stk. 2. Direktivet er optrykt i bekendtgørelsens bilag 1.

§ 2. Bekendtgørelsen træder i kraft den 1. februar 2012.

Øvrige land

Nederland har implementert ITS-direktivet gjennom å supplere vegtrafikkloven (WegenVerkeersWet) med noen setninger som hjemler kommende delegerte rettsakter. Rettsaktene skal implementeres ved at ministeriet fastsetter nødvendige bestemmelser («ministerial decree»).

I Irland vil de vurdere ulike løsninger for implementering av de delegerte rettsaktene fra sak til sak. Dette kan i prinsippet omfatte både formelle regler, administrative beslutninger og frivillige løsninger. I det tilfellet det skulle bli valgt å utforme formelle regler, opplyses det at dette trolig vil gjøres ved å supplere gjeldende forskrifter, eller lage nye forskrifter.

Det er i alle de land vi har vært i kontakt med enighet om behov for å ha virkemidler i en eller annen form som sikrer samvirke på nasjonalt nivå på et område som er i dynamisk utvikling.

Oppsummering

Medlemslandene har ulikt syn på hvordan det juridiske grunnlaget for å implementere ITS-direktivets kommisjonsdelegerte forordninger skal være. De fleste har sørget for en form for sentral modell med enten en egen fullmaktslov eller en fullmaktsbestemmelse i en eksisterende lov. Alternativet med å tilpasse fullmaktsbestemmelser for hver enkelt forordning etter hvert som de vedtas og knyttet til ulike eksisterende lover (desentral modell) synes ikke å være dominerende.

Når det gjelder forslaget til ny ITS-lov, har vi funnet det hensiktsmessig å ta utgangspunkt i den svenske rammeloven. Det vi si at vi langt på vei har basert oss på det som framgår av den svenske loven knyttet til formål, virkeområde, definisjoner, krav mv. Vi har dessuten foreslått en egen bestemmelse om kontroll og tilsyn basert på kravet i forordningene til kontrollorgan.

5. Forhold som begrunner en ny ITS-lov

5.1. *Utfordringer knyttet til hjemler i eksisterende lovverk*

Det er som nevnt noen likhetspunkter mellom INSPIRE-direktivet og ITS-direktivet, men også store ulikheter. Geodataloven, som implementerer INSPIRE-direktivet, er en enkel fullmaktslov og ligner i slik sett på hvordan vi foreslår at en ITS-lov skal være. INSPIRE-direktivet er imidlertid tematisk begrenset til et bestemt dataområde og dreier seg kun om forvaltning, behandling og formidling av disse dataene. ITS-direktivet har et bredere virkeområde. Det begrenser seg til transport, hovedsakelig vegtransport, men har et virkeområde som går ut over dataformidling. Direktivet kan eksempelvis også hjemle direkte inngripende funksjoner slik som trafikkstyring, senere eventuelle krav til igangsetting av bestemte tjenester slik som for eksempel eCall, og krav om overholdelse av bestemte europeiske standarder slik som Datex II. Selv om samferdsel er et viktig samfunnsområde for geodata, vil geodataloven av derfor ikke være egnet som hjemmel for de fleste ITS-løsninger. Definisjonene som anvendes i INSPIRE-direktivet og ITS-direktivet er heller ikke helt sammenfallende.

5.2. *Krav i kommisjonsdelegerte forordninger*

I de kommisjonsdelegerte forordningene forutsettes det at medlemsstatene utpeker nasjonale organer som skal se til at aktuelle spesifikasjoner følges av både offentlige og private aktører. Dette taler for at man bør ha bestemmelser i en ITS-lov som angir hvem som har hjemmel til

å utpeke de aktuelle organer, og dessuten inneholder hjemler til å gi nærmere bestemmelser om disses kontroll/tilsyn med aktuelle aktører.

I Kommissjonsdelegert forordning (EU) nr. 885/2013 om informasjonstjenester knyttet til sikre parkeringsplasser, pålegges både offentlige og private operatører ansvar for innsamling og videreformidling av informasjon. At private operatører pålegges plikter, gjør at man bør ha en ITS-lov der det gis hjemmel til å gi nærmere bestemmelser om hvilken informasjon som skal samles inn og videreformidles, samt hvilke dataformater som skal anvendes.

Det automatiske nødansvarsystemet eCall er som nevnt besluttet innført fra senest 1. oktober 2017. Kravene til bilindustrien vil bli implementert gjennom regelverket for typegodkjenning av motorkjøretøy. Det er dessuten inngått avtale med mobiloperatørene gjennom deres europeiske bransjeorganisasjon som sikrer at GSM-nettene kopler anropene riktig, og det er nå en rettskraftig forordning som regulerer mottak av nødansvar. Det er ikke endelig besluttet hvordan mottak av nødansvar skal organiseres i Norge. For å sikre prioritet og kvalitet uavhengig av fremtidige organisasjonsendringer, bør en slik hjemmel reguleres en egen ITS-lov.

5.3. Framtidige rettsakter i medhold av ITS-direktivet og sannsynlige utviklingstrekk knyttet til bruken av ITS

ITS kan bidra til å løse flere problemstillinger i transportsektoren. Det kan bl.a. bidra til å øke trafikksikkerheten, redusere trengselen på vegnettet, tilpasse trafikkregulering til aktuelle trafikkmengder og tilpasse trafikkregulering til en valgt prioritering mellom forskjellige transportformer. ITS kan videre bidra til en reduksjon av vegsektorens miljø- og klimapåvirkninger, integrere det enkelte kjøretøy i den samlede infrastrukturen, være grunnlag for nåværende og mulig fremtidige betalings- og avgiftssystemer, samt bidra til å skape et sammenhengende digitalt system for reiseplanlegging basert på sanntidsdata. Det må på denne bakgrunn anses sannsynlig at det vil skje en dramatisk økning i etterspørsel, innføring og anvendelse av ITS i transportsektoren. Det er videre ventet at det vil komme en økende mengde lovgivning på ITS-området både i EU og i medlemslandene. Nevnte forhold tilsier at det er et behov for å ha en egen ITS-lov.

Når det gjelder spesifikasjonen om et minimum av generell informasjon knyttet til trafikksikkerhet, omfatter den i første omgang kun TEN-T-vegnettet. Det er likevel sannsynlig at tjenesten kan bli utvidet til større deler av vegnettet og derved involvere flere myndighetsnivåer og muligens private aktører på flere områder. Dette vil kreve et klart lovgrunnlag for å sikre samvirkingsevne, noe det er mest hensiktsmessig å samle i en egen lov.

Det forventes også en utvikling på ITS-området som omhandler bedre informasjonsflyt på tvers av transportformene for å understøtte intermodal godstransport (transport som skjer på mer enn én transportmåte), noe som kan være viktig for å klare å flytte mer gods til bane- og sjøtransport. Dette vil ha betydning for, og eventuelt kunne stille krav til, både private og offentlige aktører. En slik utvikling taler også for en egen ITS-lov.

Et vegnett med betydelig dekningsgrad av ITS-baserte digitale tjenester vil omfatte grensesnitt mot andre transportformer. Dette trekker også i retning av en egen ITS-lov. En multimodal reiseplanlegger stiller krav til datafangst for ruteopplysninger som i dag er hjemlet i yrkestransportlova og den underliggende yrkestransportforskriften. Den gjelder for kollektivtrafikk med motorvogn og fartøy. For å oppnå målet om en komplett nasjonal reiseplanlegger må den utvides til også å omfatte bane og fly. I og med at dette berører flere

rettsområder/transportformer, er det en fordel med en egen lov siden hjemmel til forskriftene ellers måtte finnes i flere forskjellige lover, noe som innebærer en uoversiktlig lovgivningsteknikk.

Dersom man legger til grunn at økt bruk av ITS i transportsektoren i framtiden ikke bare vil ha et transportteknisk formål, men også skal kunne dekke f.eks. sikkerhetsmessige, miljømessige og fiskale behov (vegprising/miljøsoner mv.), tilsier også dette en egen ITS-lov der innføring og anvendelse av ITS-applikasjoner og tjenester reguleres. Som eksempel på systemer som skal dekke ulike behov kan vi nevne at et eventuelt fremtidig vegprisingssystem til en viss grad vil være avhengig av etableringen av et digitalt vegnett. På basis av det digitale vegnettet kan det dels etableres navigasjonssystemer, hvor brukeren har mulighet for å se hvordan rutevalget vil påvirke tid og økonomi. Det vil videre kunne etableres systemer som muliggjør oppgjør for bruken av infrastrukturen, herunder veger, parkeringsplasser, ferger mv.

En egen ITS-lov med nødvendige fullmaktsbestemmelser skal gi hjemmel for å regulere tjenester og systemer som i vesentlig grad faller inn under begrepet ITS. Hensikten er å oppnå en tilstrekkelig grad av samordning av slike tjenester til at de blir samvirkende og gir brukerne mest mulig kontinuerlig og likeartet tilbud der de finnes, i hele landet, uavhengig av administrative eller organisatoriske grenser. Vi har i denne omgang ikke funnet det hensiktsmessig å foreslå endringer for eksisterende ITS-løsninger som er hjemlet i annet regelverk.

Hensikten er videre at alle norske systemer og tjenester som er inkludert i lovgivning, spesifikasjoner og standarder fra EU, oppfyller krav for å kunne samvirke med tilsvarende systemer og tjenester i resten av Europa. Sammenhengende, likeartet tjenestetilbud uavhengig av nasjonale og regionale grenser vil bidra til trafikksikkerhet, miljøgevinster og effektivitet i transportsystemene i Europa.

6. Økonomiske, administrative og andre vesentlige konsekvenser av forslaget

Loven i seg selv innebærer ikke økonomiske eller administrative konsekvenser av betydning. Dette er en rammelov som inneholder hjemler til å gi utfyllende forskrifter. Disse forskriftene vil i stor grad knytte seg til implementering av forordninger som er gitt med hjemmel i ITS-direktivet, men kan også hjemle forskrifter basert på nasjonale vedtak.

Implementering av forordningene i norsk rett, samt eventuelle andre forskrifter hjemlet i loven, vil kunne medføre økonomiske og administrative konsekvenser for både offentlige og private aktører. Dette vil avklares nærmere i forbindelse med gjennomføringen de enkelte forordningene eller nasjonale vedtak. Her må tjenestenes omfang fastlegges, samt hva som er påkrevet med hensyn til instrumentering og programvare.

7. Merknader til de enkelte bestemmelsene i lovforslaget

§ 1 Lovens formål

Loven skal sikre at intelligente transportsystemer innenfor transport på veg og for grensesnittet mot andre transportformer skal fungere koordinert og sammenhengende.

Til § 1 Lovens formål

Paragrafen tilsvarer formålsangivelsen i artikkel 1 i ITS-direktivet. Formålet er å sikre at innføring og bruk av ITS skal fungere koordinert og sammenhengende innen EØS-området.

Formålsbestemmelsen skal også sikre innføringen av eventuelle nasjonale krav, og er derfor gitt en vid og generell utforming, se også § 2 som omhandler lovens virkeområde.

§ 2 Virkeområde

Loven gjelder ITS-programmer og -tjenester innenfor vegtransport og deres grensesnitt mot andre transportformer der slike skal kunne fungere grenseoverskridende innenfor EØS-området.

Loven gjelder også for ITS-programmer og -tjenester som angitt i første ledd der nasjonale vedtak krever at nasjonal samordning skal sikres.

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

Loven omfatter ikke kjøretøy som er typegodkjent eller tatt i bruk før ikrafttredelsen av denne loven.

Til § 2 Virkeområde

Paragrafen tilsvarer angivelsen av virkeområdet i artikkel 1 i ITS-direktivet. Når det gjelder ITS-programmer og -tjenester som skal kunne fungere grenseoverskridende innenfor EØS-området, vil dette knytte seg til følgende prioriterte områder:

1. bruk av veg-, vegtrafikk- og reisedata
2. trafikk- og godsstyring
3. veg- og trafikksikkerhet
4. kjøretøyers tilknytning til transportinfrastrukturen

Innenfor de prioriterte områdene angir direktivet en del prioriterte tiltak for utvikling og bruk av spesifikasjoner og standarder, jf. omtale i kapittel 2.1. Slike spesifikasjoner og standarder vil bli gitt gjennom kommisjonsdelegerte rettsakter. Dette regelverket vil bli implementert gjennom forskrifter utformet i overensstemmelse med denne loven.

Loven har et noe videre virkeområde enn direktivet, da den også skal kunne hjemle krav om nasjonal samordning av ITS- programmer og -tjenester som er basert på nasjonale vedtak.

§ 3 Definisjoner

I denne loven betyr:

- a) *veg*: offentlig eller privat veg som er åpen for alminnelig ferdsel med motorvogn,
- b) *intelligente transportsystemer/ITS*: systemer for anvendelse av informasjons- og kommunikasjonsteknologi for vegtransport, herunder infrastruktur, kjøretøyer og brukere, og innenfor trafikkstyring og mobilitetsstyring, samt for grensesnittet mot andre transportformer,
- c) *ITS-program*: et praktisk verktøy for anvendelsen av ITS
- d) *ITS-tjeneste*: fremskaffelse av et ITS-program 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,
- e) *vegdata*: data om veginfrastrukturens egenskaper, herunder faste trafikkskilt eller annen regulering av trafikksikkerhetskarakter,

- f) *vegtrafikkdata*: historiske data og sanntidsdata om vegtrafikken,
- g) *reisedata*: standardopplysninger slik som ruteplaner for offentlige transportmidler, pliktig reiseinformasjon for ulike transportformer før og under reisen for å forenkle planlegging, bestilling og endring av reiser,
- h) *grensesnitt*: innretning mellom systemer som muliggjør forbindelse og kommunikasjon mellom systemene,
- i) *samvirkingssevne*: den evne systemene og de underliggende forretningsprosessene har til å utveksle data og dele informasjon og kunnskap,
- j) *kontinuitet*: evnen til å sikre sømløse tjenester, og
- k) *kompatibilitet*: en innretnings eller et systems generelle evne til uten endringer å fungere sammen med en annen innretning eller et annet system.

Ellers gjelder definisjonene av kjøretøy i vegtrafikkloven og i forskrifter gitt med hjemmel i denne.

Til § 3 Definisjoner

Paragrafen tilsvare delvis artikkel 4 i direktivet. Det er ikke funnet nødvendig å ta inn samtlige definisjoner fra direktivet i loven. Noen definisjoner i direktivet anses å være av nærmest selvforklarende karakter, mens andre ikke kan sees å ha noen egentlig praktisk betydning. De begrep som er definert, er de som er brukt i loven. I tillegg er begrepet «veg» definert, da forståelsen av dette begrepet har betydning for lovens anvendelsesområde som primært er vegtransport.

§ 4 Krav til bruk av ITS

ITS-programmer og -tjenester skal oppfylle de krav til kompatibilitet, samvirkingssevne og kontinuitet som er nødvendig for innføring og praktisk bruk av ITS. Slike krav kan stilles til både offentlige og private aktører.

Behandlingen av personopplysninger i forbindelse med driften av ITS-programmer og -tjenester skal gjennomføres i samsvar med gjeldende personvernlovgivning.

Til § 4 Krav til bruk av ITS

Paragrafen omtaler en del forhold i direktivets artikkel 5-8, men er noe videre og mer generelt formulert, jf. merknadene til §§ 1 og 2. Bestemmelsen tilsvare også delvis artikkel 10 i direktivet.

Det framgår her at ITS-programmer og -tjenester skal oppfylle de krav til kompatibilitet, samvirkingssevne og kontinuitet som er nødvendig for innføring og praktisk bruk av ITS. Slike krav kan stilles til både offentlige og private aktører. Det konkrete innholdet i kravene, samt hvilke offentlige og private aktører som omfattes av kravene, framgår av de delegerte rettsaktene som er vedtatt, og som senere vil bli vedtatt, i medhold av direktivet, jf. kapittel 2.2. Slike krav kan også følge av forskrifter som er basert på nasjonale vedtak og hvor nasjonal samordning skal sikres.

I likhet med ITS-direktivet, inneholder paragrafen ikke noe krav om at konkrete ITS-programmer og tjenester skal tas i bruk. Dersom det tas i bruk ITS-programmer og -tjenester, kan det bli stilt krav med hensyn til kompatibilitet, samvirkingssevne og kontinuitet. De konkrete kravene til ulike ITS-programmer og -tjenester vil kunne framgå av de

spesifikasjoner og standarder som blir utferdiget av Kommisjonen med hjemmel i direktivet. At slike krav må oppfylles, er en forutsetning for at ITS skal fungere i henhold til formålet med ITS-direktivet og dermed denne loven.

Loven gir også hjemmel for krav som skal sikre nasjonal samordning av ITS-programmer og -tjenester der dette er basert på nasjonale vedtak.

Paragrafen oppstiller videre krav om at den behandlingen av personopplysninger som skjer i forbindelse med driften av ITS-programmer og -tjenester skal gjennomføres i samsvar med gjeldende personvernlovgivning. Dette knytter seg særlig til personopplysningsloven som gjennomfører direktiv 95/46/EF (Personverndirektivet) og de prinsipper den bygger på. Dette omfatter eksempelvis at det lages sletterrutiner, at det er mulig å få innsyn i egne opplysninger, at dekkende og presis informasjon om hvordan personopplysningene behandles er tilgjengelig, at det sørges for god informasjonssikkerhet, og at behandlingen av personopplysninger baserer seg på et gyldig rettslig grunnlag. ITS-tjenestene og -programmene skal for øvrig utformes slik at de i minst mulig grad er basert på persondata, eventuelt at persondata behandles internt i systemene for å unngå misbruk.

§ 5 Kontroll og tilsyn

Samferdselsdepartementet kan i forskrift utnevne organ som har til oppgave å kontrollere at bestemmelser gitt i loven eller med hjemmel i loven oppfylles av aktuelle offentlige og private aktører.

Samferdselsdepartementet kan gi nærmere bestemmelser om organet og deres arbeid.

Til § 5 Kontroll og tilsyn

Paragrafen knytter seg til de kommisjonsdelegerte forordningene som sier at det skal utpekes henholdsvis organ og/eller myndighet til å vurdere etterlevelsen av kravene i disse rettsaktene, jf. kapittel 2.2.

Paragrafen gir Samferdselsdepartementet hjemmel til å utnevne organ som har til oppgave å kontrollere at bestemmelser gitt i loven eller med hjemmel i loven oppfylles av aktuelle offentlige og private aktører.

Bestemmelsen gir videre Samferdselsdepartementet hjemmel til å gi nærmere bestemmelser om kontrollorganet og deres arbeid.

§ 6 Forskrifter

Departementet eller den myndighet departementet bestemmer, kan gi forskrifter til utfylling og gjennomføring av loven, samt å gjøre unntak fra denne.

Til § 6 Forskrifter

Loven er utformet som en rammelov eller fullmaktslov som kun inneholder overordnede generelle bestemmelser knyttet til bruk av ITS innenfor vegsektoren og for grensesnittet mot andre transportformer. Paragrafen gir departementet eller den myndighet departementet bestemmer hjemmel til å gi forskrifter til utfylling og gjennomføring av loven, samt å gjøre unntak fra loven.

§ 7 Ikraftredelse

Loven trer i kraft...

8. Lovforslaget

Lov om intelligente transportsystemer innenfor vegtransport og for grensesnittet mot andre transportformer

Hjemmel: Fremmet av Samferdselsdepartementet ...

EØS-henvisninger: EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 17k (direktiv 2010/40/EU).

§ 1 Lovens formål

Loven skal sikre at intelligente transportsystemer innenfor transport på veg og for grensesnittet mot andre transportformer skal fungere koordinert og sammenhengende.

§ 2 Virkeområde

Loven gjelder ITS-programmer og -tjenester innenfor vegtransport og deres grensesnitt mot andre transportformer der slike skal kunne fungere grenseoverskridende innenfor EØS-området.

Loven gjelder også for ITS-programmer og -tjenester som angitt i første ledd der nasjonale vedtak krever at nasjonal samordning skal sikres.

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

Loven omfatter ikke kjøretøy som er typegodkjent eller tatt i bruk før ikrafttreddelsen av denne loven.

§ 3 Definisjoner

I denne loven betyr:

- l) *veg*: offentlig eller privat veg som er åpen for alminnelig ferdsel med motorvogn,
- m) *intelligente transportsystemer/ITS*: systemer for anvendelse av informasjons- og kommunikasjonsteknologi for vegtransport, herunder infrastruktur, kjøretøyer og brukere, og innenfor trafikkstyring og mobilitetsstyring, samt for grensesnittet mot andre transportformer,
- n) *ITS-program*: et praktisk verktøy for anvendelsen av ITS
- o) *ITS-tjeneste*: fremskaffelse av et ITS-program 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,
- p) *vegdata*: data om veginfrastrukturens egenskaper, herunder faste trafikkskilt eller annen regulering av trafikksikkerhetskarakter,
- q) *vegtrafikdata*: historiske data og sanntidsdata om vegtrafikken,
- r) *reisedata*: standardopplysninger slik som ruteplaner for offentlige transportmidler, pliktig reiseinformasjon for ulike transportformer før og under reisen for å forenkle planlegging, bestilling og endring av reiser,

- s) *grensesnitt*: innretning mellom systemer som muliggjør forbindelse og kommunikasjon mellom systemene,
- t) *samvirkingsevne*: den evne systemene og de underliggende forretningsprosessene har til å utveksle data og dele informasjon og kunnskap,
- u) *kontinuitet*: evnen til å sikre sømløse tjenester, og
- v) *kompatibilitet*: en innretnings eller et systems generelle evne til uten endringer å fungere sammen med en annen innretning eller et annet system.

Ellers gjelder definisjonene av kjøretøy i vegtrafikkloven og i forskrifter gitt med hjemmel i denne.

§ 4 *Krav til bruk av ITS*

ITS-programmer og -tjenester skal oppfylle de krav til kompatibilitet, samvirkingsevne og kontinuitet som er nødvendig for innføring og praktisk bruk av ITS. Slike krav kan stilles til både offentlige og private aktører.

Behandlingen av personopplysninger i forbindelse med driften av ITS-programmer og -tjenester skal gjennomføres i samsvar med gjeldende personvernlovgivning.

§ 5 *Kontroll og tilsyn*

Samferdselsdepartementet kan i forskrift utnevne organ som har til oppgave å kontrollere at bestemmelser gitt i loven eller med hjemmel i loven oppfylles av aktuelle offentlige og private aktører.

Samferdselsdepartementet kan gi nærmere bestemmelser om organet og deres arbeid.

§ 6 *Forskrifter*

Departementet eller den myndighet departementet bestemmer, kan gi forskrifter til utfylling og gjennomføring av loven, samt å gjøre unntak fra denne.

§ 7 *Ikrafttredelse*

Loven trer i kraft...