



Nasjonal
kommunikasjons-
myndighet

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep.
0030 OSLO

Vår ref.:1606405-2 - 008
Vår dato: 1.3.2017

Deres ref.: 16/1716-
Deres dato: 13.12.2016

Saksbehandler: Elise K. Lindeberg

Høring - forslag til ny lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy på veg

Nasjonal kommunikasjonsmyndighet (Nkom) viser til brev fra Samferdselsdepartementet (SD) av 13.12.2016 med utkast til ny lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy på veg.

Nkom er tilsynsmyndighet for tilbydere av elektroniske kommunikasjonsnett- og tjenester etter lov 4. juli 2003 nr. 83 om elektronisk kommunikasjon (ekomloven), og regulerer blant annet krav til omsetning og bruk av utstyr til elektronisk kommunikasjon, herunder radioutstyr. Nkom har også myndighetsansvar for ivaretagelse av kommunikasjonsvernet innen elektronisk kommunikasjon, herunder taushetsplikten overfor elektroniske spor. Nkom behandler anmodninger om fritak fra taushetsplikten etter ekomloven § 2-9.

Høringsnotatet viser til store samfunnsmessige fordeler ved automatisering av transportsektoren, blant annet økt trafiksikkerhet, økt effektivitet i trafikkavviklingen, forenkling og økt mobilitet for grupper med ulike transportutfordringer. Ved å åpne for utprøving av selvkjørende kjøretøy vil regjeringen til legge til rette for utvikling og utprøving av ny teknologi i Norge, og bidrar til å sikre gode konkurranseforhold for norske teknologibedrifter.

Nkom vil særlig kommentere i forhold til lovforslagets rammebetingelser for utprøving og regler for behandling av personopplysninger i konkrete prosjekter.

Til § 1 og § 2, lovens formål og virkeområde

I lovforslaget § 1 slås det fast at formålet med loven er å legge til rette for utprøving av selvkjørende kjøretøy på veg, innenfor rammer som særlig ivaretar trafiksikkerhets- og

personvern hensyn. Tilrettelegging skal være tilpasset modenhet i tilgjengelig teknologi og det skal avdekkes ulike samfunnsmessige effekter av selvkjørende kjøretøy.

I lovforslaget § 2, første ledd, er virkeområdet til loven avgrenset til å gjelde for de tilfeller der kjøretøyet ikke har en ansvarlig fører på tradisjonell førerplass eller de tilfeller der gjeldende regelverk i vegtrafikkloven, yrkestransportloven og personopplysningsloven krever unntak for å kunne iverksette testprosjekter. Føreransvaret i vegtrafikklovgivningen er ansett som et særlig hinder for utviklingen av selvkjørende kjøretøy.

Nkom er opptatt av å tilrettelegge for innovasjon og utvikling av fremtidsrettet teknologi, herunder innovativ bruk av elektroniske kommunikasjonstjenester innen transportsektoren. Nkom er enig i at loven om utprøving av selvkjørende kjøretøy bør være relativt vidt formulert for å kunne romme flere teknologiske løsninger og for å hindre at loven bli raskt utdatert i forhold til den teknologiske utviklingen. En vid lovtekst krever at det gis tillatelser og/eller forskrifter med mer detaljerte krav for enkeltprosjekter/testing etter loven. Nkom viser i den forbindelse til vår kommentar til lovforslaget § 26 vedrørende forskriftsmyndighet, og behovet for mer detaljert regulering før ikrafttredelse av loven.

Når det gjelder lovens forrang i forhold til personopplysningsloven slik det foreslås i lovens § 2, tredje ledd, viser Nkom til vår kommentar til lovforslaget kapittel 3 og ekomlovens bestemmelser om taushetsplikt og kommunikasjonsvern der hvor elektronisk kommunikasjon og tilbyder av elektronisk kommunikasjon vil være del av et konkret prøveprosjekt med selvkjørende kjøretøy.

Til § 4 og § 5, tillatelser og vilkår

I lovforslaget § 4 står det at de som ønsker å gjennomføre utprøving med selvkjørende kjøretøy, må søke myndighetene om tillatelse. Hvorvidt det skal gi tillatelse avgjøres ut fra en helhetlig vurdering av det konkrete prosjektet det søkes om, og ulike søknader vil kunne innebefatte ulike nivåer av kjøretøy, ulik teknologi, ulik funksjonalitet og ulik grad av selvkjørende teknologi. Departementet foreslår at kravene til innholdet i denne typen søknad presiseres nærmere i forskrift.

I lovforslaget § 5 foreslås det en vid adgang til å stille vilkår for å gi tillatelser, særlig for å sikre trafiksikkerhet- og personvern hensyn. Det åpnes for at det kan stilles strengere krav enn det som følger av vegtrafikklovgivningen og også for mulig etterfølgende vilkår etter at tillatelsen er gitt der det foreligger særlige grunner.

Nkom er enig i at det i størst mulig grad bør søkes å gi tillatelser med fullstendige vilkår forut for oppstart av en prøveordning. I og med at en viktig målsetning med den nye loven er å muliggjøre tester og utprøving av ny teknologi der det er vanskelig å forutse alle tekniske og juridiske utfordringer, ser imidlertid Nkom at det kan være behov for etterfølgende vurderinger og endring av vilkår for tillatelser i enkelte prosjekter. Nkom vil peke på mulige utfordringer når det gjelder selve de tekniske vurderingene som skal legges til grunn for tillatelser for utprøving av selvkjørende kjøretøy på veg.

Nkom regulerer krav til omsetning og bruk av utstyr til elektronisk kommunikasjon, herunder radioutstyr. Selvkjørende kjøretøy kommer til å være utrustet med radioutstyr og annen elektronikk som for eksempel radar, GPS-navigasjon, kameraer, sensorer og annen trådløs kommunikasjon i og mellom kjøretøy og infrastruktur. Utstyret kommer til å kunne kommunisere med ulike typer elektroniske kommunikasjonsnett og på sikt også være del av et større IoT- eller ITS-system.

Som det vises til i høringsnotatet antas det at høyt automatiserte og sammenkoblede kjøretøy vil kunne lese trafikken bedre, holde riktig avstand til andre kjøretøy og plasseres bedre i vegbanen. Ved kommunikasjon mellom kjøretøyene og mellom kjøretøy og infrastruktur vil systemene i kjøretøyene kunne planlegge egen kjøring i samspill med den øvrige trafikken mer effektivt. For å sikre at kommunikasjonen fungerer slik den skal, er det avgjørende at utstyret som benyttes er konstruert slik at det er elektromagnetisk kompatibelt med omverdenen og annet utstyr i kjøretøyet.

Det følger av høringsnotatet at et kjøretøy uten fører i alminnelighet forutsettes å oppfylle tekniske krav i vegtrafikklovgivningen og at vegtrafikkloven vil gjelde med mindre det er gjort unntak. Krav til elektromagnetisk kompatibilitet vil etter det vi forstår være omfattet av gjeldende regelverk for krav til kjøretøy.

Krav til radioutstyr som omsettes og tas i bruk i Norge, vil være omfattet av forskrift 15. april 2016 nr. 377 om EØS-krav til radioutstyr som Nkom har ansvaret for oppfølging av. Forskriften gjennomfører radioutstyrsdirektivet (2014/53/EU) i norsk rett og setter krav til radioutstyr som gjøres tilgjengelig og tas i bruk i Norge og resten av EØS, herunder radioutstyr i kjøretøy. Kravene innebærer blant annet at radioutstyret skal være konstruert på en slik måte at det ikke forårsaker kraftigere elektromagnetiske forstyrrelser enn at radio- og teleterminalutstyr og annet utstyr kan virke som tilsiktet, og at det har en grad av immunitet mot elektromagnetisk forstyrrelse som kan forventes i forbindelse med tilsiktet bruk. Videre er det krav om at utstyret skal utnytte frekvensspekteret og støtte effektiv utnyttelse av frekvensspekteret med sikte på å unngå skadelig interferens. Det settes også krav til at utstyret skal være konstruert på en slik måte at det ikke skal forårsake fare for liv og helse, eller fare for skade på eiendom. Dette regelverket vil gjelde for utprøving av selvkjørende kjøretøy på veg, med mindre det gjøres unntak fra disse kravene.

Nkom vil påpeke viktigheten av at det stilles tekniske krav til radioutstyret og annet utstyr i kjøretøy som tillates brukt for utprøving av selvkjørende kjøretøy på veg, herunder krav til elektromagnetisk kompatibilitet, frekvensbruk og sikkerhet, slik at bilens funksjoner er som tilsiktet, uten å bli forstyrret og uten å forstyrre annet utstyr og tjenester i nærheten. Siden utstyret som benyttes for styring av kjøretøyene i stor grad vil basere seg på radiokommunikasjon, vil det kunne føre til store sikkerhetsmessige utfordringer dersom dette ikke fungerer. Nkom er i den sammenheng positive til at det foreslås en generell plikt for den som får tillatelse til å treffe alle de tiltak som er nødvendig for å hindre at det selvkjørende kjøretøyet forårsaker skader på liv, helse, miljø eller eiendom.

Til § 2, 3 ledd og kapittel 3, behandling personopplysninger i forbindelse med utprøving av selvkjørende kjøretøy

I høringsnotatet presiseres det at utprøving av selvkjørende kjøretøy kan medføre personvernmessige utfordringer, og at det er viktig at det sikres tilfredsstillende behandling av innsamlet informasjon. Det foreslås egne bestemmelser om personvern i lovforslagets kapittel 3, og at loven med forskrifter skal gå foran reglene i personopplysningsloven ved gjennomføring av konkrete forsøk, jf. lovforslaget § 2, 3 ledd.

Selvkjørende kjøretøy i klassen «autonome kjøretøy» vil være utstyrt med blant annet kameraer og sensorer som registrerer og lagrer opplysninger om kjøremønster og om kjøringen for øvrig, og vil ved hjelp eget utstyr håndtere ulike situasjoner som oppstår under kjøring. I høringsnotatet er det imidlertid understreket at det er viktig at regelverket for utprøving av selvkjørende utformes slik at det er tilpassningsdyktig i forhold til den raske teknologiske utviklingen.

I høringsnotatet opplyses det at selvkjørende kjøretøy sannsynligvis vil innbefatte kommunikasjon mellom kjøretøy og lukkede nett, f.eks mellom personbil og trådløse sensorer langs veien med oppdatert informasjon om trafikkbildet. I forhold til visse typer alternative teknologier påpekes det utfordringer knyttet til nødvendig infrastruktur og tilstrekkelig nettkapasitet. For Nkom er det viktig å understreke at teknologisk utvikling tilsier at det i fremtiden også vil etableres prøveordninger for selvkjørende kjøretøy som bruker mobilteknologi, spesielt 5G, og der det kommuniseres via internett mot database eller sentralt informasjonspunkt.

Et prøveprosjekt med selvkjørende kjøretøy vil kunne omfattes av ekomlovens kommunikasjonsvernsbestemmelser. Ovennevnte eksempler på teknologiske løsninger/systemer (både bruk av lukkede nett og mobilteknologi) vil være omfattet av ekomlovens definisjon av elektronisk kommunikasjon og elektroniske ekomnett, jf. ekomloven § 1-5, pkt. 1 og 2. En tilbyder av elektronisk kommunikasjon jf. ekomloven § 1-5, nr. 16 plikter å gjennomføre nødvendige sikkerhetstiltak for vern av kommunikasjon og data i egne elektroniske kommunikasjonsnett og -tjenester og har en sletteplikt for trafikkdata/kommunikasjonsdata mv., jf. ekomloven § 2-7.

Nkom ser altså at det i tillegg til lovforslagets henvisning til personopplysningsloven i § 2, tredje ledd, vil være behov for en grensedraining i forhold til ekomlovens bestemmelser om kommunikasjonsvern enten i forma av spesifikk regulering eller i form av en unntakshjemmel når det gjelder lagring av trafikkdata og lokasjonsdata i de tilfeller der en prøveordning innbefatter teknologiske løsninger som omfattes av ekomlovens bestemmelser. Det vises her til ekomloven § 2-7, tredje ledd nr. 3, der det gis anledning til å lagre trafikkdata, lokasjonsdata mv. der dette er fastsatt i medhold av lov.



Til § 26, Forskriftsmyndighet

Departementet legger til grunn at det på nåværende tidspunkt ikke er mulig å skissere alle utfordringer og løsninger knyttet til selvkjørende kjøretøy, og at det er noe av hensikten med loven at utprøvingene denne åpner for skal kunne bidra til å identifisere utfordringene fremover. Nkom er enig i denne vurderingen.

Det foreslås hjemmel for departementet til å gi forskrifter etter loven. Nkom forutsetter at de mest sentrale forskriftene, herunder sikring av informasjonssikkerheten og tillatelser og vilkår for utprøving, vil fastsettes før loven trer i kraft. Nkom ber om å bli satt på høringslisten i forhold til det videre forskriftsarbeidet.

Med hilsen

Einar Lunde
avdelingsdirektør

Elise Lindeberg
fagsjef