



## KONGELIG RESOLUSJON

Samferdselsdepartementet  
Statsråd: Knut Arild Hareide

Ref.nr.:  
Saksnr.: 20/771-  
Dato: 3. april 2020

### **Kongelig resolusjon om fastsettelse av midlertidig forskrift om billettering på ferje i anledning utbrudd av Covid-19**

#### **1. Innledning**

For å hindre at billettering på ferje blir en kilde til spredning av Covid-19 mellom passasjerer og mannskap på riksvegferjer, har Statens vegvesen besluttet at det inntil videre er nødvendig å stanse all manuell betaling av ferjebilletter på riksvegferjene. Flere fylkeskommuner har fattet tilsvarende beslutninger for sine ferjesamband i tilknytning til fylkesvegene. Beslutningene er begrunnet med at det er behov for tiltak som hindrer at mannskapet på ferjene blir smittet av viruset. For at en ferje skal kunne holdes i drift i henhold til norsk lov, må den ha en viss sikkerhetsbemanning. Mannskapet som ordinært utfører billettering på de offentlige ferjesambandene er en del av denne sikkerhetsbemanningen. Ferjene er en viktig del av infrastrukturen i Norge, og for å holde disse i drift, er det viktig at mannskapet ikke blir smittet av koronaviruset og er ute av karantene.

Ferjene som driftes i tilknytning til riksvegene og fylkesvegene i Norge, finansieres over de offentlige budsjettene, henholdsvis over Statens vegvesens budsjett og over fylkeskommunenes budsjetter. I tillegg til den offentlige finansieringen av ferjetilbudet, er dette tilbudet delfinansiert gjennom billettinntekter basert på takster for kjøretøy og passasjerene. Disse inntektene skjer gjennom billettering på ferjene. Inntektene fra ferjebillettene er en nødvendig del av finansieringen av ferjetilbudet i Norge. For statens del dekker billettinntektene ca. 50 prosent av kostnadene ved driften. Billettinntektene utgjør ca. 4,5 millioner hver dag i normal drift. Fylkeskommunene har inntekter fra billettsalg på fylkesvegferjene som samlet ligger på omtrent samme nivå som staten.

For fortsatt å hindre spredning av viruset på ferjene, på en måte som samtidig begrenser tapet av inntekter fra ferjebilletter under spredningen av Covid-19, har Statens vegvesen i brev til Samferdselsdepartementet datert 19. mars 2020 foreslått at det fastsettes en midlertidig forskrift

om billettering av ferje. Forskriften er foreslått fastsatt med hjemmel i midlertidig lov om forskriftshjemmel for å avhjelpe konsekvenser av utbrudd av Covid-19 mv. (koronaloven).

Kgl.res. om fastsettelsen av forskriften er fremmet med Justis- og beredskapsdepartementets samtykke.

## **2. Om behovet for en midlertidig løsning for billettering på ferje**

Foreløpige observasjoner fra Statens vegvesen tyder på at trafikken omtrent har blitt halvert etter at tiltakene og restriksjonene mot spredning av Covid-19 ble satt i gang i 15. mars 2020. Per 19. mars er tapet av inntekter fra ferjebillettene beregnet å kunne være i overkant av 2 mill. hver dag for staten, med om lag tilsvarende tap for fylkeskommunene til sammen.

Det er i dag to regulativer for ferjedriften, Riksregulativ for ferjetakster og AutoPASS-regulativ for ferjetakster. Riksregulativet brukes i samband uten brikkebetaling, mens AutoPASS-regulativet i hovedsak brukes i ferjesamband med brikkebetaling. Etter riksregulativet er det takster for både kjøretøy og passasjerer/personer, mens etter AutoPASS-regulativet er det bare takster for kjøretøy.

Den metoden som brukes på flest ferjesamband i landet, er manuell billettering etter riksregulativet for ferjetakster, der trafikanten gjør opp billetten ved bruk av kontanter, bankkort eller AutoPASS-ferjekort om bord på ferja. Billetteringen starter med dialog igjennom bilvinduet mellom billettør og kunde, for å fastslå antall passasjerer mm., som er nødvendig for å bestemme korrekt pris. Deretter vil betalingsmiddelet leveres fra trafikant til billettør, som etter gjennomført transaksjon returnerer kort eller vekslepenger til trafikanten. Dette gjentas for hvert kjøretøy og passasjerer som er ombord i ferja. I mange tilfeller er det kort tid til rådighet for å rekke dette for alle.

Den andre metoden som brukes er AutoPASS-billettering. Da identifiseres kjøretøyet gjennom avlesing av en AutoPASS-brikke. Denne metoden er kjent fra bompengeneinnkreving på de offentlige vegene, men i ferjesammenheng brukes den kun på kunder som har en brikke, med eller uten rabattavtale. Uavhengig av om trafikanten har avtale med AutoPASS for ferje eller en AutoPASS-utsteder uten rabattavtale, vil kundens avtale hjemle behandling av personopplysninger. Det er ikke betaling for passasjerer på samband med AutoPASS-løsning og AutoPASS-regulativ, og det er ikke behov for interaksjon mellom den reisende og mannskap for å gjennomføre billetteringen, med mindre kunden ønsker å betale med kort eller kontant.

AutoPASS-teknologien brukes for å sikre komplett billettering på ferjer som allerede bruker AutoPASS-regulativet. Ved rullering av statens kontrakter for drift av riksvegferjer,

lyses ferjeløylene som hovedregel ut med AutoPASS-regulativ og AutoPASS-teknologi. Trafikanter som reiser med ferjesamband som bruker AutoPASS for ferje, men ikke har rabattavtale, skal i utgangspunktet betale manuelt som beskrevet, eventuelt med betaling i en billettautomat/billettbod der dette er installert.

AutoPASS-ferjeavtale (enten AutoPASS-ferjekort til bruk i samband som benytter riksregulativ eller brikke i samband som har innført brikkebetaling) er et betalingsmiddel som er knyttet til en konto hos Sentral tjenesteleverandør. Ved opprettelse av denne kontoen har trafikanten inngått en avtale om rabatt på ferjene. For å opprette en avtale må det innbetales et forskudd iht. til de takster som fremkommer av takstregulativene. Privatkunder kan knytte to kjøretøy til en rabattavtale. Privatkunder kan oppnå 50 prosent rabatt, bedriftskunder 40 prosent. På tilsvarende måte vil også en AutoPASS-brikke bli knyttet til avtalen hvis kjøretøyet har det. Når det gjennomføres en reise på ferje, trekkes kostnaden ved reisen inkludert ev. rabatt fra forskuddet. Det er oppdragsgiveren/løyvemyndigheten for det enkelte ferjesamband som avgjør om det er AutoPASS-regulativet for ferjetakster eller Riksregulativet for ferjetakster som brukes.

På ferjesamband som bruker AutoPASS-regulativet selges 70 prosent av billettene ved bruk av AutoPASS-teknologi. Dette er både de med AutoPASS-ferjeavtale med forskuddsinnbetaling som oppnår full rabatt (50 prosent for privatkunder og 40 prosent for bedriftskunder) og de som har brikke og avtale fra en brikkeutsteder (men ikke AutoPASS-ferjeavtale) som oppnår 10 prosent rabatt.

Som en følge av restriksjonene som er iverksatt for samfunnet ved utbruddet av Covid-19, har som nevnt Statens vegvesen og flere av fylkeskommunene midlertidig stoppet all manuell billettering på ferjene, ettersom dette er vurdert å medføre fare for at sikkerhetsbemanningen på ferjene blir smittet. Dette har ført til at alle bortsett fra reisende med AutoPASS-brikke for tida reiser gratis. For staten gjelder dette de seks av statens ferjesamband som ordinært benytter riksregulativet. For det fylkeskommunale ferjetilbudet, gjelder det en større andel av ferjesambandene.

Statens vegvesen har for statens del inntil videre begrenset tapet av inntekter ved at de som har brikke eller avtale som kan identifiseres uten interaksjon mellom trafikant og billettør skal betale. De øvrige trafikantene reiser gratis. Det vil i en periode kunne være mulig å billettere ca. 70 prosent av de reisende på samband hvor brikkebetaling er innført, mens andelen trafikanter som kan billetteres vil være god del lavere på øvrige samband. Alternativet der bare trafikanter med avtale betaler ferjebilletter, vil imidlertid oppleves som urettferdig for disse. Over noe tid er det ventet at mange av trafikantene som benytter ferjetjenestene ved bruk av avtale vil si opp sine avtaler dersom situasjonen vedvarer. Dette vil både føre til ytterligere svekkede inntekter fra ferjebillettene og dessuten undergrave ordningene for betaling av ferjebilletter, som gir en mer effektiv billettering av reisende på ferjene.

### **3. Forslag til midlertidig løsning**

Statens vegvesen har vurdert alternative måter for billettering på ferjene i perioden med restriksjoner som følge av Covid-19. Ordningen som etter Statens vegvesens vurdering på best mulig måte tilfredsstillende behovet for å kunne utføre billettering uten kontakt med trafikantene og samtidig ivaretar behovet for billettinntekter, er at ferjemannskapet midlertidig går over til å registrere alle kjøretøy ved hjelp av kjennemerkegjennkjennning, eller eventuelt AutoPASS-brikke der det er tilgjengelig utstyr for brikkelesing. Ved å registrere kjøretøyenes kjennemerke eller AutoPASS-brikke, kan eierens kjøretøy billetteres uten interaksjon mellom billettør og trafikant. Ved begge typer registrering blir kjøretøy som er registrert med avtale bli fakturert for reisen iht. avtalen. Kjøretøy som ikke har er utstyrt med AutoPASS-brikke, vil bli registrert med kjennetegn. Eierne av disse kjøretøyene vil bli fakturert for reisen etter at reisen er gjennomført. Dette er om lag på tilsvarende måte som løsningen for bompengerekrav etter veglova § 27.

Billettering av alle kjøretøy uten interaksjon mellom billettør og trafikant vil være en ordning som avviker fra ordinær regulering av ferjebilletter etter forskrift om transport med ferje § 7. I tillegg krever ordningen et rettsgrunnlag som gir hjemmel for å behandle personopplysninger om trafikantene som ikke har avtale, i forbindelse med billetteringen på ferja og faktureringen i etterkant av reisen.

Trafikanter som har inngått avtale om rabatt på ferje (opprettet AutoPASS ferjekonto) har gjennom avtalen samtykket til at nødvendige personopplysninger kan behandles for å gjennomføre billettering, jf. personvernforordningen artikkel 6 nr. 1. Dette gjelder også trafikanter som har inngått avtale med en utsteder av AutoPASS-brikker (men uten ferjerabattavtale). De øvrige reisende som ikke har avtale, har ikke samtykket til at det behandles personopplysninger i forbindelse med billettering på ferjer. For disse trafikantene er det nødvendig å regulere behandlingen av personopplysninger med hjemmel i lov, se nærmere under punkt 4. Formålet med å registrere personopplysningene ved skiltgjennkjennning av kjøretøy uten avtale vil være å gjennomføre billettering på ferjene i samsvar med takstregulativ vedtatt med hjemmel i yrkestransportloven.

Statens vegvesen vurderer det som ønskelig at den midlertidige løsningen som velges legges nært opp til bompengerekrav på de offentlige vegene, da dette er utprøvd, og det er gjort grundige vurderinger knyttet til både økonomiske, tekniske og juridiske forhold ved løsningen. For ferjebillettering vil det for statens del være behov for at både brikkelesing og kjennemerkegjennkjennning kan brukes hver for seg for å identifisere kjøretøyet.

Statens vegvesen har i framlegget for Samferdselsdepartementet foreslått en midlertidig forskrift om billettering på ferje i anledning utbrudd av Covid-19, med hjemmel i koronaloen § 2. Forskriften har som formål å regulere billettering på ferjer som har løyve

til å drive persontransport med fartøy i rute etter yrkestransportlova § 7 under utbruddet og spredningen av Covid-19, slik at dette kan gjøres på en måte som ikke bidrar til fare for spredning av smitte og for at tap av inntekter fra ferjebilletter kan begrenses.

I henhold til forskriften kan billetteringen på ferjene gjennomføres ved bruk av skiltgjenkjenning eller AutoPASS-teknologien. Forskriften vil gi Statens vegvesen og fylkeskommunene mulighet til å benytte kjent og tilgjengelig teknologi for å sikre at billettinntektene fortsatt kan kreves inn etterskuddsvis og bidra til nødvendig dekning av kostnadene knyttet til drift av ferjene. Forskriften er nøytral med hensyn til alternative systemer for registrering av skilt og skiltgjenkjenning. Den er således er ikke til hinder for at fylkeskommuner benytter annen teknologi for skiltgjenkjenning enn statens systemer.

For å få full nytte av forskriften vil det være ønskelig å bytte takstregulativ for enkelte ferjesamband. Dette betyr at riksregulativ med betaling for personer/passasjerer, blir erstattet med AutoPASS-regulativ der det kun betales for kjøretøy. Reduserte billettinntekter for personer blir her utlignet på kjøretøygruppene, ved at disse blir justert med litt høyere takster. Dette kan gjøres provenynøytralt for staten, men det medfører at det blir dyrere for trafikanter som reiser alene i bil. Denne virkningen vil uansett inntre når det kommer ny kontrakt for driften av det aktuelle samband som setter krav om AutoPASS. For alle samband som har innført AutoPASS-regulativet, vil forskriften få full effekt så snart forskriften er trått i kraft og mindre endringer i regulativet er på plass. Statens vegvesens forslag til endringer i regulativet vil bli behandlet som en egen sak i departementet.

Departementet er kjent med at andre fylkeskommuner kan ha innført alternative ordninger på fylkesvegferjene som ikke baserer seg på skiltgjenkjenning, jf. bl.a. omtalen av en løsning for betaling med app for mobiltelefon i punkt 6. Ordningen som foreslås i den midlertidige forskriften om billettering på ferje er ikke til hinder for at det kan tas i bruk alternative ordninger for billettering på fylkeskommunale ferjesamband.

#### **4. Departementets vurdering av hjemmelsgrunnlaget for en midlertidig forskrift**

Smittevernloven § 7-12 gir Kongen svært vide fullmakter til å fastsette forskrifter for å trygge folkehelsen og verne befolkningen når det er utbrudd av en allmennfarlig smittsom sykdom. Covid-19 er definert som en allmennfarlig smittsom sykdom, jf. smittevernloven § 1-4, og utbruddet er vurdert å true folkehelsen. Ettersom den midlertidige forskriften om billettering på ferje også har en økonomisk side, foreslås ikke forskriften fastsatt med hjemmel i smittevernloven § 7-12.

Etter departementets vurdering er formålsbestemmelsen og hovedbestemmelsene i forskriften om billettering, takst og betalingsansvar, *bestemmelser som er av forskriftsmessig innhold*. Yrkestransportlova gir i § 35 departementet hjemmel til å

fastsette utfyllende forskrifter om gjennomføring av loven. Forskriftshjemmelen i § 35 omfatter bl.a. ågangen til å gi forskriftsbestemmelser om billettering av reisende med ferje, jf. forskrift om transport med ferje § 7. Yrkestransportlova gir departementet også i § 36 særlige fullmakter til å gi pålegg til løyvehavere (slik som ferjeselskap) under særkilte forhold når det er nødvendig. Loven gir videre i § 37 departementet hjemmel til å fastsette unntak fra loven ved ekstraordinære forhold. Det er imidlertid ikke per i dag gitt egne bestemmelser i yrkestransportlova som regulerer behandling av personopplysninger på ferjeområdet.

I henhold personopplysningsloven § 1 gjelder personvernforordningen (GDPR) som norsk lov. Personvernforordningen artikkel 5 nr. 1 bokstav a) fastsetter at personopplysninger *skal behandles på en lovlig, rettferdig og åpen måte med hensyn til den registrerte («lovlighet, rettferdighet og åpenhet»)*. Forordningen artikkel 6 nr. 2 og 3 åpner for at medlemsstatene kan fastsette nærmere regulering av områder som krever behandling av personopplysninger i den nasjonale retten.

Spørsmålet om forskriftsregulert behandling av personopplysninger der det ikke på forhånd er rettsgrunnlag i avtale eller lov, er omtalt i forarbeidene til koronaloven, jf. Prop. 56 L (2019-2020) kapittel 4.3. I henhold til uttalelsene åpner koronaloven § 2 for at det kan fastsettes nærmere bestemmelser om behandling av personopplysninger i forskrift til loven.

Koronaloven § 2 gir hjemmel til å gi midlertidige forskrifter som kan utfylle, supplere eller fravike 62 lover angitt i bestemmelsens andre ledd så langt det er nødvendig for å ivareta lovens formål, herunder yrkestransportlova, jf. henvisningen i § 2 første ledd. Forskriftsmyndigheten er lagt til Kongen i statsråd.

Lovens formål er å legge til rette for forsvarlige og effektive og forholdsmessige tiltak som er nødvendige for å begrense forstyrrelser av sentrale samfunnsfunksjoner som følge av utbruddet av Covid-19 og for å avhjelpe negative konsekvenser for befolkningen, næringslivet, offentlig sektor og samfunnet for øvrig. Tiltakene må rette seg mot følger av utbruddet av Covid-19. Når forskrifter skal fastsettes med hjemmel i koronaloven § 2, må det i henhold til forarbeidene til loven sikres at tiltaket er nødvendig, enten for å begrense forstyrrelser av sentrale samfunnsfunksjoner, eller for å avhjelpe negative konsekvenser for befolkningen, næringslivet, offentlig sektor eller samfunnet for øvrig. Av begrunnelsen må det videre fremgå hvilke forhold forskriften er ment å begrense eller avhjelpe, og hvorfor dette anses nødvendig.

Etter departementets vurdering er den midlertidige forskriften om billettering på ferje av den typen midlertidige ordninger som faller under koronalovens formål og virkeområde. Behovet for forskriften har oppstått som følge av utbruddet av Covid-19, for å hindre spredning av viruset mellom passasjerene og mannskap som er nødvendig for å holde

ferjene i drift. Spredning av koronasmitte til ferjenes mannskap vil ha som konsekvens at ferjetilbudet må reduseres eller i verste fall eventuelt stenges ned, noe som etter departementets vurdering klart vil ha betydelig konsekvenser for befolkningen, næringslivet og samfunnet for øvrig. Billetteringen på ferjene er en viktig finansieringskilde for ferjetilbudet, og det er derfor etter departementets vurdering nødvendig å innføre en ordning som sørger for at billettinntektene kan opprettholdes så godt som mulig i denne situasjonen, jf. uttalelsene om adgangen til å benytte forskriftshjemmelen til å begrense sentrale samfunnsfunksjoner og avhjelpe negative konsekvenser i forarbeidene til loven.

I henhold til forarbeidene til koronaloventen skal det vurderes om tiltakene i forskriften er *forsvarlige, effektive og forholdsmessige*. Disse vilkårene er etter departementets vurdering delvis overlappende. Det avgjørende må etter departementets vurdering være om tiltakene er egnet og om det er forholdsmessighet mellom behovene som situasjonen reiser, og tiltakene som iverksettes. Vurderingen skal knytte seg til fastsettelsestidspunktet og må begrunnes. Kravet om nødvendighet innebærer videre at det må vurderes fortløpende om forskriften fortsatt er nødvendig, og at den i motsatt fall må oppheves.

Etter departementets vurdering er reguleringen i forskriften både egnet og forholdsmessig. Forskriften vil sørge for at det fortsatt kan kreves inn betaling for reiser med ferjene, slik at ferjetilbudet også kan opprettholdes, og man avverger tilbakegang i det pågående arbeidet med å gjøre billettering på ferje mer effektivt. Som departementet kommer nærmere inn på nedenfor, har forskriften konsekvenser for personvernet, ved at det i større utstrekning enn ordinært vil bli behov for å behandle personopplysninger om eiere av kjøretøy som registreres om bord på ferjene. Dette gjelder om lag 30 prosent av de reisende, som ikke allerede har samtykket til behandling av personopplysninger gjennom avtale om ferjekort eller AutoPASS-avtale. Opplysninger som vil bli behandlet er opplysninger om kjøretøyets kjennemerke, reist strekning, reisetidspunkt og takstgruppen kjøretøyet tilhører, jf. forskriften § 5. Forskriften åpner ikke for behandling av særlige kategorier av personopplysninger. Etter departementets vurdering er det ikke et uforholdsmessig tiltak for trafikanter som reiser på ferje uten avtale, at ferjeselskap, Statens vegvesen, fylkeskommuner og andre som etter avtale med disse vil behandle denne typen opplysninger i forbindelse med reise på ferjer.

Alternativet til ordningen er at det ikke tas betalt for de som benytter kjøretøy uten tilknyttet avtale. En slik løsning vil oppfattes som en urimelig forskjellsbehandling til ulempe for eiere av kjøretøy med avtale. Etter departementets vurdering er det sannsynlig at en slik ordning vil føre til at avtalekundene sier opp sine avtaler, noe som både vil ha betydelig økonomiske konsekvenser for staten og fylkeskommunene med hensyn til finansieringen av ferjetilbudet og dessuten ha svært negative konsekvenser for det pågående arbeidet med effektivisering av billettering på ferjene.

Som det følger av koronaloven § 1 andre ledd, kan det ikke fastsettes forskrifter i medhold av § 2 når formålet kan ivaretas gjennom "normal lovbehandling". Normal lovgivningsprosess skal velges dersom det er tid til dette. Koronaloven § 2 kan imidlertid benyttes dersom saken haster såpass mye at å avvente den alminnelige lovgivningsprosessen ikke er forsvarlig. Det er ikke angitt noe konkret tidsperspektiv i loven eller forarbeidene til loven. I vurderingen må det etter departementets vurdering også ses hen til volumet av saker som skal behandles i Stortinget. Det er noe uklart hva som nærmere ligger i dette, men på bakgrunn av retningslinjer fra Justis- og beredskapsdepartementet legges det foreløpig til grunn at tiltak som bør iverksettes innen de nærmeste to uker fra loven ble behandlet, kan og bør hjemles i koronaloven § 2.

Etter departementets vurdering tilsier behovet for å sikre fortsatt inntekter fra ferjebillettene og hensynet til en mest mulig rettferdig billettering av alle som benytter ferjetilbudet, at tiltaket som forskriften regulerer ikke kan vente på en ordinært lovforslag til Stortinget. Departementet legger også vekt på at tiltaket er en midlertidig ordning, som i hovedsak fraviker forskriftsregulering om billettering på ferje iht. ferjeforskriften § 7. Tiltaket faller videre direkte under koronalovens formål og virkeområde. Bestemmelsene som er av lovs innhold i forskriften er bestemmelsene om behandling av personopplysninger i §§ 5, 6 og 7 som gjelder reisende som ikke fra før har avtale om ferjekort, AutoPASS-avtale eller lignende.

Etter departementets vurdering er det sannsynlig at det vil være behov for tiltaket som forskriften regulerer så lenge det foreligger restriksjoner mot spredning av Covid-19 i Norge. Det er derfor ikke fastsatt bestemmelse om annen varighet enn varigheten som er fastsatt i koronaloven § 7. Justis- og beredskapsdepartementet har fastsatt som en generell føring for departementene at det bør vurderes om forskriften skal fremmes som en lovproposisjon etter at den er fastsatt. Departementet vil vurdere dette etter at forskriften er fastsatt.

## **5. Offentlig høring og foreleggelse for berørte departementer**

Departementet gjennomførte offentlig høring av et eget høringsbrev om forskriften fra fredag 27. mars kl. 9.00 til mandag 30. mars kl. 9.00. I høringsbrevet ble det, sammen med forslaget til forskrift og merknader om forståelsen av denne, redegjort nærmere for behovet for en midlertidig ordning for billettering på ferje, departementets av vurderinger av hjemmelsgrunnlaget, vurderinger av forholdet til Grunnloven og menneskerettighetene, konsekvenser for personvernet, EØS-rettslige vurderinger og vurderinger av forslagens økonomiske, administrative og andre vesentlige konsekvenser.

Høringsbrevet ble publisert på regjeringens nettsider og sendt til de høringsinstanser departementet anså var mest berørt av forslaget, herunder Datatilsynet, alle fylkeskommunene som gitt løyve til å drive persontransport med fartøy i rute etter



yrkestransportlova § 7, NHO Sjøfart, NAF og NLF. Høringen var ellers åpen for at alle som ønsket kunne uttale seg til forslaget.

Den korte høringsfristen er begrunnet ut fra hensynet til å unngå smittespredning på ferjene og de økonomiske sidene knyttet til inntjening av betaling fra passasjerene fra ferjene under spredningen av Covid-19, jf. forskriften § 1. Dette tilsier etter departementets vurdering at forskriften må fastsettes snarest mulig. En offentlig høring av forskriften med lengre frist enn det som er gjennomført i denne saken, vil etter departementets vurdering ikke være praktisk gjennomførlig, jf. forvaltningsloven § 37 fjerde ledd bokstav a).

Det har kommet inn høringssvar fra Datatilsynet, fylkeskommunene Møre og Romsdal, Trøndelag og Viken, NHO Sjøfart, Norled AS og Norsk sjømannsforbund.

Utover disse uttalelsene har departementet mottatt uttalelser fra berørte departementer. Merknader fra disse har vært av teknisk karakter, som så langt det har vært mulig er søkt ivare tatt gjennom omtalen i kgl.res. og ved mindre tekniske endringer i forskriften.

## **6. Gjennomgang av temaer fra høringen**

### Behovet for forskriften

Fylkeskommunene som har gitt høringssvar, NHO Sjøfart, Norled AS og Norsk sjømannsforbund gir positiv støtte til at det gis en forskrift som foreslått i høringen. Blant disse uttaler Viken fylkeskommune at muligheten for billettering etter forskriften kan gi et godt midlertidig tiltak for å sikre inntektstap på ferjene. Møre og Romsdal fylkeskommune viser til vedtak i Fylkesutvalget 24. mars 2020, som bl.a. innbefatter vedtak som betyr at fylkeskommunen vil innføre systemet etter forskriften når den trer i kraft. Videre ønsker fylkeskommunen skiltlesning og etterskuddsfakturerings som en permanent løsning og ber departementet om å arbeide videre for dette. NHO Sjøfart og Norled AS uttaler at forslaget til forskrift er et godt tiltak i dagens situasjon.

Ingen av de innkomne høringssvarene gir uttrykk for at de er imot at det fastsettes en forskrift som regulerer alternativ billettering på ferje.

Departementet merker seg uttalelsene om behovet for en forskrift. Departementet legger vekt på at ferjene er en viktig del av infrastrukturen i Norge. For å kunne drifte en ferje, må den ha en viss sikkerhetsbemanning. Som beskrevet innledningsvis i punkt 1 og 2, er det under ordinære forhold vanligvis ferjas sikkerhetsbemanning som utfører oppgaven med billettering av trafikantene, inkludert ordinær billettering som gjennomføres med manuell betaling om bord på ferja. For å unngå risiko for smitte mellom bemanning og trafikantene, med de konsekvensene det kan få for driften av ferjene, har det etter departementets vurdering vært nødvendig å innføre tiltak som hindrer spredning av Covid-19 mellom ferjemannskapet og passasjerene. En forskrift som innfører en midlertidig

ordning for billettering på ferjene slik foreslås i dette framlegget, er viktig både for å hindre smitte mellom ferjemannskap og passasjerene og for å begrense tapet av inntekter fra ferjebillettene. Etter departementets vurdering gir forskriften de bestemmelsene som det er nødvendig å regulere i en midlertidig ordning med alternativ billettering på ferjene.

### Informasjon

Flere av høringsuttalelsene tar opp behovet for god informasjon rundt den midlertidige ordningen. Datatilsynet minner om prinsippet om åpenhet, som er et grunnleggende prinsipp etter personvernforordningen artikkel 5 nr. 1 bokstav a. De behandlingsansvarlige etter forskriften plikter å informere de registrerte etter personvernforordningen artikkel 12 og 13. Trafikanter må i tråd med dette få klar og tydelig informasjon om behandlingen. Informasjonen skal gis på tidspunktet for innsamlingen av personopplysningene. Også Norsk Sjømannsforbund er opptatt av dette aspektet av forslaget. Forbundet uttrykker at det er viktig med tydelig informasjon til trafikantene på norsk og engelsk før de kjører om bord på ferjene. Norled AS og NHO Sjøfart har uttalelser om behov for mest mulig enhetlige takster på ferjene, herunder i informasjonsøyemed under den midlertidige forskriften om billettering på ferje.

Departementet merker seg disse innspillene og vil arbeide for at informasjonen rundt tiltaket blir best mulig fra ordningen etter forskriften tas i bruk og i tråd med kravene etter personvernforordningen. Departementet har vurdert om det er behov for en bestemmelse om informasjon i forskriften, i tillegg til kravene som gjelder etter personvernforordningen. Offentlige trafikkskilt som settes opp i forbindelse med denne ordning, må følge kravene som gjelder etter forskrift om offentlige trafikkskilt, vegoppmerking, trafikkløssignaler og anvisninger (skiltforskriften). Det er krevende for Statens vegvesen å skaffe skilt som tilfredsstiller kravene etter forskriften allerede fra forskriftens ikrafttredelse. Statens vegvesen arbeider med dette, men det er foreløpig noe usikkert når skilt vil komme på plass. Som et midlertidig informasjonstiltak, vil trafikantene kunne få informasjon gjennom meldingstjenester knyttet til ferjetjenester. Mange av trafikantene som benytter ferje jevnlig benytter seg av slike tjenester. Statens vegvesen arbeider også med å utarbeide informasjon gjennom andre informasjonskanaler, i påvente av at det kan settes opp trafikkskilt.

### Tekniske løsninger

Tre av høringsinstansene har uttalelser som gjelder tekniske løsninger. NHO Sjøfart og Norled AS har uttalelser som gjelder bl.a. utfordringer ved de tekniske systemene hos ferjeoperatørene og Sentral Tjenesteleverandør. Trøndelag fylkeskommune ber i sin uttalelse bl.a. om at det tas høyde for alternative løsninger i den endelige forskriften. I tillegg til å ha stanset all manuell betaling på fylkesvegferjene, har fylkeskommunen gjennom sitt administrasjonsselskap AtB utviklet en egen billett-app for betaling av billetter i kollektivtrafikken, som fylkeskommunene også legger opp til kan benyttes på ferjene. I Trøndelag har kun 2 av 11 fylkesvegferjer AutoPASS. Trøndelag fylkeskommune ber i sin uttalelse om at det tas høyde for at fylkeskommunenes alternative tekniske løsninger kan benyttes både iht. forskriften og i fremtidige permanente løsninger

på ferjeområdet. Fylkeskommunen gir ut fra dette nærmere merknader til enkelte deler av høringsnotatet og forskriften i høringsuttalelsen.

Departementet er kjent med at det er utfordringer knyttet til tekniske løsninger og takstsystem innenfor arbeidet med AutoPASS ferje og tar uttalelsene om dette til etterretning i videre arbeid med dette.

Når det gjelder behovet for å forskriftsregulere en teknisk løsning med betaling gjennom app for mobiltelefon, vurderer departementet løsningen som er beskrevet fra Trøndelag fylkeskommune å være utformet på en måte som kan tilfredsstillere kravene som gjelder for ordinær billettering og reisebevis etter ferjeforskriften § 7. Dette er en forskriftsbestemmelse som gir den reisende rett til å reise hvis han/hun kan fremvise gyldig reisebevis eller elektronisk/optisk identifiserbart betalingsmedium. Bestemmelsen ble endret med virkning fra 1. mai 2017. Dette var for primært knyttet til innføringen av AutoPASS for ferje, men slik ordlyden er utformet vil den også kunne gjelde andre moderne betalingsmedium. Slik departementet vurderer det, vil en app etter vanlig språktolkning falle naturlig inn under alternativet "elektronisk/optisk identifiserbart betalingsmedium" i ferjeforskriften § 7, ved at den både vil kunne identifiseres elektronisk gjennom ulike teknologier som f.eks. NFC, og at den kan optisk identifiseres ved manuell verifikasjon fra billettør eller avlesing av en QR-kode.

Departementet vil i denne sammenhengen også presisere at den midlertidige forskriften åpner for en *mulighet for alternativ billettering*, gjennom registrering av kjøretøyenes kjennemerke eller AutoPASS-brikke. Forskriften vil ikke være en tvungen løsning for løyvemyndigheter som har utviklet andre alternative måter eller tiltak for smittefri billettering, slik som Trøndelag fylkeskommune. Her vil fortsatt ferjeforskriftens bestemmelse om billettering i § 7 gjelde. Dette gjelder også der løyvemyndigheten eventuelt har gjort vurderinger om at ordinær billettering kan gjennomføres uten fare for spredning av Covid-19. Departementet vil i denne sammenhengen også presisere at det ikke er en plikt etter forskriften å benytte AutoPASS-løsningen. En av fylkeskommunene, Troms og Finnmark, står i dag utenfor denne løsningen på ferje, og slik forskriften er utformet åpnes det for at fylkeskommunene står fritt til å benytte eventuelle alternative løsninger for registrering av kjennemerke om bord på ferja, med fakturering av de reisende i etterkant.

Departementet har på denne bakgrunnen ikke vurdert det som hensiktsmessig å forskriftsregulere betaling gjennom app slik fylkeskommunen foreslår i denne situasjonen. Dersom det skulle åpnes for flere løsninger etter forskriften, vil forskriften ikke bidra til samordning slik både NHO Sjøfart og Møre og Romsdal fylkeskommune har meldt behov om i denne sammenhengen, og flere andre aktører/trafikanter har meldt om generelt på ferjeområdet. Regulering av app i den midlertidige forskriften må, vil også føre til behov for en mer komplisert takstbestemmelse i forskriften. Mens det er behov for en bestemmelse om at det bare er kjøretøyene som skal takseres og billetteres under

ordningen med kjennetegnregistrering og AutoPASS-brikke, vil en løsning med app kunne innebære at det skal betales også for personer. En slik forskriftsregulering vil etter departementets vurdering totalt sett føre til ytterligere fragmentering av billettløsningene på ferjeområdet.

### Informasjonssikkerhet

Datatilsynet har merknader til sikkerheten ved betalingen. Datatilsynet minner om plikten til å sørge for tilstrekkelig personopplysningssikkerhet etter personvernforordningen artikkel 32. De enkelte aktørene må bl.a. vurdere hvilke virkemidler for registrering som ivaretar personopplysningssikkerhet og ha tiltak som sikrer konfidensialitet ved behandlingene. Departementet presiserer i denne sammenhengen at sikkerhet allerede er et krav til aktører som tilbyr avtalebaserte løsninger innenfor ferjeområdet. Den tekniske løsningen for AutoPASS ferje ivaretar slike behov, og Statens vegvesen har i sine kontrakter strenge krav for hvordan data skal behandles. Departementet deler for øvrig Datatilsynets vurderinger knyttet til personvernforordningens krav om informasjonssikkerhet og viser til vurderingene av personvernkonsekvenser i punkt 8.

### Høringsuttalelser om økonomiske og administrative konsekvenser

Noen av høringsinstansene har uttalelser som gjelder de økonomiske og administrative konsekvensene av forslaget. Norled AS og NHO Sjøfart påpeker at endringer i prisstrukturen også kan påvirke inntektene hos operatørene på nettokontrakter, noe som vil kunne føre til kompensasjonskrav. Det er en stor omlegging som skal gjennomføres på svært kort varsel og kort tid. Det er derfor svært ønskelig at det blir en enhetlig løsning mellom riksvegferjer og fylkesvegferjer.

Departementet merker seg at det til en viss grad kan komme krav om kompensasjon ved endret billetteringsmetode. Dette forventes likevel å være en marginal kostnad opp mot det inntektstapet må påregnes som følge av endring i trafikk som følge av situasjonen med Covid-19, og tapet av inntekter fra ferjebilletter som eventuelt måtte påregnes uten den midlertidige forskriften.

## **7. Forhold til Grunnloven, menneskerettighetene og EØS-avtalen**

### Forholdet til Grunnloven og menneskerettighetene

Den midlertidige forskriften om billettering på ferje regulerer i hovedsak måten for hvordan ferjereiser kan billetteres under situasjonen med restriksjoner mot Covid-19, bestemmelser om betaling for slike reiser, mv.

Departementet legger til grunn at tiltaket vil utgjøre et inngrep i retten til privatliv etter Grunnloven § 102 og EMK artikkel 8. Departementet viser her til redegjørelsen av gjeldende rett i Prop. 56 LS (2017-2018) kapittel 6.4. I tråd med rettspraksis fra Høyesterett og EMD, legger departementet til grunn at det kan gjøres inngrep i retten til

privatliv dersom tiltaket ivaretar et legitimt formål, har et rettsgrunnlag (herunder kravet om "nødvendige garantier") og er proporsjonalt.

En løsning der alle trafikanter registreres for å gjennomføre alternativ billettering etter forskriften, har som formål å kunne fjerne risikoen for at det spres smitte av Covid-19 mellom trafikantene og ferjemannskapet ved billettering på ferjer. Tiltaket er vurdert som viktig og treffende både for å kunne holde ferjesamband som er viktige for samfunnet åpne for trafikk og for at tapet av inntekter fra ferjebillettene som er nødvendig for å finansiere ferjetilbudet kan begrenses. Departementet anser formålet og tiltaket som er regulert i forskriften som legitime formål mht. det inngrepet i retten til privatlivet som denne ordningen innebærer. Vurdert opp mot alternativet uten forskriftsregulering, er de alternative konsekvensene med reduserte eller stengte ferjesamband og de store økonomiske konsekvenser en manglende billettinntjening vil ha for staten og fylkeskommunene, ikke et uforholdsmessig inngrep i retten til privatliv. Tiltaket åpner etter departementets vurdering for en betalingsform som kan sammenlignes med AutoPASS-ordningen, som i mange år har vært i bruk for bompengerekrving på de offentlige vegene. Når det gjelder rettsgrunnlaget, er behandlingen av personopplysninger som tiltaket innebærer regulert på en måte i forskriften som gjør at de reisende vil kunne sette seg inn i dette. Sammen med omtalen av personvernkonsekvenser i kgl.res., som vil være et offentlig tilgjengelig dokument, oppfyller dette etter departementets vurdering kravet til rettsgrunnlag, herunder kravet om nødvendige garantier.

#### Forholdet til EØS-avtalen

Forskriften regulerer en unntaksordning for billettering av reisende med ferje i Norge. Transportvirksomhet er regulert i EØS-avtalen kapittel 6. Adgangen til å ta betalt for transport med ferje er ikke regulert i sekundærretten under EØS-avtalen.

I henhold til EØS-avtalen artikkel 50 skal det ikke forekomme forskjellsbehandling som består i at en utøver av transportvirksomhet, på grunnlag av de transporterte varers opprinnelsesland eller bestemmelsessted, gjør gjeldende forskjellige priser og vilkår for samme varer for samme transportforbindelser. EØS-avtalen avgrenser også i hoveddelen del II og III muligheten til å hindre den frie flyten av varer, tjenester, personer og kapital (de fire friheter) mellom medlemsstatene. Restriksjoner kan bare aksepteres dersom de er grunnlagt med allmenne hensyn, er proporsjonale og ikke diskriminerer ut fra opphavsland innenfor EØS-landene.

Forskriften åpner for at kjøretøy midlertidig kan billetteres ved at kjøretøyets kjennemerke eller AutoPASS-brikke registreres. Forskriften regulerer ikke øvrige restriksjoner mht. transport, annet enn plikten til å betale for ferjereisen, som er betaling for en tjeneste. Etter departementets vurdering er forskriftsreguleringen i seg selv ikke diskriminerende. Forskriftens formål er å hindre smitte av Covid-19 og sikre at tap av inntekter fra ferjebilletter kan begrenses. Forskriften vil sikre at samtlige eiere av kjøretøy benytter

ferjetilbudet i Norge, kan faktureres for reisen, uavhengig av nasjonalitet. Når det gjelder avtalene som gir rabatter på ferjene, er det åpnet for at alle trafikanter som ønsker det kan tegne avtale, også her uavhengig av nasjonalitet. Avtalevilkårene som gjelder på området er objektive, og alle kjøretøy vil håndteres på en ensartet måte i forbindelse med ferjereisene. Etter departementets vurdering er ikke forskriften strid med EØS-retten.

Norge er ikke bundet av andre internasjonale konvensjoner som gjelder på dette området.

## **8. Konsekvenser av forslaget**

### Personvernkonsekvenser

Forskriften vil medføre at det registreres og behandles personopplysninger i tilknytning til reiser med ferjer i Norge, for et større antall trafikanter enn det gjøres i dag. For sambandene som benytter AutoPASS-regulativet, gjelder dette om lag 30 prosent av passasjerene / eiere av kjøretøy som benytter ferjene.

Som det fremgår av forskriften § 5, er opplysningene som vil bli behandlet om eiere av kjøretøy som ikke har avtale, kjøretøyets kjennemerke, reist ferjestrekning, reisetidspunkt og takstgruppen kjøretøyet tilhører. Det vil bli tatt bilde av kjøretøyet som vil følge transaksjonen, som først og fremst vil være et bilde av kjøretøyets kjennemerke. For tunge kjøretøy, vil det også være behov for å ta bilde av kjøretøyets lengde. Dette gjelder først og fremst kjøretøy som benyttes i næringsvirksomhet. Det er gjennom ordningen ikke behov for å ta bilde av personer i kjøretøyet, og det kan ikke behandles opplysninger etter særlige kategorier etter forskriften, jf. personvernforordningen artikkel 9.

De behandlingsansvarlige plikter å behandle opplysningene i samsvar med de til enhver tid gjeldende regler for dette, jf. personopplysningsloven. Personopplysningene som behandles vil bli lagret i samsvar med annen lovgivning som regulerer dette, jf. bokføringsloven med forskrift. Opplysninger knyttet til kjøretøyets kjennemerke, reist strekning, reisetidspunkt og takstgruppe kjøretøyet tilhører skal oppbevares i 5 år. Bilder av passeringen vil bli slettet 30 dager etter at krav er endelig oppgjort, eller klagesak avsluttet. Annen informasjon slettes etter 104 dager, eller når trafikanten ber om det.

I praksis vil registreringen skje på ulike måter, alt etter hvilken teknologi ferjeselskapet som opererer den aktuelle ferjestrekning benytter:

#### Metode 1

For de ferjestrekninger som har faste installasjoner, vil forskriften kunne hjemle at kjennemerkegjenkjenning brukes for de trafikanter som ikke har avtale som gir rabatt. Som nevnt over hjemler avtalen behandling av opplysninger. Dette konseptet vil være identisk med bompengeneinnkreving. Her brukes både brikkelesing og skiltgjenkjenning til å identifisere kjøretøy.

### Metode 2

For de ferjestrekninger som fra før er utstyrt med håndholdte brikkelesere, vil dette mest sannsynlig bli endret til en løsning der man registrerer kjøretøyets kjennemerke. Dette vil da bli gjort for alle kjøretøy, i motsetning til den håndholdte brikkeleseren som i dag brukes bare på de kjøretøy der billettør kan se at det er en brikke. I henhold til opplysninger fra ferjerederiene, ønsker disse å gjøre dette ved bruk av optisk kamera. Ett rederi melder at de i en oppstartsfase må basere seg på at kjennemerket tastes manuelt inn på enheten av billettøren.

### Metode 3

For de ferjestrekninger som bruker AutoPASS-ferjekort (der brikketeknologi ikke er tatt i bruk) vil kjøretøy kunne identifiseres etter samme prosedyre som beskrevet under metode 2. Trafikanter som har avtale vil få reisen belastet denne selv om de ennå ikke har skaffet seg brikke.

Felles for metode 2 og 3 er at alle kjøretøy bli identifisert på samme måte med kjennemerke. Identifiseringen innebærer at trafikanter som tidligere har gjort opp ferjereiser med kontant betaling på ferja, ikke vil reise anonymt mens forskriften gjelder. De reisende som ikke har avtale om rabatt vil få utstedt en faktura per pålydende fullpris for gjennomførte ferjereiser.

I det som beskrives som alternativet 1 ovenfor, vil lengden bli målt ved hjelp av automatisk lengdemåler basert på laser e.l. Avgjørelsen om hvilken lengde som skal legges til grunn for prisfastsettelsen tas automatisk. Det vil bli tatt et bilde av kjøretøyet som skal dokumentere lengden. Hvis avviket mellom målt lengde og kjøretøyets registrerte lengde er for stort, vil lengden bli vurdert manuelt. Resultatet kan i alle tilfeller påklages av trafikanten, og bli gitt en ny vurdering.

For øvrige konsepter avgjøres lengden manuelt av billettør. Den håndholdte løsningen for kjennemerkegjennkjennning som er klar til bruk, krever at billettør tar et bilde som dokumenterer lengden hvis det legges inn en lengde som avviker fra kjøretøyets registrerte lengde. Det er også for dette konseptet mulig for trafikant å klage på takseringen.

Departementet viser til vurderingene av nødvendighet, egnethet og forholdsmessighet under punkt 4 og 7. Tiltaket har etter departementets vurdering ikke konsekvenser for personvernet som gjør at det ikke kan innføres.

Departementet bemerker at de behandlingsansvarlige plikter å følge reguleringen iht. personopplysningsloven når det behandles personopplysninger ved billettering, etterfølgende fakturering og lagring av personopplysninger, mv. Dette inkluderer bl.a. personvernforordningens krav om informasjon til de registrerte og krav om sikkerhet ved behandlingen, jf. forordningens artikler 12, 13 og 32.

### Økonomiske, administrative og andre vesentlige konsekvenser

Det er vurdert å være få negative administrative og økonomiske konsekvenser knyttet til forskriften. Forskriften vil utløse behov for endring i gjennomføringen av billettering, men Statens vegvesen har oppgitt at dette i seg selv ikke vil gi kostnader. Selve billetteringen på ferjene vil i noen tilfeller gi besparelser for ferjemannskapet ved at registreringen av kjøretøy i mange tilfeller vil kunne gå raskere enn tradisjonell billettering og dermed føre til et mindre personalbehov. Denne besparelsen antas å være marginal, ettersom billetteringen på de fleste ferjene utføres av personell som er en del sikkerhetsbemanningen på ferjene.

Det er vurdert at det kan påløpe kostnader til at ferjeselskap har bruk for mer eller annet utstyr til å gjennomføre billetteringen. Ordningen forutsetter mange steder at prisstrukturen endres, noe som kan føre til kompensasjonskrav fra operatørene som begrunnes med kontraktsregulerte inntektsendringer. Slike kostnader vil eventuelt være marginale opp mot et alternativ der reisende uten avtale ikke faktureres for reisen, og de tapte billettinntektene dette innebærer.

Dersom forskriften ikke fastsettes, er det sannsynlig at inntjeningen fra ferjebilletter på alle landets ferjestrekninger reduseres ytterligere etter hvert som situasjonen med restriksjoner knyttet til spredningen av Covid-19 vedvarer. Dette vil ha vesentlige økonomiske konsekvenser for den offentlige finansieringen av ferjetilbudet i Norge.

## **9. Merknader forskriftens bestemmelser**

### Innledende merknader

Forskriften er fastsatt med hjemmel i koronaloven. Om begrunnelsen for valg av forskriftshjemmel, vises det til vurderingene i kgl.res. punkt 4.

Forskriften gir hjemmel til en særordning for billettering på ferjer med løyve iht. yrkestransportlova, under situasjonen med restriksjoner mot smitte av Covid-19. Reguleringen i forskriften avviker fra ordinær forskriftsregulering om billettering på ferje, jf. ferjeforskriften § 7. Forskriften er et alternativ til billettering iht. ferjeforskriften § 7. Forskriften er i tråd med dette ikke en tvungen regulering i situasjonene med spredning av Covid-19. For ferjesamband der løyvemyndigheten har vurdert at billettering kan utføres på ordinær måte, eller eventuelt ved bruk av alternative midler som faller inn under gjeldende forskrifter etter yrkestransportlova, vil billettering fortsatt kunne utføres iht. disse bestemmelsene.



## Virkeområde

Yrkestransportlova gjelder i Norge, jf. lovens § 1. Det er ikke gitt bestemmelser i yrkestransportlova om anvendelse på Svalbard, mv., jf. svalbardloven § 2 andre ledd. Forskriften gjelder ikke på Svalbard, Jan Mayen og bilandene.

## § 1 Formål

Forskriften gir i § 1 en bestemmelse om formålet med forskriften. Dette er å regulere billettering på ferjer som har løyve til å drive persontransport med fartøy i rute etter yrkestransportlova § 7 under utbruddet og spredningen av Covid-19, slik at dette kan gjøres på en måte som ikke bidrar til fare for spredning av smitte og for at tap av inntekter fra ferjebilletter kan begrenses.

Forskriften gir videre det hjemmelsgrunnlaget som er nødvendig for at det i forbindelse med billettering på ferje og etterfølgende oppgjør/fakturering kan behandles personopplysninger for reisende som ikke har avtale, se nærmere merknadene til §§ 5, 6 og 7.

## § 2 Billettering

I § 2 gis hovedbestemmelsen om billettering etter forskriften. I henhold til bestemmelsens første ledd kan billettering gjennomføres ved identifikasjon av kjøretøyet gjennom registrering av kjennemerke eller AutoPASS-brikke. Forskriftens ordlyd "identifikasjon av kjøretøyet gjennom registrering av kjennemerke" er nøytralt formulert, og åpner for at det kan tas i bruk ulike teknologier for registrering av kjennemerke. "Auto-PASS-brikke" er tatt inn som alternativ for registrering i forskriften, slik at det ikke skal være tvil om at denne teknologien kan benyttes for registrering av kjøretøy som er utstyrt med slik brikke. Brikken fungerer innenfor denne teknologien som identifikator for kjøretøyet.

I § 2 andre ledd gis det bestemmelser om oppgjør og fakturering av ferjebilletter. For reisende som har avtale om ferjekort, AutoPASS-avtale eller annen avtale som kan benyttes for reisen, faktureres ferjebilletter iht. avtalevilkårene. For andre reisende vil faktura sendes etter at ferjereisen er gjennomført. Faktura sendes av løyvemyndigheten (Statens vegvesen for riksvegferjene og fylkeskommunene for fylkesvegferjene) eller av selskap eller annen juridisk person som etter avtale med løyvemyndigheten håndterer billettering. Dette kan være ferjeselskapet eller annen aktør som etter avtale med Statens vegvesen eller fylkeskommunene håndterer fakturering av ferjereiser. Fakturering vil som hovedregel skje månedsvis.

I samsvar med forskriftenes formål, er det i § 2 tredje ledd fastsatt at ferjetaksten ikke kan gjøres opp om bord på ferja. Dette betyr at reisende må vente på faktura før reisen kan betales.

### § 3 Takst

I § 3 gis det en bestemmelse om ferjetakst. Ved taksering legges det valgte takstregulativ og sone til grunn for det aktuelle ferjesambandet der reisen skjer. Kjøretøyet takseres i den takstgruppe kjøretøyet måles til å tilhøre, inklusive last. Trafikanter som har avtale som gir rabatt på ferje skal tilgodeses denne ved billettering. Forskriften gir ikke hjemmel til å ta betalt for passasjerer, ettersom det er kjøretøyets kjennemerke eller eventuelt AutoPASS-brikke som er registrert på kjøretøyet som skal benyttes som grunnlag for billetteringen.

### § 4 Betalingsansvar

I § 4 reguleres betalingsplikten for avtalekunden og eier av kjøretøy som ikke har avtale, mv. For kjøretøy som er registrert med avtale som gir rabatt på ferje eller annen avtale som gir grunnlag for oppgjør eller fakturering av ferjetaksten, er avtaleparten ansvarlig for at ferjetaksten kan gjøres opp eller blir betalt i henhold til avtalen. For kjøretøy som ikke er registrert med slik avtale, er eieren av kjøretøyet ansvarlig for at riktig takst blir betalt. Er kjøretøyet utstyrt med prøvekjennemerke, er den som har anskaffet prøvekjennemerket ansvarlig for betalingen.

### Bestemmelser om behandling av personopplysninger, mv. i §§ 5, 6 og 7

§§ 5, 6 og 7 i forskriften regulerer behandling og utlevering av personopplysninger. For trafikanter som billetteres på bakgrunn av avtale, vil behandlingen av personopplysninger være regulert av avtalen, jf. personvernforordningen artikkel 6 nr. 1.

Avtalekunden/trafikanten har ved aksept av avtalevilkårene samtykket til behandlingen av personopplysninger.

For trafikanter som ikke har avtale, gir bestemmelsene i §§ 5 og 6 de nødvendige hjemlene for behandling av personopplysninger i tilknytning oppgavene med å gjennomføre billettering, etterfølgende fakturering og lagring, mv. I § 5 angis hvilke personopplysninger som kan behandles for reisende uten avtale. Dette er opplysninger om kjøretøyets kjennemerke, reist strekning, reisetidspunkt og takstgruppe kjøretøyet tilhører.

Forskriften gir ikke hjemmel til å behandle særlige kategorier av personopplysninger, jf. bestemmelsen i § 5 andre ledd og henvisningen til personvernforordningen artikkel 9 nr. 1. Personopplysninger skal lagres i henhold til de til enhver tid gjeldende bestemmelser etter norsk lov, jf. bl.a. bokføringsloven med forskrifter. Opplysningene skal ikke lagres lenger enn nødvendig.

Bestemmelsen i § 6 angir hvilke myndigheter og aktører som vil utføre nødvendig behandling av personopplysninger, herunder løyvemyndigheten og selskaper/aktører som etter avtale med denne utfører oppgaver/tjenester innen ferjeområdet som er nødvendige for å gjennomføre billettering på ferjene. Bestemmelsen må leses i sammenheng med bestemmelsene i § 2 om billettering, oppgjør og fakturering.

I § 7 gis det en bestemmelse om utlevering av personopplysninger. Personopplysninger kan bare utleveres til den registrerte selv, til offentlig myndighet med hjemmel til å kreve slike opplysninger og til selskap eller juridisk person som utfører tjenester på ferjeområdet når det er nødvendig for å gjennomføre billetteringen.

#### § 8 Ikrafttredelse

§ 8 fastsetter forskriftens ikrafttredelse. I tråd med retningslinjer fra Justis- og beredskapsdepartementet for bruk av koronaloven, trer forskriften i kraft én dag etter at Stortinget har fått skriftlig meddelelse om forskriften, med mindre Stortinget innen den tid har meddelt at forskriften skal oppheves.

#### Varighet

Det er i forskriften ikke fastsatt bestemmelser om varighet. Koronalovens bestemmelse om varighet gjelder, og forskriften vil gjelde så lenge loven gjelder eller forskriften eventuelt blir vedtatt opphevet. Departementets vurdering på fastsettelsestidspunktet er at det er behov for tiltaket som forskriften regulerer så lenge det er gitt restriksjoner mot spredningen av Covid-19, av det omfanget som gjelder på tidspunktet forskriften er fastsatt. Behovet for forskriften vil bli løpende vurdert av departementet, ut fra restriksjonene mot Covid-19 som til enhver tid gjelder.

## **Samferdselsdepartementet**

t i l r å r:

Midlertidig forskrift om billettering på ferje i anledning utbrudd av Covid-19 fastsettes i samsvar med vedlagte forslag.

# Midlertidig forskrift om billettering på ferje i anledning utbrudd av Covid-19

Fastsatt ved kgl.res. 3. april 2020 med hjemmel i midlertidig lov 27. mars 2020 nr. 17 om forskriftshjemmel for å avhjelpe konsekvenser av utbrudd av Covid-19 mv. (koronaloven) § 2, jf. lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova) § 35. Fremmet av Samferdselsdepartementet.

## § 1 *Formål*

Formålet med denne forskriften er å regulere billettering på ferjer som har løyve til å drive persontransport med fartøy i rute etter yrkestransportlova § 7 under utbruddet og spredningen av Covid-19, slik at dette kan gjøres på en måte som ikke bidrar til fare for spredning av smitte, og slik at tap av inntekter fra ferjebilletter kan begrenses.

## § 2 *Billettering*

Billettering etter denne forskrift kan gjennomføres ved identifikasjon av kjøretøyet gjennom registrering av kjennemerke eller AutoPASS-brikke.

For kjøretøy som er registrert med avtale som gir rabatt på ferje eller annen avtale som gir grunnlag for oppgjør eller betaling, foretas oppgjøret av billetteringen i samsvar med avtalevilkårene. For kjøretøy som ikke er registrert med avtale, faktureres den betalingsansvarlige etter at ferjereisen er gjennomført, av løyvemyndigheten eller selskap som etter avtale med løyvemyndigheten håndterer billettering på ferje.

På ferjer der billettering gjennomføres etter forskriften, kan ferjetaksten ikke gjøres opp om bord på ferja.

## § 3 *Takst*

Ved taksering legges gjeldende takstregulativ og sone til grunn for det aktuelle ferjesambandet. Kjøretøyet takseres i den takstgruppe kjøretøyet måles til å tilhøre, inklusive last. Trafikanter som har avtale som gir rabatt på ferje, skal tilgodeses denne ved billettering.

Det er ikke anledning til å ta betalt for personer med hjemmel i denne forskrift.

## § 4 *Betalingsansvar*

For kjøretøy som er registrert med avtale som gir rabatt på ferje eller annen avtale som gir grunnlag for oppgjør eller fakturering av ferjetaksten, er avtaleparten ansvarlig for at ferjetaksten kan gjøres opp eller blir betalt, i samsvar med de nærmere vilkårene i avtalen.

For kjøretøy som ikke er registrert med avtale i henhold til første ledd, er eieren av kjøretøyet ansvarlig for at riktig takst blir betalt. Er kjøretøyet utstyrt med prøvekjennemerke, er den som har anskaffet prøvekjennemerket, ansvarlig for betalingen.

## § 5 *Behandling av personopplysninger*

Behandlingsansvarlige etter § 6 kan behandle personopplysninger som er nødvendige for billettering, etterfølgende oppgjør og fakturering i samsvar med denne forskriften. For trafikanter

med avtale om rabatt på ferje eller annen avtale som gir grunnlag for oppgjør eller betaling, skal personopplysninger behandles i samsvar med avtalen. For trafikanter uten slik avtale kan det behandles opplysninger om kjøretøyets kjennemerke, reist strekning, reisetidspunkt og takstgruppe kjøretøyet tilhører.

Det kan ikke behandles personopplysninger som nevnt i personvernforordningen artikkel 9 nr. 1 etter denne forskriften.

Personopplysninger skal ikke lagres lenger enn nødvendig for formålene nevnt i første ledd, med mindre annet er bestemt i eller i medhold av lov.

#### *§ 6 Behandlingsansvarlig mv.*

Statens vegvesen, fylkeskommunene og selskap som har løyve til å drive transport med fartøy og billettering fra passasjerer etter yrkestransportlova kan behandle personopplysninger etter denne forskriften. Dette gjelder også selskap eller andre juridiske personer som etter avtale med nevnte myndigheter eller aktører utfører tjenester innen ferjeområdet som er nødvendige for å gjennomføre billettering på ferjene.

#### *§ 7 Utlevering av personopplysninger*

Personopplysninger kan kun utleveres til den registrerte selv, til offentlig myndighet med hjemmel til å kreve slike opplysninger og til selskap eller juridisk person som utfører tjenester på ferjeområdet når det er nødvendig for å gjennomføre billetteringen.

#### *§ 8 Ikraftredelse*

Forskriften trer i kraft én dag etter at Stortinget har fått skriftlig meddelelse om forskriften, med mindre Stortinget innen den tid har meddelt at forskriften skal oppheves.