

Samferdselsdepartementet
Akersgata 59
(R5) Oslo

Oslo, 4. april 2025

Deres ref:
25/2166

Saksansvarlig advokat:
Sam E. Harris

Høringssvar - forslag til skjerpede regler mot risikoadferd i trafikken - forbud mot varsling av trafikkontroller

1. Innledning og kort sammendrag

Safedrive AS («Safedrive») inngir med dette svar på høring av forslag til skjerpede regler mot risikoadferd i trafikken - forbud mot varsling av trafikkontroller. Ved høringen er det publisert en rapport - «SKJERPEDE REGLER MOT RISIKOATFERD I TRAFIKKEN - Rapport fra arbeidsgruppe» (i det følgende «Arbeidsgruppen» og «Arbeidsgruppens Rapport»).

Forslaget om forbud mot varsling av trafikkontroller er dårlig utredet og hviler på sviktende faktagrunnlag. Forslaget er svært inngripende og truer to av våre mest grunnleggende rettigheter - ytringsfriheten og retten til privatliv.

Det finnes ingen dokumentasjon på at varslingstjenester fører til økt fart eller svekket trafiksikkerhet. Tvert imot har trafiksikkerheten i Norge blitt stadig bedre, også etter at slike tjenester har fått større utbredelse. Undersøkelser viser at Safedrives brukere kjører mer oppmerksomt, og at de er mer bevisste på egen fart. Likevel har Arbeidsgruppen ikke vurdert et bortfall av de positive effektene av tjenesten, som varsling av hindringer og dyr i veibanen, noe som direkte bidrar til å redusere ulykker.

Forslaget reiser også alvorlige rettssikkerhetsutfordringer. Et forbud vil kunne være i strid med ytringsfriheten i Grunnloven og EMK, ettersom det begrenser retten til å dele offentlig tilgjengelig informasjon. Forbudet åpner for store inngrep i privatlivet, ettersom politiet i praksis må kunne ransake mobiltelefoner og navigasjonssystemer for å håndheve det. Det er rettslig problematisk å kriminalisere besittelse av en app - uavhengig av om den er i bruk eller ikke.

Videre vil forbudet i realiteten kun ramme norske aktører, mens utenlandske apper og digitale varslingstjenester vil være nær umulige å forby eller kontrollere. Dette skaper en konkurransevridning som kan være i strid med EØS-avtalen. Samtidig vil det være enkelt å omgå et forbud gjennom åpne digitale plattformer som Facebook-grupper. Det er også en åpenbar risiko for at et forbud vil føre til økt bruk av mobiltelefon under kjøring, ettersom brukerne vil måtte ty til app-baserte løsninger i stedet for informasjon via egne fastmonterte enheter. Økt mobilbruk bak rattet utgjør i seg selv en betydelig trafiksikkerhetsrisiko, som Arbeidsgruppen ikke har vurdert.

Ref.:#34633655/1

De økonomiske konsekvensene av forbudet er også betydelige. Safedrive vil i praksis måtte avvikle sin virksomhet, noe som vil føre til tap av 80 arbeidsplasser, hvorav 60 er i Namsos. Med en befolkning på rundt 15 000 innbyggere er Safedrive en sentral arbeidsgiver i lokalsamfunnet, og en nedleggelse vil ha store ringvirkninger. Til tross for dette er de samfunnsøkonomiske konsekvensene av forslaget ikke vurdert i høringsrapporten.

I stedet for et forbud bør myndighetene samarbeide med aktører som Safedrive for å utvikle teknologi som styrker trafiksikkerheten. Safedrive har allerede vist evne til å tilpasse seg myndighetenes ønsker, blant annet ved å avvikle sin «botgaranti» og i stedet innføre et belønningssystem for sikker kjøring. Tjenesten bidrar aktivt til økt bevissthet om fartsgrenser og farer i veibanen, noe som direkte støtter opp under trafiksikkerhetsmålene.

Forslaget er dårlig utredet, rettslig problematisk og vil ha utilsiktede negative konsekvenser. Det vil føre til uforholdsmessige inngrep i innbyggernes rettigheter, konkurransevridding, svekket trafiksikkerhet og tap av viktige arbeidsplasser i et sårbart lokalsamfunn. Et så inngripende og praktisk umulig forbud er feil vei å gå. Myndighetene bør heller samarbeide med aktører som Safedrive for å styrke trafiksikkerheten - uten å ramme norsk innovasjon og arbeidsplasser.

Innhold

Punkt	Side
1. INNLEDNING OG KORT SAMMENDRAG	1
2. KRITIKKVERDIG AT HØRINGSFRISTEN ER UNDER UTREDNINGSINSTRUKSENS MINSTEKRAV ...	4
3. FORSLAGENE HVILER PÅ SVIKTENDE FAKTISK GRUNNLAG	5
3.1 Generelt	5
3.2 Manglende dokumentasjon på at bruk av varslingstjenester fører til mer høy fart over fartsgrensen	6
3.3 Manglende dokumentasjon på at bruk av varslingstjenester fører til mer rus- og promillekjøring..	10
3.4 Ufundert påstand om at varslingstjenester kan være «attraktive hos kriminelle»	11
3.5 Forslaget legger opp til storstilt ransaking av mobiltelefoner	11
3.6 Mangelfull utredning av muligheten til å håndheve et forbud mot aktører basert i utlandet	12
3.7 Safedrive er åpen for å finne gode løsninger sammen med myndighetene	13
4. FORSLAGENE HVILER PÅ SVIKTENDE RETTSLIG GRUNNLAG - OPPLEGGET VIDERE	13
5. GJELDENDE RETT OG TIDLIGERE VURDERINGER AV ET MULIG FORBUD	14
6. NÆRMERE VURDERING AV FORSLAGET: ALTERNATIV NR. 1	16
6.1 Forslagets innhold og rekkevidde	16
6.2 Forslaget reiser en rekke rettslige problemstillinger	16
6.3 Forslaget er mangelfullt utredet og rettslig problematisk.....	17
6.3.1 Forslaget utgjør en restriksjon etter EØS-avtalen som ikke er tilstrekkelig begrunnet	17
6.3.2 Håndheving vil utgjøre ulovlig inngrep i privatliv etter Grl. § 102 og EMK art. 8	31
6.3.3 Utilstrekkelig grunnlag for inngrep i ytringsfriheten etter Grl. § 100 og EMK art. 10	32
6.3.4 Preg av vilkårlighet og uproporsjonal rekkevidde etter Grl § 96 og EMK art. 7.....	35
6.3.5 Manglende vurderinger av urimelig tilbakevirkning etter Grl. § 97	37
7. NÆRMERE VURDERING AV FORSLAGET: ALTERNATIV NR. 2	37
7.1 Forslagets innhold og rekkevidde	37
7.2 Forslaget reiser en rekke rettslige problemstillinger	38
7.3 Forslaget er mangelfullt utredet og rettslig problematisk.....	38
8. NÆRMERE VURDERING AV FORSLAGET: ALTERNATIV NR. 3	39
8.1 Forslagets innhold og rekkevidde	39
8.2 Forslaget reiser en rekke rettslige problemstillinger	39
8.3 Forslaget er mangelfullt utredet og rettslig problematisk.....	40
8.3.1 Forslaget kan føre til ulovlig forskjellsbehandling.....	40
8.3.2 Mangelfull utredning av muligheten til å fatte vedtak om forbud etter ehandelsloven.....	40
9. ET FORBUD KUN MOT BRUK OG BESITTELSE AV SÆRSKILT UTSTYR VIL OGSÅ VÆRE RETTSLIG PROBLEMATISK	43
10. EØS-HØRING ER PÅKREVD FØR ET EVENTUELT FORBUD KAN VEDTAS	45
11. VEDLEGG	49

2. Kritikkkverdig at høringsfristen er under Utredningsinstruksens minstekrav

Det er kritikkkverdig at høringsfristen er satt under Utredningsinstruksens minstekrav på 6 uker. Begrunnelsen det vises til om at det er «åpenbart unødvendig» med vanlig høringsfrist fordi forslaget er mer enn tilstrekkelig utredet av Arbeidsgruppen, er lite treffende som beskrivelse av Arbeidsgruppens rapport, og ignorerer hensynet til den demokratiske deltakelsen som høringsinstituttet er ment å ivareta. Vi noterer at Arbeidsgruppen og observatørene utelukkende består av «interne» i staten. Arbeidsgruppen (inklusive observatørene) har dermed hatt en ensidig sammensetning, noe som tilsier at Arbeidsgruppen burde vært særlig lydhør for innspill fra eksterne berørte, som Safedrive, jf. også utredningsinstruksen punkt 1-3 første ledd andre punktum. Likevel har Arbeidsgruppen tilbakevist forslag fra Safedrive om å møtes. Safedrive har dermed ikke fått mulighet til å forklare og utdype temaer ut over det som er tatt opp i skriftlige henvendelser til Arbeidsgruppen, og Arbeidsgruppen har på sin side frasagt seg muligheten til å få svar på mer målrettede spørsmål og andre avklaringer. Det at forslagene gjelder et potensielt svært inngripende tiltak - kriminalisering av bilbrukere og næringsforbud for tjenesteleverandører - gjør departementets valg av å fravike utredningsinstruksens minstekrav til høringsfrist, lite forsvarlig.

Henvisningen i beslutningen, om at det er kort høringsfrist, er nødvendig for å unngå at liv går tapt, faller også på sin egen urimelighet når Arbeidsgruppen har utredet spørsmålet i lang tid. Det fremstår som at den korte høringsfristen kun er en konsekvens av at Arbeidsgruppen trengte mer tid til å skrive ferdig rapporten, og at departementet - etter hva vi forstår - av politiske årsaker ønsker å legge frem et lovforslag i inneværende stortingsperiode. Slike interne forhold bør imidlertid ikke gå på bekostning av en forsvarlig gjennomført høring.

For fullstendighets skyld tilføyer vi at problemstillingen om for kort høringsfrist til å få dekket alle aktualiserte temaer på en god måte i et høringssvar, er blitt påpekt i et brev til Samferdselsdepartementet på vegne av Safedrive mens høringsfristen fremdeles løp, med anmodning om forlenget frist. Selv om Safedrive fikk forlenget høringsfristen med én uke, er 5 ukers høringsfrist fortsatt under minstekravet i Utredningsinstruksen. Det er derfor flere faktiske og rettslige forhold som kunne vært tatt opp, og forhold som kunne vært ytterligere utdypet, uten at det har vært tid til det.

Som en hjelp til å undersøke og presentere det som kan utledes av offentlig tilgjengelig datagrunnlag, herunder statistikker fra Norge og andre land, har Safedrive engasjert konsulentselskapet Expert Analytics AS (www.expertanalytics.no) til å utarbeide en rapport med redegjørelse for relevante funn og vurderinger. Rapporten fra Expert Analytics er vedlagt denne høringsuttalelsen som Vedlegg 1. På en del punkt i høringsuttalelsen vil det bli vist til denne rapporten, men rapporten har også selvstendig innhold ut over det som er spesifikt omtalt i denne høringsuttalelsen. Også rapporten fra Expert Analytics er derfor å anse som del av Safedrives høringsuttalelse.

I rapporten fra Expert Analytics, på side 55 til 57, er det tatt inn kommentarer til Arbeidsgruppens Rapport, ut fra et forskerperspektiv. Det pekes blant annet på ensidighet i sammensetning og mangler ved metodikk.

3. Forslagene hviler på sviktende faktisk grunnlag

3.1 Generelt

Safedrive kan ikke se at Arbeidsgruppens Rapport tilstrekkelig støtter opp under et forslag om forbud for varsling av trafikkontroller. Det kan strengt tatt heller ikke sees at Arbeidsgruppen har gjort noe reelt forsøk på å gi en slik begrunnelse. Rapportens forslag fremstår i all hovedsak som bare basert på ikke-dokumenterte, intuitive antagelser. Som vi vil komme nærmere inn på, er det mye som taler for at en slik intuisjon beror på et for lite opplyst bilde av reelle forhold, både når det gjelder kontrollvarslings innvirkning på bilføreres adferd i trafikken, og den totale effekten for trafikksikkerheten av at det finnes tjenesteleverandører med virksomhet som Safedrives.

Premisset i rapporten er at et forbud mot varslingstjenester skal avhjelpe problemene med henholdsvis høy fart og rus i trafikken. Ved nærmere ettersyn, kan Safedrive ikke se at det i rapporten er begrunnet tilstrekkelig at et forbud vil avhjelpe disse utfordringene.

Norge er det tryggeste landet i Europa for trafikanter.¹ Samtidig har myndighetene satt ambisiøse mål i Nasjonal Transportplan for 2025-2036 om redusert antall døde og hardt skadde i trafikken. For at målene skal nås, kreves det en bred tilnærming til trafikksikkerhet og til teknologiske løsninger som kan være en del av løsningen.

Statistikk for de siste 25 årene viser at antall dødsulykker, samt antall drepte og hardt skadde i trafikkulykker har sunket jevnt og trutt.² Også i de senere årene der Safedrives produkt virkelig har fått gjennomslag (siden 2018), har statistikken gått i positiv retning eller vært stabil. I perioden 2018 til 2023 har faktorene «Høy fart etter forholdene / godt over fartsgrensen» og «Ruspåvirkning» sunket fra å være en medvirkende faktor i henholdsvis 41 og 34 prosent av dødsulykker, til 25 og 20 prosent. Når det gjelder faktoren «Høy fart etter forholdene / godt over fartsgrensen», er det sentralt at denne faktoren ikke bare inkluderer fart over fartsgrensen, som kan fanges opp av politikontroll, men også høy fart under fartsgrensen («etter forholdene»). Sistnevnte vil ikke fanges opp av politiets fartskontroller.

I samme periode har andre medvirkende faktorer, slik som «Faktorer knyttet til veg og vegmiljø», «involverte kjøretøy» og «ytre forhold», i det store holdt seg stabilt og var i 2023 henholdsvis en medvirkende faktor i 26, 17 og 14 prosent av ulykker. Den største faktoren i hele perioden er «manglende førerdyktighet» på 46 prosent.³

Tjenester som varsler om trafikkontroll, kan ikke sies å noen påvirkning på flere av de medvirkende faktorene, slik som «manglende førerdyktighet», «vei og veimiljø», «sykdom» og «tretthet/soving» (samt «selvvalgt»). Varslingstjenester har i utgangspunktet heller ingen påvirkning på «ruspåvirkning», og kan tvert imot ha en positiv virkning på «ytre forhold» ved at det varsles om dyr og andre forhold i veibanen. Det er videre ingen dokumentasjon i Statens Vegvesens

¹ Vedlegg 1 - Expert Analytics, *Safedrive - Data og innsikt om kontrollvarsling*, side 6.

² SSBs statistikkdatabase, Statens Vegvesen Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2014-2023; Se også Vedlegg 1 - Expert Analytics, *Safedrive - Data og innsikt om kontrollvarsling*, side 5 til 7.

³ Statens Vegvesen Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2014-2023, side 5. Se også Vedlegg 1 - Expert Analytics, *Safedrive - Data og innsikt om kontrollvarsling*, side 8 (tall for 2022).

ulykkegranskninger for at Safedrive enheter har vært funnet i noen av kjøretøyene som er undersøkt. Dermed har varslingstjenester ingen påvist virkning på faktoren «involverte kjøretøy».⁴

Med den utbredelsen som Safedrives produkt har nå, fremstår det minst like sannsynlig at Safedrive har bidratt til den positive statistikken på trafikksikkerhet, som at trafikksikkerheten svekkes med varslinger av trafikkontroll. Arbeidsgruppen har imidlertid ikke vurdert eventuelle positive virkninger av varslingstjenester slik som Safedrives. Det kan derfor ikke anses tilstrekkelig utredet om et forbud mot kontrollvarsling vil gi de ønskede virkningene.

Vi føyer her til at Safedrive går en meget usikker fremtid i møte, dersom det innføres forbud mot varsling av fartskontroller. Selv om de langt fleste varslene til Safedrives brukere gjelder annet enn fartskontroller, og er varslere som kan avverge alvorlige ulykker, er det likevel å kunne redusere risikoen for fartsbøter, f.eks. ved uoppmerksomhet om fartsgrensen, som for mange brukere er det utløsende for viljen til å være abonnenter hos Safedrive. Se også nærmere i Vedlegg 1, Rapporten fra Expert Analytics, side 51 og 52. Det er derfor stor risiko for at hele Safedrives varslingstilbud vil falle bort dersom det innføres et forbud mot varsling av fartskontroller.

3.2 Manglende dokumentasjon på at bruk av varslingstjenester fører til mer høy fart over fartsgrensen

Når det gjelder fart, omtaler Arbeidsgruppen i Rapporten teoretiske antagelser om at bruk av varslingstjenester gir lavere «oppdagelsesrisiko», preventiv effekt av åpne fartskontroller og enkeltteksempler fra polititjenestemenn som skal indikere at brukere av tjenester som varslere om trafikkontroller, kjører over fartsgrensen utenom slike kontroller enn dersom de ikke brukte varslingstjenester. Det er imidlertid ikke fremlagt noen konkret dokumentasjon på at varsling av trafikkontroller faktisk har denne virkningen på brukerne. Arbeidsgruppens Rapport setter også likhetstegn mellom antagelsen om fart over fartsgrensen utenom trafikkontroller for slike brukere, og svekket trafikksikkerhet. Heller ikke dette er underbygget med dokumentasjon.

Det er dessuten en alvorlig svakhet ved Arbeidsgruppens Rapport at den totale virkningen av varsling av trafikkontroller på trafikksikkerheten ikke vurderes. Som vi kommer tilbake til nedenfor, må et forbud være bevist nødvendig og forholdsmessig. Myndighetene må ikke bare påvise negative effekter av kontrollvarsling, men også at et forbud mot kontrollvarsling er effektivt som tiltak for totalt sett å oppnå en positiv effekt for trafikksikkerheten. Det må dreie seg om en positiv «nettoeffekt», etter at det også har skjedd en avveining mot eventuelle positive effekter for trafikksikkerheten ved bruk av varslingstjenester. Hverken Samferdselsdepartementet eller Arbeidsgruppen utført undersøkelser som er egnet til å belyse slike positive effekter.

Det finnes forskning som tilsier at varslingstjenester bidrar til lavere fart. Ulykkesstatistikken i Europa er svært lik for land med og uten forbud mot kontrollvarsling. I Danmark har en forholdsvis stor andel av bilene en enhet som varslere om kontroller, uten at dansk trafikksikkerhet er noe dårligere. Tvert imot har trafikksikkerheten falt etter utbredelsen av varslingstjenester har tatt til.⁵

⁴ Vedlegg 1 - Expert Analytics, *Safedrive - Data og innsikt om kontrollvarsling*, side 8,

⁵ Vedlegg 1 - Expert Analytics, *Safedrive - Data og innsikt om kontrollvarsling*, side 15-21.

Safedrives undersøkelser tilsier at bilister som bruker varslingstjenester, gjennomgående blir mer oppmerksomme på fartsgrenser, også utenfor områdene med trafikkontroll. De føler seg også mer oppmerksomme og tryggere i trafikken.⁶ En sammenheng mellom bruk av varslingstjenester og svekket trafikksikkerhet, fremstår dermed uklar og utilstrekkelig underbygget i Arbeidsgruppens rapport.

I Safedrives kundeundersøkelse for 2024 oppga 67 % av 42 502 respondenter at de ved bruk av Safedrives varslingstjeneste blir mer bevisste på egen fart og atferd, og 66 % opplever at tjenesten gir økt trygghet i trafikken.

Safedrives enhet varsler om kontroller i en radius på 30 km i luftlinje, dvs. ofte om lag 40-50 km med veistrekning, og varslingene blir ofte stående på skjermen en god stund etter kontrollen er avsluttet. Dette betyr at brukere av Safedrives tjenester varsles om kontroller også uten at det er aktuelt å kjøre der kontrollene er, og selv om det ikke lenger pågår kontroll. Uten Safedrives enhet i bilen kan det i praksis gå svært lenge mellom hver gang man ser eller på annen måte blir oppmerksom på en politikontroll, mens man med Safedrives enhet i bilen kontinuerlig blir minnet på politiets tilstedeværelse, selv om man sjelden faktisk kjører akkurat der politiet står. Safedrive varsler gjør dermed langt flere bilister oppmerksomme på en kontroll enn kun de som kjører forbi politiets kontrollpunkt. Dette er dokumentert av Norstat, jf. Vedlegg 1.⁷

Som Arbeidsgruppens Rapport også viser til, vil økt bevissthet om politiets generelle tilstedeværelse gi økt subjektiv oppfatning om oppdagelsesrisiko. Forskning viser at opplevd oppdagelsesrisiko er mer effektivt for å redusere farten enn for eksempel høye bøtesatser eller informasjonskampanjer.⁸ Safedrives enhet kan derfor ha en generell preventiv effekt for mange brukere, noe som ikke er vurdert av Arbeidsgruppen. Vi minner om at det viktigste formålet med trafikkontroller er å oppnå en preventiv effekt, som skjer ved politiets synlighet i trafikkbildet. Det er ikke å ta flest mulig fartsovertredere eller å skaffe staten inntekter. Selv små endringer i bevisstheten om politiets tilstedeværelse vil kunne påvirke hyppigheten av fartsovertredelser.⁹ Kontrollvarsling - og Safedrives tjeneste - kan dermed spille en viktig rolle i å forsterke effekten av politiets arbeid ved generelt å gjøre politiets tilstedeværelse og innsats mer synlig, noe som kan bidra til å endre atferd.¹⁰ Dette indikerer at kontrollvarsling har en positiv effekt også på den gruppen av bilførere som i utgangspunktet er mest innstilt på å kjøre fort. Det blir i hvert fall alt for enkelt å sette likhetstegn mellom kontrollvarsling og økt omfang av å kjøre uforsvarlig fort.

Safedrives enhet og varslingstjeneste gir varsel om alle mulige farer/hindringer i veibanen. Når en sjåfør mottar et varsel, utgjør det en påminnelse om å sjekke sin nåværende hastighet og justere den om nødvendig. I tillegg har Safedrive en funksjonalitet som kan opplyse om fartsgrensen på stedet du kjører, i kombinasjon med et speedometer som viser egen fart. Dersom man bryter fartsgrensen på gjeldende strekning, vil speedometeret gå fra hvitt til gult og deretter rødt - avhengig av hvor stor

⁶ Vedlegg 1 - Expert Analytics, *Safedrive - Data og innsikt om kontrollvarsling*, side 33.

⁷ Vedlegg 1 - Expert Analytics, *Safedrive - Data og innsikt om kontrollvarsling*, side 25-27.

⁸ Elvik og Høye, TØI, *Trafikksikkerhetshåndboken*, punkt 8.1 (revidert 2020) s. 11.

⁹ Elvik og Høye, TØI, *Trafikksikkerhetshåndboken*, punkt 8.1 (revidert 2020) s. 11.

¹⁰ Vedlegg 1 - Expert Analytics, *Safedrive - Data og innsikt om kontrollvarsling*, side 24-29.

fartsoverskridelsen er. Ved særlig store fartsoverskridelser vil varselet «Senk farten» låse skjermen. Dette varselet blokkerer alle funksjoner inntil brukeren senker farten.

Safedrive har dermed en lignende funksjonalitet slik som etter forordning 2019/2144 fra 1. juli 2024 er obligatorisk i de fleste nye biler i EU, såkalt intelligent fartstilpasning (Intelligent speed assistance, «ISA»). I slike nye biler, varsler ISA sjåføren dersom fartsgrensen brytes. Ifølge TØI kan ISA spare mange liv ved bred implementering, jf. Vedlegg 1.¹¹ I og med at Safedrives enhet har lignende funksjonalitet, kan Safedrive ha positive virkninger på bilister fart i trafikken. Dette er imidlertid ikke vurdert av Arbeidsgruppen.

Det er også vesentlig å fremheve at selv med Safedrives enhet, er det fremdeles risiko for å bli tatt i kontroll. Grunnen til dette er at Safedrives tjeneste er avhengig av at noen er først til kontrollen og så rapporterer. Dessuten har politiet også andre kontrollmetoder, slik som for eksempel snittmåling foretatt av sivile biler, som det ikke varsles om. Varslingstjenester som Safedrives vil derfor bare redusere, men ikke eliminere, risikoen for å bli tatt i kontroll.

Safedrives tjeneste varsler som nevnt også om farer/hindringer (som steinsprang, oversvømmelse, velte trær, nedfall av greiner, mistet last, og ikke minst dyr, se også nedenfor). Over 90 % av varslene gjelder slike forhold, mens varsling av trafikkontroller kun utgjør 8 % av alle varslinger. I Safedrives kundeundersøkelse oppga 90 % at de med stor sannsynlighet har unngått ulykke grunnet varsling.¹² Tallet er høyt, men selv om en korrigerer for at det i mange tilfeller sannsynligvis ville gått bra også uten varslingen, er dette en klar indikasjon på at brukerne av Safedrives varslingstjeneste opplever tjenesten som å hjelpe dem til større sikkerhetsmarginer - marginer som kan utgjøre forskjellen mellom liv og død.

Brukerne anser altså også andre varsler enn varsler om fartskontroller som svært nyttige. Men likevel viser kundeundersøkelsen for 2024 at hele 73,3 % av de spurte anser kontrollvarsling som en viktig del av tjenesten.¹³ Det må følgelig kunne antas som viktig for brukernes vilje til å ta kostnaden med Safedrives tjeneste, at de dermed også reduserer risikoen for bøter for fartsoverskridelser i tilfeller av uoppmerksomhet om fartsgrenser. Dersom kontrollvarsling forbys, er det derfor en nærliggende fare for at øvrige positive effekter av Safedrives tjeneste også faller bort, fordi selskapet ikke kan drive videre uten kontrollvarsling. Dette inkluderer følgende positive effekter:

- 1 000 000 årlige varslinger om dyr i veibanen;
- 560 000 årlige varslinger om hindringer i veibanen;
- Statistikk indikerer at Safedrive bidrar til tryggere kjøring i Distrikts-Norge¹⁴
- Mulighet til å påvirke 700 000 daglige kjøreturer - inkludert den kritiske målgruppen, ved hjelp av:

¹¹ Vedlegg 1 - Expert Analytics, *Safedrive - Data og innsikt om kontrollvarsling*, side 40.

¹² Vedlegg 1 - Expert Analytics, *Safedrive - Data og innsikt om kontrollvarsling*, side 36.

¹³ Se også tall for 2025: Vedlegg 1 - Expert Analytics, *Safedrive - Data og innsikt om kontrollvarsling*, side 52.

¹⁴ Vedlegg 1 - Expert Analytics, *Safedrive - Data og innsikt om kontrollvarsling*, side 34-35.

- Enhetens ISA (Intelligent Speed Assistance) som gir løpende feedback på fart og gjeldende fartsgrense¹⁵
- Økt opplevelse av oppdagelsesrisiko (kontrollvarsling)¹⁶
- Safedrive Reward: Norges eneste belønningsprogram for trafikksikker kjøring, der Safedrive belønner sjåførene for å holde fartsgrensene¹⁷
- Fremtidige samfunnsnyttige funksjoner og tjenester under utvikling:
 - Varsling av ekstreme kjøreforhold (svært glatt veibane, is og snø, snøføyk, sterk vind osv.)
 - Varsling av kommende utrykningskjøretøy
 - Trygging av arbeider i og ved veibanen (pilotprosjekt med Trafikktjenester.no)
 - Redusering av fart rundt skole og skolevei (pilotprosjekt med skole i Levanger)
 - Oppsamling av samfunnsnyttig data om veikvalitet, kjøreforhold, fart, atferd, faresoner m.m., som vil kunne deles med politi og myndigheter

Som nevnt, blir man med Safedrives enhet i bilen kontinuerlig påminnet om politiets tilstedeværelse, selv om man sjelden faktisk kjører akkurat der politiet står. Safedrive oppnår dermed det formålet som Justisdepartementet i en tidligere vurdering av et eventuelt forbud mot varslingstjenester har pekt på:

«Tilbakemeldingen vi har fått, og gitt videre, er at det generelt ikke anses som et stort problem at informasjon om at politiet er på veiene når ut til publikum. Tidvis sender politiet også selv ut informasjon om planlagte aksjoner, nettopp i forebyggingsøyemed. Ingen vil imidlertid ha eller få eksakte tidsangivelser for kontrollene, som også ofte flyttes hyppig rundt. Varslingstjenestene på SMS baserer seg på tips om observasjoner av politikontroller, og gir i beste fall et øyeblikksbilde.»¹⁸

Safedrives tjeneste er for øvrig også basert på tips, og tjenesten vil derfor også kun gi et «øyeblikksbilde». Ettersom den er basert på tips, sier Safedrives varsler sier videre ingenting om når trafikkontroller startet eller sluttet. Varsler kan sendes ut også lenge etter trafikkontrollen er avsluttet, og sørger derfor for enda mer bevissthet om politiets arbeid og med det preventiv effekt.

Safedrive har både vilje og evne til å samarbeide med myndighetene, og vurderer stadig kreative løsninger i den forbindelse. Et godt eksempel på dette er «botgarantien» som trekkes inn i omtalen i mandatet. Etter dialog med UP og myndighetene avviklet Safedrive botgarantien i 2024, og erstattet den med Safedrive Reward, som er et belønningssystem for brukere av Safedrives tjeneste som holder fartsgrensene.¹⁹

Safedrive Reward ble lansert i juni 2024, og går ut på å belønne brukere av Safedrives tjeneste som holder fartsgrensene. Belønningen består i rabatter og fordeler, i tillegg til en konkurranse med store

¹⁵ Vedlegg 1 - Expert Analytics, *Safedrive - Data og innsikt om kontrollvarsling*, side 40.

¹⁶ Vedlegg 1 - Expert Analytics, *Safedrive - Data og innsikt om kontrollvarsling*, side 25 til 27.

¹⁷ Vedlegg 1 - Expert Analytics, *Safedrive - Data og innsikt om kontrollvarsling*, side 39.

¹⁸ Justisdepartementets brev til Samferdselsdepartementet 22.4.2010.

¹⁹ <https://safedrive.no/botgaranti/>; Vedlegg 1 - Expert Analytics, *Safedrive - Data og innsikt om kontrollvarsling*, side 38-39.

pengepremier. Forskning viser at belønning av sikker kjøring har resultert i «*reduerte fartsovertredelser, redusert kjørelengde og økt avstand til forankjørende. Endringer i ulykkestall er ikke undersøkt, men kan antas å ligge i størrelsesorden 5-15% nedgang*». ²⁰ Det er således rimelig å anta at Safedrive Reward vil ha en positiv effekt på trafikksikkerheten. Denne effekten vil bli borte, dersom kontrollvarsling forbyes. Uten kontrollvarsling som del av tjenesten er det som nevnt vanskelig å se for seg tilstrekkelig kundeinteresse til at en tjeneste bare basert på annen type varsling kan opprettholdes. ²¹

Etter dette fremstår Arbeidsgruppens vurderinger i rapporten som et ufullstendig grunnlag for å innføre et forbud. Det er ikke dokumentert at varslingstjenester fører til mer høy fart over fartsgrensen, og rene intuitive antagelser er svært usikkert grunnlag for inngripende lovgivning. Men mest alvorlig er at det overhodet ikke kan sees å være reelt vurdert hvilke konsekvenser et forbud vil ha for den totale trafikksikkerheten. Selv om man skulle mene at Safedrives løsning ikke har de positive virkninger som undersøkelsene og forskning på ISA tyder på, krever et inngripende forslag om et forbud at det gjøres en grundig vurdering av de totale virkningene på trafikksikkerheten. Dette finnes ikke i Arbeidsgruppens Rapport.

3.3 Manglende dokumentasjon på at bruk av varslingstjenester fører til mer rus- og promillekjøring

Når det gjelder rus og promillekjøring spesifikt, er det ikke fremlagt dokumentasjon i Arbeidsgruppens Rapport på en eventuell kobling mellom høy fart (over fartsgrensen) og rus. Det her heller ikke lagt frem dokumentasjon på at brukere av varslingstjenester kjører mer i ruspåvirket tilstand enn de ville ha gjort uten varsling.

Politiets fartskontroller fremstår uegnet i særlig omfang til å oppdage sjåfører med promille eller annen ruspåvirkning, ettersom det ikke er noen holdepunkter for at ruspåvirkede sjåfører bryter fartsgrensen oftere enn andre. Tvert imot virker det intuitivt at det heller er uforsiktig og vinglete kjøring som er det største problemet med ruspåvirket kjøring, ikke fartsovertredelser. Om ruskontroll bare drives i kombinasjon med fartskontroller, vil det derfor være enkelt for berusede sjåfører å unngå kontroll, ved rett og slett å ikke kjøre fortere enn fartsgrensen. Safedrive er ikke kjent med data som tilsier at bilførere med promille i større grad enn andre bryter fartsgrenser. Det er i Arbeidsgruppens Rapport ikke fremlagt noen dokumentasjon som tilsier noen sammenheng mellom bilkjøring i ruspåvirket tilstand og overtredelser av fartsgrenser, eller at et forbud mot varslingstjenester vil redusere volum av ruspåvirket kjøring.

Dersom et forbud mot varslingstjenester skal være aktuelt, må først dokumentasjon på en kobling mellom høy fart over fartsgrensen og ruskjøring fremskaffes og vurderes nøye. Dette må inkludere grundig vurdering av statistikk fra ulykkegranskning.

Safedrive skal ikke varsle om politiets ruskontroller. Likevel finnes det dessverre eksempler på tilfeller av at det har skjedd. Årsaken til dette er som nevnt at Safedrives tjeneste er basert på brukernes varslinger av hendelser langs veien, som blant annet fartskontroller. I tilfellene der Safedrives

²⁰ Elvik, TØI, *Trafikksikkerhetshåndboken*, punkt 8.16 (revidert 2022).

²¹ Vedlegg 1 - Expert Analytics, *Safedrive - Data og innsikt om kontrollvarsling*, side 51-52.

tjeneste har varslet om ruskontroll, skyldes det feilaktig innrapportering fra brukerne selv. Det er et klart brudd på Safedrives retningslinjer, og selskapet jobber systematisk med å fjerne dette problemet. Safedrive har anledning til å sanksjonere mot brukere som bryter retningslinjene for bruk av enheten, og selskapet har derfor utestengt brukere fra tjenesten som følge av at de har varslet om ruskontroll. Safedrive kan også blokkere ut områder fra varslinger, og på den måten hindre spredning av varslinger fra brukere om ruskontroller. Safedrive arbeider med en ny løsning for å gjøre det enkelt å fjerne varsling om ruskontroller, dersom det feilaktig er varslet om slike kontroller.

Det er likevel ikke grunnlag for å si at kontrollvarslingstjenester gjør at færre blir undersøkt og tatt i ruskontroll. En stor andel av Safedrive-brukerne opplyser at de er blitt utsatt for promillekontroll.²²

I anledning regjeringens varsel i 2024 om at det var aktuelt å vurdere forbud mot kontrollvarsling, arrangerte Safedrive debatt under Arendalsuka med blant andre Jone Blikra fra Arbeiderpartiet. Ifølge Blikra foretar politiet alltid ruskontroll i forbindelse med fartskontroll, og Blikra tok derfor opp at Safedrives tjeneste også alltid (indirekte) vil varsle ruskontroller. Safedrive er ikke kjent med om det er riktig at alle fartskontroller innebærer ruskontroll, og antar at bilførere flest heller ikke har noen bevisst oppfatning om dette. Men som vi også har vært inne på ovenfor, må det uansett antas at de mest effektive ruskontrollene er der det ikke bare er bilfører som overskrider fartsgrensen som blir testet. Safedrives antagelser er at bilførere med promille ikke i større grad enn andre bryter fartsgrenser. Mye kan tale for at det heller er motsatt. Det er som nevnt heller ikke lagt frem noen dokumentasjon på dette i Arbeidsgruppens Rapport. Det er derfor viktig med de rene og mer omfattende ruskontrollene, og disse vil det med et samarbeid f.eks. med UP, være enkelt for Safedrive å hindre at det blir varslet om.

Men også ut over et samarbeid med myndighetene for å hindre varsling om ruskontroller, ønsker Safedrive å bidra til å få ned antallet ruspåvirkede bilførere. I forlengelse av dette har Safedrive tatt initiativ til å opprette en uavhengig plattform, der man via en nettside (sifra.no) anonymt kan rapportere kunnskap eller mistanke om ruskjøring, slik at politiet kan følge opp.

3.4 Ufundert påstand om at varslingstjenester kan være «attraktive hos kriminelle»

Arbeidsgruppen synes også å begrunne behovet for et forbud med at varslingstjenester kan være «attraktive hos kriminelle som av ulike grunner kan ønske å vite hvor politiet har kontroller». Dette er imidlertid ikke underbygget videre. For at et slikt hensyn skal kunne begrunne et forbud, må det kreves dokumentasjon på at varslingstjenester slik som Safedrives faktisk hindrer politiets arbeid mot slike kriminelle. I utgangspunktet må det antas at politiet har andre og mer effektive virkemidler i sitt arbeid med slike kriminelle enn fartskontroller. Med et samarbeid med Safedrive som beskrevet for ruskontroller for å hindre varsling av slike kontroller, vil en dessuten helt unngå dette som en problemstilling.

3.5 Forslaget legger opp til storstilt ransaking av mobiltelefoner

Forslaget om å forby bruk og besittelse av varslingstjenester, legger i praksis opp til at en politibetjent basert på mistanke skal kreve å få overrakt mobiltelefonene til bilfører og samtlige passasjerer. Skal

²² Vedlegg 1 - Expert Analytics, *Safedrive - Data og innsikt om kontrollvarsling*, side 10-11.

dette kunne bli effektivt må betjenten kunne kreve å få innloggingskoder for å lete gjennom telefonene etter apper som *har mulighet for* å varsle om fartskontroller. Det vil i så fall gi kr 10 200 i bot uansett hvem i bilen som besitter en slik app, uavhengig av om appen er i bruk og uavhengig av om man har et abonnement på en slik tjeneste eller ikke.

Tilsvarende legger forslaget - for å kunne ha effekt - opp til at politibetjenter skal kunne gjennomgå forhåndsinstallerte apper i bilens integrerte system. I dag bli mange biler levert med Google Maps som standard kartløsning, og Googles teknologi har en innebygget løsning for varsling av blant annet trafikkontroller.

Det sier seg selv at dette vil være svært inngripende overfor enkeltmennesker. Det er sterkt urovekkende at Arbeidsgruppen foreslår tiltak som må ha så inngripende konsekvenser for å få effekt, uten å drøfte dette grundig opp mot enkeltmenneskers rett til privatliv. Arbeidsgruppens rapport kan ikke sees å ha berørt dette overhodet.

Uten inngrepshjemler som åpner for undersøkelse av mobiltelefoner og navigasjonssystemer, vil forslaget i praksis bli umulig å håndheve. Men grunnet den sterke beskyttelse det er for inngrep i privatliv i norsk rett, noe vi kommer tilbake til, er det vanskelig å se for seg at tilstrekkelige inngrepshjemler vil kunne vedtas, noe vi registrerer at Arbeidsgruppen heller ikke har foreslått. Dette gjør at forslaget i praksis kan ende med å legge opp til at bruk av varslingstjenester i app tolereres, og slikt sett undergraver det formålet som forslaget bygger på. Dersom forslaget blir vedtatt, må det forventes at bruk av varslingstjenester via app vil øke på bekostning av særskilt utstyr.²³ Det er i så fall nærliggende at dette vil lede til økt bruk av håndholdte mobiltelefoner under kjøring. Denne konsekvensen av forslaget er ikke vurdert i Arbeidsgruppens Rapport, og krever nærmere vurdering før myndighetene kan vurdere å sette frem et forslag om forbud for Stortinget.

3.6 Mangelfull utredning av muligheten til å håndheve et forbud mot aktører basert i utlandet

Forslaget innebærer et forbud mot å tilby varslingstjenester. Arbeidsgruppens Rapport inneholder derimot ingen vurderinger av muligheten til å håndheve et slikt forbud mot tilbydere basert i utlandet.

I utgangspunktet vil dette kunne kreve store ressurser hos politiet og koordinering på tvers av flere land. Det er uklart hvordan Arbeidsgruppen ser for seg å håndheve et slikt forbud, for eksempel om politiet skal gjennomgå appene som finnes hos Google og Apple, eller pålegge slike aktører å gjøre endringer i tjenestene sine. Ettersom håndheving av bruk og besittelse av appene vanskelig kan gjøres uten å bryte beskyttelsen mot borgernes rett til privatliv, se ovenfor, vil politiet vanskelig kunne oppdage slike apper ved å undersøke førernes eller passasjerernes mobiltelefoner. Oppdagelsesrisikoen vil derfor være minimal.

I en tid hvor teknologiske utviklingen går raskt, er det påkrevd at myndighetene vurderer ikke bare om et forbud mot en internettbasert tjeneste er nødvendig, men om det faktisk vil være mulig å håndheve det. Før et forbud eventuelt legges frem for Stortinget, kreves det en grundigere vurdering.

²³ Vedlegg 1 - Expert Analytics, *Safedrive - Data og innsikt om kontrollvarsling*, side 10-11.

3.7 Safedrive er åpen for å finne gode løsninger sammen med myndighetene

Safedrive møter gjerne statsråden eller utvalget for å drøfte problemstillinger og sammen finne løsninger for samarbeid. Sammen med Safedrives datafangst og Reward-programmet, er det stort potensial for at Safedrive og relevante myndigheter sammen kan arbeide for bedre trafiksikkerhet. Med dagens teknologiske utvikling, vil slike samarbeid med private aktører være til det beste for både borgerne og trafiksikkerheten samlet sett.

4. Forslagene hviler på sviktende rettslig grunnlag - opplegget videre

Arbeidsgruppen har fremsatt tre alternative forslag til forbud mot utstyr og tjenester som kan varsle om trafikkontroller, med noe ulik innretning.

For alle de tre alternativene kan det etter vårt syn reises rettslige innvendinger sett oppimot EØS-avtalen og relevante bestemmelser i Grunnloven og EMK knyttet til inngrep i privatliv (personvern), ytringsfrihet, lovkrav og forholdsmessighet, og forbudet mot lover med tilbakevirkende kraft. Samlet sett er vårt syn at Arbeidsgruppens utredning og rettslige vurdering lider av rettslige mangler og er utilstrekkelig for å gå klar av både EØS-avtalen, EMK og sentrale bestemmelser i Grunnloven. I tillegg fremstår Arbeidsgruppen rapport som mangelfull ved at en rekke avgjørende rettslige forhold ikke er vurdert. Dersom et forslag om et forbud skal fremsettes, er det påkrevd at disse innvendingene og manglene først utredes tilstrekkelig.

Opplegget i det videre er at de rettslige aspekter ved Arbeidsgruppens forslag vurderes. Først gjennomgås gjeldende rett og departementets tidligere vurderinger vedrørende varsling av trafikkontroller i punkt 5.

Deretter vurderes de tre alternative forslagene til Arbeidsgruppen hver for seg i punkt 6, 7 og 8. De alternative forslagene sees opp mot EØS-avtalen og relevante bestemmelser i Grunnloven og EMK knyttet til inngrep i privatliv (personvern), ytringsfrihet, lovkrav og forholdsmessighet, og forbudet mot lover med tilbakevirkende kraft.

Ettersom alternativ nr. 2 er likelydende med alternativ nr. 1, foruten at nr. 2 ikke vil forby besittelse av en kommersiell tjeneste for kontrollvarsling, vil de fleste rettslige innvendingene til alternativ nr. 1 også gjøre seg gjeldende for alternativ nr. 2.

Alternativ nr. 3 er likelydende som alternativ nr. 1, foruten at det i stedet for et forbud mot å tilby kommersielle tjenester som kan varsle eller formidle varsler om trafikkontroller, gis kompetanse til at departementet kan regulere adgangen til å tilby tjenester som varsler om trafikkontroller og vedta forbud mot bestemte tilbydere av slike tjenester etter ehandelsloven. Dermed vil de fleste rettslige innvendingene til alternativ nr. 1 også gjøre seg gjeldende for alternativ nr. 3, i tillegg til at ehandelsloven reiser noen særlige problemstillinger.

Deretter vurderes i punkt 9 et eventuelt forbud mot kun særskilt utstyr, slik som Safedrives enhet. Et slikt forbud vil reise de samme rettslige innvendinger som for alternativ nr. 1 til 3. Til sist vurderes i

punkt 10 at EØS-høring av et eventuelt forslag om lovendring er påkrevd, med tilhørende plikt til ikke å vedta et forbud før stillstandsperioden er over (stillstandsplikt).

5. Gjeldende rett og tidligere vurderinger av et mulig forbud

I henhold til mandatet for tema B punkt 1 skulle Arbeidsgruppen beskrive gjeldende rett og tidligere vurderinger av et mulig forbud mot varsling av trafikkontroller. I Arbeidsgruppens Rapport punkt 3.2.1 er det vist til at det i gjeldende vegtrafikkloven (vtrl.) § 13a allerede i dag er et forbud mot utstyr som blokkerer eller skjuler signaler eller opplysninger fra eller til utstyr for kontroll og overvåkning av trafikk, eller som endrer hvordan påkrevet teknologisk utstyr brukes - typisk utstyr som varslar radar og lasermålinger direkte til bilføreren.²⁴

Dagens regelverk rammer ikke varsling på indirekte måte, for eksempel via internett. Utstyr for slik varsling, for eksempel mobiltelefon og annet utstyr, og varsling ved bruk av slikt utstyr, er ikke forbudt etter vtrl. § 13a.²⁵

Som påpekt i Arbeidsgruppens Rapport, ble forholdet til indirekte varsling av trafikkontroller vurdert i forbindelse med lovforslaget til vtrl. § 13a fremsatt av Samferdselsdepartementet 16. februar 2001 i Ot. prp. nr. 40 (2000-2001), der det ble uttalt:

«I høringsbrevet ble forbudet foreslått avgrenset mot utstyr som på en mer indirekte måte brukes til varsling av trafikkontroller, så som via Internett eller over mobiltelefon. Denne avgrensningen er blant annet begrunnet med at det rettslig sett anses problematisk å nedlegge forbud mot å spre informasjon som i utgangspunktet er åpent tilgjengelig, i tillegg til at det vil være vanskelig å avgrense hvilke typer av indirekte varsling som i såfall skulle forbys. For visse typer indirekte varsling vil det også bli vanskelig å bevise brudd på bestemmelsen. Departementet antar at eventuelle negative konsekvenser av nevnte varslingsvirksomhet - som at trafikanter unndrar seg oppdagelse - kan motvirkes på annen måte, eksempelvis ved hyppig flytting av trafikkontrollene rundt i et større område.»²⁶
(Understreket her)

Departementet anså det altså rettslig sett problematisk å nedlegge et forbud mot indirekte varsling av trafikkontroller. Videre pekte departementet på at avgrensningen av hvilke typer indirekte varsling som i så fall skulle forbys, ville bli utfordrende.

Arbeidsgruppens Rapport nevner imidlertid ikke at denne vurderingen også ble lagt til grunn i 2010 av Justisdepartementet, i forbindelse med at departementet ble bedt om å uttrykke sitt syn på SMS-

²⁴ Ot.prp.nr.40 (2000-2001) Om lov om endring i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk punkt 3.2. Det brukes imidlertid ikke lenger radar i politikontroller.

²⁵ Ot.prp.nr.40 (2000-2001) Om lov om endring i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk punkt 3.3 og punkt 6 merknader til ny §13a. Engstrøm, *Karnov lovkommentar til § 13a*, note 3, 2023.

²⁶ Ot.prp.nr.40 (2000-2001) Om lov om endring i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk punkt 3.3.

tjenester som varsler politiets trafikkontroller. Etter å ha konferert med Politidirektoratet om det operative synet på saken, uttalte Justisdepartementet:

«Tilbakemeldingen vi har fått, og gitt videre, er at det generelt ikke anses som et stort problem at informasjon om at politiet er på veiene når ut til publikum. Tidvis sender politiet også selv ut informasjon om planlagte aksjoner, nettopp i forebyggingsøyemed. Ingen vil imidlertid ha eller få eksakte tidsangivelser for kontrollene, som også ofte flyttes hyppig rundt. Varslingstjenestene på SMS baserer seg på tips om observasjoner av politikontroller, og gir i beste fall et øyeblikksbilde.

For øvrig har vi vist til at spørsmålet om å forby slike varslingstjenester ble vurdert i forbindelse med innføringen av forbudet i vegtrafikkloven § 13 a mot varslingsutstyr o.l. i motorvogn, jf. Ot.prp. nr. 40 (2000-2001) Om lov om endring i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk:

"I høringsbrevet ble forbudet foreslått avgrenset mot utstyr som på en mer indirekte måte brukes til varslings av trafikkontroller, så som via Internett eller over mobiltelefon. Denne avgrensningen er blant annet begrunnet med at det rettslig sett anses problematisk å nedlegge forbud mot å spre informasjon som i utgangspunktet er åpent tilgjengelig, i tillegg til at det vil være vanskelig å avgrense hvilke typer av indirekte varslings som i så fall skulle forbys. For visse typer indirekte varslings vil det også bli vanskelig å bevise brudd på bestemmelsen. Departementet antar at eventuelle negative konsekvenser av nevnte varslingsvirksomhet - som at trafikanter unndrar seg oppdagelse - kan motvirkes på annen måte, eksempelvis ved hyppig flytting av trafikkontrollene rundt i et større område."

Justisdepartementet ser ikke behov for en ny vurdering av om sms-varslings av trafikkontroller bør forbys på grunn av tjenestens karakter. Det er imidlertid et reelt trafikk sikkerhetsproblem at sms-varslings kan stimulere til lesing og sending av sms under kjøring. Dette er forbudt i henhold til vegtrafikkloven § 23 b og forskrift om forbud mot bruk av håndholdt mobiltelefon under kjøring med motorvogn, og vil føre til strenge reaksjoner.»²⁷ (Understreket her)

Av dette fremgår at i tidligere vurderinger av mulig forbud mot indirekte varslings av trafikkontroller, har både Samferdselsdepartementet og Justisdepartementet konkludert med at det «rettslig sett anses problematisk å nedlegge forbud mot å spre informasjon som i utgangspunktet er åpent tilgjengelig». Bakgrunnen for dette er at spredning av offentlig tilgjengelig informasjon som hovedregel er vernet av ytringsfriheten. Også rett til å motta informasjon faller inn under vernet. Vi kan ikke se at det på noe punkt er vurdert nærmere i Arbeidsgruppens rapport.

Vi kan ikke se at Arbeidsgruppens Rapport i tilstrekkelig grad begrunner at vurderingen vil være annerledes i dag, jf. nedenfor. I tillegg er det flere andre problematiske aspekter sett opp mot Grunnloven, EMK og EØS-avtalen, som ikke er vurdert tilstrekkelig i Arbeidsgruppens Rapport.

²⁷ Justisdepartementets brev til Samferdselsdepartementet 22.4.2010.

Arbeidsgruppen har heller ikke undersøkt rettstilstanden i andre nordiske land, noe som svært ofte gjøres. Derimot har Arbeidsgruppen utelukkende undersøkt rettstilstanden i tre land der det finnes en form for forbud mot varsling av trafikkontroller. Når det gjelder forslaget om inndragning av motorvogn etter vegtrafikkloven, er det derimot sett hen til regulering i Danmark. Det er påfallende at Arbeidsgruppen ikke har vurdert de erfaringer man har med varsling av trafikkontroller i Danmark, der etter det Safedrive kjenner til, omtrent 40 prosent av bilister bruker varslingstjenester, og man har sett en nedadgående trend for dødsfall i trafikken.²⁸

6. Nærmere vurdering av forslaget: Alternativ nr. 1

6.1 Forslagets innhold og rekkevidde

Det første alternativet i Arbeidsgruppens Rapport innebærer et forbud mot besittelse og bruk av utstyr i motorvogner som kan brukes til å sende og motta varslinger. Dette vil omfatte særskilt utstyr, slik som Safedrives enhet, mobiltelefoner med installerte apper, samt fastmonterte navigasjonssystemer med integrert varslingsmottak.

Forbudet vil gjelde uavhengig av om utstyret faktisk er i bruk eller ikke. Ifølge Arbeidsgruppens Rapport vil det være tilstrekkelig for å rammes av forbudet, at en app er lastet ned på telefonen, selv om den ikke er åpnet eller aktivt i bruk. Dette vil gjelde uavhengig av hvem i bilen som har telefonen med den nedlastede appen, inkludert passasjerer. Det er også irrelevant om selve varslingstjenesten er operativ eller ikke, og forbudet vil være gjeldende selv om det ikke er et aktivt abonnement for varslingstjenesten.

Forslaget inkluderer også et forbud mot kommersielle tjenester som har mulighet til å varsle om trafikkontroller. I tillegg vil det gis en forskriftshjemmel for å forby produksjon, markedsføring, salg og distribusjon av utstyr som kan varsle, samt varslingstjenester.

6.2 Forslaget reiser en rekke rettslige problemstillinger

Arbeidsgruppens forslag om kriminalisering av besittelse og bruk av visse typer utstyr i motorvogner, er svært vidtgående og inngripende. Det kan oppfattes som lite intuitivt at det skal være straffbart å ha med seg en mobiltelefon i bilen, enten som sjåfør eller passasjer, med apper som ikke er aktivert. Dette reiser spørsmål om muligheten for kontroll og håndheving av forbudet, som kan oppleves som problematisk og "urettferdig". Det er hovedsakelig de som har særskilt og synlig utstyr i bilen som risikerer å bli oppdaget, mens besittelse og bruk av apper på mobiltelefon eller navigasjonssystemer ikke er like synlig. I situasjoner hvor man ikke kjører egen bil, eller når passasjerer er med i bilen, kan reguleringen fungere som en "felle" for sjåføren, som må forvente å stå til ansvar for ikke-aktiverte apper på telefonene til alle i bilen.

Det at forslaget legger opp til kontroll og ransaking av personlige mobiltelefoner og annet, er en betydelig bekymring med tanke på personvern. Videre er det etter straffeprosessloven ingen generell adgang til å kontrollere installerte apper på mobiltelefoner eller i bilens systemer uten ved ransaking.

²⁸ Vedlegg 1 - Expert Analytics, *Safedrive - Data og innsikt om kontrollvarsling*, side 16 og 56.

Ransaking i medhold av straffeprosessloven krever i utgangspunktet skjellig grunn til mistanke om en straffbar handling som kan medføre frihetsstraff, se straffeprosessloven § 192. Ulovlig bruk vil derfor i praksis være vanskelig å avdekke, med mindre det lovfestes utvidede hjemler til å gjennomføre rutinekontroller. De som bruker apper, og ikke bare besitter særskilt utstyr slik som Safedrives enhet, vil ha lavere risiko for å bli oppdaget.

Håndhevingsproblemene kan også føre til en favorisering av utenlandske tjenesteaktører med appbaserte tjenester kontra fastmontert utstyr slik som Safedrives enhet, ettersom appbaserte tjenester vil være vanskeligere å kontrollere.

Forslaget innebærer også en problematisk avgrensning mellom forbudte "apper" og vanlige funksjoner som SMS og e-postmottak, da ordlyden i forslaget kan hevdes også å omfatte sistnevnte. Det er videre uklart om ordlyden omfatter varslings av sannsynlige trafikkkontroller basert på historikk og statistiske beregninger, der tjenesteyter ikke har informasjon om at det faktisk foregår kontroll på en lokasjon.

Begrensningen av forbudet mot varslings-tjenester til kun å gjelde kommersielle aktører kan svekke forbudets effektivitet, ettersom gratis Facebook-grupper kan ha stor utbredelse uten å bli rammet av det foreslåtte forbudet. Dette understreker behovet for en grundig vurdering av hvordan forbudet kan implementeres effektivt og rettferdig, samtidig som det ivaretar personvern og praktiske hensyn.

Disse er altså mange sterke innvendinger mot forslaget og innretningen av det. I det følgende vil det pekes på hvordan forslaget vil være svært problematisk sett opp mot Grunnloven, EMK og EØS-avtalen, og at disse problemstillingene fremstår som langt fra tilstrekkelig utredet i Arbeidsgruppens Rapport.

6.3 Forslaget er mangelfullt utredet og rettslig problematisk

6.3.1 Forslaget utgjør en restriksjon etter EØS-avtalen som ikke er tilstrekkelig begrunnet

Forslaget om å innføre et forbud mot besittelse og bruk av visse typer utstyr i motorvogner, reiser betydelige rettslige problemstillinger knyttet til anvendelsen av EØS-avtalen. Som det forutsettes i Arbeidsgruppens Rapport, innebærer forslaget utvilsomt en restriksjon av både vare-, tjeneste- og etableringsfriheten, ettersom det foreligger flere faktiske og potensielle utenlandske aktører som tilbyr varslings-tjenester- og utstyr i Norge.

Det er den som pålegger restriksjonen, altså myndighetene, som må godtgjøre at et eventuelt forbud kan rettferdiggjøres, altså at det er egnet og nødvendig til å nå målet om bedre trafiksikkerhet, samt er forholdsmessig i snever forstand. Myndighetene har bevisbyrden, både bevisføringsplikten og tvilsrisikoen.²⁹ Grunnene som påberopes av myndighetene for rettferdiggjøring, må være ledsaget av bevis eller en analyse av egnetheten og forholdsmessigheten av forbudet, samt konkret/presis dokumentasjon som underbygger dens argumenter.³⁰ En ren hypotetisk eller akademisk vurdering er ikke tilstrekkelig.³¹ EU-domstolen har presisert at en slik objektiv, detaljert analyse, støttet av tall, må kunne påvise, med solide og konsistente data, at det er reelle risikoer i forhold til målet som

²⁹ Fredriksen/Mathisen, EØS-rett (4. utg, 2024), side 156.

³⁰ Sak E-2/24 Bygg & Industri Norge AS m.fl. mot Staten v/Arbeids- og inkluderingsdepartementet, premiss 107-108 og 133 med videre henvisninger; sak c-379/11, premiss 49.

³¹ Sak E-3/00 Kellogg's, avsnitt 29.

forfølges.³² De fakta som myndighetene benytter i rettferdiggjøringen, må være bevist med kvalifisert sannsynlighetsovervekt.³³ Det stilles dermed høye krav til myndighetens begrunnelse for et eventuelt forbud. Dette gjelder desto mer når det er tale om et inngripende tiltak slik som et forbud,³⁴ og enda mer når bruk og besittelse skal sanksjoneres med straff.

6.3.1.1 Tvil om hvilket formål forslagene forfølger

En rettferdiggjøring av forbudet må bygge på at myndighetene forfølger et legitimt formål.

Ifølge Arbeidsgruppen er forslaget begrunnet i hensynet til økt trafiksikkerhet. Imidlertid legger Arbeidsgruppens Rapport også til grunn at forbudet vil være begrunnet ut fra hensynene til «offentlig orden og sikkerhet» og «folkehelse». Etter praksis fra EU-domstolen er det snever adgang for å benytte seg av disse hensynene for å begrunne restriksjoner. Det foreligger ingen praksis fra EU-domstolen der trafiksikkerhet er anerkjent som del av hensynene til offentlig orden, offentlig sikkerhet eller folkehelse. Trafiksikkerhet er imidlertid anerkjent som å kunne utgjøre et tvingende allment hensyn.

Arbeidsgruppens Rapport viser også gjennomgående til andre formål, slik som å unngå at kriminelle (forutsetningsvis på andre måter enn å kjøre for fort) kan unngå trafikkkontroller. Dette skaper tvil om det virkelig er hensynet til trafiksikkerhet som faktisk er formålet med et forbud. Slike hensyn har i alle tilfelle ingen betydning i en EØS-rettslig vurdering under hensynet til trafiksikkerhet.

Det er også en gjennomgående utfordring i Arbeidsgruppens Rapport at det i praksis settes likhetstegn mellom «effektive» trafikkontroller og trafiksikkerhet. Trafikkontroller er et middel, og kan ikke utgjøre et legitimt mål i seg selv.³⁵

6.3.1.2 Mangelfull utredning av forslagets egnethet

I kravet om at et eventuelt forbud må være egnet, ligger et krav om at det er konsistent med andre tiltak som skal fremme trafiksikkerheten. Etter rettspraksis kreves det at lovgivningen i sin helhet og de forskjellige relevante bestemmelsene virkelig gjenspeiler et ønske om å oppnå målene som forfølges på en konsistent og systematisk måte.³⁶ Det er ikke tilstrekkelig at de nasjonale tiltak har et legitimt mål i teorien.³⁷ Dersom myndighetene treffer, fremmer eller tolererer andre tiltak som går på tvers av målsetningen som et eventuelt forbud vil forfølge, kan det være en manglende sammenheng (konsistens) som gjør at forbudet ikke oppfyller vilkåret om egnethet.³⁸ Dersom det finnes viktige unntak, som snarere synes å være begrunnet i økonomiske eller administrative bekvemmelighetshensyn, vil det være et viktig argument for at et forbud ikke vil oppfylle vilkåret.³⁹

³² Sak C-515/14 Kommisjonen mot Kypros, premiss 54; sak C-651/16 DW, avsnitt 34; Formelt åpningsbrev av 19. juli 2023, EFTAs overvåkningsorgan, side 16.

³³ Fredriksen/Mathisen, EØS-rett (4. utg, 2024), side 156.

³⁴ Sak C-28/09 Kommisjonen mot Østerrike, premiss 140.

³⁵ Sak E-8/16 Netfonds Holding, avsnitt 115.

³⁶ Sak E-2/24 Bygg & Industri Norge AS m.fl. mot Staten v/Arbeids- og inkluderingsdepartementet, premiss 107 med videre henvisninger.

³⁷ Sak E-8/16 Netfonds Holding, avsnitt 115.

³⁸ Sak E-2/24 Bygg & Industri Norge AS m.fl. mot Staten v/Arbeids- og inkluderingsdepartementet, premiss 106 med videre henvisninger.

³⁹ Sak E-2/24 Bygg & Industri Norge AS m.fl. mot Staten v/Arbeids- og inkluderingsdepartementet, premiss 121.

Arbeidsgruppens Rapport hviler på sviktende grunnlag når den setter likhetstegn mellom mer «effektive trafikkontroller» (dvs. økt antall bøtelagte bilister i trafikkontroll) og økt trafiksikkerhet. Arbeidsgruppens Rapport argumenterer med at andre verktøy enn kontroller ikke er like effektive, men dette er et sviktende grunnlag når målet er trafiksikkerhet, ikke bare å øke antall personer som blir tatt i kontroll. En slik snever tilnærming vil ikke være i tråd med EØS-rettens metode, det kreves derfor at den faktiske trafiksikkerhetssituasjonen vurderes, og ikke bare effektiviteten av kontroller.

Videre kreves det i tråd med praksis at et forbud har positive virkninger. Nøytrale eller usikre effekter vil ikke være nok for å rettfærdiggjøre et så inngripende tiltak som et straffesanksjonert forbud. Ettersom Arbeidsgruppen ikke har vurdert hvorvidt et forbud vil være egnet til totalt sett å oppnå bedre trafiksikkerhet, men utelukkende fokuserer på trafikkontroller, fremstår ikke konklusjonen om at et forbud vil være egnet, som tilstrekkelig begrunnet.

Slik forslaget foreligger, er ikke kravet til konsistens oppfylt

Videre kan det stilles store spørsmål ved om forbudet vil oppfylle kravet til konsistens. Etter praksis fra EU-domstolen kreves det at forbudet i praksis er konsistent med annen lovgivning og andre tiltak av hensyn til trafiksikkerheten. Sak C-54/05 *Kommisjonen mot Finland* illustrerer at et tiltak av hensyn til trafiksikkerheten manglet konsistens og var ulovlig. Saken omhandlet et finsk krav om en «overføringslisens» for biler som ikke var registrert i Finland, men som skulle benyttes i landet. Formålet med lisensen var å fastslå datoen da bilen ble satt i omloop i Finland, og å sikre at opplysninger om kjøretøyene som brukes og førerkortinnehavere blir registrert i kjøretøyregisteret. Overføringslisensen, og derved registreringen i registeret, var ifølge Finland blant annet ”nødvendige af hensyn til trafiksikkerheden, navnlig i tilfælde af overtrædelser af færdselsloven eller ulykkestilfælde.”⁴⁰

EU-domstolen fant at dette ikke var en konsistent måte å ivareta trafiksikkerheten på, ettersom det forelå mange unntak fra kravet om overføringslisens:

(41) Det er imidlertid ikke godtgjort, at udstedelse af overførselstilladelsen og påsætning af denne i form af selvklæbende mærkater på køretøjerne, som følger efter den indledende registrering, samt indførelse af oplysninger om tilladelsen i motorkøretøjsregisteret, faktisk har til formål at tilgodese hensynet til trafiksikkerheden, især da kravet om at indhente tilladelse ikke finder anvendelse på alle køretøjer, som er indregistreret i en anden medlemsstat, og som er taget i brug på finsk område.

På grunn av de problemer med håndheving som kommer til å oppstå ved et forbud (på grunn av personvern og straffeprosessuelle begrensninger, jf. mer om dette nedenfor), er det høyst uklart om et forbud mot bruk og besittelse av utstyr eller tjenester som kan varsle om trafikkontroller, faktisk vil føre til mindre varsling av trafikkontroller. Brukere kan gå over til appbasert varsling og drastisk redusere risikoen for sanksjon, ettersom slik bruk i praksis vil måtte *tolereres* av politiet. Det samme gjelder begrensningen av det foreslåtte tilbudet til ikke å gjelde gratistjenester på Facebook o.l. Funksjonaliteten til slik varsling er lik som for særskilt utstyr. Dette undergraver forbudets konsistens

⁴⁰ Sak C-54/05 *Kommisjonen mot Finland*, avsnitt 26-27.

sett opp mot formålet om økt trafikksikkerhet, og indikerer at forslaget ikke virkelig gjenspeiler et ønske om å sikre hensynet til trafikksikkerhet på en konsistent og systematisk måte. Det må legges til grunn at omfanget av slike appbaserte tjenester vil kunne være av en slik rekkevidde at det fører til et resultat som er i strid med forslagets formål.⁴¹

Ettersom forbudet med all sannsynlighet i praksis vil føre til en glidning mot mer bruk av kontrollvarsling via app, vil det fort føre til mer bruk av mobiltelefon under kjøring. Det samme gjelder ved bruk av varslingstjenester via Facebook eller andre ikke-kommersielle tjenester. Dette vil også undergrave forbudet og det utfordrer konsistensen av forbudet. Dersom man forutsetter at mer effektive trafiktkontroller og flere bøtelagte bidrar til trafikksikkerhet, fremstår det å tolerere slike tjenester som å undergrave forbudet og gjøre det inkonsistent.

I tillegg vil mer bruk av mobiltelefon undergrave trafikksikkerheten på andre måter, ved at det blir økt mobilbruk. Dette synes ikke tilstrekkelig vurdert av Arbeidsgruppen. I mandatet for Arbeidsgruppen, utarbeidet av Samferdsels- og Justis- og beredskapsdepartementet, pekes det på bruk av mobiltelefon som en stor utfordring som fører til markant dårligere trafikksikkerhet (risikoen for ulykker «øker markant»).42 Riktignok er bruk av mobiltelefon under kjøring av motorvogn forbudt, men som departementet skriver i mandatet for Arbeidsgruppen, overholder ikke trafikantene forbudet - 35 % brukte håndholdt mobil under kjøring i 2022 - og i praksis tolereres dette i stor grad av myndighetene ved at oppdagelsesrisiko og reaksjonsmulighet er svært begrenset.⁴³ Videre er omsetning av mobiltelefon ikke forbudt. Et forbud vil derfor fort føre til at (økt) bruk av varslingstjenester på mobiltelefon i stor grad tolereres, slik som i dag. Når det gjelder bruk av sosiale medier for kontrollvarsling, som ikke skal være forbudt, utgjør dette en særlig risiko for trafikksikkerheten.⁴⁴

Disse eksemplene på toleranse eller manglende evne til håndheving av forbud som skal sikre trafikksikkerheten, kategoriseres i EØS-rettslig sammenheng som «administrative bekvemmelighetshensyn» og er i realiteten en form for unntak som går på tvers av målsetningen om bedre trafikksikkerhet.⁴⁵ Slik forslaget om forbud foreligger, viser det ikke i tilstrekkelig grad at det virkelig gjenspeiler et ønske om å oppnå målene som forfølges på en konsistent og systematisk måte. Uten at disse utfordringene utredes og adresseres, vil et forbud som foreslått være i strid med EØS-retten og dermed norsk rett.

Et forbud mot å tilby varslingstjenester synes også å lide av manglende konsistens.

Myndighetene vil ha begrenset eller ingen mulighet til å håndheve forbudet der aktører etablert i utlandet tilbyr en varslingstjeneste. Dette er imidlertid ikke vurdert i Arbeidsgruppens Rapport. For eksempel er det ikke drøftet hvordan myndighetene skal håndheve et forbud mot å tilby varslingstjenester via app eller integrert i bilens skjerm. Det er uklart hvordan myndighetene ser for

⁴¹ Sak E-2/24 Bygg & Industri Norge AS m.fl. mot Staten v/Arbeids- og inkluderingsdepartementet, premiss 117 med videre henvisninger

⁴² Mandat for arbeidsgruppe, side 4 første avsnitt.

⁴³ Vedlegg 1 - Expert Analytics, *Safedrive - Data og innsikt om kontrollvarsling*, side 44-45.

⁴⁴ Vedlegg 1 - Expert Analytics, *Safedrive - Data og innsikt om kontrollvarsling*, side 45.

⁴⁵ Sak E-2/24 Bygg & Industri Norge AS m.fl. mot Staten v/Arbeids- og inkluderingsdepartementet, premiss 121.

seg å ettergå potensielt «ulovlige» tjenester, og hvorvidt man ser for seg, om man har myndighet til det, å pålegge aktører som Apple og Google ikke å tillate apper som tilbyr varslingstjenester i sine «app stores».

Selv dersom de store aktørene som Apple, Google, Waze innretter seg etter et forbud, vil det være enkelt å lage en app som inkluderer varsling av trafikk kontroll, og tilby denne fra en annen stat. Det er ikke vurdert om og hvordan norske myndigheter skal kunne håndheve tilbud av slike apper på diverse ulike plattformer når aktøren finnes seg i utlandet. I praksis kan forbudet dermed favorisere utenlandske tjenesteaktører med appbasert tjeneste, noe som vil undergrave forbudet og viser tegn til manglende konsistens i innretningen av forbudet. Dette forholdet er ikke vurdert av Arbeidsgruppen, og krever i det minste nærmere utredning og lovregulering for at forbudet skal kunne anses som effektivt også for slike aktører og dermed gå klar av EØS-rettens strenge krav.

6.3.1.3 Mangelfull utredning av forslagens nødvendighet

Selv om et eventuelt forbud skulle anses å være egnet, må det også oppfylle kravet om nødvendighet. I dette ligger at et forbud ikke går lenger enn det som er nødvendig for å oppnå målsetningen om bedre trafiksikkerhet. Dette innebærer videre at et eventuelt forbud ikke må kunne erstattes med et alternativt tiltak som vil være like nyttig for å oppnå målsetningen, men mindre inngripende i de grunnleggende frihetene som EØS-avtalen sikrer.

I fravær av harmonisert regelverk i EØS som gjelder for varsling av trafikkontroller, er det opp til hver EØS-stat å bestemme nivået på beskyttelsen av trafiksikkerhet som staten ønsker. Myndighetene må like fullt begrunne hvorfor et eventuelt forbud er en nødvendig restriksjon på fri bevegelse.⁴⁶ Det er viktig å påpeke at vurderingen av et eventuelt forbud skal gjøres opp mot målsetningen som forfølges, i lys av beskyttelsesnivået - *ikke på en isolert måte kun opp mot et forbuds faktiske virkninger*. Dette betyr for det første at skal vurderingen av nødvendighet skal gjøres opp mot formålet om bedre trafiksikkerhet, ikke opp mot virkningene på gjennomføring av trafikkontroller isolert sett. For det andre betyr det at alternative tiltak ikke trenger å være *like virkningsfulle* som et eventuelt forbud, så lenge de er virkningsfulle nok til å oppnå målsetningen.

For at en restriksjon skal oppfylle kravet til nødvendighet, krever rettspraksis at myndighetene må legge frem en analyse av nødvendigheten sammen med konkret dokumentasjon som underbygger dens argumenter.⁴⁷ Slik som ESA har påpekt i en pågående traktatsbruddsak mot Norge vedrørende blant annet et forbud mot innleie fra bemanningsforetak i Oslo-regionen, må det foreligge tallgrunnlag og dokumentasjon som tilsier at det eventuelt forbud mot varseltjenester er nødvendig for å oppnå formålet.⁴⁸

Arbeidsgruppen synes i rapporten å sette likhetstegn mellom effektiviteten av trafikkontroller og trafiksikkerhet. Tilnærmingen gjør at det er mangelfull utredning opp mot formålet om

⁴⁶ Sak C-61/12 Kommisjonen mot Litauen, premiss 60.

⁴⁷ Sak E-2/24 Bygg & Industri Norge AS m.fl. mot Staten v/Arbeids- og inkluderingsdepartementet, premiss 132-133 med videre henvisninger.

⁴⁸ Formelt åpningsbrev av 19. juli 2023, EFTAs overvåkningsorgan, side 19.

trafikksikkerhet totalt sett, ikke bare effektiviteten av trafikkontroller. Dette gjør at Arbeidsgruppens Rapport hviler på utilstrekkelig grunnlag for å begrunne forslagetes nødvendighet.

Arbeidsgruppen har ikke fremlagt dokumentasjon for noen årsakssammenheng mellom bruk av varslingstjeneste og redusert trafikksikkerhet. Et forbud krever at det fremlegges dokumentasjon på sammenhengen mellom bruk av slik varseltjenester og trafikksikkerhet.⁴⁹ Det foreligger ingen slik dokumentasjon i Arbeidsgruppens Rapport, kun henvisninger til oppdagelsesrisiko. Det er imidlertid ingen dokumentasjon på at det er noen sammenheng mellom beregningene som er gjort av oppdagelsesrisiko, og bruk av varslingstjenester.

Det er i Arbeidsgruppens Rapport fremlagt underlag fra TØI vedrørende oppdagelsesrisiko for trafikkontroller. Dette materialet er imidlertid begrenset, og består av målinger av oppdagelsesrisiko fra tre konkrete tidspunkt. Dette grunnlaget benyttes i Arbeidsgruppens Rapport til å stadfeste at oppdagelsesrisikoen økte fra 2006 til 2018, og har sunket fra 2018 til 2022. Selv om det ikke sies direkte, kan Arbeidsgruppens Rapport oppfattes slik at svekkelsen av oppdagelsesrisiko er med å underbygge behovet for et forbud. Tallgrunnlaget skjuler imidlertid at det kan være svingninger i oppdagelsesrisikoen av andre årsaker enn varslingstjenester. I og med at det kun vises til beregninger på tre tidspunkt, kan det også være tilfellet at oppdagelsesrisikoen for eksempel nådde et toppunkt i 2017 og deretter har sunket til 2022.

Som påpekt ovenfor, er det mange potensielt positive virkninger ved varslingstjenester slik som Safedrives tjeneste. En nærmere vurdering av disse opp mot trafikksikkerheten totalt sett ikke gjort i Arbeidsgruppens Rapport, og gjør at den fremstår mangelfullt utredet med tanke på nødvendigheten av et eventuelt forbud.

Når det gjelder de opplysninger om Safedrive som Arbeidsgruppens Rapport nevner, er disse også ufullstendig vurdert og fremstår i beste fall tvetydige som grunnlag for at et forbud mot bruk og besittelse av varslingstjenester skal være nødvendig. Arbeidsgruppens Rapport viser til at Safedrive har 130 000 brukere, under henvisning til at dette skal være svært omfattende. Tallgrunnlag for bruk og besittelse av andre varslingstjenester nevnes ikke. Det er nesten 2,9 millioner registrerte biler i Norge,⁵⁰ slik at under 5 prosent av alle biler har en Safedrive-enhet. På dette punkt fremstår det utilstrekkelig underbygget i Arbeidsgruppens Rapport hvorfor et inngripende tiltak som forbud mot bruk og besittelse er nødvendig for av hensyn til trafikksikkerheten.

Videre henvises det i Arbeidsgruppens Rapport til at et forbud svekker kontrollen av bruk av rus blant bilister. Det foreligger imidlertid i Arbeidsgruppens Rapport ingen dokumentasjon på i hvilken grad fartskontroller faktisk brukes til å oppdage promillekjøring. For dette formålet fremstår det også utilstrekkelig underbygget hvordan et forbud skal være nødvendig av hensyn til trafikksikkerheten.

Arbeidsgruppens vurdering av nødvendighet bygger på sviktende EØS-rettslig grunnlag

⁴⁹ Sak C-61/12 Kommisjonen mot Litauen, premiss 67.

⁵⁰ <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/faktaside/bil-og-transport>

Vurderingene av hvorfor forslaget er nødvendig, hviler på tynt EØS-rettslig grunnlag. I vurderingen av forholdsmessighet er det utelukkende brukt én EU-avgjørelse som grunnlag for slutninger som vedrører bruken av trafiksikkerhet som tvingende allment hensyn (sak C-110/05, Kommisjonen mot Italia). Arbeidsgruppen skriver:

Spørsmålet om hvor langt medlemsstatene skal gå i vurderingen av om tiltaket er å anse som nødvendig og forholdsmessig på trafiksikkerhetsområdet har blitt belyst i EU-domstolens uttalelse i Kommisjonen mot Italia. Her uttalte domstolen at selv om det påhviler medlemsstatene å bevise at tiltaket er egnet og nødvendig for å nå det legitime formålet, kan man likevel ikke gå så langt som å kreve at medlemsstatene «positivt skal bevise, at ingen anden tænkelig foranstaltning kan gøre det muligt at nå det nævnte formål på de samme vilkår».66 Domstolen la vekt på at de aktuelle reglene var enkle å forstå, anvende og håndheve, samt at et mindre inngripende tiltak ikke ville ivareta trafiksikkerheten i like stor grad, og kom derfor til at tiltaket kunne rettferdiggjøres.

Arbeidsgruppen viser videre til at

EU-domstolen også innrømmer statene en viss skjønnsmargin ved prøving av om tiltaket er forenlig med EU-retten. Dette fremheves også i Kommisjonen mot Italia, hvor EU-domstolen uttaler at statene:

«kan fastsætte det niveau af sikkerhed, som den ønsker at varetage, og bestemme, hvordan dette niveau skal nås. Eftersom dette niveau kan variere mellem medlemsstaterne, skal medlemsstaterne indrømme en skønsmargen, og derfor kan den omstændighed, at en medlemsstat fastsætter mindre strenge bestemmelser end en anden stats bestemmelser, ikke betyde, at de sidstnævnte bestemmelser er uforholdsmæssige.

EU-domstolen synes etter dette å gi statene en vid skjønnsmargin på trafiksikkerhetsområdet.»

Det at Arbeidsgruppens Rapport kun viser til én avgjørelse fra EU/EØS-rettspraksis for å fastlegge grensene for vurderingen av nødvendighet, gjør at man kan stille spørsmål ved om terskelen for å stadfeste at kravet til nødvendighet er tilstrekkelig klarlagt, og om vurderingen av nødvendighet er tilstrekkelig. Det finnes flere andre avgjørelser fra EU-domstolen som gjelder trafiksikkerhet, og som er relevante for vurderingen av om forslaget oppfyller kravet om nødvendighet.

En av disse er avgjørelsen i sak C-61/12 Kommisjonen mot Litauen, som kom i etterkant av avgjørelsen i sak C-110/05 Kommisjonen mot Italia. I saken var det tale om nasjonal lovgivning som forbydde registrering av et kjøretøy med ratt og annet styreutstyr plassert på samme side som trafikkretningen. EU-domstolen viste eksplisitt til sak C-110/05 Kommisjonen mot Italia og uttalte at forbudet i den aktuelle saken ikke var et forholdsmessig inngrep i fri bevegelse:

Therefore, in contrast to the situation giving rise to the judgment in Commission v Italy, it does not appear, in the light of the foregoing considerations, that the measure at issue may be considered to be necessary in order to attain the objective pursued. In the light of those

*considerations, the measure at issue is not compatible with the principle of proportionality.*⁵¹

EU-domstolen la ikke vekt på behovet for regler som var enkle å forstå, anvende og håndheve, men at litauiske myndigheter ikke tilstrekkelig hadde begrunnet hvorfor et forbud var nødvendig. I den anledning viste domstolen til at

- litauiske myndigheter hadde gitt unntak fra forbudet for personer med bosted i andre EU-medlemsland, og for biler registrert før 1993, selv om slike biler utgjorde en lik risiko for trafikksikkerheten som for de som var forbudt. Det var uten betydning at det kunne være tale om turister som besøkte landet kortvarig, og den dårlige tilstanden til kjøretøy registrert før 1993 bidro ikke til å redusere risikoen;
- flesteparten av andre medlemsland i EU enten tillot eller tolererte registrering av biler med ratt på samme side som trafikketningen, selv om veinettet var av tilsvarende kvalitet som i Litauen;
- de statistiske dataene som den litauiske regjeringen støttet seg på angående antall dødsulykker som fant sted på det litauiske veinettet, ikke i tilstrekkelig grad fastslo forholdet mellom antall ulykker og involvering av kjøretøy med førersetet plassert til høyre;
- det fantes andre midler og tiltak som var mindre begrensende for den frie varebevegelsen enn det aktuelle tiltaket, og som samtidig kunne redusere risikoen som kan oppstå ved bruk av kjøretøy med rattet plassert på samme side som trafikketningen i betydelig grad;⁵²

Disse uttalelsene i avgjørelsen illustrerer flere av de mangler som også foreligger ved vurderingen i Arbeidsgruppens Rapport.

Forslaget vil tolerere visse former for varsling av trafikkontroller

På tilsvarende måte som i sak C-61/12 Kommisjonen mot Litauen, vil forslaget i praksis innebære at visse former for varsling av trafikkontroller tillates eller tolereres. For eksempel vil ikke-kommersielle tjenester ikke forbys, selv om slike er og kan bli omfattende i omfang. Videre vil et forbud mot bruk og besittelse vanskelig kunne håndheves effektivt mot varslingstjenester via app og integrerte tjenester, som mot særskilt utstyr slik som Safedrives enhet. Dermed vil en viss besittelse og bruk og tolereres, noe som vil undergrave forbudet. På samme måte som i sak C-61/12, er ikke risikoen for trafikksikkerhet noe mindre for slik varsling enn for varsling ellers, eller noe mindre egnet til å gjøre politiets trafikkontroller mindre effektive.

Betydningen av disse forholdene er ikke hensyntatt i den EØS-rettslige vurderingen av nødvendighet i Arbeidsgruppens Rapport, og gjør at det må stilles spørsmål ved om forslaget oppfyller EØS-rettens krav til nødvendighet. Det hjelper ikke at myndighetene setter et høyt beskyttelsesnivå - når dette

⁵¹ Sak C-61/12 Kommisjonen mot Litauen, premiss 69.

⁵² Sak C-61/12 Kommisjonen mot Litauen, premiss 62 til 68.

ikke gjennomføres konsekvent, er ikke kravet til nødvendighet oppfylt.⁵³ Det vises her også til vurderingen av konsistens under vilkåret om egnethet.

Tilsynelatende feilaktige slutninger om hva en «skjønnsmargin» på beskyttelsesnivå innebærer

Basert på uttalelser i sak C-110/05 Kommisjonen mot Italia, legger Arbeidsgruppens Rapport til grunn at EU-domstolen gir statene «en vid skjønnsmargin på trafikk sikkerhetsområdet.» Hva en slik skjønnsmargin egentlig betyr, er ikke videre drøftet i Arbeidsgruppens Rapport, og det fremstår som at Arbeidsgruppen trekker feilaktige konklusjoner om hva en slik skjønnsmargin innebærer og hva det ikke innebærer. Det er også ikke begrunnet hvorfor skjønnsmarginen er «vid» på området for trafikk sikkerhet, når det finnes andre relevante avgjørelsen innenfor dette området som kommer til at tiltak innen trafikk sikkerhet ikke er forholdsmessige.

EU-domstolens uttalelse om at en EØS-stat kan fastsette et nivå på beskyttelsestiltak, er velkjent og ukontroversiell i EØS-sammenheng. Dette innebærer en skjønnsmargin for statene, siden trafikk sikkerhetsområdet ikke er fullharmonisert. EU-domstolen uttalelse om at en slik skjønnsmargin til å fastsette beskyttelsesnivå, «derfor» kan føre til at en stat har strengere regulering enn andre, og at dette ikke fører til at reguleringen er uforholdsmessig, sier likevel kun dette og ikke noe mer - det betyr utelukkende at den konkrete omstendighet at en stat har strengere regler enn en annen stat, ikke gjør førstnevntes stats regler uforholdsmessige. Uttalelsen kan ikke tas til inntekt for noe «mer». For eksempel kan uttalelsen ikke tas til inntekt for at en stat har en skjønnsmargin til å lage strenge regler uten grundig å vurdere nødvendigheten og forholdsmessigheten av de strenge reglene, slik det kan fremstå som om Arbeidsgruppens Rapport tar uttalelsen til inntekt for.

En forståelse om at et høyt beskyttelsesnivå unndrar en fra behovet for å gjøre en grundig vurdering av nødvendighet, med tilstrekkelig dokumentasjon, er det ikke dekning for i EU-domstolens praksis. Forslaget overser nyere praksis fra ESA, som innebærer en grundig prøving av grunnlaget, selv når det gjelder et «høyt» beskyttelsesnivå.⁵⁴ Det å sette et høyt beskyttelsesnivå kan ikke gjøres for å omgå behovet for inngående vurderinger. Litauiske myndigheter fremsatte tilsvarende argumentasjon for EU-domstolen som det gjøres i Arbeidsgruppens Rapport, om at andre tiltak ikke ville sikre samme beskyttelsesnivå. På tross av dette fant EU-domstolen at forbudet ikke oppfylte kravet til nødvendighet, jf. over.

De fleste EU/EØS-stater forbyr ikke varsling av trafikkontroller

Selv om EØS-statene har skjønnsmargin til å fastsette beskyttelsesnivå, vil også regulering av varsler om trafikkontroller i andre EØS-stater være relevant. I sak C-61/12 Kommisjonen mot Litauen tok for eksempel EU-domstolen hensyn til at den store majoriteten av EU-stater enten tillot eller tolererte registrering av biler med ratt på samme side som trafikkretningen (som Litauen hadde forbudt), selv om veinettet var av tilsvarende kvalitet som i Litauen. I sak C-333/08 Kommisjonen mot Frankrike uttalte EU-domstolen eksplisitt at selv om statene har en skjønnsmargin når den setter nivået for

⁵³ Sak C-286/12 Kommisjonen mot Ungarn, premiss 73-74.

⁵⁴ Se f.eks. Formelt åpningsbrev av 19. juli 2023, EFTAs overvåkningsorgan, og konklusjonen på side 19.

beskyttelse, kan et fravær en tilsvarende restriksjon i nesten alle andre EU-stater være relevant i forholdsmessighetsvurderingen.⁵⁵

Etter hva Safedrive har klart å avdekke, er det svært få EU-stater som har et forbud mot varsling av trafikkontroller, uansett innretning på forbudet. I Arbeidsgruppens Rapport er kun rettstilstanden i Sveits, Tyskland og Frankrike vurdert. Påfallende nok har alle disse tre landene en form for regulering av varsling av trafikkontroller. Det er dermed i seg selv en mangel ved nødvendighetsvurderingen at Arbeidsgruppen ikke har vurdert rettstilstanden i andre EU/EØS-land som ikke har et forbud, og at Arbeidsgruppen ikke har sett nærmere på grunnlaget for dette og hvilken eventuell innvirkning bruk av varslingstjenester har i slike land. Dette gjelder særlig for EU-stater som ofte vurderes i utredningen av myndighetene, slik som våre naboland Sverige, Danmark, Finland og Island. For eksempel kan nevnes at det i Danmark er forholdsvis utstrakt bruk av tjenester som varsler om trafikkontroll, uten at ulykkesrisikoen har gått opp.⁵⁶ Dersom det er slik at en majoritet av andre EU/EØS-land ikke har forbud mot slike varslingstjenester, og nødvendigheten av forslaget ikke er vurdert opp mot dette, er det i tråd med EU-domstolens praksis en indikasjon på at nødvendigheten av forslaget er utilstrekkelig dokumentert slik forslaget foreligger.

Manglende dokumentasjon på forholdet mellom bruk av varslingstjenester og svekket trafiksikkerhet

Som nevnt over, har Arbeidsgruppen i rapporten ikke fremlagt dokumentasjon for noen årsakssammenheng mellom bruk av varslingstjeneste og redusert trafiksikkerhet. I sak C-61/12 Kommisjonen mot Litauen viste EU-domstolen til slik manglende dokumentert årsakssammenheng som et punkt gjorde at forbudet i saken ikke oppfylte kravet til forholdsmessighet. Overført til foreliggende sak, foreligger det ingen dokumentasjon på en sammenheng mellom antall (døds)ulykker og involvering av bilister som har brukt varslingstjenester.

Tvert imot foreligger annen dokumentasjon (jf. over), blant annet fra Safedrive, som indikerer at varsling av trafikkontroller har flere positive virkninger. Slike virkninger er ikke vurdert av Arbeidsgruppen, noe som gjør vurderingen av nødvendighet utilstrekkelig.

Reglene vil ikke være enkle å forstå, anvende og håndheve

Arbeidsgruppen har vist til uttalelser i avgjørelsen i sak C-110/05 Kommisjonen mot Italia om en EU-stat ikke kan avskjæres fra å innføre «*almene og simple regler, som førerne let kan forstå og anvende, og som de kompetente myndigheter nemt kan forvalte og håndhæve.*»⁵⁷

For det første er det ikke tilfelle at hensynet til enkle regler, i sammenheng med en skjønnsmargin på nivået for beskyttelse, vil gjøre at et forbud er forholdsmessig, jf. over. For det andre er det heller ikke slik at forslaget vil medføre at det faktisk er tale om regler som er enkle å forstå og anvende for bilister. Som påpekt over, og som Arbeidsgruppen insinuerer, vil det være problemer med å håndheve et forbud mot bruk og besittelse av appbaserte tjenester og i integrerte systemer i bilen. Det kan

⁵⁵ Sak C-333/08 Kommisjonen mot Frankrike, premiss 105.

⁵⁶ Vedlegg 1 - Expert Analytics, *Safedrive - Data og innsikt om kontrollvarsling*, side 14 flg.

⁵⁷ Sak C-110/05 Kommisjonen mot Italia, premiss 67.

dermed ikke automatisk legges til grunn at det er tale om regler som enkle og forstå og anvende for bilister. Dette gjør seg også gjeldende når det kommer til skillet mellom kommersielle og ikke-kommersielle tjenester, og en eventuell avgrensning mot SMS, e-post og bruk av standardsystemer på mobiltelefoner, som fremstår som dekket av ordlyden, men som det av Arbeidsgruppens Rapport er uklart om skal være omfattet av forbudet. Tilsvarende vil det være ikke være tilfellet at reglene vil være enkle for myndighetene å forvalte og håndheve. I tillegg til utfordringer med å håndheve et forbud mot bruk og besittelse som nevnt, vil det være problemer med å håndheve et forbud mot å yte slike tjenester når det gjelder utenlandskbaserte aktører.

Situasjonen i sak C-110/05 Kommisjonen mot Italia er ikke sammenlignbar; i det tilfellet var det snakk om et forbud mot å anvende en motorsykel sammen med påhengsvogn. Det var ingen identifiserte håndhevingsproblemer eller uklare grensedragninger for hva som faktisk var forbudt.

Ettersom Arbeidsgruppens Rapport ikke gjør en faktisk vurdering av om hensynet til regler som er enkle og forstå og anvende, faktisk vil være gjeldende for forslaget, fremstår grunnlaget for at forslaget er nødvendig utilstrekkelig for å være rettferdiggjort.

Hensynet til enkle regler gjør uansett ikke at myndighetene ikke må gjøre en inngående vurdering av alternative tiltak som kan oppnå formålet. Denne vurderingen kan ikke være isolert til effektiviteten av trafikkontroller isolert sett, slik Arbeidsgruppens Rapport legger til grunn, men alle måter man øke trafiksikkerheten på for å bøte på de påståtte negative virkningene av varslingstjenester.

Arbeidsgruppens vurdering av andre, mindre inngripende tiltak er utilstrekkelig

Som nevnt er det i vurderingen av nødvendighet, ikke tilstrekkelig å vise til at det staten har en skjønnsmargin når den setter beskyttelsesnivå, og at det er et behov for regler som er enkle å forstå, anvende og håndheve. I vurderingen av nødvendighet må det foretas en grundig vurdering av om det finnes alternative, mindre inngripende tiltak, som kan nå det oppsatte målet. Disse tiltakene trenger ikke være like virkningsfulle, det er tilstrekkelig at de er virkningsfulle nok, sett opp mot formålet om trafiksikkerhet (ikke effektive trafikkontroller isolert sett).

Når det gjelder avgjørelsen i sak C-110/05 Kommisjonen mot Italia, som Arbeidsgruppens Rapport utelukkende viser til på dette punkt, må det påpekes at generaladvokaten i saken var uenig med EU-domstolen. Han kom til at forbudet ikke var forholdsmessig, fordi Italia ikke i tilstrekkelig grad hadde undersøkt virkningen av alternative mindre inngripende tiltak:

(...) I consider that it was incumbent on the Italian authorities to examine closely, before adopting as radical a measure as a general and absolute prohibition, the possibility of resorting to measures less restrictive of freedom of movement and not to reject them unless it was clearly established that they were not consonant with the aim pursued. However, it does not appear from the case-file that the national authorities carried out any such examination.⁵⁸

⁵⁸ Generaladvokatens uttalelse i sak C-110/05 Kommisjonen mot Italia, premiss 171.

Dette synes å gi dommen mindre rettskildeverdi, noe som Arbeidsgruppens Rapport ikke synes å vurdere konsekvensene av.

Arbeidsgruppens Rapport legger videre feilaktig til grunn at det ikke fantes mindre inngripende tiltak i sak C-110/05 Kommisjonen mot Italia. Slike alternativ fantes, men domstolen la vekt på hensynet til enkle regler, som ikke gjør seg gjeldende på samme måte for Arbeidsgruppens forslag, jf. over.

Italia-dommens uttalelser om at myndighetene ikke positivt må bevise ethvert annet tenkelig tiltak som er mulig for å oppnå formålet, for at tiltaket skal være nødvendig, betyr heller ikke at en ikke må gjøre en inngående vurdering av alternative tiltak som kan oppnå formålet. Dette er ikke gjort i Arbeidsgruppens Rapport, jf. over.

Tvert imot viser rettspraksis fra EU-domstolen i etterkant av avgjørelsen i sak C-110/05 Kommisjonen mot Italia, at det gjelder strenge krav til myndighetenes undersøkelser av alternative tiltak når det er tale om inngripende tiltak slik som forbud:

(...) de østrigske myndigheder [var] forpligtet til, før de traf en så indgribende foranstaltning [...], at foretage en indgående undersøgelse af muligheden for at anvende foranstaltninger, der i mindre grad begrænser den frie bevægelighed, og kun at udelukke dem, hvis de er klart uegnede til at opfylde det tilstræbte formål.⁵⁹

Denne undersøkelsen kan ikke begrenses til innretningen av forbud, men til tekniske og teknologiske midler og tiltak som kan bidra til å oppnå formålet. For eksempel konkluderte EU-domstolen i nevnte sak mot Litauen om forbudet mot biler med ratt på samme side som kjøreretningen (høyre), med at forbudet ikke var nødvendig fordi

(...) der findes midler og foranstaltninger, der er mindre indgribende i de frie varebevægelser end den omhandlede foranstaltning, som samtidig er egnede til i betragtelig grad at begrænse den risiko, som kan følge af færdsel med køretøjer, hvis rat er anbragt i samme side som kørselsretningen.

I saken mente EU-domstolen at fantes tekniske innretninger man kunne montere i bilene som kunne avhjelpe sikkerhetsutfordringene, og dermed var forbudet ikke nødvendig.⁶⁰

Uttalelsen viser at vurderingen av alternative tiltak må være knyttet opp mot identifiserte problemet som et forbud skal løse. Problemet som forslaget synes å skulle løse, at det er risiko for at bilister som bruker varslings tjenester kjører over fartsgrensen når det ikke er kontroller, noe som svekker trafikksikkerheten.

Ifølge Arbeidsgruppens Rapport vil ikke økt antall kontroller eller skjulte kontroller avhjelpe risikoen, fordi varslings tjenester kan og vil varsle om kontroll uansett hyppighet og om kontroller er åpen eller skjult.

⁵⁹ Sak C-28/09 Kommisjonen mot Østerrike, premiss 140.

⁶⁰ Sak C-61/12 Kommisjonen mot Litauen, premiss 68.

Som nevnt over må det stilles spørsmål ved om det er tilstrekkelig grunnlag for å stadfeste en sammenheng mellom bruk av varslingstjenester og kjøring over fartsgrensen på stedet det ikke er trafikk kontroll. Videre har Arbeidsgruppen ikke vurdert alternative tiltak knyttet til denne eventuelle risikoen, dvs. mot brukerne av varslingstjenester. Som sak C-61/12 Kommisjonen mot Litauen illustrerer, kan det være andre tiltak enn trafikk kontroll som kan være egnet til å ivareta trafikksikkerheten og begrense risikoen for fartsovertredelser. For eksempel kan det tenkes tettere samarbeid mellom myndigheter og teknologiske løsninger, slik som Safedrive og andre etablerte aktørers løsninger. Safedrive har lansert Safedrive Reward, som belønner kjørere som overholder fartsgrensen.

Videre er det etablert i praksis fra EU-domstolen at alternative tiltak ikke kan utelukkes fordi de er mer kostbare og ressurskrevende, ettersom det ikke er tillatt alene å legge vekt på administrative og økonomiske hensyn i vurderingen av nødvendighet.⁶¹ Generaladvokaten i EU-domstolen uttalte i en sak mot Finland som gjaldt trafikksikkerhet at

*Hvad angår de indsigelser, som den finske regering har fremsat angående mulige vanskeligheder i forbindelse med indførelsen af flere vejkontroller, som ville være påkrævet, såfremt overførselstilladelseskravet blev afskaffet, skal det indledningsvis bemærkes, at de problemer, en medlemsstat måtte have med sin interne organisation, ikke berettiger foranstaltninger, der er mere restriktive for samhandelen inden for Fællesskabet (...).*⁶²

For eksempel kan økt antall trafikk kontroll eller skjulte kontrollere være et alternativt tiltak som er mindre inngripende, og slike tiltak kan ikke avvises alene av den grunn at det er mer ressurskrevende. Dette er ikke vurdert av Arbeidsgruppen, som kun har vist til at slike kontrollere vil varsles om av varslingstjenester. For eksempel kan et tiltak være økt antall rutinekontrollere av rus, som Safedrive ikke skal varsle om, for eksempel i samarbeid med Safedrive og andre aktører for å utelukke at varslingstjenester blir brukt til å avdekke slike ruskontrollere. Dette vil avhjelpe de problemer som Arbeidsgruppens Rapport omtaler vedrørende rus. Et annet eksempel er økt antall skjulte kontrollere eller økt tilstedeværelse i veibanen, både i sivil- og politibil. Særlig skjulte kontrollere kan potensielt være effektivt, ettersom det er vanskeligere å oppdage og varsle om.

Manglende «spørsmål» om gjeldende rettstilstand er ikke et relevant argument for vurderingen av forslagets forholdsmessighet

Arbeidsgruppen uttaler på et punkt at:

«vi ikke er kjent med at det er stilt spørsmål ved nødvendig- og forholdsmessigheten av gjeldende forbud som gjelder bruk og besittelse av utstyr som forstyrrer eller direkte varsler om trafikk kontroll.»

⁶¹ Se sak C-197/11 Libert, premiss 56.

⁶² Generaladvokatens uttalelse i sak C-54/05 Kommisjonen mot Finland, premiss 85.

Det kan kort påpekes at Safedrive ikke kan se at det har noen relevans for vurderingen av det foreliggende forslaget, at forholdsmessigheten av nåværende rettstilstand ikke har «*vært stilt spørsmål ved*». Det kan ikke trekkes en slutning fra at enkelte typer atferd er forbudt og ikke har vært utfordret rettslig eller på annen måte, til at også andre typer atferd vil være forholdsmessige etter EØS-avtalen. Det foreliggende forslaget vil medføre en endring av gjeldende rett, og være mer inngripende, og må dermed være forholdsmessig. Det kan ikke Safedrive se at Arbeidsgruppen tilstrekkelig har begrunnet.

6.3.1.4 Mangelfull utredning av om forslaget er forholdsmessig i snever forstand

I tillegg til å vurdere om et eventuelt forbud vil være egnet og nødvendig, må myndighetene vurdere om det vil være uforholdsmessig i snever forstand. I tråd med rettspraksis innebærer dette en vurdering av om de pålagte byrdene med et eventuelt forbud er uforholdsmessige sett opp mot målsetningen om bedre trafikksikkerhet. Det kan ikke innføres forbud som «*skader de erhvervsdrivendes interesser på en uforholdsmessig måte*».⁶³

Dette er ikke vurdert i Arbeidsgruppens Rapport, og gjør at Arbeidsgruppens Rapport hviler på sviktende rettslig grunnlag.

Vurderingen innebærer at det må foretas en oppveining av interesser.⁶⁴ Et eventuelt forbud vil være et svært inngripende tiltak for Safedrive, ettersom det i praksis vil ramme dem hardest. Et forbud vil være en tung byrde, og vil i realiteten føre til et de facto næringsforbud. Safedrive vil i praksis måtte avvike sin virksomhet, noe som vil føre til tap av 80 arbeidsplasser, hvorav 60 er i Namsos. Uten kontrollvarsling som del av tjenesten er det som nevnt vanskelig å se for seg tilstrekkelig kundeinteresse til at en tjeneste bare basert på annen type varsling kan opprettholdes. Med en befolkning på rundt 15 000 innbyggere er Safedrive en sentral arbeidsgiver i lokalsamfunnet, og en nedleggelse vil ha store ringvirkninger. Til tross for dette er disse urimelige konsekvensene ikke vurdert av Arbeidsgruppen.

Disse byrdene må veies opp mot et eventuelt forbuds betydning for trafikksikkerheten. Som Safedrive tidligere har vist til, foreligger det positive virkninger av varslingstjenesten selskapet tilbyr. Det er samtidig uklart om et forbud, uansett hvordan det innrettes, vil kunne føre til en samlet bedring av trafikksikkerheten. Ut ifra dette synes det vanskelig å begrunne at et forbud vil være forholdsmessig. I alle tilfelle bekrefter de potensielt svært inngripende konsekvensene av et forbud at myndighetene må foreta en inngående vurdering av om et forbud i tilstrekkelig grad faktisk vil bidra til å oppnå det fastsatte målet.⁶⁵ Når dette ikke er gjort, fremstår grunnlaget for forslaget utilstrekkelig til å klar av EØS-avtalen.

I tillegg er det en mangel ved Arbeidsgruppen Rapport at det er ikke er utredet tilstrekkelig om reglene oppfyller EØS-rettslige rettssikkerhetsgarantier - reglene må ifølge EU-domstolen være klare, presise og forutsigbare for å oppfylle forholdsmessighetsvurderingen. Som nevnt over, er rekkevidden

⁶³ Sak C-126/15 Kommisjonen mot Portugal, premiss 64.

⁶⁴ Finn Arnesen mfl., Oversikt over EØS-retten (1. utg., 2022), s. 124.

<https://juridika.no/fagbok/oversikt-over-e%C3%B8s-retten/1/dokument#743-krav-til-hindringen>

⁶⁵ Sak C-28/09 Kommisjonen mot Østerrike, premiss 140.

av forslaget uklart Forslaget gir ikke «*mulighed for på forhånd og med tilstrækkelig sikkerhed at fastsette reglens anvendelsesområde og efterlader usikkerhet om den anvendelse.*» Dette gjelder «*især*» når forslaget har «*bebyrdende virkninger for personer og virksomheter*», slik tilfellet er for forslaget som gjelder et inngripende forbud.⁶⁶ Manglende oppfyllelse av disse rettssikkerhetsgarantiene er en nødvendig forutsetning for at forslaget skal være begrunnet etter EØS-avtalen. Ettersom Arbeidsgruppen ikke har vurdert dette, kreves nærmere vurdering før et eventuelt forslag kan fremmes (se også under vedrørende Grl. § 96).

6.3.2 Håndheving vil utgjøre ulovlig inngrep i privatliv etter Grl. § 102 og EMK art. 8

Grunnloven § 102 og EMK art. 8 verner blant annet inngrep i privatliv. I dette ligger et personvern - et vern mot inngrep en persons «physical and psychological integrity».⁶⁷ Grunnlovsvernet omfatter personvernet i vid forstand, blant annet psykisk og fysisk integritet, ulike elementer i den enkeltes identitet, og den personlige autonomi.⁶⁸

Privatlivsbeskyttelsen favner vidt, og vil dermed kunne få betydning i et bredt spekter av saker, f.eks. saker om bruk av straffeprosessuelle tvangsmidler eller inngripende former for forvaltningsmessige kontroll. Slike saker ligger i bestemmelsens kjerneområde.

Å kontrollere mobiltelefon eller integrert system i bilen vil være en ransakelse av et «oppbevaringssted» etter strpl. § 192.⁶⁹ Som nevnt er det dermed et tvangsmiddel som kun kan benyttes dersom det er «skjellig grunn» til mistanke om en handling som etter loven kan medføre frihetsstraff, jf. strpl. § 192. Bruk av tvangsmiddel må være forholdsmessig, jf. strpl. § 170a.

Arbeidsgruppen tilkjennegir at et forbud mot «bruk» av særskilt utstyr eller varslingstjenester som formidles via app på mobiltelefon, varslingsfunksjoner som er koblet til det integrerte systemet i bilen eller tjenester som formidles på annen måte, vil være utfordrende å håndheve på en enkel og effektiv måte. Det foreslås derfor at også «besittelse» skal være forbudt.

Når det gjelder «besittelse» av særskilt utstyr, vil dette ifølge Arbeidsgruppen kunne konstateres ved besiktigelse av utstyr som er gjenkjennbart. Det samme gjelder imidlertid ikke for «besittelse» av varslingstjenester som formidles via app på mobiltelefon, varslingsfunksjoner som er koblet til det integrerte navigasjonssystemet i bilen, eller tjenester som formidles på annen måte. For slike varslingstjenester vil «bruk» og «besittelse» i praksis i all hovedsak måtte bevises gjennom kontroll av mobiltelefon eller integrert system i bilen. Arbeidsgruppens Rapport nevner at politiet kan bevise «besittelse» gjennom «observasjoner», presumptivt av en allerede åpnet mobiltelefon, men dette fremstår lite praktisk.

Forslaget legger dermed i utgangspunktet opp til et forbud som i praksis vil måtte håndteres med ransaking av personers mobiltelefoner og integrerte systemer i bilen. Politiet har hjemmel til å gi pålegg om å gi tilgang til eller åpne mobiltelefon eller annet datasystem etter strpl. § 199 a (1), og

⁶⁶ Sak C-318/10 SIAT, premiss 54-60.

⁶⁷ EMD, Costello-Roberts v. the United Kingdom, § 36.

⁶⁸ Se blant annet Rt. 2015 s. 93 («Maria»), avsnitt 58.

⁶⁹ Se Karnov lovkommentar til strpl. § 192 (1).

kan etter annet ledd ved tvang gjennomføre biometrisk autentisering for å åpne f.eks. mobiltelefon, men vilkårene for ransakelse og til forholdsmessighet må være oppfylt.⁷⁰ En *generell* adgang til kontroll av personers mobiltelefoner og integrerte systemer i bilen omfattes ikke av noen gjeldende eller foreslått lovhjemmel, og fremstår uansett som svært problematisk sett opp imot personvernet etter Grunnloven og EMK.

I tillegg tilkjennegir Arbeidsgruppens Rapport selv at ransakelse av en mobiltelefon for å bevise «bruk» (og «besittelse») av en applikasjon «*vil i de færreste tilfeller være hensiktsmessig og forholdsmessig*». Det må legges til grunn at ransaking ikke vil skje i noen grad når det kun er snakk om å undersøke om forbudet er brutt, ettersom brudd på forbudet ikke kan sanksjoneres med frihetsstraff og således at ransaking vil være ulovlig. I praksis vil dermed politiet være avskåret fra å sanksjonere for brudd på forbudet når det gjelder bruk og besittelse av varslingstjenester gjennom apper og det integrerte systemet i bilen.

Uten å benytte eksisterende grunnlag for ransakelse, foreligger det ikke gyldig hjemmel for kontroll av sjåførens eller passasjerens telefon. En kontroll av telefoner som vil være nødvendig for å avdekke ulovlig bruk av apper på mobiltelefonen uten at det foreligger grunnlag for ransakelse, vil utgjøre et ulovlig inngrep i personenes rett til personvern. Politiet eller andre myndigheter vil videre ikke ha en tilstrekkelig klar hjemmel for å foreta en behandling av sjåførens og passasjerenes personopplysninger ettersom et slikt behandlingsgrunnlag ikke kan utledes fra den foreslåtte lovteksten og følgelig ikke oppfyller krav til klarhet for lovhjemler i personvernforordningen.

Det samme problemet gjør seg ikke gjeldende for besittelse av særskilt utstyr, slik som for Safedrives enhet. Dette tilkjennegir også Arbeidsgruppen. I praksis betyr dette at politiet i håndhevingen i langt mindre grad ha anledning til å håndheve forbudet overfor tjenester via app på mobiltelefon, enn for særskilt utstyr som politiet kan stadfeste besittelsen av kun ved påsyn. Også for slikt utstyr vil det riktignok kunne oppstå stor uklarhet, ettersom Arbeidsgruppen flere steder presiserer at varsling av dyr i veien og andre farer ikke skal rammes av forbudet. Dette er varsler som sendes og mottas via Safedrives enheter.

Ifølge Arbeidsgruppens Rapport er et forbud likevel nødvendig fordi «*[i]nnføring av et slikt forbud vil likevel gi et tydelig signal om at all bruk av varslingstjenester som varsler om trafikkontroller er forbudt.*» Dette er en svært problematisk holdning til regulering av atferd, ettersom noen typer forbudt atferd i praksis vil tolereres.

6.3.3 Utilstrekkelig grunnlag for inngrep i ytringsfriheten etter Grl. § 100 og EMK art. 10

Retten til ytringsfrihet er nedfelt i Grl. § 100. En tilsvarende bestemmelse finnes i EMK art. 10, som gjennom Grl. § 92 og menneskerettsloven av 21. mai 1999 § 2 er implementert i norsk rett, og som Norge således er bundet av med rang over alminnelig norsk lov. Vernet etter Grl. § 100 har i utgangspunktet samme rekkevidde som EMK artikkel 10.⁷¹ Utgangspunktet etter Grl. § 100 første ledd

⁷⁰ HR-2019-610-A, premiss 28.

⁷¹ HR-2024-144-U avsnitt 17 og 18, med videre henvisning til rettspraksis.

og EMK art. 10 nr. 1 er at det skal være ytringsfrihet, det vil si blant annet frihet både til å ytre seg og frihet til å motta ytringer (såkalt «informasjonsfrihet»).

Spredning og mottak av offentlig tilgjengelig informasjon, herunder om hva som er observert ved kjøring på offentlig vei, er således som hovedregel vernet av ytringsfriheten, herunder informasjonsfriheten - uavhengig av om det skjer via en enhet i bilen eller apper eller SMS på mobiltelefon. Ytringsfriheten er teknologinøytral. Den gjelder uavhengig av hvilke kanaler og hjelpemidler en gjør bruk av.

Etter Grl. § 100 andre ledd og EMK art. 10 nr. 2 kan det gjøres inngrep i ytringsfriheten såfremt inngrepet har hjemmel i lov (legalitetsprinsippet), ivaretar et lovlig formål, og er nødvendig i et demokratisk samfunn, hvilket betyr at inngrepet må være forholdsmessig.⁷² Et forbud mot å spre informasjon som i utgangspunktet er åpent tilgjengelig må dermed være begrunnet i verdier og hensyn som veid opp mot ytringsfriheten anses viktigere enn, eller i hvert fall minst like viktige som, hensynet til ytringsfriheten.⁷⁴

Grl. § 100 har ikke vært gjenstand for materielle endringer siden Justisdepartementets uttalelse i 2010, der det ble lagt til grunn at «*det rettslig sett anses problematisk å nedlegge forbud mot å spre informasjon som i utgangspunktet er åpent tilgjengelig*». I nyere juridisk litteratur om strafferettslige grenser for ytringsfriheten er det fremholdt at «*[t]endensen i Norge de siste tiår har vært et ønske om å redusere bruken av straff som virkemiddel for å regulere adferd*».⁷⁵ Dette taler for at det bør anses minst like problematisk å nedlegge et forbud mot å spre offentlig tilgjengelig informasjon i dag, som da Justisdepartementet kom med sin uttalelse i 2010.

At inngrepet må være nødvendig i et demokratisk samfunn, vil si at det må være forholdsmessig: Hensynene som begrunner inngrep må veie minst like tungt som hensynet til ytringsfriheten. Det må foretas en konkret vurdering, hvor blant annet arten av og alvoret i sanksjonen har betydning.⁷⁶ Som fremholdt i nyere juridisk litteratur, er det «*bare de viktigste samfunnsinteressene som skal beskyttes av straffebud. Hvis andre sanksjonsformer er tilstrekkelige, skal handlinger og ytringer ikke straffbelegges, og det er bare de mest alvorlige overtredelser som skal straffes*».⁷⁷ Ytringsfriheten står sterkt i norsk rett. Det som er gitt av lovbestemmelser som griper inn i ytringsfriheten er da også svært begrenset, til bare å gjelde vern av helt sentrale verdier, som vern mot diskriminering.⁷⁸ Forbudet må heller ikke gå lengre enn nødvendig, det vil si at dersom hensynene som begrunner et forbud kan ivaretas ved et mindre inngripende tiltak, skal det mindre tiltaket velges.

Etter EMD-praksis kreves at myndighetenes juridiske vurdering er av tilstrekkelig god kvalitet.⁷⁹

⁷² NOU 2022: 9, *En åpen og opplyst offentlig samtale - Ytringsfrihetskommisjonens utredning*, kapittel 4.

⁷³ NOU 2022: 9, *En åpen og opplyst offentlig samtale - Ytringsfrihetskommisjonens utredning*, punkt 4.4.1.

⁷⁴ Eivind Smith, *Lov og Rett* 1996 s. 147-171 kapittel 3.

⁷⁵ Anine Kierulf, *hva er YTRINGSFRIHET*, Universitetsforlaget 2021 s. 103 kapittel 6.

⁷⁶ HR-2024-144-U avsnitt 24-25, som for øvrig gjaldt inngrep i forsamlingsfriheten.

⁷⁷ Anine Kierulf, *hva er YTRINGSFRIHET*, Universitetsforlaget 2021 s. 103 kapittel 6.

⁷⁸ Straffeloven av 20. mai 2005 nr. 28 § 185.

⁷⁹ *Animal Defenders International v. the UK*, §§ 108-109.

I rapporten anser Arbeidsgruppen at de oppgitte hensynene til trafikksikkerhet og sikre tilstrekkelig effektiv kontrollvirksomhet, ligger innenfor de opplistede hensynene i EMK; «offentlige trygghet» og det «å forebygge uorden eller kriminalitet».

Det kan stilles spørsmål ved om et inngrep i ytringsfriheten ved å forby kontrollvarsling og mottak av informasjon om kontroller, kan begrunnes i hensynet til «offentlig trygghet». Arbeidsgruppen har ikke fremsatt noen begrunnelse for at disse formålene er anvendelige for den situasjonen som Arbeidsgruppen beskriver med varsling av trafikkontroller, selv om anvendelsesområdet for «offentlig trygghet» må anses snevert. Når det gjelder formålet om «å forebygge uorden eller kriminalitet», krever et inngrep i ytringsfriheten på dette grunnlaget at et forbud er «nødvendig i et demokratisk samfunn» for å ivareta dette formålet.

Det er viktig å poengtere at vurderingen av om et forbud er «nødvendig i et demokratisk samfunn», må gjøres opp mot de legitime formålene, ikke mot andre formål. Arbeidsgruppen synes å legge til grunn til at det i vurderingen av «nødvendig i et demokratisk samfunn» er tilstrekkelig å vise til at et forbud mot varslingstjenester er nødvendig fordi slik varsling og risiko for unndragelse av trafikkontroll *«utgjør et reelt samfunnsproblem som både undergraver kontrollvirksomheten, legger til rette for unndragelse av straff, og svekker trafikksikkerheten.»* Det synes imidlertid ikke som Arbeidsgruppen konkret har vurdert inngrepet i ytringsfriheten konkret opp mot de legitime formålene.

Derimot synes Arbeidsgruppen først og fremst å vurdere hvor (lite) inngripende et forbud vil være i ytringsfriheten, uten å dokumentere hvorfor et forbud er nødvendig for av hensyn til «offentlige trygghet» og/eller det «å forebygge uorden eller kriminalitet». Dette gjør det utfordrende å etterprøve Arbeidsgruppens begrunnelse.

Selv om ytringer om lokasjonen av politiets trafikkontroller ikke skulle nyte *særskilt* vern etter Grunnloven og EMK, nyter slike ytringer fortsatt vern. Safedrive er ikke enig i Arbeidsgruppen konklusjon om at inngrepet *«virkningen av inngrepet [vil] være begrenset for enkeltindividene.»* Brukere av Safedrives og andre aktørers varslingstjenester har kjøpt og betalt enheter og abonnement for en tjeneste som setter dem i stand til å ytre seg på en forsvarlig måte mens de kjører bil. Dersom Safedrive må legge ned virksomheten, som er en nærliggende virkning av et forbud, vil dette påvirke brukerne i stor grad.

Safedrive er heller ikke enig med Arbeidsgruppen i at *«inngrepet anses marginalt isolert sett»*. Arbeidsgruppen begrunner dette utsagnet med at

førere med varslingstjenester har blitt tatt for blant annet ruskjøring eller kjøring uten gyldig førerrett i kontroller som enda ikke er blitt varslet. Varslingstjenester kan også være attraktive hos kriminelle som av ulike grunner kan ønske å vite hvor politiet har kontroller.

Som nevnt over, er denne begrunnelsen fremsatt av Arbeidsgruppen uten dokumentasjon, og kan ikke i seg selv begrunne et inngrep i ytringsfriheten som foreslått.

Etter dette kan Safedrive ikke se at Arbeidsgruppen i tilstrekkelig grad har påvist at det foreligger et presserende samfunnsmessig behov, knyttet opp til hensynene om offentlig orden og/eller det å forebygge uorden eller kriminalitet.

Arbeidsgruppen konkluderer i sin vurdering av forholdsmessighet med at et forbud vil være forholdsmessig. Når det gjelder forholdsmessighetsvurderingen, vises det opp til de vurderinger vi har gjort for forholdsmessighetsvurderingen etter EØS-avtalen, som også vil være gjeldende her.

I tillegg må det påpekes at det i henhold til praksis fra EMD kreves at det ikke finnes noen annen og mindre inngripende måte å nå det samme formålet på.⁸⁰ Som nevnt over, finnes det en rekke tiltak som myndighetene kan gjøre for å ivareta de angitte formålene. Andre tiltak enn forbud vil i stor grad minimere inngrepet i ytringsfriheten, og må ifølge EMD-praksis vurderes inngående. Vurderingen av alternative tiltak kan ikke begrenses til andre tiltak som kan sikre effektive trafikkontroller, ettersom også tiltak som i bredere forstand retter seg mot å unngå fartsovertredelser, må vurderes. Safedrive kan ikke se at Arbeidsgruppen har oppfylt kravet fra EMD-praksis om å undersøke alternative tiltak, når disse tiltak kun er begrenset til effektiviteten av trafikkontroller presumptivt i form av økte antall bøtelagte bilister.

Når det gjelder hensynene til å unngå ruspåvirket kjøring og at kriminelle kan vite hvor politiet er, kan alternative tiltak være å samarbeide med varslingsstjenestene for å sikre at ruskontroller og andre kontroller rettet mot spesifikke kriminelle ikke varsles om. Dette er løsninger som enkelt kan implementeres teknologisk.

Etter dette kan ikke Safedrive se at Arbeidsgruppens rapport inneholder vurderinger som oppfyller kravet i EMD-praksis om juridiske vurderinger av tilstrekkelig god kvalitet.

6.3.4 Preg av vilkårlighet og uproporsjonal rekkevidde etter Grl § 96 og EMK art. 7

Sanksjoner for brudd på den foreslåtte bestemmelsen i vegtrafikkloven vil være straff i forstand av Grl. § 96 og EMK art. 7. Lovkravet i § 96 inneholder et krav om at loven er tilstrekkelig klar og presis til at et individ kan se for seg at straff kan bli konsekvensen om en lovregel blir brutt. Det stilles høye krav til at bestemmelsen er tilstrekkelig klar slik at borgerne kan forutberegne sin rettsstilling slik at man ikke straffes vilkårlig. I HR-2020-2019-A avsnitt 16 sammenfattet Høyesterett kravet slik:

«Klarhetskravet innebærer at domstolene ved tolkningen og anvendelsen av straffebestemmelser må påse at straffansvar ikke ilegges utover de situasjoner som selve ordlyden i straffebudet dekker. Manglende støtte i ordlyden avhjelpes ikke av at lovgiver har ønsket å ramme forholdet, eller at forholdet er klart straffverdig.»

Et lignende krav følger av EMK art. 7, og praksis viser at EMD-praksis er relevant for tolkningen av klarhetskravet. Høyesterett har i nyere høyesterettspraksis lagt til grunn at det er *«foretatt en innstramning av kravet til presis beskrivelse av det objektive gjerningsinnholdet i straffebestemmelsen»*.⁸¹

Arbeidsgruppen rapport foranlediger spørsmål ved om grensene for forbudet er tilstrekkelig utredet, og om forbudet vil oppfylle klarhetskravet. Det vil kunne oppstå vanskelige tolkningsproblemer

⁸⁰ Glor v. Switzerland, § 94.

⁸¹ Rt-2014-238 (Hønsehauk), avsnitt 15.

omkring for eksempel hva som er tilstrekkelig for at en tjeneste skal anses å kunne «*formidle varslar om trafikkontroller*».

Arbeidsgruppen fokuserer i stor grad på bruk av apper som er installert på mobiltelefon. Ordlyden omfatter imidlertid også alminnelige funksjoner i en mobiltelefon (SMS, e-post mottak, bruk av nettleser). Det vil her kunne oppstå vanskelige avgrensninger mot hva som skal anses som bruk eller besittelse av en tjeneste som faller inn under forbudet. For eksempel vil det være uklart om varsling via SMS, e-post eller på en nettside vil rammes av ordlyden. Dette gjør at borgere som bruker varslingstjenester ved hjelp av alminnelige funksjoner, vanskelig vil kunne få klarhet i sin rettsposisjon slik forslaget foreligger. Denne avgrensningen krever mer utredning for å gå klar av lovkravet. Det samme gjelder der tjenesten ikke varslar om faktiske kontroller, men om mulig trafikkontroll basert på en sannsynlighetsberegning.

Arbeidsgruppen har videre ikke vurdert om et forbud vil ramme vilkårlig, og i strid med Grl. § 96, for eksempel gjennom at håndheving av forbudet i praksis vil være isolert til særskilt utstyr fordi det vil ikke vil være anledning til å kontrollere alle mobiltelefoner som befinner seg i bilen.

Videre stiller Grl. § 96 og EMK art. 7 også krav til at bruken av straff er forholdsmessig sett opp mot de hensyn som begrunner straffen, et såkalt krav til materiell forholdsmessighet. Som ved alle inngrep i borgernes rettsstilling må en kriminalisering tilfredsstille grunnleggende krav til forholdsmessighet, som også innebærer et krav om at myndighetene i tilstrekkelig grad har vurdert forholdsmessigheten. Ettersom straff er det største inngrepet staten kan gjøre overfor et individ, taler for at det må stilles særlig strenge krav til vurderingen av nødvendigheten av inngrepet. Inngrepets art og karakter tilsier altså at kriminalisering skal være siste utvei.⁸²

Ovenfor har vi vurdert at Arbeidsgruppen ikke i tilstrekkelig grad har begrunnet og dokumentert at et forbud vil være en egnet, nødvendig og forholdsmessig restriksjon på fri bevegelighet. Vurderingene over er også relevante for vurderingen av forholdsmessighet etter Grl. § 96. Etter Grl. § 96 er det i tillegg nødvendig å vurdere det forhold at forslaget innebærer et forbud som vil kunne *sanksjoneres med straff*.

Arbeidsgruppen vurderer i rapportens pkt 3.3.2 behovet for et forbud mot varsling. Denne delen av Arbeidsgruppens Rapport peker på flere forhold som begrunner et forbud sanksjonert med straff: (1) at politiet ikke greier å gjennomføre trafikkontroller på samme måte som tidligere, (2) at UP mener dette er et problem fordi det undergraver effektiviteten av trafikkontroller (som må bety at færre bøtelegges), som svekker trafiksikkerheten (3) at «varslingstjenester kan også være attraktive hos kriminelle som av ulike grunner kan ønske å vite hvor politiet har kontroller», og (4) at brukere av varslingstjenester bruker tjenesten til å unndra seg straff.

Arbeidsgruppen har imidlertid ikke vurdert konkret hvorfor det er nødvendig med et forbud som skal sanksjoneres med straff. Det er kun kort uttalt at «straffverdigheten for overtredelse av varslingsforbudet anses ikke å være mindre enn for overtredelse av dagens regler om direkte varsling

⁸² Se nærmere i Rui, J.P. (2024), Forholdsmessighetsprinsippet og straff. Forholdsmessighet som grunnlag for strafferettens legitimitet, innhold og struktur.

og forstyrning av kontroller.» Vi anser at innføring av et nytt forbud som skal kriminalisere enn atferd som hittil har vært tillatt, krever en grundig vurdering av om det er forholdsmessig å benytte straff for å oppnå formålet med forbudet.

6.3.5 Manglende vurderinger av urimelig tilbakevirkning etter Grl. § 97

Etter Grl. § 97 er det forbudt å gi lovgivning med tilbakevirkende kraft. Bestemmelsens kjerneområde er der det legges byrder på handlinger (eller unnlatelser) begått før lovendringen, typisk at det innføres sanksjoner mot handlinger som var lovlige da de ble foretatt. Det er sikker rett at bestemmelsen også gir vern mot at det begås uforholdsmessige inngrep i etablerte rettsposisjoner. Dette omfatter også økonomiske rettsposisjoner.

Forbudet vil kunne utgjøre en tilbakevirkning i strid med Grunnloven, ettersom det griper inn i rettigheter til salg og bruk av varslingsutstyr omsatt før et forbud trer i kraft. Som det minste vil det ved ny lovregulering som forbyr en tidligere lovlig virksomhet, måtte etableres en rimelig overgangsordning i en avviklingsperiode. Dette er ikke vurdert av Arbeidsgruppen, og krever grundig vurdering før et eventuelt forbud kan gjennomføres.

Det er ikke uten videre klart at et forbud vil gå klar av Grunnlovens krav. Selv om det skulle kunne vedtas et forbud, må den tilbakevirkende kraften av forbudet ikke være urimelig. Dersom forbudet er urimelig, vil det være i strid med Grunnloven. Et forbud synes i utgangspunktet å være urimelig både for tilbyder av varslingsenheter og tjenester, samt for brukere som har investert i slike produkter og tjenester. Før et eventuelt forslag kan vedtas, kreves det en nærmere utredning om forbudet vil utgjøre urimelig tilbakevirkning etter Grunnloven.

7. Nærmere vurdering av forslaget: Alternativ nr. 2

7.1 Forslagets innhold og rekkevidde

Alternativ nr. 2 til forbud som er fremsatt i Arbeidsgruppens Rapport, er i hovedsak lik Alternativ 1.

Forslaget innebærer et forbud mot bruk og besittelse av utstyr i motorvogn, som kan brukes til å sende og ta imot varslings. Dette vil omfatte særskilt utstyr, f.eks. Safedrives enhet, uavhengig av om den er i bruk eller ikke. Det vil også gjelde selv om det ikke foreligger et aktivt abonnement for varslingsjeneste.

Den eneste forskjellen fra alternativ nr. 1 er at forbudet omfatter bruk av mobiltelefoner med installert app, men bare når denne er åpnet og varslingsjeneste er i bruk, i motsetning til besittelse av slik app i telefonen som for Alternativ nr. 1. Det samme gjelder for fastmontert navigasjonssystem med inkludert varslingsfunksjon, som etter Alternativ 2 bare er forbudt når varslingsfunksjon og tjeneste er aktivert/i bruk.

Slik som for Alternativ nr. 1, synes forbudet å gjelde uavhengig av hvem i bilen som har telefon med app som er i bruk, slik at forbudet også gjelder for passasjerer. Forslaget innebærer videre et forbud

mot kommersielle tjenester som kan varsle om trafikkkontroller. Det er i tillegg en forskriftshjemmel med hjemmel til å utvide forbudet til også å omfatte installerte apper på mobiltelefon med tilgang til varslingstjeneste (med aktivt abonnement) uavhengig av om disse er åpnet/i bruk.

7.2 Forslaget reiser en rekke rettslige problemstillinger

Forslaget reiser i hovedsak de samme problemstillinger som for alternativ nr. 1. Selv et forbud mot bruk, men ikke besittelse, av apper og integrerte tjenester, er en vidtgående kriminalisering. Forbud mot besittelse og bruk av særskilt utstyr, og bruk av app, er i seg selv svært inngripende.

Forslaget er likevel klart mindre inngripende enn alternativ 1, ved at passiv besittelse av app ikke omfattes. Men også dette alternativet innebærer problematisk og «urettferdig» mulighet for kontroll/håndheving, ved at det først og fremst er de som har særskilt (synlig) utstyr i bilen, som er utsatt for å bli oppdaget og straffet.

Forslaget har de samme begrensninger når det gjelder håndheving, ettersom det ikke er anledning til ransakelse av installerte apper på mobiltelefon (ransaking) eller i bilens systemer. Dessuten vil det være teknisk vanskelig eller umulig å avdekke om disse har vært i bruk.

Som for alternativ 1 gjelder at:

- Det er en problematisk avgrensning av forbudte tjenester via «apper» mot varsling via alminnelige funksjoner (SMS og e-post). Det er uklart om også det siste er ment å bli omfattet.
- Det er uklart om varsling basert på statistiske beregninger omfattes, der det ikke foreligger kjennskap til om det faktisk foregår kontroll på en lokasjon
- Virkningen av håndhevingsproblemet at det blir favorisering av (utenlandske) tjenesteaktører med appbasert tjeneste
- Forslaget vil lede til økt mobiltelefonbruk under kjøring
- Forslaget legger opp til håndheving som er i strid med retten til privatliv og personvern
- Begrensning av forbudet mot varslingstjenester til bare å gjelde kommersielle, kan svekke forbudets effektivitet

7.3 Forslaget er mangelfullt utredet og rettslig problematisk

Rettslig sett stiller forslaget seg i all hovedsak som for Alternativ nr. 1, og de samme innvendinger gjør seg gjeldende. Det at forslaget ikke rammer besittelse av app eller integrert system, gjør ikke at de problematiske aspektene som påpekt over for alternativ 1, kan sees vekk fra. Det vises derfor til vurderingen over i punkt 6.3.

Etter EØS-retten vil fortsatt manglende mulighet til å håndheve forbudet mot apper og integrerte systemer gjøre seg gjeldende, slik at forslaget ikke kan sies virkelig å gjenspeile et genuint ønske om å forfølge målet om å bedre trafikksikkerheten på en konsistent og systematisk måte. Bruk av varslingstjenester via apper og integrerte tjenester vil antakelig i prinsippet være vanskeligere å oppdage enn besittelse, noe som gjør håndhevingen (enda) vanskeligere under alternativ 2. I og med bruk og besittelse av særskilt utstyr vil være forbudt, som for alternativ 1, vil forslaget fort føre til en glidning mot bruk av apper, som vil undergrave forbudet.

Tilsvarende bøter ikke en innskrenkning til bruk av apper og integrerte tjenester på at grunnlaget i Arbeidsgruppens Rapport er utilstrekkelig for å slå fast at vilkåret om nødvendighet er oppfylt.

Når det gjelder lovkravet i Grl. § 96, innebærer forslaget i utgangspunktet at rekkevidden av forbudet er noe mindre. På grunn av håndhevingsproblemene som vil oppstå med både alternativ nr. 1 og nr. 2, kan det likevel stilles spørsmål ved om forskjellen vil være så stor i praksis. I alle tilfelle er heller ikke forholdsmessigheten av et straffesanksjonert forbud slik som alternativ nr. 2 vurdert.

Når det gjelder resterende innvendinger, vises det til punkt 6.3 over, ettersom tilsvarende innvendinger gjør seg gjeldende.

8. Nærmere vurdering av forslaget: Alternativ nr. 3

8.1 Forslagets innhold og rekkevidde

Forslaget innebærer at besittelse og bruk av varslingstjenester eller særskilt utstyr i bilen blir forbudt, slik som under alternativ 1. For tjenesteyter vil forbud først inntre etter vedtatt enkeltvedtak, hvor reglene i forvaltningsloven om forhåndsvarsel mv. må følges.

8.2 Forslaget reiser en rekke rettslige problemstillinger

I relasjon til besitter og bruker av utstyr, apper og integrerte tjenester, er innvendingene de samme som for alternativ 1.

I relasjon til tjenesteyter gjelder at ehandelsloven og -direktivet ikke åpner for at det legges ned «*generelle og abstrakte foranstaltninger vedrørende en kategori af bestemte informationssamfundstjenester, der er beskrevet i generelle vendinger, og som finder anvendelse uden forskel på enhver tjenesteyder i denne kategori af tjenester*». Ehandelsloven stenger med dette for et forbud mot å yte tjenester om varslingskontroller, siden slike tjenester befinner seg innenfor det «koordinerte området», jf. art. 2 bokstav h og art. 3. Det er betenkelig og problematisk at forslaget i alternativ nr. 1 og 2 fremsettes mens det pågår en sak for EU-domstolen som nettopp tar stilling spørsmålet om det kan nedlegges generelle forbud - som Arbeidsgruppen er usikker på.

Gjennom vedtakelsen av ehandelsdirektivet har EU ifølge fortalepunkt 5 flg. ment å fjerne hindringer på utøvelsen av fri flyt av tjenester og etableringsretten, slik som ulikheter i lovgivningene og usikkerhet med hensyn til hvilke nasjonale regler som skal anvendes på disse tjenestene, og derved sikre fri bevegelse for informasjonssamfunnstjenester. EU synes dermed å ha innsnevret «handlingsrommet» etter TEUV/EØS-avtalen for å regulere, herunder forby, informasjonssamfunnstjenester.

Foruten dette gjelder i alle tilfelle også vurderingen for alternativ 1 over i relasjon til tjenesteyter. Et slik forbud reiser en rekke innvendinger som tilsier at forslaget ikke er utredet tilstrekkelig til å klar av EØS-avtalen og sentrale bestemmelser i Grunnloven og EMK.

Når det gjelder en eventuell forskrift om å begrense adgangen til å tilby tjenester som varslar om trafikkontroller, gjelder tilsvarende innvendinger som for et forbud etter alternativ 1.

Når det gjelder eventuelle vedtak om forbud rettet mot en tjenesteyter i medhold av den foreslåtte bestemmelsen i alternativ 3, vil forvaltningsrettslige krav til saklig begrunnelse for vedtak gjelde, og man må unngå usaklig forskjellsbehandling.

Videre kan forslaget i realiteten føre til favorisering av utenlandske aktører, ettersom det vil være enklere å håndheve forbudet mot norske aktører, jf. vurderingen over i alternativ 1.

8.3 Forslaget er mangelfullt utredet og rettslig problematisk

8.3.1 Forslaget kan føre til ulovlig forskjellsbehandling

Safedrive kan ikke se at Arbeidsgruppen har vurdert de forvaltningsrettslige konsekvensene og begrensningene som vil være til stede dersom forslaget i alternativ 3 vedtas.

Prinsippet om forbud mot usaklig forskjellsbehandling er et ulovfestet forvaltningsrettslig prinsipp. Prinsippet innebærer at like tilfeller skal behandles likt i den grad ikke relevante hensyn begrunner forskjellsbehandling. Usaklig forskjellsbehandling innebærer at andre har blitt behandlet på en bedre måte, og at det i vedtaket ikke finnes saklig grunn for at vedkommende ikke skal anses på samme måte.

Vedtak om forbud vil måtte oppfylle de vilkår som følger av ehandelsloven, nærmere om dette i neste punkt. Prinsippet om usaklig forskjellsbehandling vil likevel gjelde i tillegg. Dersom myndighetene skulle nedlegge et forbud mot en bestemt tilbyder av tjenester som varsler om trafikkontroller, kan ikke et slikt vedtak fattes dersom det vil innebære en usaklig forskjellsbehandling av denne tilbyderen sammenlignet med andre tilbydere i en lignende situasjon. Det må dermed i utgangspunktet legges til grunn at et vedtak om forbud mot Safedrive som tilbyder av varslingstjenester om trafikkontroller, ikke kan vedtas dersom det ikke fattes likelydende vedtak overfor andre tilbydere. Safedrive kan ikke se at det er relevante forskjeller mellom tilbyderne som skulle gi grunnlag for å forskjellsbehandle. Dette er i alle tilfelle ikke utredet og vurdert av Arbeidsgruppen, og gjør at Arbeidsgruppens Rapport ikke tilstrekkelig har vurdert de nærliggende konsekvensene av et forbud som i alternativ 3 opp mot rettstilstander for øvrig.

8.3.2 Mangelfull utredning av muligheten til å fatte vedtak om forbud etter ehandelsloven

Arbeidsgruppen peker i rapporten på at et vedtak om forbud mot en særskilt informasjonssamfunnstjeneste etter ehandelsloven vil måtte være begrunnet i at det er nødvendig for å beskytte offentlig orden, offentlig sikkerhet, eller vernet av folkehelsen. Det legges videre til grunn at det vil være legitimt å illegge forbud med hensyn til et eller flere av disse formålene.

Vurderingen i Arbeidsgruppens Rapport om at disse hensynene kan begrunne et enkeltvedtak, fremstår utilstrekkelig. Disse hensynene er snevert tolket i rettspraksis fra EU- og EFTA-domstolen, og synes ikke å kunne gi anledning til å begrunne et vedtak om forbud mot bestemte informasjonssamfunnstjenester som varsler om trafikkontroller.

Et vedtak om forbud må etter ehandelsloven § 4, som gjennomfører ehandelsdirektivet artikkel 3 nr. 4, begrunnes i hensynet til å beskytte offentlig orden, offentlig sikkerhet eller folkehelsen (eller forbrukere, men dette siste er ikke anført av Arbeidsgruppen som anvendelig).

Hensynet til offentlig sikkerhet dekker både intern og ekstern sikkerhet, men terskelen for anvendelse av formålet er svært høy. «Offentlig sikkerhet» omfatter ifølge EU-domstolen «*en trussel mot institusjoners og grunnleggende offentlige tjenesters virkemåte og befolkningens overlevelse samt risikoen for en alvorlig forstyrrelse av internasjonale relasjoner eller av nasjoners fredelige sameksistens eller en trussel mot militære interesser.*»⁸³ Dette inkluderer for eksempel bekjempelse av handel med narkotiske stoffer begått av en kriminell gjeng eller terror.⁸⁴ Domstolen har også godtatt formålet når det gjelder handel med sensitive strategiske produkter til Sovjetunionen under den kalde krigen,⁸⁵ som indikerer det snevre anvendelsesområdet. Det snevre anvendelsesområdet bekreftes av ordlyden i ehandelsdirektivet artikkel 3 nr. 4 (a) (ii) som henviser til at offentlig sikkerhet inkluderer «nasjonal sikkerhet og forsvar».

Varsling av trafikkontroller kan ikke anses å innebære en trussel mot den interne sikkerheten i form av offentlige tjenesters virkemåte og befolkningens overlevelse. Selv om varsling påvirker politiets arbeid med fartskontroll, slik at politiet kan måtte justere innretningen på arbeidet sitt, er det i Arbeidsgruppens Rapport ikke tilstrekkelig begrunnet at dette i seg selv utgjør en trussel som faller innenfor det snevre anvendelsesområdet satt av EU-domstolen. Det er ikke tale om at varsling av fartskontroller er en tilstrekkelig stor trussel mot politiets håndheving av handel med narkotiske stoffer eller terror.

I alle tilfelle vil et slikt vedtak ikke være egnet eller nødvendig for å beskytte offentlig sikkerhet. Terskelen for å oppfylle kravet til forholdsmessighet er høy, og det er vanskelig å se for seg at det skal være egnet eller nødvendig å nedlegge forbud mot en konkret varslingstjeneste av hensyn til det «offentlig sikkerhet» slik dette er anvendt i rettspraksis. I så fall vil det kreves dokumentasjon på at en slik tjeneste utgjør en trussel mot institusjoners og grunnleggende offentlige tjenesters virkemåte og befolkningens overlevelse, noe Safedrive ikke kan se at Arbeidsgruppen har begrunnet i deres rapport.

Terskelen for å anvende formålet om folkehelse er også svært i høy praksis. Det må være tale om en alvorlig risiko for folkehelsen.⁸⁶ Folkehelse har for eksempel blitt anvendt som grunnlag for hindre smitte under Covid-19-pandemien.⁸⁷ Risikoen for liv og helse i trafikken har sunket jevnt over mange år, slik at en tjeneste som varslers om trafikkontroller ikke kan sies å være nødvendig for å beskytte folkehelsen. Safedrive kan ikke se at Arbeidsgruppen har fremlagt tilstrekkelig grunnlag for at et forbud mot en enkeltaktør vil være forholdsmessig for å verne om folkehelsen. Det er ingen dokumentasjon på at vedtak vil føre til at færre liv går tapt i trafikken; dette er i Arbeidsgruppens Rapport kun løse antagelser.

Når det gjelder hensynet til offentlig orden, er dette formålet også godt kjent i EU-praksis, og tolkes strengt.⁸⁸ Begrepet «offentlig orden» forutsetter under enhver omstendighet at det i tillegg til den

⁸³ Jf. sak C-165/14, *Rendón Marín*, avsnitt 83; sak E-6/23, avsnitt. 65.

⁸⁴ Sak C-304/14, avsnitt 39.

⁸⁵ Sak C-367/89 *Criminal proceedings against Aimé Richardt and Les Accessoires Scientifiques SNC*.

⁸⁶ Sak C-270/02 *Italia*, avsnitt 22.

⁸⁷ HR-2022-718-A.

⁸⁸ Se vedrørende varefriheten en oppsummering i Commission Notice - Guide on Articles 34-36 of the Treaty on the Functioning of the European Union (TFEU), (2021/C 100/03), side 30; se vedrørende tjenestefriheten sak C-60/89, avsnitt 24.

forstyrrelse av samfunnsordenen som enhver overtredelse av loven innebærer, foreligger en virkelig, umiddelbar og tilstrekkelig alvorlig trussel mot en grunnleggende samfunnsinteresse.⁸⁹ Offentlig orden kan dermed i prinsippet tenkes å omfatte bekjempelse av kriminalitet, men det må være noe kvalifisert mer enn bare ordinær forstyrrelse. Ehandelsloven § 5 (2) bokstav a henviser til at formålet «særlig» gjelder «forebygging, etterforsking og rettsforfølging av straffbare forhold, beskyttelse av mindreårige, og vern mot angrep på enkeltmenneskets verd og mot oppfordring til hat på grunnlag av rase, kjønn, religion eller nasjonalitet.»

Arbeidsgruppens Rapport viser i sin begrunnelse for at hensynet til offentlig orden vil begrunne et vedtak om forbud ehandelsloven, til begrunnelsen i pkt 3.5.1 om at

Et eventuelt vedtak som forbyr en bestemt tjeneste som varsler om trafikkontroller er som tidligere nevnt ment å hindre at den aktuelle varslingstjenesten undergraver kontrollvirksomheten og svekker trafikksikkerheten ved å legge til rette for unndragelse av straff. Tiltaket vil da kunne anses å ligge innenfor særlig det positivt angitte hensynet til «offentlig orden». Et vedtak som forbyr en slik tjeneste vil videre kunne anses nødvendig for å oppnå dette formålet, jf. vurderingene over i punkt 3.5.1.

Ettersom trafikksikkerhet, som er et tvingende allment hensyn, i seg selv ikke kan begrunne inngrep etter ehandelsloven § 6, synes Arbeidsgruppen her å legge til grunn at det er unndragelse av straff som er den relevante situasjonen som skal kunne begrunne anvendelse av hensynet til offentlig orden.

Offentlig orden kan i prinsippet tenkes å omfatte bekjempelse av kriminalitet, men det må være noe kvalifisert mer enn bare ordinær forstyrrelse, jf. over. Som nevnt er anvendelsesområdet snevert i henhold til praksis fra EU-domstolen. Ettersom det ikke i Arbeidsgruppens Rapport er dokumentert hvordan varsling av trafikkontroller utgjør en alvorlig trussel mot en grunnleggende samfunnsinteresse utover at enkelte bilister ikke blir bøtelagt for fartsovertredelser, samt Arbeidsgruppens Rapports uttalelse om at «[v]arslingstjenester kan også være attraktive hos kriminelle som av ulike grunner kan ønske å vite hvor politiet har kontroller», kan Safedrive ikke se at Arbeidsgruppen har tilstrekkelig begrunnet hvordan et slikt vedtak om forbud vil være et forholdsmessig inngrep begrunnet ut fra hensynet til offentlig orden. Vi er ikke kjent med noen rettspraksis fra EU- eller EFTA-domstolene som tilsier at trafikksikkerhetshensyn av den art det gjelder her, med varsling av politikontroller, skal kunne anses som å beskytte «offentlig orden» slik dette er tolket i praksis. Dette må i alle tilfelle utredes nærmere.

I mangel av nærmere utredning vil ikke hensynene til offentlig sikkerhet, offentlig orden og folkehelse heller ikke kunne begrunne unntak fra stillstandsperioden etter EØS-høringsloven, se nedenfor.

⁸⁹ Generaladvokat Trstenjaks uttalelse i sak C-265/06 *Kommisjonen mot Portugal*, avsnitt 51; Sak C-137/17 *Van Gennip*, avsnitt 58.

9. Et forbud kun mot bruk og besittelse av særskilt utstyr vil også være rettslig problematisk

Arbeidsgruppen har også vurdert et eventuelt forbud mot å besitte eller bruke særskilt varslingsutstyr som varsler om trafikkontroller. Ifølge Arbeidsgruppens Rapport vil et slikt forbud være nødvendig og forholdsmessig. Det foreslås imidlertid ikke en slikt alternativ utforming av et forbud, tilsynelatende fordi Arbeidsgruppen anser at å inkludere også forbud mot tjenester vil gi et tydeligere og forutsigbart regelverk, være teknologinøytralt og konsekvent, og være mer robust med hensyn til mulige forretningsmessige tilpasninger og teknologisk utvikling.

På grunn av de innvendinger som er identifisert over vedrørende alternativ nr. 1 til 3, særlig med tanke på vanskeligheter med håndheving av forbud mot bruk og besittelse av varslingsutstyr via app og integrerte systemer i bilen, vil vi likevel påpeke at det er flere rettslige innvendinger også mot et forbud mot bruk og besittelse av særskilt varslingsutstyr som varsler om trafikkontroller. Vi vil også påpeke disse innvendingene, ettersom et eventuelt forbud etter alternativ 1, 2 eller 3 i praksis kan bli isolert til særskilt utstyr i praksis på grunn av vanskelighetene med håndheving mot app og integrerte systemer.

Kort sagt vil de rettslige innvendingene identifisert vedrørende alternativ nr. 1 til 3 vil gjøre seg gjeldende også for et slikt forbud.

Et forbud knyttet til særskilt utstyr fremstår som enklere å håndheve, fordi en enhet til forskjell fra mobiltelefoner er mer eller mindre fastmontert til bilen. Men ettersom det ikke vil ramme varslingsutstyr via app eller på andre måter, vil det, som det insinueres i Arbeidsgruppens Rapport, være mindre konsekvent. Det kan også pekes på at apper kan kobles til den integrerte skjermen, som også er fastmontert. Bruk av mobiltelefon under kjøring er i alle tilfelle ikke trafiksikkert og også forbudt etter loven.

På grunn av dette er det sterke holdepunkter for at et slikt forbud vil mangle den nødvendige interne sammenheng som EØS-avtalen krever at lovgivningen har, som gjør at et slikt forbud er uegnet til å nå målet om trafiksikkerhet.⁹⁰ Et slikt forbud kan ikke sies virkelig å gjenspeile et ønske om å oppnå målet om bedre trafiksikkerhet på en konsistent og systematisk måte. Vi kan ikke se at Arbeidsgruppen har vurdert disse innvendingene mot et slikt forbud på tilstrekkelig måte.

Når det vurderingen av nødvendighet, vil et forbud mot bruk og besittelse av særskilt utstyr, som Safedrives enhet, i utgangspunktet være et mindre inngripende tiltak enn et mer omfattende forbud som foreslått i alternativ 1 til 3.

Imidlertid gjør de samme innvendingene som mot alternativene 1 til 3 seg gjeldende, ettersom Arbeidsgruppen ikke i tilstrekkelig grad har grunngitt hvorfor et slikt forbud oppfyller EU-domstolens krav til nødvendighet.

Foruten innvendingene som er beskrevet i detalj over, tilkommer at et forbud mot kun særskilt utstyr vil være særlig betenkelig med tanke på kravet om at et forbud må være forholdsmessig i snever

⁹⁰ Sak E-3/06 Ladbrokes, premiss 51.

forstand. Som beskrevet over vil et forbud etter alternativ nr. 1 til 3 fort kunne utgjøre et næringsforbud mot Safedrive, som en stor aktør i Norge. Dette aspektet er enda mer fremtredende dersom det er tale om et forbud mot kun særskilt utstyr. I en slik situasjon vil andre, større utenlandske tjenester drevet av for eksempel Google og Apple ikke rammes, mens en norsk aktør i praksis vil kunne måtte legge ned. Dette fremstår urimelig og ikke holdbart etter EØS-avtalen på det grunnlag som foreligger.

I tillegg vil et slikt forbud etter forholdene kunne utgjøre indirekte diskriminering på grunnlag av nasjonalitet, herunder av norske foretak, i strid med EØS-avtalen.

EØS-avtalen artikkel 4 og reglene om fri bevegelse forbyr på generelt grunnlag diskriminering på grunnlag av nasjonalitet. Dette rammer både direkte og indirekte diskriminering. Forbudet gjelder bare innenfor EØS-avtalens virkeområde, således ikke dersom det kun er tale om forhold som begrenser seg til en EØS-stat. Etter disse reglene er det ikke forbudt med såkalt omvendt diskriminering der en EØS-stat stiller egne selskaper ugunstigere enn foretak fra andre EØS-stater som benytter sine rettigheter til fri bevegelse.⁹¹ Dette betyr at myndighetene kan forfordle norske foretak uten at dette vil stride med bestemmelser i EØS-avtalens hoveddel.

Imidlertid kan omvendt diskriminering normalt påberopes av norske foretak selv om det er tale om rent innenlandske forhold, dersom dette er forbudt etter den EØS-rettslige sekundærretten (forordninger, direktiver mv). Et eksempel på slik sekundærrett er tjensteddirektivet (direktiv 2006/123/EU) som er gjennomført i norsk rett gjennom vedtakelsen av tjensteloven. Tjensteddirektivet og reglene i kapittel 3 i tjensteloven om etableringsrett gjelder for rent innenlandske forhold, dvs. at norske foretak kan påberope seg reglene uten at det foreligger en restriksjon av etableringsretten etter EØS-avtalens hoveddel.⁹² Det er dermed holdepunkter for at den begrensning av diskrimineringsforbudet i EØS-avtalens hoveddel mot omvendt diskriminering, ikke gjelder for reglene i tjensteloven kapittel 3. Disse reglene kan dermed ramme også omvendt diskriminering.⁹³ Tjensteloven gjennomfører EØS-rett og går ved en eventuell motstrid dermed foran annen norsk lov som regulerer samme forhold, jf. EØS-loven § 2.

Tjensteloven § 9 (1) forbyr at retten til å starte og utøve tjenstevirksomhet «*gjøres betinget av krav som direkte eller indirekte innebærer forskjellsbehandling på grunnlag av statsborgerskap, bosted eller etableringsstat.*» Tjensteloven og tjensteddirektivet går på dette punktet lenger enn de alminnelige reglene om fri bevegelse, ettersom slike krav ikke kan rettferdiggjøres overhodet. Det at indirekte forskjellsbehandling er forbudt, innebærer at «krav» som formelt sett likestiller tjensteytere, likevel kan være ulovlige dersom de er egnet til å forskjellsbehandle i praksis. Som eksempler på indirekte forskjellsbehandling nevner direktivet nasjonalitetskrav for blant annet tjensteyteren og tjensteyterens aksjeeiere.⁹⁴ Med «krav» skal forstås «plikter, forbud, vilkår eller

⁹¹ Se for eksempel sak C-407/85 Glocken m.fl. mot USL Centro-Sud m.fl., premiss 25.

⁹² Sak 360/15 og C-31/16 College van Burgemeester, premiss 110.

⁹³ Fredriksen/Mathisen, EØS-rett (4. utg., 2022), side 165; Marthe Dystland, EØS-rettslige varselamper, Partnerforum 12. april 2023 (<https://www.uio.no/om/samarbeid/samfunn-og-naringsliv/partnerforum/arrangementer/E%C3%98S-rett/2023/marthe-dystland.pdf>); se også NOU 2022:8 Ny Minerallov, side 334-5.

⁹⁴ Andreas Runde, Karnov lovkommentar til tjensteloven § 9 (1), Lovdata Pro (oppdatert per 11.6.2024).

begrensninger som følger av lov eller forskrift, rettspraksis eller forvaltningspraksis», jf. § 5 bokstav g. Et forbud vil utgjøre et «krav» ettersom det er egnet til å påvirke tjenestevirksomheten.⁹⁵

Samlet betyr dette at det et eventuelt forbud som i praksis er egnet til å forskjellsbehandle foretak på bakgrunn av etableringsstat eller aksjeeiers nasjonalitet, vil være ulovlig. Det kan dermed stilles spørsmål ved om et eventuelt forbud som i praksis behandler norske foretak ugunstigere enn foretak etablert eller med aksjeeiere fra andre EØS-stater, vil være i tråd med tjenesteloven § 9 (1).

Dette vil være et aktuelt spørsmål dersom et forbud innretter seg mot særskilt utstyr. I praksis vil dette forby Safedrives enhet. Samtidig vil det tillate lignende varslingstjenester via app på mobiltelefon som tilbys av konkurrenter enten etablert i andre EØS-stater eller etablert i Norge med aksjeeiere fra andre EØS-stater. Det at et slikt forbud *formelt sett* likestiller markedsaktørene, er ikke tilstrekkelig ettersom også et slikt forbud i praksis vil diskriminere på bakgrunn nasjonalitet etter de rådende forhold i dette markedet.

Ettersom Safedrives tilbud av varslingstjenester inkluderer både en særskilt enhet og en medfølgende tjeneste, kan virksomheten i utgangspunktet omfattes av både vare- og tjenestefriheten. Det er antakelig ikke mulig å definere hvilket element som er mest fremtredende, slik at eventuelt forbud mot særskilt utstyr vil måtte prøves både mot varefriheten og tjenestefriheten. Dermed vil et forbud kunne rammes av tjenesteloven som omvendt diskriminering.

Dette er ikke vurdert av Arbeidsgruppen og gjør at det kreves mer utredning dersom et slikt forbud skal kunne stå seg etter tjenesteloven § 9 (1).

Også et forbud som innrettes mot bruk eller omsetning av enhver varslingstjeneste, kan potensielt rammes av diskrimineringsforbudet i § 9 (1). Et slikt forbud vil være mer ugunstig for Safedrive enn konkurrentene som tilbyr varslingstjenester på mobiltelefon. Uten kontrollvarsling som del av tjenesten er det som nevnt vanskelig å se for seg tilstrekkelig kundeinteresse til at Safedrives tjeneste bare basert på annen type varsling kan opprettholdes. Dette står i kontrast til konkurrerende aktører slik som Google Maps, Apple Maps og Waze hvis næringsgrunnlag må antas å bli påvirket i liten eller ingen grad av et slikt forbud.

I praksis vil dermed et eventuelt forbud kunne utgjøre omvendt diskriminering som kan være egnet til å forskjellsbehandle med grunnlag i nasjonalitet. Et forbud kan dermed være ulovlig etter tjenesteloven § 9 (1).

10. EØS-høring er påkrevd før et eventuelt forbud kan vedtas

Arbeidsgruppens Rapport nevner at forslagene vil måtte sendes på høring etter EØS-høringsloven. Dette følger av EØS-høringsloven § 4 og 5. EØS-høring innebærer at myndighetene må sende en melding til ESA som inneholder «forslag» til nye regler, og eventuelt hvorfor disse anses nødvendige.

⁹⁵ Andreas Runde, Karnov lovkommentar til tjenesteloven § 5 bokstav g, Lovdata Pro (oppdatert per 11.6.2024).

Meldeplikten etter EØS-høringsloven innebærer videre en stillstandsplikt i lovens § 6, som betyr at reglene ikke kan vedtas før tre måneder etter forslaget er mottatt av ESA.

Ettersom det er «forslag»⁹⁶ som skal sendes på EØS-høring, kan myndighetene ikke melde et vedtatt regelverk til ESA, eller Stortinget vedta et regelverk mens stillstandsperioden løper, selv om regelverket skulle inneholde en bestemmelse om at det først trer i kraft etter at EØS-høringen er gjennomført.⁹⁷ Dette vil utgjøre en omgåelse av regelverket, og er bekreftet i praksis fra EU-domstolen.⁹⁸ Dette bekreftes også av formålet med regelverket, som ifølge fortalen til direktiv 2015/1535 er at ESA har «*de nødvendige opplysningene til rådighet før [EØS-staten] vedtar tekniske bestemmelser*», slik at ESA og andre EU/EØS-stater får «*tilstrekkelig tid til å foreslå endringer i det planlagte tiltaket for å fjerne eller redusere hindringer for det frie varebyttet som tiltaket kan føre til*». Poenget med EØS-høringen er at myndighetene «*tar hensyn til*» innspill fra ESA og andre EU/EØS-stater «*ved utarbeidingen av den endelige teksten til det planlagte tiltaket*».⁹⁹

Nærings- og fiskeridepartementet sendte 1. april de tre forslagene i høringsnotatet på EØS-høring. Som angitt av ESA og EU-kommisjonen, løper stillstandsperioden ut 2. juli 2025.¹⁰⁰ Dette betyr at Stortinget ikke kan vedta et av forslagene som er sendt på EØS-høring, før stillstandsperioden er løpt ut 2. juli 2025, selv om ikrafttredelse utsettes til etter dette tidspunkt.

Det er kun en snever unntaksadgang fra stillstandsplikten, jf. EØS-høringsloven § 7. Departementet har i meldingen til ESA og EU-kommisjonen eksplisitt angitt at det ikke gjøres unntak fra stillstandsplikten.¹⁰¹ Som det redegjøres for under, er uansett vilkårene for slikt unntak ikke til stede.

Det er heller ikke adgang til at departementet med vitende vilje bryter EØS-høringslovens stillstandsplikt og i etterkant benytter prosedyren for «stadfestelse» av et vedtatt forbud etter EØS-høringsloven § 10. Et vedtak om forbud i Stortinget før stillstandsperioden er løpt ut, er direkte i strid med loven, og vil være en åpenlys omgåelse av norsk rett og EØS-avtalen.

Unntak fra stillstandsplikten kan begrunnes dersom reglene:

(...) må utarbeides på kort tid og vedtas umiddelbart på grunn av en alvorlig og uforutsigbar situasjon knyttet til

a) vern av folkehelsen, dyrs helse eller plantelivet,

b) offentlig sikkerhet, eller

⁹⁶ Se også ordlyden i direktiv 2015/1535: «adoption».

⁹⁷ Ifølge lovkommentar av høyesterettsdommer Henrik Bull, jf. Norsk lovkommentar til EØS-høringsloven § 4, note 36.

⁹⁸ Uttalelse fra generaladvokat Jacobs i sak C-443/98, avsnitt 59.

⁹⁹ Direktiv 2015/1535, fortalepunkt 5, 13 og 14.

¹⁰⁰ Se melding hos ESA (<https://www.eftasurv.int/internal-market/notifications-and-applications/draft-technical-regulations/list/draft-technical-24>) og hos EU-kommisjonen (<https://technical-regulation-information-system.ec.europa.eu/en/notification/26805>)

¹⁰¹ Meldingen angir i punkt 11 «no» på spørsmål om «Invocation of the Urgency Procedure», jf. også mal til meldingsskjema som finnes her: <https://www.regjeringen.no/no/tema/naringsliv/handel/nfd---innsiktsartikler/handel-i-eos/veileder-til-eos-horingsloven/id646710/>.

c) offentlig orden når det gjelder regler om informasjonssamfunnstjenester, herunder særlig regler til vern av mindreårige.

(...)

Meldingen etter kapittel II skal angi grunnen til at umiddelbar vedtakelse anses nødvendig.

Det må være tale om en alvorlig og uforutsigbar situasjon. I direktiv 2015/1535, som erstattet tidligere direktiv om EØS-høring, heter det at det må være tale om «urgent reasons, occasioned by serious and unforeseeable circumstances».¹⁰²

Ifølge forarbeidene til EØS-høringsloven skal begrepene «alvorlige» og «uforutsigbare situasjoner» i samsvar med praksis fra EU-domstolen og uttalelser fra Kommisjonen tolkes strengt.¹⁰³ Forarbeidene viser videre til at når det gjelder «uforutsigbar situasjon», kreves det at det foreligger noe som «er uventet eller har skjedd plutselig, med andre ord en situasjon der normale tiltak ikke hadde vært tilstrekkelige.» Som eksempler på situasjoner som omfattes nevnes i forarbeidene oppdagelse av munn- og klovtsyke eller farlige stoffer som kan ødelegge f.eks. drikkevann.¹⁰⁴ Eksempler fra EU-kommisjonen på begrunnelse som har vært akseptert, er for eksempel knyttet til tyske tiltak etter terrorangrepet 11. september 2001.¹⁰⁵

Det er ikke fremlagt grunnlag for at varsling av trafikkontroller er en «alvorlig» situasjon slik dette er tolket i EU-praksis. Det er i alle tilfelle ikke dokumentert at det foreligger en «uforutsigbar situasjon» ettersom varsling av trafikkontroller ikke er hendelse som er uventet eller har skjedd plutselig. For det første har myndighetene vært klar over varsling av trafikkontroller i lang tid. For det andre ble det allerede for ett år siden, i mars 2024, i Regjeringens forslag til Nasjonal Transportplan for 2025-2036, lagt frem at Regjeringen vil foreslå forbud mot varsling av trafikkontroll. Den «situasjonen» som myndighetene mener begrunner et eventuelt forbud, har den altså vært klar over i lang tid, og er dermed ikke uventet eller noe som har skjedd plutselig.

Av praksis fra EU-domstolen heter at situasjonen ikke kan være *potensielt* alvorlig og uforutsigbar.¹⁰⁶ Det er nettopp en slik *potensiell* situasjon som beskrives i beslutningen om å kun ha fire ukers høringsfrist for den nasjonale høringen («vil kunne få alvorlige konsekvenser for trafikksikkerheten»). Dette tilsier at det er ikke er grunnlag for unntak fra stillstandsperioden.

¹⁰² Direktiv 2015/1535, artikkel 6 nr. 7 (a). Norsk oversettelse: «presserende årsaker som skyldes en alvorlig og uforutsigbar situasjon»

¹⁰³ Ot.prp. nr. 95 (2003-2004) Om lov om europeisk meldeplikt for tekniske regler (EØS-høringsloven), side 24.

¹⁰⁴ Ot.prp. nr. 95 (2003-2004) Om lov om europeisk meldeplikt for tekniske regler (EØS-høringsloven), side 24.

¹⁰⁵ Report from the Commission to the European Parliament and the Council on Directive 98/34/EC in the field of information society services, COM(2003) 69 final, side 25.

¹⁰⁶ Uttalelse fra generaladvokat Szpunar i sak C-499/23 *Kommisjonen mot Ungarn*, avsnitt 71.

Det vises også til at franske myndigheter i sin notifikasjon av et lignende forbud i 2017, ikke påsto at unntaksbestemmelsen kom til anvendelse.¹⁰⁷

Det er videre kun tre angitte hensyn som kan begrunne unntak: av en alvorlig og uforutsigbar situasjon knyttet til folkehelsen, offentlig sikkerhet, eller offentlig orden når det gjelder regler om informasjonssamfunnstjenester.

Som nevnt over i punkt 8.3.2 er terskelen for å anvende offentlig sikkerhet som grunnlag for å gjøre unntak fra fri bevegelse høy.

Varsling av trafikkontroller kan ikke anses å utgjøre en alvorlig og uforutsigbar situasjon som innebærer trussel mot den interne sikkerheten i form av offentlige tjenesters virkemåte og befolkningens overlevelse. Selv om varsling påvirker politiets arbeid med fartskontroll, slik at politiet kan måtte justere innretningen på arbeidet sitt, er det i Arbeidsgruppens Rapport ikke tilstrekkelig begrunnet at dette i seg selv utgjør en trussel som oppfyller den svært høye terskelen satt av EU-domstolen. Det er ikke tale om at varsling av fartskontroller er en plutselig trussel mot politiets håndheving av handel med narkotiske stoffer eller terror. I mangel av nærmere utredning vil ikke hensynet til offentlig sikkerhet kunne begrunne unntak fra stillstandsperioden.

Som nevnt over i punkt 8.3.2 er også terskelen for å anvende folkehelsen som grunnlag for å gjøre unntak fra fri bevegelse høy.¹⁰⁸ Folkehelse har for eksempel blitt anvendt som grunnlag for hindre smitte under Covid-19-pandemien.¹⁰⁹

Når det gjelder varsling av trafikkontroller, er det ikke fremlagt noen dokumentasjon på at et forbud vil begrense risiko for liv og helse som kan begrunnes som en *folkehelse*risiko, slik som en pandemi. Risikoen for liv og helse i trafikken har sunket jevnt over flere år, slik at varslingstjenester ikke kan sies å utgjøre en alvorlig og uforutsigbar situasjon knyttet til folkehelse. Det er videre ingen dokumentasjon på at tiltaket faktisk vil føre til at færre liv går tapt i trafikken; dette er i Arbeidsgruppens Rapport kun løse antagelser. Desto videre er slike eventuelle virkninger mangelfullt utredet i Arbeidsgruppens Rapport ettersom det ikke er tatt hensyn til virkningene på trafikksikkerhet som sådan, inkludert de totale virkningene på trafikksikkerhet av varslingstjenester, og hvorvidt et forbud vil kunne gjennomføres på en konsekvent måte som faktisk gjør at varsling ikke vil finne sted. I mangel av annet vil ikke hensynet til folkehelsen kunne begrunne unntak fra stillstandsperioden.

Som nevnt over i punkt 8.3.2 er også terskelen for å anvende offentlig orden som grunnlag for å gjøre unntak fra fri bevegelse høy.¹¹⁰ Alternativet gjelder kun regler om informasjonssamfunnstjenester, som vil være tilfelle ved et forbud mot varsling av trafikkontroller. Det er spesifisert at det særlig gjelder regler til vern av mindreårige, noe som samsvarer med tjenstedirektivets forale som angir

¹⁰⁷ Se punkt 11 i notifikasjonen, hvor det står «No» (<https://technical-regulation-information-system.ec.europa.eu/en/notification/17814>). Mal for notifikasjon fra Nærings- og fiskeridepartementet finnes her: <https://www.regjeringen.no/no/tema/naringsliv/handel/nfd---innsiktsartikler/handel-i-eos/veileder-til-eos-horingsloven/id646710/>.

¹⁰⁸ Sak C-270/02 Italia, avsnitt 22.

¹⁰⁹ HR-2022-718-A.

¹¹⁰ Se vedrørende varefriheten en oppsummering i Commission Notice - Guide on Articles 34-36 of the Treaty on the Functioning of the European Union (TFEU), (2021/C 100/03), side 30; se vedrørende tjenestefriheten sak C-60/89, avsnitt 24.

at offentlig orden «særlig [omfatter] spørsmål som gjelder menneskeverd, beskyttelse av mindreårige og utsatte voksne samt dyrs velferd.»¹¹⁰ Det er på det rene at forslaget ikke retter seg mot vern av mindreårige, eller hensynene i tjenstedirektivet.

Fortalen til direktiv 98/48 viser at unntaket for offentlig orden er snevert og kun dekker en situasjon «som ikke tidligere har vært kjent».¹¹¹ Begrepet «offentlig orden» forutsetter under enhver omstendighet at det i tillegg til den forstyrrelse av samfunnsordenen som enhver overtredelse av loven innebærer, foreligger en virkelig, umiddelbar og tilstrekkelig alvorlig trussel mot en grunnleggende samfunnsinteresse.¹¹² Offentlig orden kan dermed i prinsippet tenkes å omfatte bekjempelse av kriminalitet, men det må være noe kvalifisert mer enn bare ordinær forstyrrelse. Vi er ikke kjent med noen rettspraksis fra EU- eller EFTA-domstolene som tilsier at trafikksikkerhetshensyn av den art det gjelder her, med varsling av politikontroller, skal kunne anses som å beskytte «offentlig orden» slik dette er tolket i praksis. Ettersom begrepet tolkes strengt av EU-domstolen, og det ikke er dokumentert hvordan varsling av trafikkontroller utgjør en alvorlig, og tidligere ikke kjent, trussel mot en grunnleggende samfunnsinteresse utover at enkelte bilister ikke blir bøtelagt for fartsovertredelser, vil hensynet til offentlig orden heller ikke kunne begrunne unntak fra stillstandsperioden.

Det foreligger dermed ikke grunnlag for unntak fra stillstandsperioden.

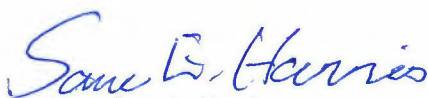
For det tilfelle at Arbeidsgruppen og/eller departementet likevel skulle mene at vilkårene er oppfylt, må dette begrunnes i melding til ESA. ESA vil etterprøve begrunnelsen og treffe egnede tiltak i tilfeller der denne unntaksadgangen blir misbrukt, for eksempel innlede sak om traktatbrudd mot norske myndigheter.

11. Vedlegg

1. Expert Analytics, Safedrive - Data og innsikt om kontrollvarsling, 26.03.2025

*

Med vennlig hilsen
Advokatfirmaet BAHR AS



Sam E. Harris
Advokat

¹¹⁰ Tjenstedirektivet (direktiv 2006/123), foralepunkt 41.

¹¹¹ Direktiv 98/48, foralepunkt 22.

¹¹² Generaladvokat Trstenjaks uttalelse i sak C-265/06 *Kommisjonen mot Portugal*, avsnitt 51; Sak C-137/17 *Van Gennip*, avsnitt 58.

Safedrive

Data og innsikt om
kontrollvarsling

Publisert
26.03.2025



Innhold

1. Norske veier og forhold
2. Hva kan vi lære fra resten av Europa?
3. Hvordan kontrollvarsling bidrar til tryggere trafikk
4. Hvordan Safedrive bidrar til tryggere trafikk
5. Alternativer er ikke bedre
6. Hvem bruker Safedrive og hva vet vi om deres atferd?
7. Tilbakemeldinger på rapport "Skjerpede regler mot risikoatferd i trafikken, Tema B"

Executive Summary - Kontrollvarsling og trafikksikkerhet

- Norge er i dag Europas tryggeste land for trafikanter, med kun 20 trafikkdrepte per million innbyggere i 2023 – mindre enn halvparten av EU-gjennomsnittet. Denne utviklingen har skjedd i en periode hvor kontrollvarslingstjenester har blitt utbredt, og andelen som overholder fartsgrensen har økt. Det finnes ikke dokumentasjon som viser at varslingstjenester som *Safedrive* har negative effekter på trafikksikkerheten. Tvert imot viser data og brukerundersøkelser at slike tjenester kan bidra til lavere fart og økt oppmerksomhet i trafikken.
- Varslingstjenester øker den subjektive oppdagelsesrisikoen, som ifølge Transportøkonomisk institutt (TØI) har stor betydning for trafikantatferd. Tjenester som Safedrive varsler om kontroller innenfor en radius på 30 km og gjør dermed flere bilførere mer bevisste på sin trafikkatferd. I Trøndelag, hvor *Safedrive* har høyest utbredelse, har man sett en positiv utvikling i trafikksikkerhet, med nest lavest ulykkesrate i landet.
- Danmark, som har verdens høyeste utbredelse av fysiske kontrollvarslingsenheter (omtrent 40 % av bilparken), har ikke sett noen negativ utvikling i trafikksikkerhet. Likevel nevnes ikke Danmark som sammenligningsgrunnlag i rapporten fra arbeidsgruppen – til tross for at man viser til landet i arbeidet med inndragning av kjøretøy (Tema A). Et bredere og mer balansert kunnskapsgrunnlag vil være nødvendig.
- Et generelt forbud mot kontrollvarslingstjenester vil kunne svekke viktige trafikksikkerhetstiltak, som dyreveraling, opplæring og fartstilpasning. Det finnes per i dag ikke dokumentasjon for at slike tjenester øker risikoen for trafikkulykker – noe som tilsier at en eventuell regulering må bygge på dokumentert effekt og helhetlig forståelse av det norske trafikksystemet.

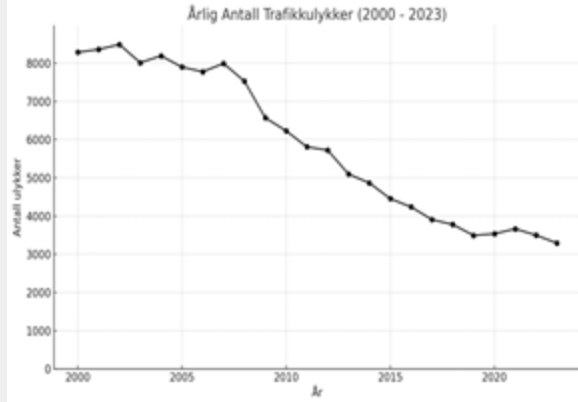
Safedrive

Norske veier og
forhold



Det har aldri vært tryggere å kjøre på norske veier, selv om rekordmange bruker apper og enheter for å varsle om kontroller

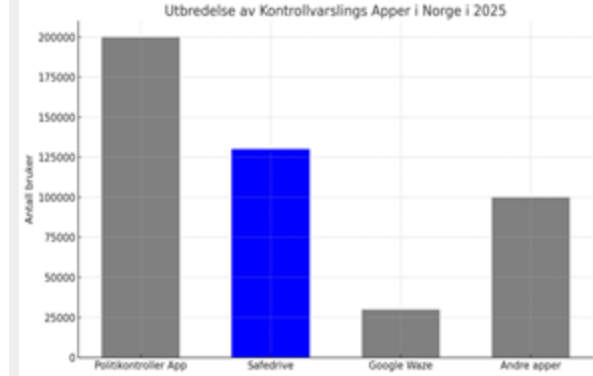
Trafikkulykker totalt er kraftig redusert siden 2000



Antallet dødsulykker har også gått kraftig ned i samme periode



Samtidig er det rekordmange som bruker kontrollvarsling



Kilder: Safedrive statistikk er fra Safedrive, de andre tallene er vår beste estimering basert på informasjon fra nettsidene til firmaene som leverer appene.

Norge har færrest dødsulykker både i Norden og i Europa

Antall drepte i trafikken pr.
million innbyggere var i
2023

20

Gjennomsnittlig antall drepte
pr. million innbyggere i Europa
var i 2023

46

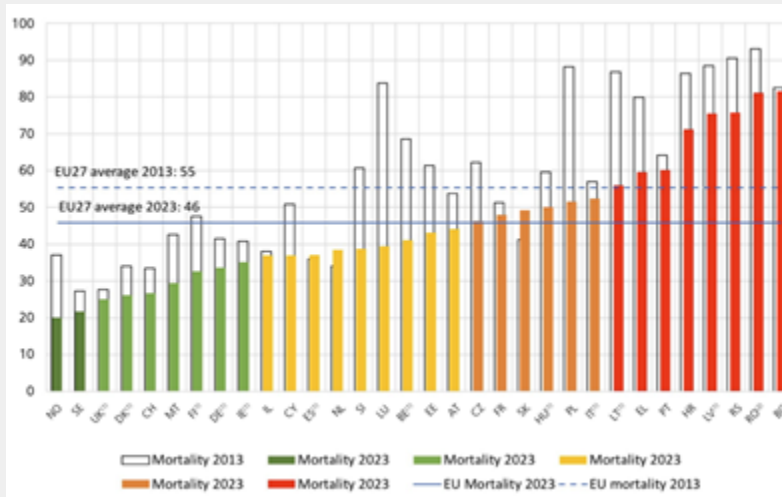
Lavest antall drepte pr. km.
kjørt i Europa og har siden
2013 redusert dødsfall med

>40%

Europas beste på trafikksikkerhet

Ifølge ETSC er Norge det tryggeste landet i Europa for trafikanter, med kun 20 trafikkdrepte per million innbyggere i 2023 – mot et EU-snitt på 46. Norge kan dermed anses som et foregangsland for europeisk trafikksikkerhet. Samtidig har Norge satt seg ambisiøse mål i Nasjonal transportplan (2025–2036), med en grense på maks 50 drepte og 350 hardt skadde innen 2030.

Dette forutsetter målrettede tiltak basert på kunnskap – ikke nødvendigvis forbud mot systemer som i motsatt fall kan bidra til forebygging av ulykker, også ulykker som gjelder dødsfall knyttet til eksterne faktorer som dyr i veibanen.



Dødsfall i trafikken pr. million innbyggere i 2023 sammenlignet med 2013, ETSC

Stadig flere bilførere overholder fartsgrensene i Norge

Hastighetsmålinger fra Statens vegvesen viste at andelen som overholdt fartsgrensen i 2023 var

62,1%

Alle fartsoner utenom flerfelts-90-sone opplevde en positiv utvikling fra 2022, en total økning i 2023 på

0,4%

Flest overholdt fartsgrensen i tofelts-90-sone, med en andel på

73,5%



Andel av trafikken som overholder fartsgrensen 2006-2023, Politiets tilstandsanalyse for 2025

Hastighet i trafikken

Ifølge Politiets tilstandsanalyse for 2025, var det flere bilførere som overholdt fartsgrensen i 2023 enn i 2022. Vi ser også en positiv trend i forhold til 2006. Flerfelts-90-sone og 100-sone er de målte fartsgrensene der færrest følger fartsgrensen. Andel som kjørte over fartsgrensen:

	2022	2023
Andel over	38,3%	37,9%
10 km/t over	5,83%	5,5%
20 km/t over	0,94%	0,93%
30 km/t over	0,21%	0,19%

Høy fart har vært en sannsynlig medvirkende faktor i 25% av dødsulykkene, mens manglende førerdyktighet vurderes å ha vært en medvirkende faktor i 36%. Høy hastighet har derimot en større konsekvens for utfallet av ulykker, med påvirkning på 58% på skadegrad.

Mange årsaker til trafikkulykker, og kontrollvarsling påvirker bare noen – i enkelte tilfeller har varsling en positiv effekt, mens effekten i andre sammenhenger er usikker

Påvirkning ved bruk av Safedrive

Program for å øke førerdyktighet, [Førerkort 2.0](#)

Varsler om kontroll i uspesifisert område, 30km radius
Utbetaler 3MNOK i [Reward](#) for å følge trafikkregler

Ingen påvirkning

Fjerner varsler ved info om promillekontroll
Ønsker å [samarbeide tettere med Politiet](#).

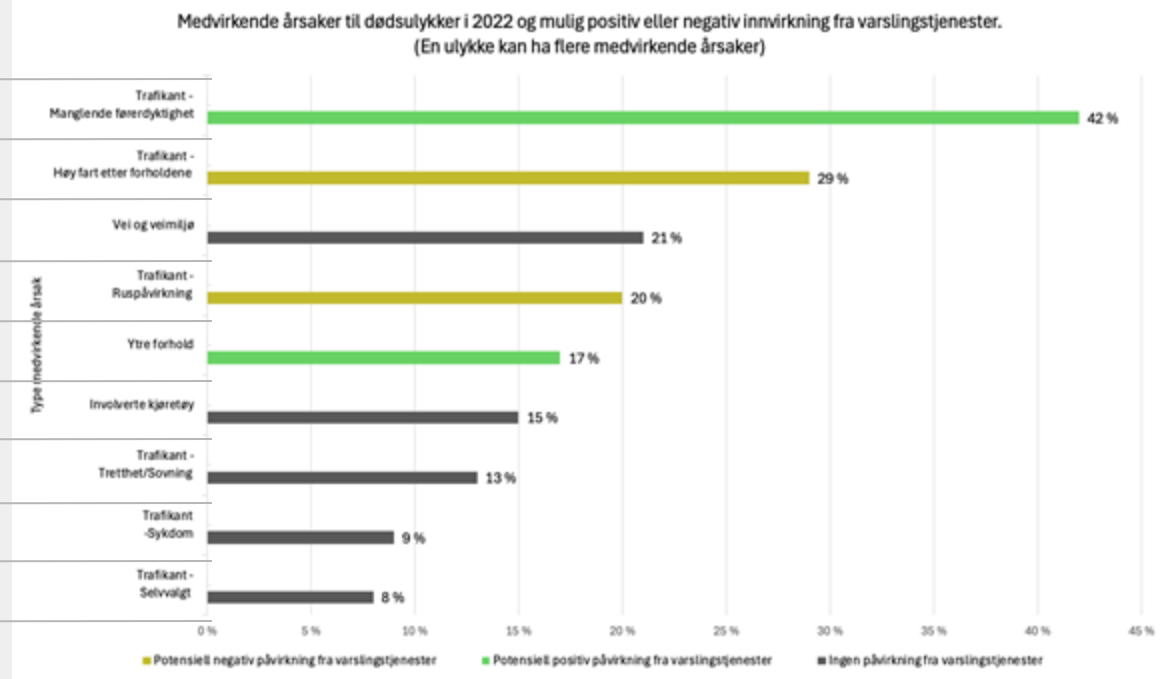
Varsling av hendelser langs vei og dyr i veibanen
Tilbyr brukere [Elggaranti](#) dersom et dyr ikke er varslet

Ingen påvirkning

Ingen påvirkning

Ingen påvirkning

Ingen påvirkning



Hvis kontrollvarsling virkelig var effektivt, burde antallet rapporterte trafikkovertredelser ha gått ned – det har det ikke; tvert imot øker de svakt, til tross for varslingstjenester

Antall anmeldte lovbrudd i trafikken totalt i 2023

55 239

En reduksjon på -0,2% fra 2022, men fra 2019-2023 rapporteres en økning på

2,4%

Promillekjøring står for den største endringen fra 2022 til 2023, med en økning på

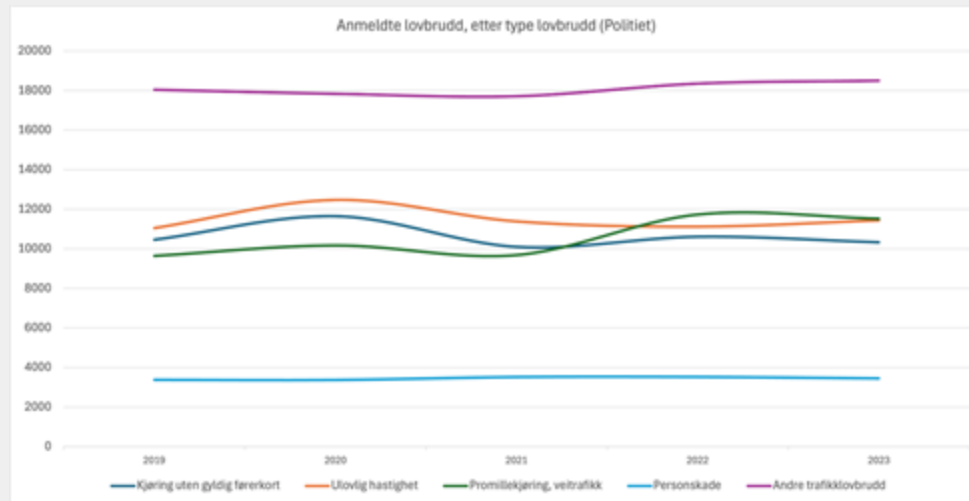
11,8%

Økning i rapporterte trafikkløvbudd

Til tross for økt bruk av varslingstjenester, viser politiets årsrapport en økning i antall trafikkløvbudd de siste årene. Totalt har antall registrerte saker økt med 2,4 % siden 2019.

Fartsovertredelser har økt mest det siste året, med en vekst på 2,9 % fra 2022 til 2023. Over en lengre periode har også promillekjøring økt betydelig, med en økning på 11,8 % fra 2019 til 2023. Dette viser at rus og høy hastighet fortsatt er de største utfordringene i norsk trafikk om man går ut ifra anmeldte lovbrudd registrert hos politiet.

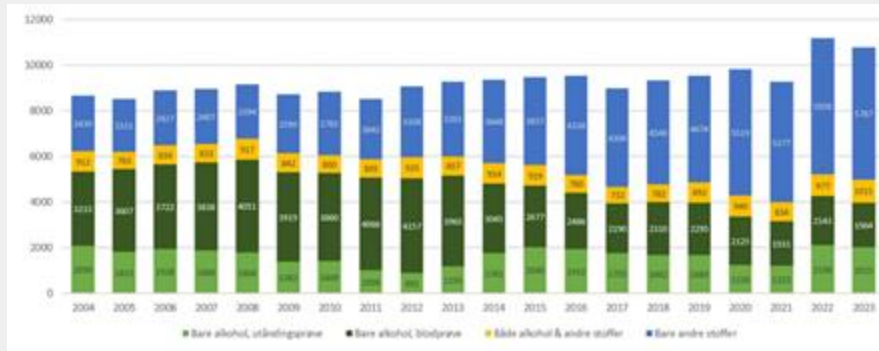
I 2023 hadde Safedrive over 100 000 brukere i Norge, noe som viser at mange benytter seg av teknologi for å få bedre trafikkovertsett. I tillegg finnes det andre tjenester som Waze, som også gir brukerne sanntidsdata om trafikforhold og kontroller.



Basert på tall fra politiets årsrapport 2023.

Det er ikke slik at Safedrive og andre kontrollvarslingstjenester gjør at færre blir tatt i promillekontroll

Svakt økende trend for kjøring i ruspåvirket tilstand



Figur 24: Antall positive bevisprøver for kjøring i ruspåvirket tilstand 2004-2023, fordelt på alkohol og annen rus. Kilde: Prøveresultat fra Oslo Universitetssykehus og resultat fra utåndingsprøver fra UP.

Andel positive tester sammenlignet med tidligere år og dødsulykker knyttet til rus

Veikantundersøkelse av Utrykningspolitiet i alle UP-distriktene på alkoholpåvirket kjøring i 2024:

- En liten prosentandel (0,23%) av sjåførene testet positivt for alkohol, men etter å ha tatt hensyn til visse variabler, er den justerte figuren enda lavere på 0,18%.
- Tilsvarende undersøkelser i 2015, 2019 og 2022. Vektet resultatene fra disse var henholdsvis 0,17 % 2015 og 2019 og 0,3% i 2022.

Andelen gjengangere i 2023 er nesten den samme som før.

Kjøring i ruspåvirket tilstand var en sannsynlig medvirkende faktor i 19 dødsulykker i 2023 (20 %). Gjennomsnittlig for perioden 2014 - 2023 var andelen 22 %.

Safedrive sine brukere blir også stoppet i promillekontroll, viser egen brukerundersøkelse fra mars 2025.

3500 av 8923 har blitt kontrollert

Har du blitt **stoppet i promillekontroll** siste 12 mnd?

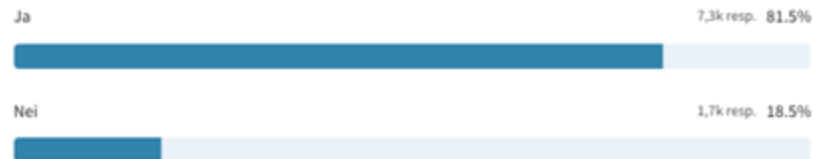
8923 av 8923 personer svarte på dette spørsmålet



En stort andel brukere er avhengige av førerkort i arbeidshverdagen

Benytter du bil som en del av arbeidsdagen din?

8923 av 8923 personer svarte på dette spørsmålet



Oppsummering

FAKTA	KILDE
Det har aldri vært tryggere å kjøre på norske veier, selv om rekordmange bruker apper og enheter for å varsle om kontroller	Statens Vegvesen, SSB
Norge har færrest dødsulykker i Norden og i Europa	Statens Vegvesen, ETSC
Stadig flere bilførere overholder fartsgrensene i Norge	Politiets tilstandsanalyse 2025
Det er mange medvirkende årsaker til trafikkulykker og kontrollvarsling påvirker bare noen	Statens Vegvesen, Dødsulykker i trafikken rapport Politiet (2022), Årsrapport Politiet 2024
Antall lovbrudd i trafikken er svakt økende – tross varslingstjenester	Årsrapport Politiet (2024)
Økt bruk av varslingstjenester gjør ikke at færre blir tatt i promillekontroll	Årsrapport Politiet (2024) OUS, UP Utåndingsprøver
Safedrive sine brukere blir også tatt i promillekontroll	Safedrive brukerundersøkelse 03.25

Safedrive

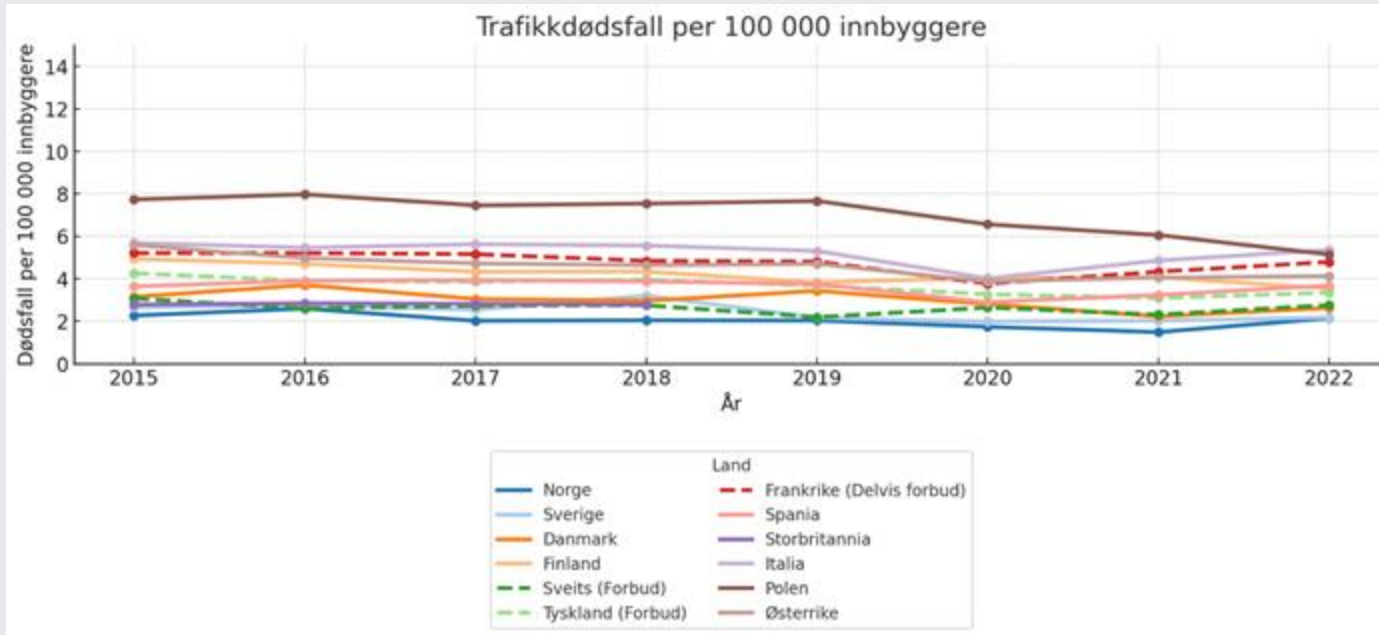
Hva kan vi lære
fra resten av
Europa?



Mange aktører for kontrollvarsling i Europa – Hvordan skiller Safedrive seg fra de største?

Tjeneste	Totalt antall brukere	Hovedmarked	Beskrivelse
Waze	140 millioner +	Globalt	Gratis navigasjonsapp eid av Google. Brukerne varsler om kø, ulykker og kontroller i sanntid.
Coyote	5 millioner +	Frankrike	Abonnementsbasert tjeneste som varsler om kontroller, ulykker og trafikk. App og enheter.
OONO	3 millioner +	Globalt/ Danmark	Fysisk trafikkvarsling koblet til app. Brukerne varsler om fartskontroller og trafikkhendelser.
Saphe	1 million +	Danmark	Dansk trafikkvarsling koblet til app. Varsler om kontroller, ulykker og kø.
Yanosik	2,5 millioner +	Polen	App med trafikkvarsler, kontroller, ulykker og varsling om hendelser.
Safedrive	130 000 +	Norge	Norsk trafikkvarslingstjeneste som bruker en fysisk enhet koblet til mobilapp. Varsler om kontroller, ulykker, dyr i veibanen, Elggaranti, hindringer og fartsgrenser. Eget rewardsystem som fremmer kjøring etter fartsgrenser.

Ulykkesstatistikken i Europa er svært lik for land med og uten forbud mot kontrollvarsling

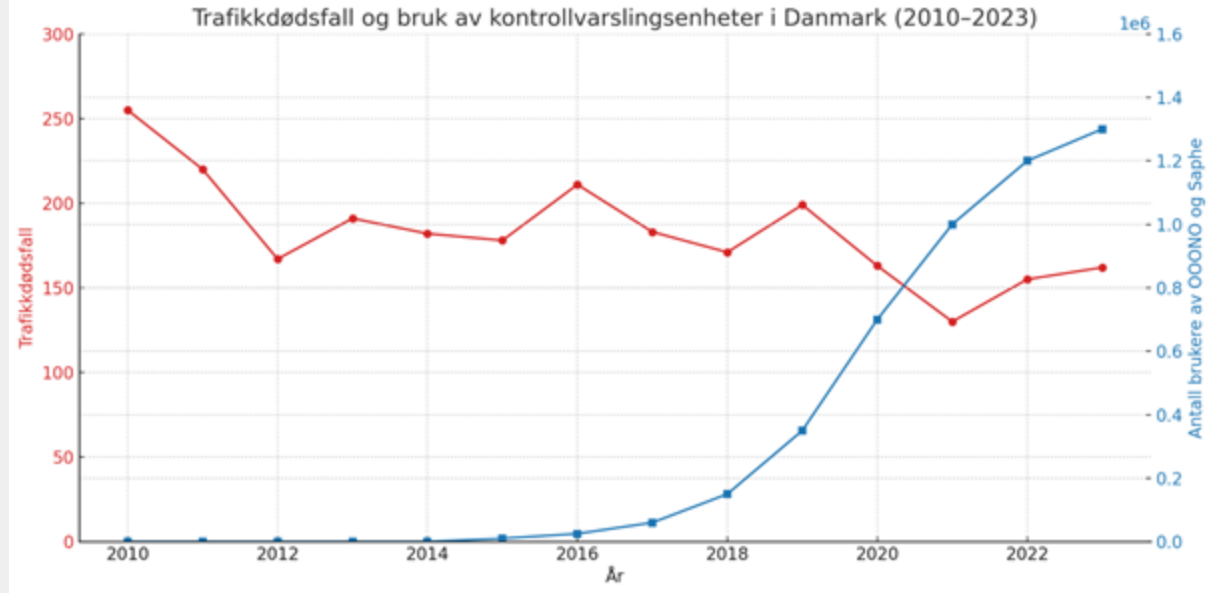


I Danmark har 40% av bilene en enhet som varsler om kontroller i Norge 4%, likevel er det ikke mer utrygt i dansk

trafikk

Likevel går antall ulykker jevnt nedover

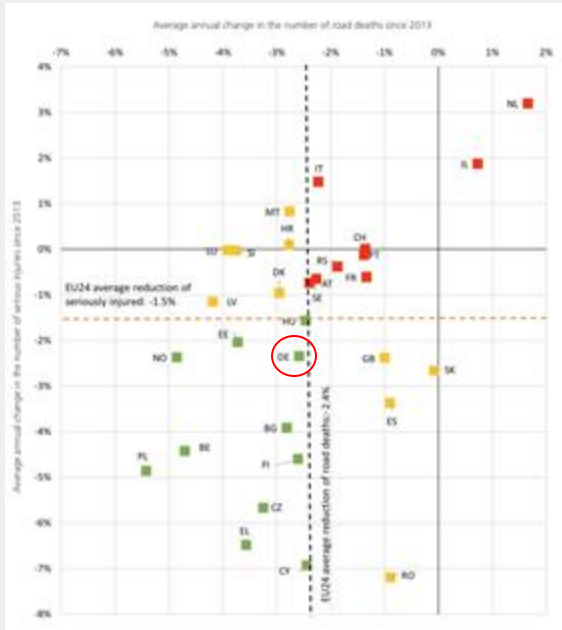
- To hovedleverandører av kontrollvarslingsenheter i Danmark: Saphe og OONO.
- Siden 2018/2019 har bruken av enheter danske biler vært raskt økende.
- I samme tidsintervall har antall trafikkdødsfall i Danmark vært relativt konstant/nedadgående.
- Nedgangen i antall trafikkdødsfall i 2020 og 2021 kan forklares med koronapandemien, som førte til redusert mobilitet og trafikk – noe som også gjelder for Danmark.
- Populære enheter, videreutviklet basert på uttrakt bruk.
- Danmark er ifølge ETSC det fjerde mest trafikksikre landet i Europa.



Trafikkdødsfall og bruk av kontrollvarslingsenheter i Danmark.

I Tyskland er det lov å varsle om kontroller på lokalradioen - samtidig som varslingstjenester har vært forbudt siden 2020.

En gjennomsnittlig nedgang i ulykker



Beregnet gjennomsnittlig årlig endring i antall alvorlig skadde og dødsfall i trafikken over perioden 2013-2023. ETSC 18th PIN Annual Report

Tyskland ser nytten av preventiv effekt

I 2002 innførte Tyskland forbud mot tekniske varslingsenheter som radarvarslere. I 2020 ble dette utvidet til også å gjelde mobilapper og GPS-enheter med funksjon for varsling om fartskontroller, jf. StVO § 23(1c).

Samtidig er det fortsatt lovlig for lokale radiostasjoner å varsle om trafikkontroller. Dette begrunnes med en preventiv effekt, ifølge rapporten fra arbeidsgruppen for Skjerpede regler mot risikoatferd i trafikken):

"I Tyskland er det, i motsetning til for eksempel Sveits, ikke forbudt at en lokal radiostasjon varsler om trafikkontroller i et bestemt område. En mener at førere som hører et slikt varsel blir mer oppmerksomme på hastighetsgrensene og at risikoen for å bli tatt er preventivt. Konkret og daglig informasjonen om fart og kontroller antas derfor å ha en forebyggende effekt for et større antall førere enn de som passerer selve kontrollen."

Coyote bidrar til lavere fart i Frankrike

75%

Av brukerne oppgir at de kjører saktere etter at de begynte å bruke Coyote.

93%

Sier at Coyote gjør dem mer bevisste på trafikksikkerhet og fartsgrenser.

90%

Sier at de ikke akselererer igjen etter en varslet fartskontroll.

Brukerundersøkelse blant franske brukere.

Coyote gjennomførte i 2022 en omfattende spørreundersøkelse blant 22 000 brukere i Frankrike for å kartlegge hvordan tjenesten påvirker kjøreatferd. Resultatene viser at effekten går langt utover å "unngå fartskontroll". Brukerne rapporterer både lavere fart, høyere trafikkbevissthet og økt bruk av fartsholder. Nesten alle svarer at de blir mer oppmerksomme når en fare varsles, og hele 90 % oppgir at de ikke akselererer etter at kontroll er passert. Disse funnene gir et klart bilde av at smart varsling kan være et effektivt verktøy i det forebyggende trafikksikkerhetsarbeidet.

99%

Sier de blir mer oppmerksomme i trafikken når en fare varsles.

80%

Reduserer farten umiddelbart når de varsles om hindringer eller fare.

40%

Bruker fartsholder eller hastighetsbegrenser etter varsling.

<10%

Bruker tjenesten primært for å unngå fartskontroller.

22 000

Av Coyote sine franske brukere deltok i undersøkelsen fra 2022.

2005

Er året da Coyote ble etablert i Frankrike.

Google Waze bidrar til lavere fart i Europa

Waze-varsler reduserer kjøretøy som overskrider fartsgrensen med

8%

Gjennomsnittsfarten for de sjåførene som kjører raskest synker med

10 km/t

Færre sjåførere kjører over fartsgrensen når de mottar varsel. Endring på

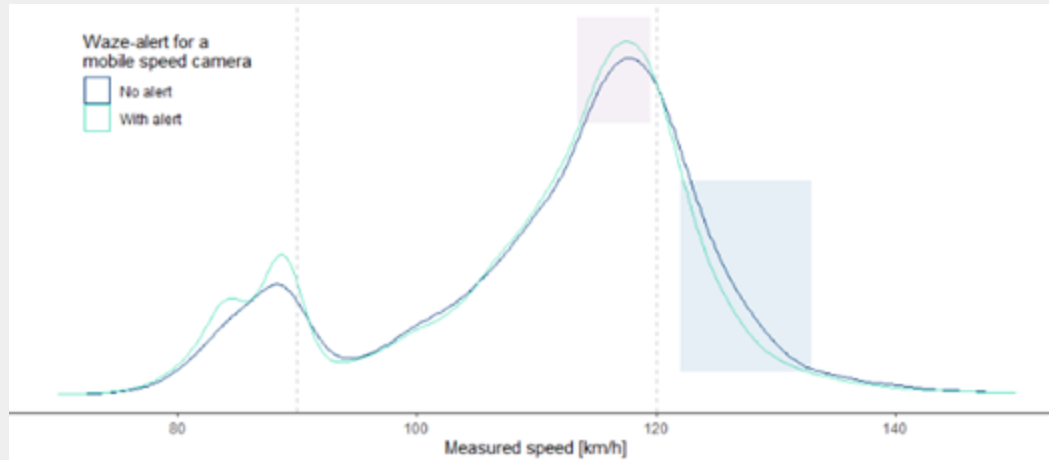
-3,6%

Hvordan Waze påvirker kjøreatferd

En studie basert på over 90 000 kjøretøy under 22 mobile fartskontroller viser at bruk av Waze-varsler har direkte effekt på kjøremønster, ved at en høyere andel sjåførere som har fått et varsel om kontroll overholder fartsgrense.

Da sjåførene mottok varsel om fartskontroll via Waze, ble andelen som kjørte over fartsgrensen redusert med 8 %. For gruppen som normalt kjører over 120 km/t, ble gjennomsnittsfarten redusert med hele 10 km/t. Den generelle effekten ble målt til en reduksjon på 3,6 prosentpoeng i fartsovertredelser totalt.

Dette gir klare indikasjoner på at sanntidsvarsling fra apper som Waze kan støtte tradisjonell fartshåndhevelse og forbedre trafiksikkerheten betydelig.



Speed distribution of 90,034 vehicles during 22 mobile speed enforcement sessions. The distribution is split up between times with a waze alert for a speed camera and times without such notification.

Google Waze-studie viste at for brukere sank farten marginalt

Gjennomsnittshastigheten etter innføring av Waze-varslere sank med

**1,15
km/t**

Tilfeller der Waze-brukere oppdaget mobile fartskontroller på motorvei

93,7%

Antall byer der Waze samarbeider med offentlige myndigheter, over

3000

Waze-Data gir bedre fartstilpasning

Waze samarbeider med offentlige myndigheter i mer enn 3000 byer gjennom programmet *Waze for Cities*. I denne sammenhengen er det gjennomført studier i blant annet Brussel, Budapest, Ghent og Antwerpen, hvor trafikkdata og varslinger er brukt til å måle faktisk adferdsendring. I Budapest viste analyser at gjennomsnittsfarten sank med 1,15 km/t etter varslings. I Belgia ble hele 93,7 % av mobile fartskontroller varslet i appen før sjåfører passerte dem. Waze sine data ble også brukt til å validere effekt av 30 km/t-soner i Brussel og styre trafikk under arrangementer i Paris-regionen.

By / Land	Eksempler på samarbeid med Google Waze i byer
Ghent, BE	I 2017 innførte byen Gent en ny sirkulasjonsplan. Gjennom samarbeid med Waze fikk Waze-brukere riktige kjøreinstruksjoner fra dag én.
Antwerpen, BE	Data om veiarbeid og arrangementer i Antwerpen deles med Waze. Byen får tilgang til sanntidsdata Waze samler inn om trafikksituasjonen, såkalt 'floating car data'.
Brussels, BE	Med innføringen av 'Ville 30/Stad 30' i januar 2021 ble fartsgrensen redusert til 30 km/t på lokale veier. Brussels Mobility gjorde kartet tilgjengelig for Waze på forhånd slik at riktig fartsgrense ble vist i appen fra dag én.
Budapest, HU	Ulykkesrapporter fra Waze ble brukt for å måle effekten av redusert hastighet på trafikksikkerheten på en hovedvei.
Israel, IL	Ulykkesrapporter fra Waze sendes direkte til nødetatene, noe som gir 10–15 % raskere responstid sammenlignet med andre kilder.
Boston, USA	Varsler om trafikkork fra Waze ble brukt til å evaluere nye signalplaner for å lette kroniske trafikkproblemer.
Paris, FR	Stengte veier på grunn av et årlig løpearrangement rapporteres i Waze-appen. I tillegg sender Waze pushmeldinger til lokale brukere for å informere om den midlertidige trafikksituasjonen.
Kentucky, USA	Ved uvær ble Waze-brukere oppfordret via X og andre kanaler til å rapportere falne trær og oversvømte gater via Waze. Dette ga veimyndighetene en rask og presis oversikt (på kart) over hvor de måtte sette inn tiltak.

Examples of collaborations within 'Waze for Cities', 2019-2020. Warning systems for speed cameras

Sveits har totalforbud mot trafikkvarsling – Ikke tryggere trafikk

Dødsulykker i Sveits økte mellom 2019 og 2023 med

26%

Trafikkdødeligheten i Sveits per million innbyggere i 2023 var

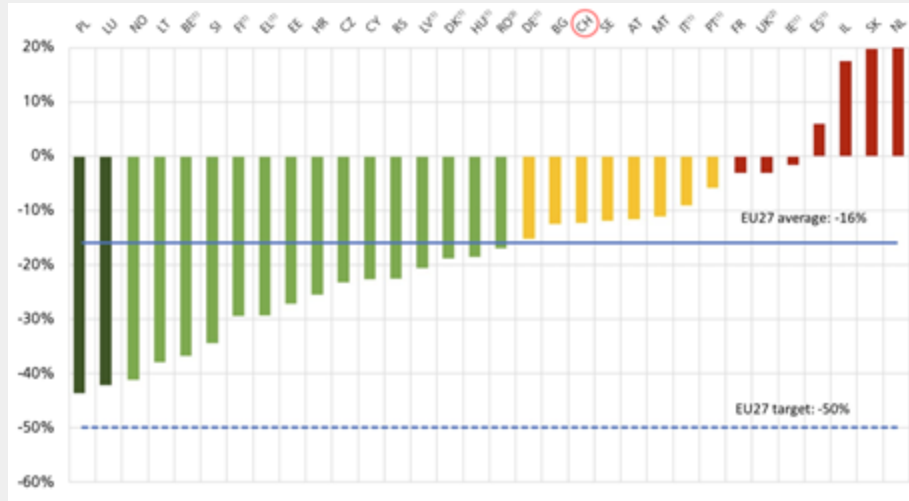
27

Reduksjon i trafikkdødsfall over fra 2013 til 2023 i Sveits var kun

-12%

Forbud mot varsling har ikke gitt klare resultater

Sveits har siden 2013 hatt et lovforbud mot bruk og promotering av tjenester som kan varsle om politikontroller – inkludert apper som Waze. Forbudet gjelder både bruk, distribusjon og annonsering av varslingssystemer. Likevel har trafikksikkerhetsutviklingen vært svak: Antallet trafikkdrepte økte med 26 % fra 2019 til 2023. I 2023 hadde Sveits 27 trafikkdrepte per million innbyggere – et høyere enn Norge (20), Sverige (22) og Danmark (26). Over tiårsperioden 2013–2023 er nedgangen i dødsulykker kun 12 %. Dette tyder på at et generelt forbud mot slik varsling ikke nødvendigvis gir bedre trafikksikkerhet.



Relativ endring i trafikkdødsfall i Europa mellom 2013 og 2023, ETSC

Oppsummering

FAKTA	KILDE
Det finnes mange aktører for kontrollvarsling i Europa	Waze, Coyote, OONO, Saphe, Yanosik, Safedrive
Ulykkesstatistikken i Europa er svært lik for land med og uten forbud mot kontrollvarsling	EUROSTAT
I Danmark har 40% av bilene en enhet som varsler om kontroller, likevel er det ikke mer utrygt i dansk trafikk	ERSO National Road Safety Profile - Denmark (2023), CARE, Eurostat
I Tyskland er det lov å varsle om kontroller på lokalradioen - samtidig som varslingstjenester har vært forbudt siden 2020.	ETSC 18th PIN Report (2024)
Coyote bidrar til lavere fart i Frankrike	Coyote, l'Agence wallonne pour la Sécurité routière (l'AWSR) (2022)
Google Waze bidrar til lavere fart i Europa	Brussels: Vias institute, Report no. 2023-R-16-EN (2023)
Google Waze-studie viste at for brukere sank farten marginalt	VIAS Institute Report 2023-R-16
Sveits har totalforbud mot trafikkvarsling – Ikke tryggere trafikk	ETSC – 18th PIN Report (2024)

Safedrive

Hvordan
kontrollvarsling
bidrar til tryggere
trafikk



Varslingstjenester – og hvordan de påvirker kontrollbildet

Hvordan varslingstjenester fungerer i trafikken

Varslingstjenester brukes av bilførere til å varsle om kontroller og hendelser i trafikken. De er brukerdrevne og fungerer gjennom deling av informasjon i sanntid.

- Brukere rapporterer manuelt inn observasjoner via app eller fysisk enhet
- Varslene distribueres automatisk til andre trafikanter i nærheten
- Posisjon og bevegelse registreres via GPS
- Informasjonen oppdateres etter hvert som flere brukere bekrefter eller avkrefter hendelsen

Tjenestene er avhengige av høy brukertetthet og rask innsending for å være effektive.

Typiske varsler og informasjonskilder

Tjenestene varsler om ulike forhold i trafikkbildet – med fokus på synlige og umiddelbare hendelser.

- Politikontroller
- Trafikkulykker, stansede kjøretøy, veiarbeid
- Glatt vei, dyr i veibanen, gjenstander
- Tidligere kontroller på samme sted

Informasjonen er tipsbasert og basert på observasjoner langs veien. Varsler kan derfor være forsinket, unøyaktige eller fortsatt aktive etter at kontrollen er avsluttet

Politiets kontrollmetoder – mer enn fartskontroll

Synlige politikontroller er bare en del av politiets arbeid. Kontrollvirksomheten er bred, dynamisk og sammensatt.

- Skjulte kontroller med sivil bil og video
- Mobile enheter som forflyttes ofte for å hindre forutsigbarhet
- Tips fra publikum brukes aktivt i planlegging
- Etterforskning og logging etter ulykker avdekker alvorlige trafikkbrudd
- Automatisk overvåkning: fotobokser, strekningsmåling, ANPR

Varslingstjenester dekker kun kontroller som blir sett og meldt inn – store deler av kontrollvirksomheten forblir derfor usynlig.

Samspill og påvirkning – En bredere kontekst

Varslingstjenester kan ha både direkte og indirekte effekt på føreradferd, spesielt i områder hvor trafikanter forventer kontroll.

Mulige positive effekter:

- Redusert hastighet og økt oppmerksomhet der varsler mottas
- Mer forutsigbar kjøring og færre plutselige manøvrer
- Bedre risikoforståelse i utsatte områder

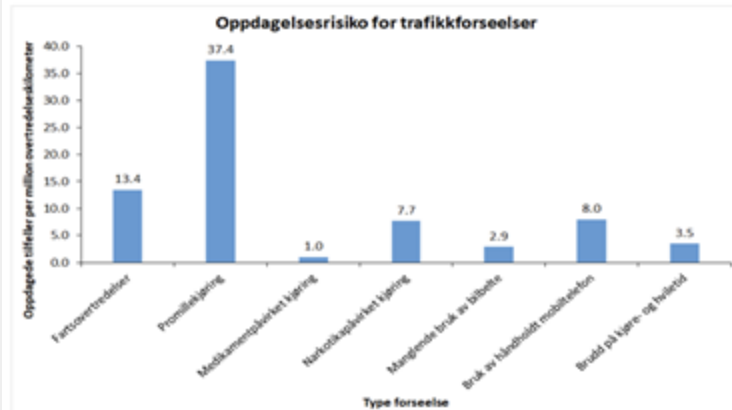
Samtidig må det tas høyde for:

- Tjenesten påvirker bare observerte og rapporterte kontroller
- Effekten avhenger av hvordan og hvorfor systemet brukes
- Varsling kan endre trafikantatferd – både positivt og negativt

Den faktiske risikoen for å bli tatt i trafikken er liten – vel så viktig er den opplevde oppdagelsesrisikoen

Oppdagelsesrisiko for trafikkkorsetninger

Figur S 1 viser beregnet oppdagelsesrisiko for trafikkkorsetninger i 2022. For medikamentpåvirket og narkotikapåvirket kjøring gjelder tallene 2017.



I 2024, gjennomførte Transportøkonomisk Institutt (TØI) en spørreundersøkelse blant et utvalg av førerkortinnehavere for å kartlegge trafikanters opplevde oppdagelsesrisiko.

Resultatene fra spørreundersøkelsen viser at **trafikantene overvurderer oppdagelsesrisikoen betydelig**. I 2010 var den opplevde oppdagelsesfrekvensen omtrent fem ganger høyere enn den faktiske, mens dette i 2014 var redusert til 3,7-4,5 ganger høyere, og i 2024 til 2,2-2,4 ganger høyere. De som kjører lengst per år, har den mest realistiske oppfatningen av oppdagelsesrisikoen.

Når det gjelder ATK, viser spørreundersøkelsen at mediantrafikanten tror det finnes omtrent 60 % til 120 % flere ATK-punkter enn det faktisk er.

Safedrive varsler om kontroller i en radius på 30 km, og når sjåføren nærmer seg målingen – dette gir mange varsler om kontroller

Ved varsling av Safedrive sine brukere om en kontroll i Sandefjord, vil varselet også gå ut til et stort antall brukere i nærliggende kommuner som Larvik og Tønsberg.

Antall innbyggere totalt i Sandefjord, Larvik, Færder og Tønsberg er ca. 223 000. Vi antar at området representerer omtrent 4% av Norge. Grovt regnet, antar vi at varselet potensielt når ut til **4000**



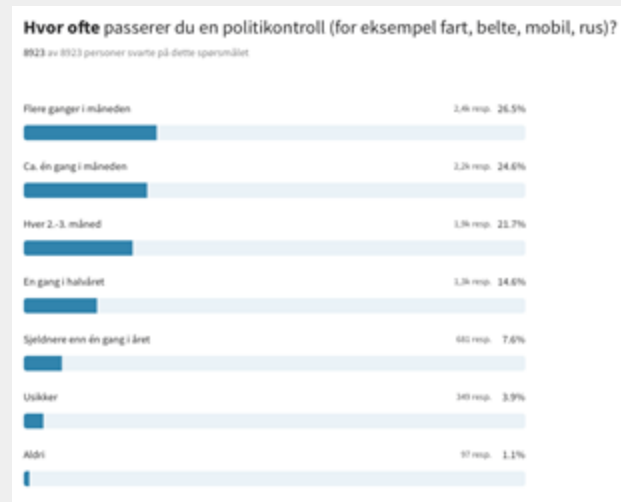
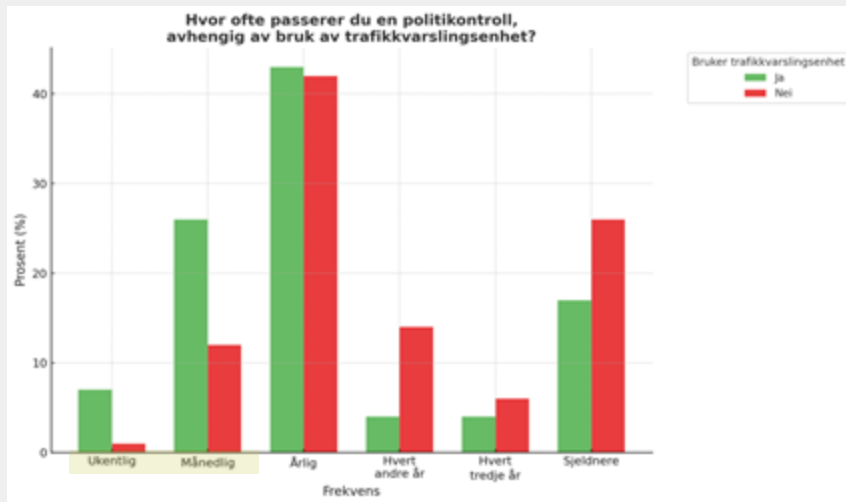
En fartskontroll en time der årstdøgns-trafikk (ÅDT) er 7 000, forventes forbigående biler å være mer enn 1000.

Dersom synlige fartskontroller eller varsling av disse har en preventiv effekt i bred radius, hvordan ville en slik kontroll påvirket farten generelt blant alle trafikanter innenfor 30 km dersom de fikk samme varsel?



Brukere av varslingstjenester ser politikkontroller mye oftere enn andre

- Gitt at brukere av varslingstjenester ser kontroller i en radius rundt kontrollen vil de se betydelig flere kontroller enn sjåførere som ikke benytter varslingstjenester.
- Ettersom varslingstjenester som Safedrive gjør politikontrollen mer synlig, påvirker det sjåførene til å justere farten oftere og i et større område.



Safedrive-brukere er mer interessert i trafikkvarsler enn den gjennomsnittlige personen i Norstat-undersøkelsen

- Varsling av kontroller er ikke den eneste grunnen til at sjåfører bruker eller vurderer å bruke en trafikkvarslingstjeneste. For eksempel, i begge undersøkelsene er en viktig funksjonalitet, varsling om dyr i veibanen eller varsling om ulykker.
- Men Safedrive-brukere er mer interessert i varsling av kontroller enn den gjennomsnittlige personen i Norstat-undersøkelsen.**
- Derfor er det viktig for Safedrive-brukere at Safedrive-enhetene fortsetter å vise kontrollvarsler.



Kontrollvarsling gjør at sjåfører tilpasser farten tidligere - og reduserer risikoen for bråbremsing og påkjørsler bakfra

Skjulte vs. synlige kontroller

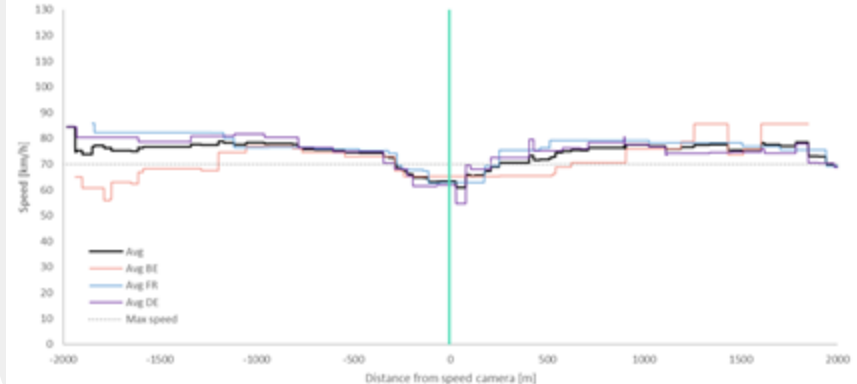
Internasjonale studier viser at synlige kontroller gir størst effekt rett ved kontrollpunktet, mens skjulte kontroller reduserer farten over et større område. Når slike kontroller varsles med skilt, forsterkes effekten ytterligere – spesielt på kort sikt. Dette kan gi jevnere fartstilpasning og redusere risikoen for brå oppbremsing og påkjørsler bakfra

Ulykker	Kontrollposter	Prosent endring av antall ulykker	
		Beste anslag	Usikkerhet i virkning
Ulykker i nærheten av kontrollposten	Synlig	-28	(-54; +13)
	Skjult	-20	(-21; -19)
Ulykker i et større område	Synlig	-15	(-22; -8)
	Skjult	-21	(-23; -19)
Ulykker i et større område	Skjulte vs. synlige kontroller	-12	(-20; -3)

Tabell 8.1.3: Virkning av skjulte vs. synlige kontrollposter (stasjonær og flyttbare fotobokser) på antall ulykker (personskadeulykker / uspesifisert skadegrad), TØI - Trafikksikkerhetshåndboken

Nedbremsingsmønster

Google Waze har benyttet sine fartsdata i en studie for å analysere nedbremsningsmønster i avstand fra fotobokser (Maks. 70 km/t) for brukere i Belgia, Frankrike og Tyskland sammenlignet med gjennomsnittet. Studien viser at man ikke kan konkludere med endret kjøremønster for Waze brukere nær fotobokser i Frankrike og Tyskland med forskjellig lovregulering av varslingstjenester.



Langsgående fartsprofiler med hastighetsdata innhentet fra Waze, per land, 2023R-16-EN Warning systems for speed cameras..

Safedrive kan påvirke promillekjøring både positivt og negativt

Safedrive kan gjøre at flere med promille tar sjansen på å kjøre

- Safedrive varsler ikke om promillekontroller
- Når Safedrive får beskjed om at det er promillekontroll, så avregistreres varslingen. Dette er noe de fleste Safedrive sjåfører vet om.
- Å kjøre med Safedrive er ikke en garanti for å unngå promillekontroller, siden man både kan være blant de første som passerer en kontroll, og kontrollen kan være avmeldt.
- **Safedrive har ønsket et samarbeid med UP rundt dette**
 - UP kan gi beskjed om kontroller som skal varsles.
 - Sjåfører som blir tatt med promille kan miste rett til Safedrive abonnement

Safedrive stopper flere som vet at de har promille fra å kjøre

- Mange Safedrive sjåfører får en melding når de starter turen om at det pågår en politikontroll – gitt radius på 30 km, vil det skje i ganske mange tilfeller.
- OUS har utarbeidet en temaanalyse kalt: Rusrelaterte dødsulykker i vegtrafikken 2005-2018. Studien viser at flertallet av de alvorlige rusrelaterte dødsulykkene i trafikken skjer mellom 22-04 i helger. En økning i antall politikontroller i denne tidsperioden, sammen med kontrollvarsling kunne bidratt til at flere lot bilen stå i frykt for å bli tatt.

Safedrive stopper bilførere som er usikre om de har promille

- Sjåfører som er usikre på om de fortsatt har promille, f.eks. morgenen etter å ha vært påvirket av rusmidler som alkohol, og som får et varsel om at det er en aktiv politikontroll vil i en del tilfeller bestemme seg for ikke å kjøre. En stor andel førere blir tatt i promillekontroll dagen derpå, her kan kontrollvarsling potensielt bidra til at flere velger å la bilen stå.
- **Safedrive kan om UP ønsker det – publisere antall pågående promillekontroller i fylket ved oppstart av bilen for å avskrekke sjåfører med promille fra å kjøre.**

Oppsummering

FAKTA	KILDE
Varslingstjenester - og hvordan de påvirker kontrollbildet	Skjerpede regler mot risikoatferd, TØI - Oppdagelsesrisiko for trafikkforseelser
Den faktiske risikoen for å bli tatt i trafikken er liten - vel så viktig er den subjektive oppdagelsesrisikoen	TØI - Oppdagelsesrisiko for trafikkforseelser.
Safedrive varsler om kontroller i en radius på 30 km, og når sjåføren nærmer seg målingen – dette gir mange varsler om kontroller	Statens Vegvesen
Brukere av varslingstjenester ser politikontroller mye oftere enn andre	Norstat undersøkelse 2024 Safedrive brukerundersøkelse 2025
Safedrive-brukere er mer interessert i trafikkvarsler enn den gjennomsnittlige personen i Norstat-undersøkelsen	Norstat undersøkelse 2025 Safedrive brukerundersøkelse 2025
Kontrollvarsling gjør at sjåfører tilpasser farten tidligere - og reduserer risikoen for bråbremsing og påkjørsler bakfra	VIAS Report 2023-R-16
Safedrive kan påvirke promillekjøring både positivt og negativt	TØI - Trafikksikkerhetshåndboken OUS - Rusrelaterte dødsulykker i vegtrafikken

Safedrive

Hvordan
Safedrive bidrar
til tryggere
trafikk



Safedrive har gjort sine kunder mer bevisst på egen fart

Hvordan påvirker **varsling av kontroll** din kjøring?

8922 av 8923 personer svarte på dette spørsmålet

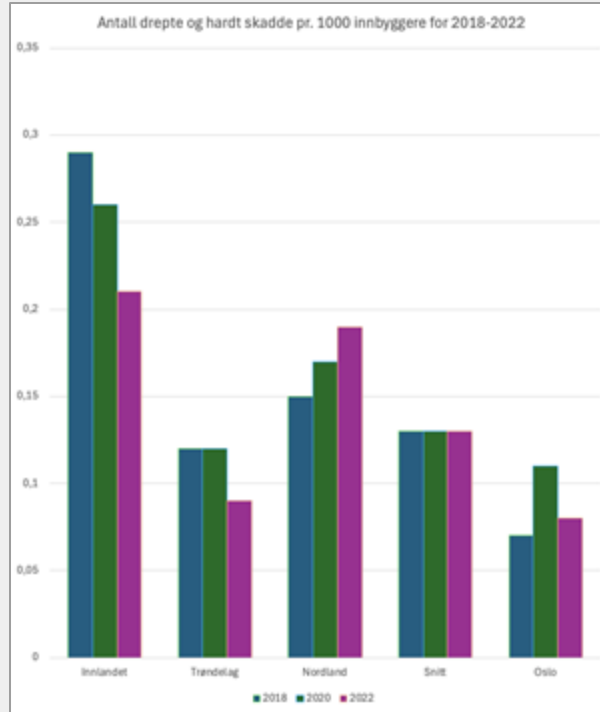


Safedrive bidrar til tryggere kjøring i distrikts-Norge – Det ble i Q1 2025 sendt ut 500% flere varslinger Trøndelag enn i Oslo

Name	Controls	Animal warnings	Road hazards	Total
-	0	0	1	1
Agder	745	453	1 729	2 927
Innlandet	1 142	4 854	3 216	9 212
Møre og Romsdal	664	2 878	1 513	5 055
Nordland	569	4 145	1 795	6 509
Oslo	611	127	1 457	2 195
Rogaland	787	602	2 111	3 500
Troms og Finnmark	900	5 009	2 105	8 014
Trøndelag	1 285	5 458	3 281	10 024
Vestfold og Telemark	905	1 077	2 950	4 932
Vestland	1 591	3 608	3 319	8 518
Viken	2 649	5 164	9 410	17 223
Total	11 848	33 375	32 887	78 110

Safedrive har flest brukere i Trøndelag - Som siden 2018 viser stor forbedring i % og er kun slått av Oslo i ulykker pr. 1000 innbyggere

Politidistrikt	2018	2020	2022
Oslo	0,07	0,11	0,08
Øst	0,1	0,11	0,09
Innlandet	0,29	0,26	0,21
Sør-Øst	0,16	0,16	0,16
Agder	0,16	0,13	0,12
Sør-Vest	0,12	0,09	0,12
Vest	0,14	0,12	0,15
Møre og Romsdal	0,15	0,13	0,12
Trøndelag	0,12	0,12	0,09
Nordland	0,15	0,17	0,19
Troms	0,07	0,17	0,13
Finnmark	0,17	0,09	0,19
Snitt	0,13	0,13	0,13



Hvilke politidistrikter er i positiv endring?

Politidistriktene med størst reduksjon i antall drepte og hardt skadde fra 2018 til 2022 er Trøndelag(-33%), Agder(-33%) og Innlandet(-38%).

Samtidig er politidistriktene med lavest antall drepte og skadde i 2022 (pr. 1000 innbyggere) Trøndelag(0,09), Øst(0,09) og Oslo(0,08)

Basert på Safedrive sine egne data, har de fleste brukerne i fylkene Trøndelag, Vestland, Møre og Romsdal, Nordland og Innlandet.

Over 90% av Safedrive sine kunder sier de har fått varsling som har forhindre en ulykke.

Har du fått en varsling som har medført at du trolig har **unngått uhell eller ulykke?**

8923 av 8923 personer svarte på dette spørsmålet



Tusenvis av kundehistorier bekrefter hvordan Safedrive bidrar til tryggere trafikk

Safedrive berget med STOR sannsynlighet livet til gutten min, tanteungen, hunden min og meg selv i dag. Varsel om dyr i veibanen gjorde at jeg tok ned farta. Like etter måtte en semitrailer ta en unnamanøver for å unngå en elg. Det var på hengende håret at sjåføren fikk traileren tilbake i sitt kjørefelt og unngikk å treffe oss midt i fronten. Marginene var på vår side – takket være varslingen som gjorde at farta ble satt ned. Tusen takk for denne oppfinnelsen 🙏🙏🙏

★★★★★



Ann Myrbakk Andersen

Kjøring til/fra jobb hver dag går gjennom et område med mye elg! Har flere ganger fått opp varsel om dyr i veibanen, noe som gjør at man er mye mer oppmerksom! Anbefales!

★★★★★



Snorre Kristoffersen

En kveld i november kom jeg kjørende. Det regnet og den sorte asfalten tok alt av lys. Like før en sving kom meldingen opp om dyr i veibanen. Dermed ble det ikke kollisjon eller skadde dyr og biler. Takk i fra "safedriver"

★★★★★



Leif Gunnarsen
Itmes

Kjørt med Safedrive i under et år nå og tror ikke jeg blir å noen gang slutte med det heller! Ja, det er et stort pluss at de har kontrollvarsling, men det som har vært best for meg er varslingene på hindringer og dyr!

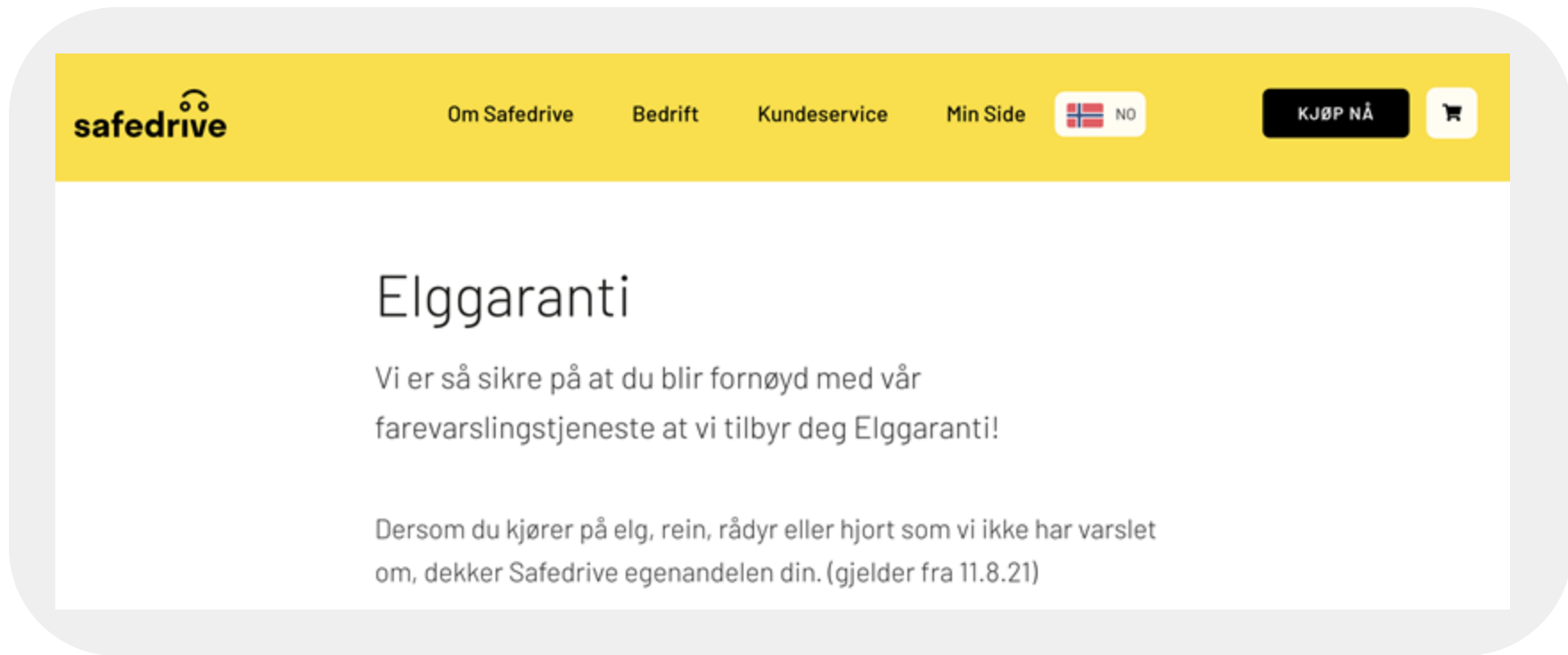
Kjøre ofte strekninger med mye dyr og dårlige veier, fått varsling på hindring i veibanen og slakket da ned for å følge bedre med, hvor jeg blant annet har unngått et stort dypt hull i veien som ellers ville skadet bilen, og det var heller ikke skiltet noe sted – så Safedrive har reddet meg. Samt at varsling på dyr har gjort meg mer oppmerksom og tviler ikke på at den blir å berge meg videre i framtida!

★★★★★



Rikke Petrine Lilleng
Stjørdal

Botgaranti er fjernet – mens Safedrive sin Elggaranti består



The screenshot shows the Safedrive website with a yellow header. The header contains the Safedrive logo on the left, navigation links for 'Om Safedrive', 'Bedrift', 'Kundeservice', and 'Min Side' in the center, a language selector for Norway (NO) on the right, and a 'KJØP NÅ' (Buy Now) button with a shopping cart icon on the far right. The main content area has a large heading 'Elggaranti' followed by a paragraph: 'Vi er så sikre på at du blir fornøyd med vår farevarslingstjeneste at vi tilbyr deg Elggaranti!'. Below this is another paragraph: 'Dersom du kjører på elg, rein, rådyr eller hjort som vi ikke har varslet om, dekker Safedrive egenandelen din. (gjelder fra 11.8.21)'.

safedrive

Om Safedrive Bedrift Kundeservice Min Side NO **KJØP NÅ**

Elggaranti

Vi er så sikre på at du blir fornøyd med vår farevarslingstjeneste at vi tilbyr deg Elggaranti!

Dersom du kjører på elg, rein, rådyr eller hjort som vi ikke har varslet om, dekker Safedrive egenandelen din. (gjelder fra 11.8.21)

Safedrive bidrar til lavere fart gjennom Safedrive Rewards – nå 40.000 sjåførere som konkurrerer om å kjøre på fartsgrensen



Video: Safedrive. Youtube.

"Vi vil belønne sjåførere for å kjøre etter fartsgrensene. Vi tror gulrot fremfor pisk kan skape større og viktige endringer i trafikken, sier gründer og daglig leder i Safedrive, Magnus Wester.

Alle sjåførere samler poeng gjennom å kjøre pent og ved å holde fartsgrensen.

86% av sjåførene som deltar kvalifiserer for premier og per 22.3 har Safedrive Rewards nå 40.000 sjåførere kvalifisert."

TØI mener ISA er enkelttiltaket som gir størst effekt på sparte liv i trafikken. En bedre versjon av ISA er standard i Safedrive PRO

- Intelligent Speed Adaptation (ISA) gir sanntidsinformasjon om kjøretøyets hastighet sammenlignet med fartsgrensen.
- Ifølge TØI-rapport 1304/2014 fra 2014 kan 41 liv spares årlig ved bred implementering.
- ISA finnes i de fleste nye biler og ble fra 2022 obligatorisk i nye bilmodeller i EU. Safedrive gir sjåfører lignende funksjonalitet i sine enheter.



Bilde: ETSC

System Nivåer	ISA	Topp- farts- sperre	Alko- lås	Bilbelte- lås	Varsling sovning	Smart- card/ MyKey	Adaptiv cruise control (ACC)	Elektronisk stabilitets- kontroll (ESC)
Alle/Alle førere	41,0	8	34,0	29,1 *	100%: 29,8 50%: 14,9	(6,3) **	37,5	30,7
Unge førere 18-20 år	4,9	-	-	4,3 *	-	-	-	-
Unge førere 18-24 år	10,5	-	-	7,6 *	-	-	-	-
Yrkeskjøring (metode 1)	6,2	-	-	3,1	100%: 4,5 50%: 2,2	-	5,6	4,6
Yrkeskjøring (metode 2)	-	-	-	2,9	100%: 1,7 50%: 0,9	-	-	-
Promilledømte			4,6					
Fartsdømte	0,2	-						

Tabell S.1 fra TØI-rapport 1304/2014: Beregning av antall sparte liv pr år ved anvendelse av utvalgte førerstøttesystemer

Safedrive Førerkort 2.0 lanseres i juni for økt kompetanse og færre ulykker. Målsetting 100.000 Førerkort 2.0 i 2025

- Safedrive sine varslinger om dyr og andre farer i veibanen har gjort veiene sikrere
- Ifølge Statens vegvesen er manglende førerdyktighet den viktigste årsaken til alvorlige ulykker som sjåfører kan gjøre noe med.
- Mange grep kan gjøres rundt praktisk opplæring, men Safedrive ønsker i juni å lansere Førerkort 2.0
- Målsettingen er at 100.000 sjåfører (både Safedrivere og andre) skal ta Førerkort 2.0. Testen består av 45 spørsmål utarbeidet i samråd med trafikksikkerhetseksperter. Sjåfører må ha 38 riktige for å få nytt førerkort og sjansen til å vinne store premier.
- 3 MNOK er budsjettet for å gjøre Førerkort 2.0 til en suksess.

Oppsummering

FAKTA	KILDE
Safedrive har gjort sine kunder mer bevisst på egen fart	Safedrive kundeundersøkelse 2025
Safedrive bidrar til tryggere kjøring i distrikts-Norge – Det ble i Q1 2025 sendt ut 500% flere varslinger Trøndelag enn i Oslo	Safedrive
Safedrive har flest brukere i Trøndelag - Som siden 2018 viser stor forbedring i % og er kun slått av Oslo i ulykker pr. 1000 innbyggere	Politiets tilstandsanalyse 2024 Safedrive
Over 90% av Safedrive sine kunder sier de har fått varslings som har forhindret en ulykke.	Safedrive kundeundersøkelse 2025
Tusenvise av kundehistorier bekrefter hvordan Safedrive bidrar til tryggere trafikk	Safedrive
Botgaranti er fjernet – mens Safedrive sin Elggaranti består	Safedrive
Safedrive bidrar til lavere fart gjennom Safedrive Rewards – nå 40.000 sjåførere som konkurrerer om å kjøre på fartsgrensen	Safedrive
TØI mener ISA er enkelttiltaket som gir størst effekt på sparte liv i trafikken. En bedre versjon av ISA er standard i Safedrive PRO	TØI report 1304/2014
Safedrive Førerkort 2.0 lanseres i juni for økt kompetanse og færre ulykker. Målsetting 100.000 Førerkort 2.0 i 2025	Safedrive

Safedrive

Alternativer er
ikke bedre



Apper på mobiltelefonen er mindre trygt enn bruk av enhet



- 35 % har brukt håndholdt mobil under kjøring det siste året (fra 2022 undersøkelse).
- Safedrive leverer en liten enhet som kan monteres på en måte som gir minimal behov for å flytte blikket og dermed holde fokus på trafikken - bilkjørere vekselvirker med enheten uten å bruke mobilen når bilen har fart.
- For eldre biler uten infoskjerm innebygd er bilfører mer avhenger av bruk av mobiltelefon for trafikkvarsling - Safedrive-enheten er særlig praktisk i disse tilfellene.
- Forbud vil mest sannsynlig føre til økt vekselvirkning med mobiltelefon i bil.

Bilde: Unsplash

Bruk av sosiale medier for kontrollvarsling er mindre trygt enn apper og enheter

- Sosiale medier skal fange oppmerksomheten til brukerne. Brukergrensesnittet er ofte komplekst og tiden det tar å vekselvirke med sosiale medier er langt relativt til vekselvirkning med en trafikkvarslingsapp eller en enkel enhet.
- Sosiale medier hindrer brukere i å fullføre oppgaver på grunn av sosiale og oppgave-relaterte motiver. Nyere forskning viser at de to viktigste grunnene til distraksjon fra sosiale medier er sosiale behov, som å holde seg tilkoblet og å unngå oppgaver.
- Ifølge en rapport fra Trygg Trafikk, viser at mange bilførere er klar over hvordan deres emosjonelle tilstand påvirker konsentrasjonen mens de kjører. Nær halvparten av befolkningen (49%) oppgir at de har vært i en sinnstilstand, som stress, sinne eller tristhet, som har påvirket deres evne til å fokusere bak rattet.

Bilde: Unsplash



Kilder: Befolkningsundersøkelse utført av YouGov på oppdrag fra Volvo Cars og Trygg Trafikk. Gjennomført 7-12. september 2022, <https://kommunikasjon.ntb.no/pressemelding/17963444/nordmenn-tekster-sover-og-er-benuset-bakrattet?publisherId=4757226>, <https://www.frontiersin.org/journals/psychology/articles/10.3389/fpsyg.2021.711416/full>, <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S1369847818308623>

Oppsummering

FAKTA	KILDE
Apper på mobiltelefonen er mindre trygt enn bruk av enhet	Befolkningsundersøkelse utført av YouGov på oppdrag fra Volvo Cars og Trygg Trafikk (2022)
Bruk av sosiale medier for kontrollvarsling er mindre trygt enn apper og enheter	Befolkningsundersøkelse utført av YouGov på oppdrag fra Volvo Cars og Trygg Trafikk (2022) C. Koessmeier, O. B. Büttner. Why Are We Distracted by Social Media? Distraction Situations and Strategies, Reasons for Distraction, and Individual Differences, Frontiers in Psychology (2021) M. Hashash, M. Abou Zeid, N. M. Moacdieh. Social media browsing while driving: Effects on driver performance and attention allocation. Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour (2019)

Safedrive

Hvem bruker
Safedrive og hva
vet vi om deres
atferd?



Flertallet Safedrive brukere er menn fra distriktet som kjører fornuftig

Kjører du ukentlig i så høy fart at du kunne mistet lappen dersom du ble tatt i en kontroll?

8923 av 8923 personer svarte på dette spørsmålet



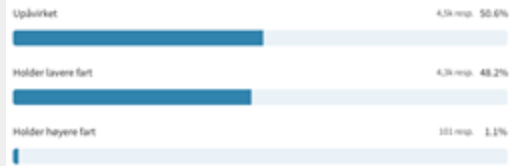
Har du kjørt med **med promille** siste 12 mnd?

8923 av 8923 personer svarte på dette spørsmålet



Hvordan påvirker Safedrive den generelle farten din?

8923 av 8923 personer svarte på dette spørsmålet



Hvilket fylke bor du i?

8923 av 8923 personer svarte på dette spørsmålet



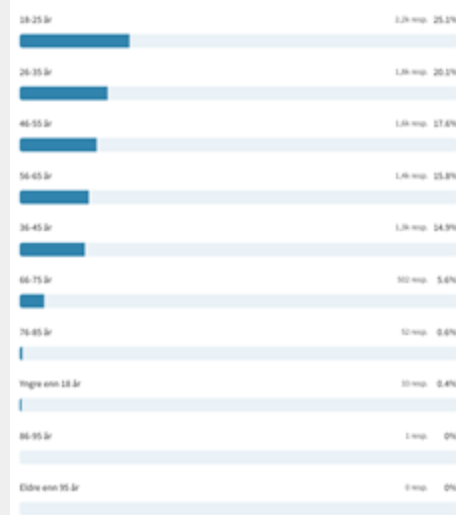
Kjønn

8923 av 8923 personer svarte på dette spørsmålet



Alder

8923 av 8923 personer svarte på dette spørsmålet

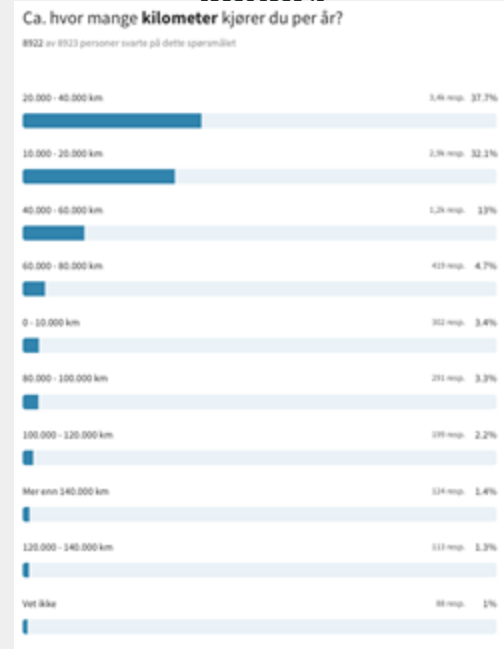


Safedrive sine kunder kjører mer per år enn gjennomsnitt

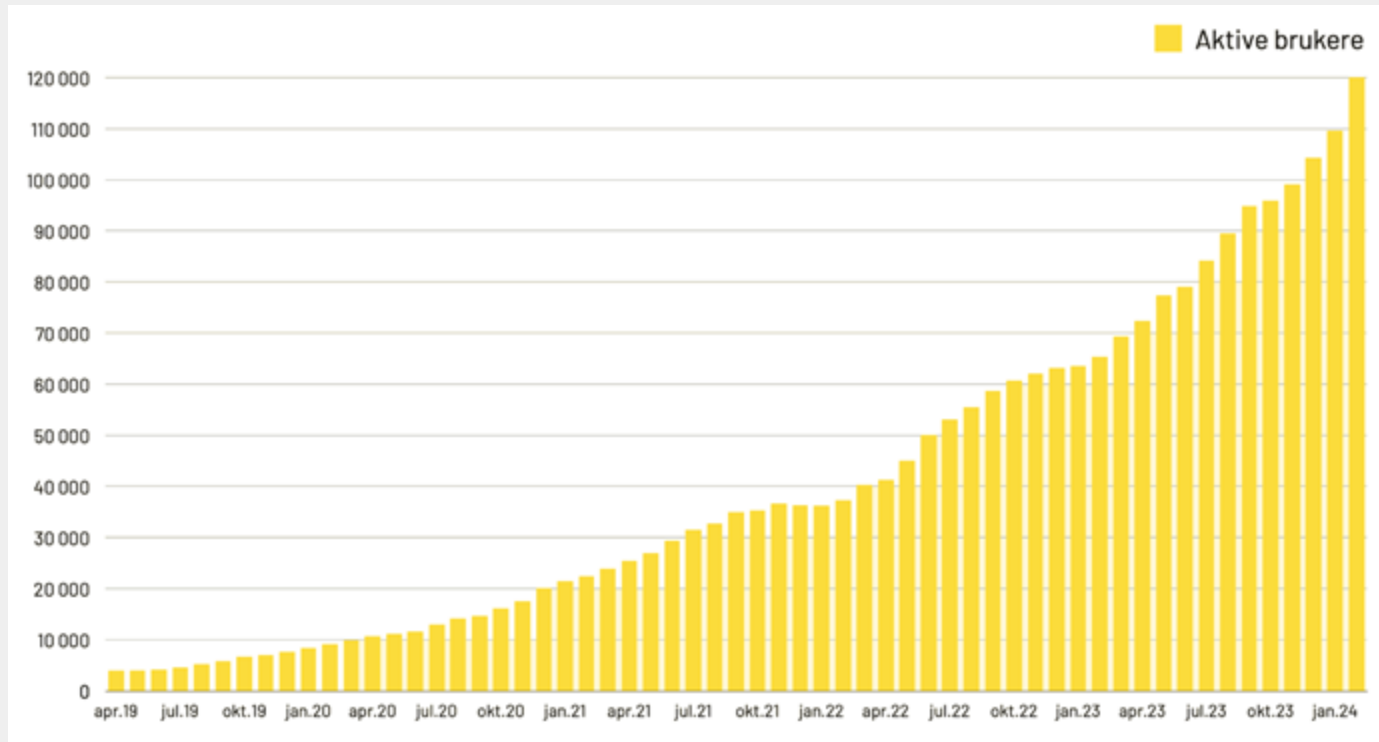
Gjennomsnittlig kjørelengde per år per kjøretøy

	Gjennomsnittlig kjørelengde per kjøretøy (km)				
	2019	2020	2021	2022	2023
Kjøretøy i alt	12 685	11 953	12 097	11 927	12 045
Personbiler i alt	11 883	11 152	11 288	11 097	11 274
Busser i alt	32 983	32 562	31 113	35 138	36 454
Små godsbiler i alt	13 994	13 355	13 649	13 499	13 298
Store lastebiler i alt	35 801	35 091	36 026	36 842	35 896

Kjørelengde per år av Safedrive sine kunder



Utvikling av abonnenter i Safedrive - Et fellesskap i kraftig vekst



Safedrive vil mest sannsynlig opphøre som tjeneste om kontrollvarsling fjernes.

Safedrive har investert i nye tjenester

Safedrive har 15 personer som kontinuerlig jobber med introduksjon og drift av nye tjenester.

Safedrive bruker 3 millioner kroner til drift av tjenesten Reward.

Safedrive bruker store ressurser på drift og varslingstjenester for å informere om dyr og andre farer i veien.

Kontrollvarsling er viktig for nye kunder og for eksisterende

Varsling om kontroller er en viktig grunn til at nye brukere velger Safedrive.

Uten denne funksjonen faller en sentral del av verdien for mange sjåførere bort, og tjenesten mister mest sannsynlig sin posisjon i markedet.

Interne brukerundersøkelser viser at godt over halvparten av deres brukere ikke ønsker å betale samme pris for en tjeneste uten denne funksjonaliteten.

Om kontrollvarsling forbys, forsvinner også andre tjenester

Om kontrollvarsling forbys, vil det kunne føre til at Safedrive må legge ned hele tjenesten.

Konsekvensen for trafikksikkerheten er at Safedrive Rewards legges ned og norske trafikanter vil ikke lenger motta 1 million varslinger i året om dyr og andre farer i veibanen.

Safedrive sine egne spørreundersøkelser viser at dette er både viktige varsler for deres brukere og deres sikkerhet i trafikken.

Kontrollvarsling er den viktigste årsaken til at kundene betaler månedlig Safedrive abonnement

Ville du betalt det samme månedlige beløpet som i dag **uten kontrollvarsling** som en del av tjenesten?

8923 av 8923 personer svarte på dette spørsmålet



Oppsummering

FAKTA	KILDE
Flertallet Safedrive brukere er menn fra distriktet som kjører fornuftig	Safedrive kundeundersøkelse 2025
Safedrive sine kunder kjører mer per år enn gjennomsnitt	SSB Safedrive kundeundersøkelse 2025
Utvikling av abonnenter i Safedrive - Et fellesskap i kraftig vekst	Safedrive
Safedrive vil mest sannsynlig opphøre som tjeneste om kontrollvarsling fjernes.	Safedrive
Kontrollvarsling er en av de viktigste årsakene til at kundene betaler månedlig Safedrive abonnement, selv om favorittvarselet er dyr	Safedrive kundeundersøkelse 2025

Safedrive

Tilbakemeldinger
på rapport

“Skjerpede regler
mot risikoatferd i
trafikken, Tema B”



Ensidig arbeidsgruppe - En forskers perspektiv

Gruppens sammensetning

- Justis- og beredskapsdepartementet
- Samferdselsdepartementet
- Politidirektoratet
- Statens vegvesen
- Trygg Trafikk
- Utrykningspolitiet
- Kriminalomsorgsdirektoratet
- Helse- og omsorgsdepartementet

Hva mangler?

- Ingen teknologikompetanse
- Ingen forskere innen adferdspsykologi, teknologiutvikling eller trafikksosiologi
- Ingen representanter fra sivilsamfunnets teknologiske aktører.
- Ingen personvernaglig stemme
- Ingen aktører som representerer digitale borgerrettigheter eller innovasjon.

Fokus på håndheving – fravær av borgerperspektiv

Gruppen er tungt offentlig og rettet mot kontroll, straff og håndheving. Den mangler stemmer som kunne løftet frem konsekvenser for digitalt medborgerskap, innovasjonsklima og personvern. Dette svekker breddeforståelsen av tiltakets virkning.

Konsekvens:

Rapporten bærer preg av å være utformet for å løse et internt problem – nemlig hvordan myndighetene skal få bedre gjennomslag i kontrollarbeidet – ikke hvordan trafikksikkerhet kan styrkes i samspill med befolkning og teknologiaktører.

Manglende tverrfaglighet

Når en arbeidsgruppe skal foreslå tiltak som griper direkte inn i digital adferd, teknologiutvikling og informasjonsdeling – **uten å ha med teknolog, psykolog, adferdsforsker eller borgerrettighetsrepresentant** – er det vanskelig å hevde at utredningen hviler på tverrfaglig, kunnskapsbasert grunnlag.

Hvorfor er Danmark et eksempel til etterfølgelse for *inndraging av motorvogn*, men sees helt bort fra for *forbud om varsling av kontroller*?

Se til Danmark i Tema A

Utdrag fra **Skjerpede regler mot risikoførførsel i trafikken, Rapport fra arbeidsgruppen, Tema A - Mer effektiv inndraging av motorvogn ved særlig graverende trafikkløvsbrudd**:

"Samferdselsmyndighetene har sammen med justismyndighetene satt i gang et arbeid for å sikre et effektivt rettslig grunnlag for inndraging av motorvogn som er brukt ved store hastighetsovertredelser. I arbeidet vil det bli sett hen til erfaringer fra tilsvarende regulering i Danmark".

Ikke se til Danmark i Tema B?

Det er valgt å ikke se til Danmark i **Skjerpede regler mot risikoførførsel i trafikken, Rapport fra arbeidsgruppen, Tema B - Forbud mot varsling av trafikkontroller**.

Danmark er et land som har mange likheter med Norge og som det ofte er fornuftig å sammenligne seg med.

I denne saken sees det kun til mer restriktive land: Sveits, Tyskland og Frankrike. I disse landene nådde heller ikke bruken av varslingsenheter nivået til Danmark, så vi vil argumentere for at Danmarks forhold burde undersøkes nærmere.

Danmark trafikk-digitalt forbilde

Danmark har den mest avanserte digitale tilnærmingen til transport i Europa og i flere tilfeller har myndighetene inngått samarbeidsprosjekter med private aktører for å forbedre trafikkvarsling og styring. Et eksempel er samarbeidsprosjektet mellom Vejdirektoratet og INRIX.

I et kommersielt perspektiv kan det nevnes at bedriftene som leder an på trafikkvarslingsfeltet i Danmark er danske og enhetene spesielt tilpasset danske forhold. I likhet med Safedrive som er utviklet for norske forhold.

Tema B: Forbud mot varslingstjenester - en kritisk vurdering

Logiske og metodiske svakheter

i rapporten
Rapporten viser at varslingstjenester til alvorlig risikoatferd som ruskjøring og villmannskjøring – uten dokumentert sammenheng.

Dette er en assosiasjonsfeil: alvor i tema A og C brukes til å rettferdiggjøre forbud i tema B.

Stråmannsargumentasjon: Det antas at varslingstjenester kun brukes for å unngå straff – uten nyanser eller empirisk støtte.

Rapporten viser ingen data på at varslingstjenester faktisk øker risiko i trafikken.

Ulogisk sammenligning med utvalgte land

Tema A har hentet inspirasjon fra Danmark – relevant og nærliggende.

Tema B viser til Sveits, Tyskland og Frankrike – med helt andre tradisjoner for overvåking og kontroll. Her ville det vært naturlig å heller bruke de nordiske landene som eksempler.

Norge har bygget sin trafikksikkerhet på tillit, teknologi og samarbeid – ikke på repressiv informasjonskontroll.

Et uforholdsmessig og uliberal tiltak

Å kriminalisere deling av kontrollinformasjon på nett er et betydelig inngrep i informasjons- og ytringsfriheten.

Det finnes ingen vurdering av tiltakets **egnethet**, **nødvendighet** eller **forholdsmessighet**.

Tiltaket setter en farlig presedens: skal internettbasert varsling reguleres – hvor stopper det?

Rapportens manglende helhetsforståelse

Trafikksikkerhet handler om mer enn å ta flest mulig: Det handler om **forebygging**, **tillit**, og **positiv adferdsendring**.

Tiltak må vurderes innenfor rammen av norsk trafikksystem, teknologisk kultur og samfunnsmodell.

Å plukke virkemidler fra andre land uten helhetlig kontekst gir svake og potensielt kontraproduktive forslag.

On-Demand Expertise in Industrial Data Analytics

