



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 14 L

(2018–2019)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

Endringer i vegtrafikkloven (karantene ved førerprøve, behandling av personopplysninger, forholdet til folkeregisterloven mv.)

Innhold

1	Proposisjonens hoved- innhold	5	4	Grunnlag for behandling av personopplysninger	20
			4.1	Gjeldende rett	20
2	Bakgrunnen for lovforslaget	7	4.2	Nasjonale og internasjonale rammer	21
2.1	Hjemmel for karantene ved førerprøve	7	4.2.1	Personvernforordningen	21
2.1.1	Bakgrunn	7	4.2.2	Grunnloven	21
2.1.2	Nærmere om høringen	7	4.2.3	Internasjonale forpliktelser	22
2.2	Grunnlag for behandling av personopplysninger	9	4.3	Fremmed rett	22
2.2.1	Bakgrunn	9	4.4	Forslaget i høringsnotatet	23
2.2.2	Nærmere om høringen	10	4.5	Høringsinstansenes syn	24
2.3	Forholdet til folkeregister- loven	11	4.6	Departementets vurdering	26
2.3.1	Bakgrunn	11	5	Forholdet til folkeregister- loven	28
2.3.2	Unnlatt høring	11	5.1	Forslag til ny § 43 c	28
			5.2	Departementets vurdering	28
3	Hjemmel for karantenetid ved førerprøve	12	6	Retting av språklige feil	29
3.1	Gjeldende rett	12	7	Økonomiske og administrative konsekvenser	30
3.1.1	Nasjonal rett	12	8	Merknader til de enkelte bestemmelsene	32
3.1.2	Fremmed rett	13		Forslag til lov om endringer i vegtrafikkloven (karantene ved førerprøve, behandling av person- opplysninger, forholdet til folkeregisterloven mv.)	35
3.2	Forslaget i høringsnotatet	13			
3.2.1	Karantene ved stryk	13			
3.2.2	Karantene ved fusk	14			
3.3	Høringsinstansenes syn	15			
3.3.1	Karantene ved stryk	15			
3.3.2	Karantene ved fusk	15			
3.4	Departementets vurdering	16			
3.4.1	Karantene ved stryk	16			
3.4.2	Karantene ved fusk	17			

Prop. 14 L

(2018–2019)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

Endringer i vegtrafikkloven (karantene ved førerprøve, behandling av personopplysninger, forholdet til folkeregisterloven mv.)

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 16. november 2018,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Solberg)*

1 Proposisjonens hovedinnhold

Samferdselsdepartementet foreslår i denne proposisjonen flere endringer i lov 18. juni 1965 nr. 4 (vegtrafikkloven). Forslaget gjelder endringer i § 24 om karantene ved førerprøve (proposisjonens pkt. 3), ny § 43 b om behandling av personopplysninger, herunder politiets tilgang til disse (proposisjonens pkt. 4), ny § 43 c om Statens vegvesens tilgang til opplysninger fra Folkeregisteret (proposisjonens pkt. 5) og retting av språklige feil (proposisjonens pkt. 6).

Ved stryk på teoretisk og praktisk førerprøve, ilegges i dag en karantene på henholdsvis to og fire uker. Det samme gjelder der kandidaten ikke består førerprøven som følge av fusk. Kandidater som erverver førerrettigheter ved å fuske, kan utgjøre en betydelig fare for trafikksikkerheten. Dagens karanteneordning anses ikke å ha tilstrekkelig preventiv effekt i slike tilfeller og det er derfor behov for en sterkere reaksjon for de som fusker. I vegtrafikkloven § 24 foreslås en bestemmelse om adgang til å illegge inntil ett års karan-

tene ved fusk til førerprøven, samt en hjemmel til å gi nærmere regler om dette. Karantenen skal gjelde alle førerkortklasser dersom kandidaten har fusket i én klasse. Tilsvarende regler foreslås også for prøve for utrykningskompetansebevis og yrkessjåførbevis. Ileggelse av karantene skal ikke utelukke anmeldelse.

Karantene ved stryk anses allerede hjemlet i dagens vegtrafikklov, men av hensyn til sammenhengen med karantenebestemmelsen for fusk, bør også hjemmelen for karantene ved stryk presiseres i vegtrafikkloven. Forslaget gir derfor også hjemmel til å forskriftsfeste bestemmelser om karantene på inntil to måneder ved stryk.

Forslaget til ny § 43 b i vegtrafikkloven skal sikre et felles hjemmelsgrunnlag for offentlige myndigheters rett til å behandle personopplysninger når det er nødvendig for å utføre oppgaver etter vegtrafikkloven, eller for å oppfylle internasjonale forpliktelser etter loven. Forslaget åpner også for behandling av personopplysninger som

nevnt i personvernforordningen artikkel 9 og 10, der dette er nødvendig ut fra formålet med behandlingen.

Videre foreslås en hjemmel for at politiet kan få tilgang til opplysninger i Statens vegvesens motorvognregister, førerkortregister og bilde- og signaturregister også for formål utenfor vegtrafikkloven. For motorvognregisteret og førerkortregisteret foreslås det å åpne for utlevering av opplysninger til politimessige formål og kvalitetskontroll av opplysninger i politiets registre, mens det for bilde- og signaturregisteret foreslås å åpne for tilgang til de samme formål som etter passloven § 8 a bokstav a til d samt kvalitetskontroll av politiets registre. Det fremkommer av lovbestemmelsen at utlevering til politiet fra disse registrene kan skje ved direkte søk.

Bestemmelsens tredje ledd inneholder en hjemmel for at opplysninger i førerkort- og motorvognregisteret kan utleveres til, eller på annen måte gjøres tilgjengelig for utenlandske myndigheter når det følger av internasjonale rettsakter eller avtaler som Norge er bundet av. Dette er primært begrunnet i Norges tilslutning til Prüm-regelverket, som er nærmere beskrevet i pkt. 2.2.1. Bestemmelsens fjerde ledd gir nærmere hjemmel for at departementet kan gi utfyllende bestemmelser om behandling av opplysninger.

Forslaget må ses i sammenheng med Prop. 115 L (2013–2014) som også inneholdt forslag til ny § 43 b i vegtrafikkloven om behandling av personopplysninger. I forbindelse med Stortingets behandling av forslaget oppstod det usikkerhet

om forslaget i tilstrekkelig grad ivaretok politiets behov. Det ble derfor avklart at regjeringen skulle komme tilbake til Stortinget med et nytt lovforslag. Se nærmere om dette under pkt. 2.2.1. Hovedinnholdet i ny § 43 b første og fjerde ledd samsvarer i all hovedsak med det som var foreslått i Prop. 115 L (2013–2014). Det er politiets særlige behandling av personopplysninger fra Statens vegvesen sine registre, samt utlevering av opplysninger til utenlandske myndigheter, som er nytt i lovforslaget.

20. juli 2018 trådte ny personopplysningslov i kraft, jf. lov 15. juni 2018 nr. 38 om behandling av personopplysninger. Loven gjennomfører EUs personvernforordning (forordning (EU) 2016/679), jf. lovens § 1. Det har etter høringen vært nødvendig å tilpasse forslaget til det nye generelle regelverket om behandling av personopplysninger.

Forslaget til ny § 43 c hjemler Statens vegvesen sin adgang til å innhente nødvendige opplysninger fra Folkeregisteret, typisk i forbindelse med forvaltningsoppgaver på førerkort- og kjøretøyområdet. Behovet for ny § 43 c oppsto ved fastsettelsen av lov 9. desember 2016 nr. 88 om folkeregistrering (folkeregisterloven), som trådte i kraft 1. oktober 2017. Ved ikrafttredelsen må hjemmel for andre myndigheters tilgang til opplysninger fra Folkeregisteret, reguleres i særlovgivningen.

Samferdselsdepartementet foreslår også å rette opp språklige feil i vegtrafikkloven §§ 6 og 36 b.

2 Bakgrunnen for lovforslaget

2.1 Hjemmel for karantene ved førerprøve

2.1.1 Bakgrunn

Bestemmelsen om karantene ved stryk til førerprøve følger av forskrift 1. oktober 2004 nr. 1339 om trafikkopplæring og førerprøve (trafikkopplæringsforskriften) § 29-1. Formålet er først og fremst at kandidatene skal ha tid til tilstrekkelig forberedelse for å forbedre kompetansen før ny prøve. Dette anses å ligge innenfor dagens hjemmel i vegtrafikkloven § 24 femte ledd som gir hjemmel for nærmere regler om førerprøve og førerrett.

Regler om karantene ved stryk finnes også i forskrift 16. april 2008 nr. 362 om grunnutdanning og etterutdanning for yrkessjåfører (yrkessjåførerforskriften) § 17 og i forskrift 12. juni 2012 nr. 637 om krav til opplæring, prøve og kompetanse for utrykningskjøring (utrykningsforskriften) §§ 30 og 31. Begrunnelsen for karantene er den samme i de tre regelsettene.

Statens vegvesen har i den senere tid avdekket relativt mange tilfeller av fusk ved førerprøven, primært ved teoretisk prøve i klasse B (vanlig personbil). Fusk kan gjennomføres ved alt fra mindre alvorlige metoder, til profesjonaliserte og organiserte former. I dag blir prøveresultatet satt til stryk når fusk avdekkes. Kandidaten får da fire uker karantene ved praktisk prøve og to uker ved teoretisk prøve, altså karantene av samme varighet som ved alminnelig stryk. Forholdet kan, og skal som hovedregel, anmeldes.

Det er grunn til å anta at det har vært en betydelig økning i de mer avanserte formene for fusk og at dette foregår i store deler av landet. Det er blant annet avdekket tilfeller hvor medhjelpere driver nærmest profesjonelt, eksempelvis ved å ta betalt for å stille som «stand-in» eller ved å tilby bruk av ulovlige elektroniske hjelpemidler mot betaling. Det er videre indikasjoner på at kandidater som er med på slik fusk ofte har hatt kontakt med aktører som driver ulovlig trafikkopplæring.

Konsekvensen av fusk er førere i trafikken som ikke har vært underlagt reell kontroll av

hvorvidt de tilfredsstiller førerkravene, og hvor kjøreferdighetene dermed kan være svært dårlige, med de uheldige følgene dette kan ha for trafiksikkerheten.

Den alminnelige rettsbevissthet tilsier at det reageres strengere ved fusk, særlig ved mer organiserte former for fusk. Videre er det grunn til å anta at den som fusker er minst like dårlig kvalifisert som den som stryker, med de konsekvenser dette kan få for trafiksikkerheten. Det antas at karantenetid av så begrenset lengde som ilegges ved stryk, ikke har tilstrekkelig effekt ved fusk. For at karantenen skal ha tilstrekkelig preventiv og forebyggende effekt, foreslår departementet en karantenetid på inntil ett år der det avdekkes fusk. Spørsmålet om karantene ved fusk til førerprøven var også på høring i 2008, som forslag til en endring i trafikkopplæringsforskriften, og da med foreslått varighet fra 6 til 24 måneder. Det var ingen innvendinger da til innføring av en slik reaksjon. Departementet kom imidlertid i ettertid til at det er hensiktsmessig med en klarere hjemmel for slik karantene i vegtrafikkloven. Det er videre vurdert som hensiktsmessig at varigheten settes til inntil ett år for å samsvare med annet regelverk om karantene, for eksempel opplæringslova og universitets- og høyskoleloven. Nærmere avgrensninger eller differensieringer innenfor denne rammen kan gjøres i forskrift.

Det er ikke avdekket fusk i særlig grad i forbindelse med prøver etter utrykningsforskriften og yrkessjåførerforskriften, men det bør være felles regler for de prøvene som arrangeres av Statens vegvesen for erverv av ulike førerrettigheter. Det er videre heller ingen grunn til at det skal reageres mildere ved fusk der det er snakk om profesjonelle sjåfører.

2.1.2 Nærmere om høringen

Vegdirektoratet sendte 12. april 2016 ut høringsnotat på vegne av Samferdselsdepartementet med forslag til endringer i vegtrafikkloven § 24. Høringsdokumentene ble publisert på Statens vegvesen sine hjemmesider og sendt til følgende instanser:

Departementene

Alta videregående skole
 Blakstad videregående skole
 Direktoratet for arbeidstilsynet
 Direktoratet for naturforvaltning
 Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
 Forbrukerombudet
 Forbrukerrådet
 Forbrukerrådet Oslo
 Fylkeskommunene
 Fylkesmennene
 Helsedirektoratet
 Høgskolen i Hedmark
 Høgskolen i Oslo og Akershus
 Hønefoss videregående skole
 Klima- og forurensningsdirektoratet
 Konkurransetilsynet
 Kristiansund videregående skole
 Kystverket
 Melbu videregående skole
 NAV Hjelpemiddelsentral Oslo og Akershus
 Nord universitet
 Notodden videregående skole
 Ole Vig videregående skole
 Os videregående skole
 Politidirektoratet
 Politihøgskolen
 Sametinget
 Statens råd for funksjonshemmede
 Statens vegvesen Region midt
 Statens vegvesen Region nord
 Statens vegvesen Region sør
 Statens vegvesen Region vest
 Statens vegvesen Region øst
 Statens vegvesen Publikumstjenester
 Sauda videregående skole
 Sivilombudsmannen
 Sogndal videregående skole
 Sysselmannen på Svalbard
 Toll- og avgiftsdirektoratet
 UiT Norges arktiske universitet
 Utdanningsdirektoratet
 Utlendingsdirektoratet
 Utrykningspolitiet
 Våler videregående skole

Arbets- och näringsministeriet
 Arbetsmiljöverket
 Arbejdstilsynet
 Færdselsstyrelsen
 Icelandic Transport Authority
 Justitsministeriet Danmark
 Kommunikationsministeriet
 Näringsdepartementet

Samgongustofa
 Transportstyrelsen
 Trafiksäkerhetsverket
 Trafik- og Byggestyrelsen
 Vejdirektoratet Danmark
 Vinnueftirlit Ríkisins

Akademikerne
 Ambulanseforum AS
 Ambulansepersonellens yrkesorganisasjon
 American Car Club of Norway
 ATV-importørenes Forening
 Autobransjens Leverandørforening
 Autoriserte Trafikkskolars Landsforbund
 Bilimportørenes Landsforening
 Brannmannen
 Byggenæringens Landsforening
 Den Norske Advokatforening
 Entreprenørforeningen for Bygg og Anlegg
 Fagforbundet
 Finansnæringens hovedorganisasjon
 Firehjuls Mopedenes Importør Forening
 Forbundet for Ledelse og Teknikk
 Forlaget Bjørgu Anlegg/Transport
 Forlaget Last og Buss A/S
 Forsikringsklagekontoret
 Forsvarsstaben
 Frie Bilimportørers Forening
 Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon
 Gjensidige forsikring
 Grunnskolenes trafikk- og mopedfaglige forum
 Vestfold
 HMS-faglig forum
 HSH
 If Skadeforsikring
 Kommunenes Sentralforbund
 Kongelig Norsk Automobilklub
 Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøy-
 klubber
 Landsforeningen for Trafikkskadde
 Landsorganisasjonen i Norge
 Lastebileiernes Forening
 Maskinentreprenørenes Forbund
 Maskingrossistenes Forening
 Motorførernes Avholdsforbund
 Motormännens Riksförbund
 Motorsykkelimportørenes Forening
 Natur og Ungdom
 Naturvernforbundet
 NHO Transport
 NITO
 NITO's etatsforening i Statens vegvesen v/Siw
 Tyldum
 NKI-forlaget
 NMCU

Nord Norsk Trafikksenter
 Norges ambulanseforbund
 Norges Automobil-forbund
 Norges Bilbransjeforbund
 Norges Bilsportforbund
 Norges Bilutleierforbund
 Norges Bonde- og småbrukarlag
 Norges Bondelag
 Norges brannskole
 Norges Caravanbransjeforbund
 Norsk Cirkus og Tivolieierforbund
 Norsk Forsikringsjuridisk Forening
 Norges Handikapforbund
 Norges Juristforbund
 Norges Lastebileier-Forbund
 Norges Lensmanns- og politilederlag
 Norges Motorsportforbund
 Norges Naturvernforbund
 Norges Røde Kors Hjelpekorps
 Norges Taxiforbund
 Norges Turbileierforbund
 Norsk Arbeidsmandsforbund
 Norsk Caravan Club
 Norsk Førstehjelpsråd
 Norsk Sidevogn Klubb
 Norges Skogeierforbund
 Norsk Tjenestemannslag
 Norsk Transportarbeiderforbund
 NTL Landsforening 45-Veg
 Næringslivets sikkerhetsorganisasjon
 Opplysningsrådet for Veitrafikken
 PARAT
 Politijuristene
 Politiets fellesforbund
 Skandinavisk Trafikksenter AS
 SOTIN
 Statstjenestemannsforbundet
 STRO
 TEKNA Statens vegvesen
 Trafikkforum AS
 Twin Thunder AS
 Traktor- og landbruksmaskinimportørenes forening
 Trygg Trafikk
 Utdanningsforbundet
 Vegvesenets Trafikktekniske Forening
 Yrkestrafikkforbundet
 YS

Høringsfristen var 31. juli 2016. Det kom 30 høringssvar. Høringsinstansene nedenfor støtter forslaget helt eller delvis, men har realitetsmerknader:

Buskerud fylkeskommune

Hedmark fylkeskommune
 Politidirektoratet
 Statens vegvesen Region sør
 Statens vegvesen Region vest
 Statens vegvesen Region midt

Autoriserte Trafikkskolars Landsforbund (ATL)
 Kongelig Norsk Automobilklubb (KNA)
 Landsorganisasjonen i Norge (LO)
 Lars Høibak
 NHO Transport
 Norsk Motorsykkel Union (NMCU)
 Personskadeforbundet LTN
 Skandinavisk Trafikksenter
 STAFO Statens vegvesen
 Trafikkforum
 Trygg Trafikk

Følgende høringsinstanser har ingen merknader:

Helse- og omsorgsdepartementet
 Justis- og beredskapsdepartementet
 Klima- og miljødepartementet
 Landbruks- og matdepartementet
 Utenriksdepartementet

Arbeidstilsynet
 Hordaland Fylkeskommune
 Statens vegvesen Region nord
 Statens vegvesen Region øst
 Telemark fylkeskommune
 Troms fylkeskommune ved samferdsels- og miljøetaten

Advokatforeningen
 Fagforbundet
 Yrkestrafikkforbundet (YTF)

Merknadene, samt departementets vurderinger av disse drøftes i pkt. 3. Enkelte høringsinstanser har gitt innspill utenfor rammene av denne høringen. Disse høringsinnspillene er ikke kommentert ytterligere.

2.2 Grunnlag for behandling av personopplysninger

2.2.1 Bakgrunn

Det er, som et hjelpemiddel i Statens vegvesens arbeid på vegtrafikkområdet, opprettet en rekke elektroniske registre og systemer som inneholder opplysninger om registrerte kjøretøy, førerrettigheter, utstedte førerkort, ulykker mv. Disse registrene inneholder personopplysninger, og i noen

tilfeller også særlige kategorier personopplysninger. Det er ikke gitt særskilte lovbestemmelser som åpner for behandling av personopplysninger på vegtrafikklovens område. Det ble i Prop. 115 L (2013–2014) foreslått en overordnet bestemmelse i vegtrafikkloven § 43 b for å gi grunnlag for behandling av personopplysninger som er nødvendig for å ivareta Statens vegvesen eller annen offentlig myndighet sine forvaltningsoppgaver på vegtrafikklovens område, eller for å oppfylle internasjonale forpliktelser på lovens område. Videre ble det foreslått en hjemmel for at departementet kunne gi nærmere regler i forskrift.

Som redegjort for under pkt. 1 ble forslaget om ny § 43 b ikke vedtatt av Stortinget i forbindelse med behandlingen av Prop. 115 L (2013–2014) for øvrig. På bakgrunn av politiets uttrykte bekymring for om lovforslaget ivaretok politiets behov for opplysninger fra Statens vegvesens registre, ga samferdselsministeren i brev av 8. desember 2014 til Justiskomiteen uttrykk for at han, sammen med justis- og beredskapsministeren ville se nærmere på saken og komme tilbake med et nytt forslag. I Innst. 176 L (2016–2017) tilrår derfor Justiskomiteen at forslaget ikke bifalles og viser til at det er behov for en grundigere vurdering før en ny bestemmelse i vegtrafikkloven kan vedtas. De øvrige lovendringsforslagene i Prop. 115 L (2013–2014) ble vedtatt av Stortinget i desember 2014, jf. Innst. 114 (2014–2015) og Lovvedtak 20 (2014–2015).

Departementet har i ettertid samarbeidet med Justis- og beredskapsdepartementet for å komme frem til et forslag som i nødvendig utstrekning også ivaretar politiets behov for tilgang til personopplysninger på vegtrafikklovens område. Departementet viser i den forbindelse til Innst. 176 L (2016–2017) hvor komiteen bemerker viktigheten av at behandling av personopplysninger, også på vegtrafikklovens område, har den nødvendige lovmessige forankring. Samtidig uttrykker komiteen at det er avgjørende at politiets ulike behov for opplysninger om kjøretøy og dokumentkontroll ivaretas på en betryggende måte.

Våren 2016 sendte Samferdselsdepartementet på høring et justert forslag til ny § 43 b i vegtrafikkloven, som gir politiet tilgang til enkelte av Statens vegvesens registre ved direkte søk. Dette ble lagt inn som forslag til nytt andre ledd i bestemmelsen. Forslaget var utarbeidet i tett samarbeid med Justis- og beredskapsdepartementet og politiet.

I forbindelse med arbeidet ble departementet også oppmerksom på behovet for en klarere hjemmel for at opplysninger fra motorvognregisteret

kan utleveres til utenlandske myndigheter, der dette følger av internasjonale rettsakter eller avtaler som Norge er bundet av. Dette gjelder først og fremst som en følge av norsk tilknytning til Prüm-avtalen, som forutsetter blant annet utlevering av opplysninger fra motorvognregisteret. Det vises i den forbindelse til Prop. 54 S (2015–2016), Innst. 225 S (2015–2016) om samtykke til 1) inngåelse av avtale mellom EU, Island og Norge om rådsbeslutning 2008/615/JIS og rådsbeslutning 2008/616/JIS, 2) inngåelse av avtale mellom Norge og USA om styrket samarbeid om forebygging og bekjempelse av alvorlig kriminalitet. I tillegg kan det være behov for utlevering av førerkortopplysninger til utenlandske myndigheter. En bestemmelse som åpner for utlevering av opplysninger fra førerkort- og motorvognregisteret til utenlandske myndigheter er derfor tatt inn i forslag til tredje ledd i § 43 b.

EU vedtok nytt personvernregelverk parallelt med at forslaget ble sendt på høring. Personvernforordningen (forordning (EU) 2016/679) er gjennomført som norsk lov ved lov 15. juni 2018 nr. 38 om behandling av personopplysninger (personopplysningsloven), som trådte i kraft 20. juli 2018. Det har etter høringen vært nødvendig å tilpasse forslaget til den nye personopplysningsloven.

2.2.2 Nærmere om høringen

Samferdselsdepartementet sendte 27. april 2016 på høring forslag til ny § 43 b i vegtrafikkloven. Høringsnotatet var utarbeidet i samarbeid med Justis- og beredskapsdepartementet.

Høringen ble publisert på departementets hjemmeside www.sd.dep.no og sendt direkte til følgende høringsinstanser:

Departementene

Datatilsynet

Direktoratet for forvaltning og IKT

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap

Helsedirektoratet

Kriminalomsorgsdirektoratet

Kriminalpolitisentralen – Kripos

Politidirektoratet

Politiets sikkerhetstjeneste

Regjeringsadvokaten

Riksadvokaten

Sivilombudsmannen

Skattedirektoratet

Statens helsetilsyn

Vegdirektoratet

Utlendingsdirektoratet

Økokrim

Akademikerne
Arbeidsgiverforeningen Spekter
Autoriserte Trafikkskolars Landsforbund
Bilimportørenes Landsforening
Finansnæringens Hovedorganisasjon teknikk og kompetanseutvikling
Lederne – Organisasjon for ledelse
Kongelig Norsk Automobilklubb
Landsorganisasjonen i Norge
Norges Automobil-Forbund
Norges Bilbransjeforbund
Norsk Tjenestemannslag
Næringslivets Hovedorganisasjon
Opplysningsrådet for veitrafikken
Parat
Politiets Fellesforbund
PolitiHøgskolen
Trafikkforsikringsforeningen
Trafikkforum AS

Høringsfristen var 1. juli 2016. Det kom inn 21 høringsvar innen høringsfristen. Høringsinstansene nedenfor hadde realitetsmerknader til forslaget:

Datatilsynet
Kripos
Møre og Romsdal politidistrikt
Oslo politidistrikt
Politidirektoratet
Politiets sikkerhetstjeneste
Sør-Trøndelag politidistrikt
Sør-Øst politidistrikt
Øst politidistrikt
Vegdirektoratet

Kongelig Norsk Automobilklubb
LO
Norges Automobilforbund

Følgende høringsinstanser hadde ikke merknader til forslaget:

Arbeids- og sosialdepartementet
Forsvarsdepartementet

Helse- og omsorgsdepartementet
Kunnskapsdepartementet
Landbruks- og matdepartementet
Utenriksdepartementet
Helsedirektoratet
Riksadvokaten

Merknadene knytter seg i all hovedsak til forslaget til ny § 43 b andre ledd om politiets tilgang til Statens vegvesen sine registre, herunder direkte tilgang til bildeopplysninger tilknyttet førerkortregisteret.

Merknadene, samt departementets vurdering av disse, drøftes under pkt. 4.

2.3 Forholdet til folkeregisterloven

2.3.1 Bakgrunn

Statens vegvesen har behov for opplysninger fra Folkeregisteret, primært i forbindelse med forvaltningsoppgaver på førerkort- og kjøretøyområdet. Ikrafttredelsen av ny folkeregisterlov 1. oktober 2017, jf. Prop. 164 L (2015–2016), har medført behov for å etablere en egen hjemmel i vegtrafikkloven for å videreføre Statens vegvesen sin tilgang til opplysninger i Folkeregisteret. Det ble vurdert om endringen skulle tas med i Prop. 164 L (2015–2016) om ny folkeregisterlov. Dette ble imidlertid ikke ansett hensiktsmessig, da den foreslåtte vegtrafikkloven § 43 b ikke var ferdigstilt. Det ble derfor besluttet å fremme forslag om ny § 43 c sammen med ny § 43 b.

Forslaget er nærmere beskrevet i pkt. 5.

2.3.2 Unnlatt høring

Forslag til ny § 43 c sikrer at Statens vegvesen sin adgang til å innhente opplysninger fra folkeregisteret, videreføres etter ikrafttredelsen av ny folkeregisterlov. Fordi endringen bare medfører en videreføring av tidligere rett, er det ansett som åpenbart unødvendig med høring av forslaget. Departementet har truffet beslutning om unnlatt høring i samsvar med utredningsinstruksens punkt 3.3.

3 Hjemmel for karantenetid ved førerprøve

3.1 Gjeldende rett

3.1.1 Nasjonal rett

3.1.1.1 Karantene ved stryk

Det finnes i dag ingen bestemmelse i vegtrafikkloven som uttrykkelig omtaler karantene. Det følger imidlertid av vegtrafikkloven § 24 femte ledd at departementet blant annet kan gi forskrift om «førerprøve og førerrett». Det kan etter sjetten ledd også gis regler om kompetansebevis. I henhold til vegtrafikkloven § 29 om kvalifikasjonskrav til yrkessjåfører, kan departementet gi forskrift om blant annet «prøver». I tillegg finnes en vid hjemmel i vegtrafikkloven § 43 til å gi «forskrifter ellers til gjennomføring og utfylling av bestemmelsene i denne lov». Disse bestemmelsene anses å gi hjemmel for nærmere regler om karantene i forskrift.

Kandidater som ikke består førerprøven, blir i dag ilagt karantene på henholdsvis to uker for teoriprøven og fire uker for praktisk prøve, jf. trafikopplæringsforskriften § 29-1 tredje ledd. Tilsvarende regler for karantene ved stryk finnes i yrkessjåførforskriften § 17 og utrykningsforskriften §§ 30 og 31.

3.1.1.2 Karantene ved fusk

Det er i dag ingen særskilt bestemmelse i lov eller forskrift som regulerer karantene ved fusk til prøver på vegtrafikklovens område. Fusk til førerprøven vurderes dermed på samme måte som stryk. Departementet mener dagens vegtrafikklov gir tilstrekkelig hjemmel for at kandidaten som blir tatt for fusk, kan ilegges samme karantene som ved stryk. Det er vanlig på de fleste områder at fusk medfører stryk på den aktuelle prøven. Departementet mener imidlertid det er grunn til å klargjøre hjemmelen i vegtrafikkloven for å sikre at det kan ilegges lengre karantene for fusk enn for alminnelig stryk.

Det følger av trafikopplæringsforskriften § 29-5 at kandidaten bare kan benytte godkjente hjelpemidler ved teoriprøven. Begrepet «hjelpemiddel» må forstås i vid forstand, slik at også menneskelig bistand omfattes. Interne instruksjoner

krever i dag at det skal foretas en grundig identifikasjon og at kandidaten skal avvises dersom det ikke er mulig å foreta en sikker identifikasjon. Alle kandidater må legge fra seg mobiltelefon før teoriprøven, og prøverommet overvåkes. Flere trafikkstasjoner har installert utstyr som enten hindrer kommunikasjon til og fra prøverommet, eller viser når slik kommunikasjon foregår. I de mer alvorlige tilfellene blir fusk anmeldt. Dette har i enkelte saker ført til domfellelse etter straffeloven for falsk forklaring, falsk legitimasjon/«stand-in» eller lignende, og etter vegtrafikkloven for bruk av ulovlig hjelpemidler, jf. vegtrafikkloven § 31. Det er ressurskrevende å følge opp slike saker i straffespolet og det varierer i hvilken grad dette prioriteres av politiet. I enkelte tilfeller vil også straff kunne oppfattes som uforholdsmessig strengt, samtidig som oppfølging i straffespolet ikke nødvendigvis sikrer at kandidaten stiller bedre forberedt til neste prøve.

3.1.1.3 Karantenebestemmelser i annet regelverk

Bestemmelser om karantene ved fusk i prøve-situasjon finnes også i flere andre regelverk.

Det følger for eksempel av lov 17. juli 1998 nr. 61 om grunnskolen og den vidaregåande opplæringa (opplæringslova) § 1-5 at: «Kongen i statsråd kan gi forskrifter for å fylle ut dei overordna måla og prinsippa for opplæringa». Bestemmelsen om karantene følger av forskrift 23. juni 2006 nr. 724 til opplæringslova (forskrift til opplæringslova) § 3-37 sjetten ledd: «Dersom eksamen blir annullert på grunn av fusk eller forsøk på fusk, kan kandidaten tidlegast gå opp til den eksamen i faget som blir arrangert eitt år etter at eksamen vart annullert.»

Det følger videre av lov 4. august 1995 nr. 53 om politiet (politiloven) § 24 c tredje ledd at: «Studenten som gjør seg skyldig i fusk eller forsøk på fusk, kan utvises eller bortvises for inntil ett år.»

Også lov 1. april 2005 nr. 15 om universiteter og høyskoler (universitets- og høyskoleloven) § 4-8 tredje ledd har hjemmel for karantene: «En student som har opptrådt slik som beskrevet i § 4-7 første eller annet ledd, kan ved vedtak av styret selv

eller institusjonens klagenemd, jf. § 5-1, utestenges fra institusjonen og fratas retten til å gå opp til eksamen ved institusjoner under denne lov i inntil ett år. Departementet gir nærmere regler om informasjonsrutiner mv.». Paragraf 4-7 første og andre ledd gjelder fusk og forsøk på fusk.

3.1.1.4 Sperrefrist

I likhet med karantene innebærer sperrefrist en utsettelse av muligheten til å erverve førerrett.

Sperrefrist er regulert i vegtrafikkloven § 24 a. I henhold til første ledd kan en som har kjørt motorvogn uten førerrett for den aktuelle klassen, som hovedregel ikke få slik førerrett første gang før det er gått 6 måneder siden den ulovlige kjøringen fant sted. Sperrefristen er en konsekvens av overtredelsen og inntreer automatisk når gjerningspersonen blir dømt eller får en påtaleunntatelse. Andre ledd regulerer på tilsvarende måte forhold der føreren ville mistet førerretten om han/hun hadde hatt noen.

Sperrefristreglene bygger bl.a. på en forutsetning om at den som er ilagt straff eller domfelt for visse handlinger vil utgjøre en større trussel mot trafikksikkerheten, enn personer som ikke er ilagt straff. Personer med sperrefrist har heller ikke anledning til å øvingskjøre, jf. trafikkopplæringsforskriften § 2-1.

Sperrefristen i første ledd har altså enkelte likhetstrekk med karantene. Sperrefrist bygger på en innrømmelse, domstolsavgjørelse eller et vedtatt forelegg. Karantenen er imidlertid en ren administrativ reaksjon som kan prøves av domstolene i ettertid.

3.1.1.5 Karantene og straff – dobbelstraff?

I den europeiske menneskerettskonvensjonens (EMK) tilleggsprotokoll nr. 7 art. 4 (P 7-4) nr. 1 oppstilles et forbud mot gjentatt straffefølgning («doppelstraff»). Hvorvidt en konkret reaksjon regnes som straff etter nasjonal rett, er ikke avgjørende. Dersom en reaksjon regnes som straff etter EMK, må de rettssikkerhetsgarantier som stilles i konvensjonen, ivaretas under saksbehandlingen. Domstolene og Sivilombudsmannen har flere ganger behandlet eller omtalt spørsmålet om forbudet mot dobbelstraff er til hinder for at det reageres med både forvaltningsvedtak og straff for samme overtredelse.

I Rt. 1998 s. 217 slo Høyesterett fast at bruk av disiplinærreaksjoner etter dagjeldende lov om videregående opplæring, ikke utelukket straff. Saken gjaldt der en person gjennomførte eksa-

men i en annens sted. Disiplinærreaksjonen besto i at kandidaten ikke fikk eksamenskarakter det året. Høyesterett tok ikke stilling til hvordan det ville stilt seg hvis forholdet hadde blitt rammet av straffebestemmelser i lov om videregående opplæring.

Høyesterett har i Rt. 2002 s. 1216, behandlet spørsmålet om tap av førerrett vedtatt en tid etter at en straffedom var avsagt, var å anse som dobbeltstraff. Dette var før avgjørelser om inndragning ble overført til domstolene. Høyesterett kom til at slik inndragning var lovlig. I dommen vises det til at EMD (Den europeiske menneskerettsdomstol) har akseptert løsninger der forvaltningsvedtaket kom før domstolsbehandlingen, forutsatt at det ikke er for lang tid mellom reaksjonene. Det skal ikke komme som en overraskelse at saken ikke er avsluttet etter den første reaksjonen.

Sivilombudsmannen har i sin uttalelse 2004-37 vurdert hvorvidt politiets illeggelse av sperrefrist noe tid etter at straffedom var avsagt, var i strid med EMK. Saken er fra tiden før avgjørelse om sperrefrist skulle tas med i dom/forelegg. Ombudsmannen aksepterte illeggelsen, og viste til at sperrefristen bygde på dommen. Lovovertrederen skal kunne ha en berettiget forventning om å legge saken bak seg, men tidsrommet mellom dom og forhåndsvarsel ble vurdert og ansett å tilfredsstille samtidighetskravet i EMK. Ombudsmannen etterspurte imidlertid retningslinjer og kontrollrutiner for illeggelsen av sperrefristen.

3.1.1.6 Annullering

Som nevnt vil en kandidat som blir tatt til fusk ved prøven få resultatet «ikke bestått». Det er videre praksis at førerprøvevedtak med resultat bestått blir omgjort til ikke bestått på grunn av ugyldighet, dersom det senere avdekkes at kandidaten har fusket. Dette gjøres ved enkeltvedtak etter forvaltningsloven § 35.

3.1.2 Fremmed rett

Sverige, Danmark og Finland har ikke karantenebestemmelser ved fusk. I Sverige og Danmark anmeldes bruk av falsk legitimasjon ved «stand-in».

3.2 Forslaget i høringsnotatet

3.2.1 Karantene ved stryk

I høringen ble det foreslått en klargjøring av dagens hjemmel for å forskriftsfeste karantene

ved stryk. Det ble foreslått at det i forskrift kan fastsettes adgang til å ilegge karantene med en øvre grense på inntil to måneder. Vegtrafikkloven § 24 har i dag ingen slik øvre grense. I forskriften er karantenetiden i dag satt til to uker for teoretisk prøve og fire uker for praktisk prøve. Det ble ikke foreslått å utvide karantenens varighet til to måneder. Grunnen til at det ble foreslått hjemmel til å fastsette bestemmelser om inntil to måneders karantene, var at det ble ansett uheldig om hjemmelsbestemmelsen skulle innsnevre handlingsrommet i for stor grad sammenlignet med dagens hjemmel. En eventuell senere utvidelse av dagens karantenetid ved stryk, forutsetter forskrifts- endring med tilhørende høring.

3.2.2 Karantene ved fusk

I høringen ble det foreslått en hjemmel for å forskriftsfeste at kandidater som blir tatt i fusk og forsøk på fusk til førerprøven, skal kunne ilegges en karantene på inntil ett år før ny prøve kan avlegges.

Formålet med førerprøven er å kontrollere at kandidaten har tilstrekkelig kompetanse til å kunne ferdes i trafikken på en trygg måte. Kandidater som fusker, unndrar seg denne kontrollen. Forslaget er derfor først og fremst begrunnet i hensynet til trafikksikkerhet. Karantenebestemmelsen skal virke forebyggende og avskrekkende slik at kandidaten bygger opp tilstrekkelig kompetanse til å bestå førerprøven uten å fuske.

Forslaget om hjemmel for å ilegge karantene også der det avdekkes *forsøk* på fusk, var begrunnet i at uavhengig av om en kandidat rent faktisk klarer å gjennomføre fusk, har vedkommende vist en mangel på respekt for førerprøven. Videre ble det ansett upraktisk og uheldig om Statens vegvesen skulle være nødt til å vente til kandidaten har startet selve fuskingen. Det kan videre være utfordrende å bevise at kandidaten rent faktisk har benyttet ulovlige hjelpemidler. Det ble lagt til grunn at for at kandidaten skal anses å ha overtrådt den nedre grensen for forsøk, må vedkommende ha gjort så vidt grundige forberedelser at det er åpenbart at vedkommende vil komme til å fuske. Dette må vurderes konkret i hvert tilfelle. Karantenebestemmelsene i annet sammenlignbart regelverk omfatter også forsøk på fusk, jf. pkt. 3.1.1.3.

Det ble foreslått at karantene skulle ilegges som et forvaltningsvedtak, uten å være knyttet til forelegg/dom. Kandidatens rettssikkerhet ble ansett ivaretatt ved alminnelig klageadgang og ved muligheten til eventuelt å få saken prøvd av domstolene. Alvorlighetsgraden vil variere i de

ulike tilfellene, og en anmeldelse kan i enkelte tilfeller virke for strengt, i tillegg til at det vil være ressurskrevende for politi og domstoler å følge opp slike anmeldelser. Videre må karantenen virke fra det tidspunktet fuskingen blir avdekket for å ha den nødvendige effekt.

I høringen ble det også foreslått at karantene ilagt på bakgrunn av fusk i én førerkortklasse, skulle ha virkning for alle førerkortklasser. Det vil si at en kandidat som er ilagt karantene for fusk til førerprøven i for eksempel klasse AM 146 (moped), ikke skulle få gå opp til førerprøven i klasse B (bil) i karanteneperioden. Likeledes ble det foreslått at karantenen skulle gjelde både teoretisk og praktisk prøve. Det ble imidlertid foreslått at karantenen bare skulle ha virkning for prøver innenfor samme forskrift, noe som innebærer at karantene ilagt for fusk til prøve for yrkessjåføerbevis, ikke ville få betydning for prøve i klasse A (motorsykkel). Dette fordi formålene bak prøvene er forskjellige, henholdsvis en yrkesrett og en førerrett. Karantenen skulle ifølge forslaget bare hindre erverv av nye rettigheter og ikke få betydning for eventuelle eksisterende førerrettigheter i andre klasser. Karantenen skulle heller ikke hindre øvingskjøring. Det er tvert imot ønskelig at kandidaten øvingskjører i karantenetiden.

I høringen ble karantenens lengde foreslått satt til inntil ett år. Det var ingen innvendinger mot to års karantene da dette var på høring i 2008, jf. pkt. 2.1.1. Det ble imidlertid ikke ansett grunn til å fastsette dobbelt så lang karantene ved fusk til førerprøven som ved andre offentlige prøver. En karantenetid på to år, i kombinasjon med straff, kan videre virke uforholdsmessig ut fra overtredelsens karakter.

Forholdet til dobbeltstrafforbudet i EMK tilleggsprotokoll nr. 7 art. 4 ble drøftet i høringen. Det ble trukket frem at karantene og straff delvis er begrunnet i ulike hensyn. Karantene er ment å virke forebyggende og skal blant annet forhindre at trafikksfarlige førere slipper ut i trafikken. I følge høringsforslaget skulle vedtak om illeggelse av karantene, ikke utelukke anmeldelse og straff, så lenge den totale reaksjonen var rimelig i forhold til overtredelsen og at det ikke gikk for lang tid mellom reaksjonene, jf. pkt. 3.1.

I høringen ble medvirkningsbestemmelsen i straffeloven § 15 omtalt. Medvirkning til fusk er straffbart hvis handlingen er utført med forsett eller uaktsomhet, jf. vegtrafikkloven § 31 første ledd, smh. med strl. § 15. Statens vegvesen har som nevnt avdekket tilfeller hvor medhjelpere driver nærmest profesjonelt og tar betalt for å bistå kandidatene med å fuske til førerprøven. Det ble påpekt i

høringen at det kan være aktuelt med straff for medvirkning til fusk, da det er gode grunner for å reagere strengere overfor de som har økonomisk vinning i å bidra til fusk ved førerprøven, enn kandidaten som gjør en engangsovertredelse. Det ble nevnt at det på sikt kan være aktuelt å vurdere behovet for en egen hjemmel for straff for de som bidrar til fusk, uavhengig av kandidaten.

I høringen ble det drøftet om og eventuelt hvilket skyldkrav som burde stilles, herunder om også grovt uaktsom fusk burde rammes av bestemmelsen. I Rt. 2015 s. 995 kom Høyesterett til at en student hadde fusket i den forstand begrepet var benyttet i universitets- og høyskoleloven § 4-7, selv om intensjonen ikke var å fuske. Studenten hadde ved en forglemmelse lagt fra seg et ulovlig hjelpemiddel på eksamensbordet da det var bokkontroll. Høyesterett kom fram til at forglemmelsen var grovt uaktsomt. Om aktsomhetsvurderingen uttaler Høyesterett:

«Om kravet er oppfylt, må bero på den situasjonen som A var i og hvilken oppgave han hadde.

Den eneste oppgaven A hadde, var å påse at de hjelpemidlene som han framla, var i samsvar med regelverket. Dette var nettopp formålet med å levere bøker og hjelpemidler til forhåndskontroll. Brudd på dette regelverket må anses som alvorlig. At det skjer i et øyeblikks uoppmerksomhet, fratar ikke bruddet dets alvorlige karakter. Gode grunner tilsier at det i en slik situasjon må kunne reageres strengt, både for å oppfylle lovens formål med eksamen og for å hindre at studenter opptrer skjodesløst eller spekulativt ved kontrollen.»

Høyesterett var enig med lagmannsretten i at ordet fusk i dagligtale vanligvis forbindes med subjektiv klanderverdig opptreden, men var ikke enig i at loven la opp til en slik forståelse.

For å unngå en situasjon der kandidatens uredlige hensikt må bevises, ble det foreslått i høringen at også grovt uaktsom fusk skulle rammes. Hva som er grovt uaktsomt må da ses opp mot oppgaven kandidaten har i forbindelse med førerprøven. Det ble nevnt at det kunne være hensiktsmessig med en endring av forskriftene for å synliggjøre kandidatens handlingsnorm og hva som anses som fusk.

3.3 Høringsinstansenes syn

3.3.1 Karantene ved stryk

Norsk motorsykkel Union (NMCU) støtter ikke et forslag om å utvide karantenen ved stryk til inntil

to måneder. *Statens vegvesen Region sør* foreslår hjemmel for inntil tre måneder karantene ved stryk, for å kunne gradere reaksjonene i større grad. *Skandinavisk Trafikkcenter* mener karantene for stryk til praktisk prøve bør kuttes ut og at straffen for fusk på teoriprøven bør økes, slik at dette får større konsekvenser enn det gjør i dag.

Statens vegvesen Region vest oppfatter at uttalelser i høringsnotatet synes å legge til grunn at det skal være adgang til å forskriftsfeste at karantenen kan gjelde andre klasser enn den kandidaten strøk i, selv om det ikke er planer om å innføre dette nå. De mener at forslaget til ny lovtekst ikke gir hjemmel for å ilegge karantene i andre klasser ved stryk til førerprøven, kun ved fusk eller forsøk på fusk.

3.3.2 Karantene ved fusk

Politidirektoratet, Oslo politidistrikt, Statens vegvesen Region sør, midt og vest, Trygg Trafikk, Yrkestrafikkforbundet, ATL, Buskerud fylkeskommune ved fylkets trafiksikkerhetsutvalg, Hordaland fylkeskommune, Telemark fylkeskommune, Hedmark fylkeskommune ved Yrkesopplæringsnemnda, Ungdommens fylkesting, KNA, LO, NMCU, Fylkesrådet, Trafikkforum NHO Transport og Personskadeforbundet LTN støtter forslaget om å fastsette en hjemmel for å ilegge lengere karantenetid ved fusk.

Høringsinstansene viser blant annet til at lovendringen er et viktig trafiksikkerhetstiltak som vil føre til at færre ukvalifiserte førere kommer ut i trafikken, samt at karantenen vil ha en avskrekkende effekt, og dermed virke forebyggende. Lengre karantene i fusketilfellene oppfattes som rettferdig, samtidig som en slik regel bedre vil bidra til at kandidaten bygger opp tilstrekkelig kunnskap for å bestå ny prøve uten å fuske. Det påpekes videre at den positive utviklingen i ulykkestatistikken blant annet skyldes forbedring av trafikkopplæringen. Noen instanser tror forslaget vil minimalisere markedet for «svarte trafikkskoler» da de mistenker at nettverk som organiserer fusk ved teoriprøven, involverer de samme personene som tilbyr trafikkopplæring mot vederlag uten godkjenning.

Oslo politidistrikt påpeker at de samme hensynene kan begrunne karantene ved forsøk på innbytte av falskt førerkort. *Personskadeforbundet LTN* mener det også bør vurderes om trafikk-skolene skal kunne melde opp kandidatene med bilde. De har videre betraktninger rundt gjennomføringen av teoriprøven. *Lars Høibak* mener fusk på førerprøven er å anse som et alvorlig lovbrudd,

og at det derfor også bør kunne reageres med sanksjoner i form av bøter eller forelegg.

Mange instanser har uttalt seg om karantenes virkeområde. *NHO Transport* støtter forslaget om å omfatte fusk ved prøve for yrkessjåfør. *KNA* mener lovbestemmelsen bør utformes slik at det klart følger av lovens ordlyd at ilagt karantene skal gjelde alle førerkortklasser, og foreslår en alternativ formulering som gjenspeiler dette synspunktet. *Trafikkforum* støtter forslaget om at karantene ved fusk skal få konsekvenser for både teoretisk og praktisk prøve i alle førerkortklasser, samt prøver for utrykningskompetanse og yrkessjåførbevis. *Statens vegvesen Region vest* stiller spørsmål ved om en som er tatt for fusk til praktisk prøve også bør få annullert den teoretiske prøven, da det kan antas at den som fusker på praktisk prøve også har fusket på teoriprøven. *ATL* ser positivt på at karantene ved fusk i én førerkortklasse foreslås å gjelde alle klasser. *Trafikkforum* støtter forslaget om at karantenen i den enkelte sak fastsettes som en administrativ reaksjon gjennom enkeltvedtak med de klagemuligheter som følger. *NHO Transport* forutsetter at muligheten for anmeldelse i tillegg til karantene vil benyttes i graverende tilfeller.

Flere høringsinstanser har synspunkter om karantenes varighet. Enkelte instanser, som blant annet *Personskadeforbundet LTN*, *Trafikkforum*, *Skandinavisk Trafikksenter* og *NHO Transport* mener karantenen ved fusk bør være lengre enn ett år, da de mener fusk til førerprøven er spesielt alvorlig på grunn av trafikksikkerhetsfaren. Det foreslås blant annet ett år som minimumsgrense. *NHO transport* uttrykker likevel forståelse for at karantenes varighet skal samsvare med sammenlignbart regelverk. Mange høringsinstanser mener karantenen bør differensieres, blant annet på bakgrunn av kjøretøytype, alvorlighet, skyldgrad eller prøvetype. Det trekkes frem at førere av tunge kjøretøy har et særlig ansvar og at skadepotensialet øker med kjøretøys vekt. *Statens vegvesen Region vest* mener karantenen ved fusk på praktisk prøve bør være lengre enn ved teoretisk prøve, da de anser dette som en større trussel mot trafikksikkerheten. De viser til at den praktiske førerprøven også vurderer kandidatens anvendelse av teoretisk kunnskap i trafikken. *STAFO Statens vegvesen* foreslår en minimumsgrense på seks måneder for at reaksjonen skal virke tilstrekkelig preventivt. *Statens vegvesen Region midt* mener karantenes lengde bør være lik uansett førerkortklasse.

Statens vegvesen Region vest og *Oslo politidistrikt* mener regelverket bør ramme medhjelpere

direkte. *Region vest* mener for eksempel det bør vurderes om medhjelpernes førerkort bør inndras. Forsøk på fusk er ikke straffbart etter vegtrafikkloven § 31 og de påpeker at dette innebærer at heller ikke medhjelpere kan straffes ved forsøk. *Regionen* foreslår derfor å endre trafikkopplæringsforskriften slik at terskelen for fullbyrdet fusk flyttes frem. De nevner også at selv om medhjelpere bare kan straffes etter medvirkningsbestemmelsen, finnes det ikke klare holdepunkter for å hevde at kandidaten selv alltid må anmeldes, eller at medhjelpere må straffes midlere.

Mange av høringsinstansene, blant annet *Statens vegvesen Region sør*, *NHO Transport* og *Trygg Trafikk* trekker frem viktigheten av tiltak i prøvesituasjonen for å avdekke og forhindre fusk. *Region sør* påpeker for eksempel at det er viktig at det utarbeides gode interne retningslinjer, slik at det blir tydelig hvordan prøvelederne skal forholde seg ved mistanke om fusk.

3.4 Departementets vurdering

3.4.1 Karantene ved stryk

Til *NMCUs* merknad om at de ikke støtter en utvidelse av karantenen ved stryk til to måneder, vises det til uttalelser i høringsnotatet pkt. 5.1 hvor det fremgår at det ikke foreligger planer om å innføre to måneders karantene ved stryk. Etter departementets vurdering er det viktig at presiseringen av hjemmelen ikke innsnevrer handlingsrommet i for stor grad, men at hjemmelen formuleres vidt nok til at det kan foreslås en lengere karantenetid også for stryk, dersom dette synes hensiktsmessig på et senere tidspunkt. En slik eventuell forskriftsendring forutsetter alminnelig høring.

Departementet har merket seg innspillet fra *Statens vegvesen Region sør* om at det bør sikres en hjemmel til å forskriftsfeste inntil tre måneders karantene ved stryk, men finner det ikke nødvendig å øke rammen fra det som ble foreslått i høringen.

Videre finner departementet på nåværende tidspunkt ikke grunn til å fjerne eksisterende karantene ved stryk til førerprøven, slik *Skandinavisk Trafikksenter* har foreslått, ettersom ordningen i dag synes å fungere etter intensjonen.

Departementet viser til innspillet fra *Statens vegvesen Region vest* til uttalelser i høringsnotatet om hjemmel til å forskriftsfeste at også strykkarantenen skal gjelde i andre førerkortklasser. Det har imidlertid ikke vært meningen at stryk skal medføre karantene i andre klas-

ser. Departementet mener at en kandidat som har strøket i én førerkortklasse kan ha gode nok kunnskaper til å bestå førerprøven i en annen førerkortklasse. Forslaget om virkning for andre klasser gjelder bare ved fusk, noe som også fremkommer direkte av ordlyden i lovforslaget.

3.4.2 Karantene ved fusk

Departementet mener innføring av lengre karantene ved fusk på førerprøven er et viktig tiltak, men støtter høringsinstansenes syn på at det også må iverksettes flere andre tiltak for å avdekke og forhindre fusk. Det pågår et kontinuerlig arbeid med dette. Det vil blant annet bli utarbeidet interne retningslinjer for å tydeliggjøre hvordan ansatte ved trafikkstasjonen skal opptre ved mistanke om fusk. Departementet har fått mange gode høringsinnspill som må utredes nærmere og eventuelt følges opp senere.

Departementet har merket seg at flere instanser hadde merknader til bestemmelsens virkeområde. Departementet har videre registrert KNAs forslag om at adgangen til å ilegge karantene bør fremkomme direkte av lovens ordlyd. Forslaget i høringen var utformet som en fullmaktsbestemmelse som skulle gi departementet adgang til å fastsette nærmere regler om karantene i forskrift. I ettertid har departementet imidlertid kommet frem til at den materielle bestemmelsen bør fremgå av selve loven. Bestemmelsen må likevel suppleres av nærmere regler i forskrift, for eksempel om karantenens varighet. Departementet mener ikke at fusk på praktisk prøve skal føre til at teoretisk prøve automatisk blir annullert. Prøveresultatet skal bare annulleres der fusk faktisk er avdekket.

Høringsinstansene har delte meninger om karantenens varighet. Enkelte mener at ett år er passende for de mest graverende tilfellene, men at karantenen må differensieres på bakgrunn av ulike forhold. Andre mener at ett år bør være fast varighet i alle tilfeller, mens noen igjen mener ett år er for lite. Sett hen til at andre opplærings- og utdanningsinstitusjoner i hovedsak har ett års karantene, samt usikkerhet knyttet til hvorvidt en lengre karantene enn dette vil være forenelig med straff, vil departementet opprettholde forslaget om karantene på inntil ett år. En nærmere vurdering av hvorvidt varigheten skal differensieres innenfor denne rammen, gjøres i forskriftsarbeidet. Departementet vil presisere at formuleringen «*inntil ett år*», for det første gir hjemmel til å fastsette karantenens varighet

innenfor denne rammen individuelt i hvert enkelt tilfelle, basert på en vurdering av den konkrete overtredelsens alvorlighet. Denne løsningen gir rom for å utvise skjønn i enkelttilfeller og tar hensyn til at forholdene i de ulike tilfellene kan variere. Denne fleksibiliteten kan imidlertid gå på bekostning av forutberegneligheten. Formuleringen åpner også for at karantenens varighet (innenfor lovens ramme), fastsettes konkret i forskrift. Dette kan både gjøres ved å fastsette én konkret varighet på karantenen, eller ved en forhåndsbestemt og forskriftsfestet differensiering basert på konkretiserte forhold. Denne løsningen vil i større grad sikre forutberegnelighet, men i mindre grad ta hensyn til individuelle forskjeller i den enkelte situasjon. Dette vil bli nærmere vurdert i forbindelse med forskriftsendringene.

Statens vegvesen Region vest påpeker at selv om det er straffbart å benytte ulovlige hjelpemidler ved førerprøven, er *forsøk* derimot ikke straffbart, jf. vegtrafikkloven § 31. Dette innebærer at heller ikke de som medvirker til fusk kan straffes dersom det avdekkes at kandidaten har *forsøkt* å fuske, fordi den straffbare handlingen ikke er utført før fuskingen er fullbyrdet. Departementet deler regionens oppfatning om at det derfor kan være hensiktsmessig å flytte fullbyrdelestidspunktet i forskriftene til et tidligere stadium i hendelsesforløpet, og mener dette kan vurderes på et senere tidspunkt. Departementet viser imidlertid til at det kan oppstå situasjoner så tidlig i hendelsesforløpet at karantene uansett bør ilegges også ved forsøk. Videre vil det som nevnt over vurderes et eget straffebud som rammer medvirkningshandlingen isolert, uavhengig av om fuskingen er fullbyrdet. Når det gjelder innspillet fra *Region vest* om at det ikke finnes noe klart holdepunkt for at kandidaten selv alltid må anmeldes dersom medvirkeren skal kunne anmeldes, vil departementet bemerke at denne uttalelsen i ettertid kan synes å være for bastant. Departementet mener likevel det bør vurderes et eget straffebud for å kunne straffe de som bidrar med ulovlige hjelpemidler.

Som nevnt over blir førerprøvevedtak med resultat «bestått» i dag omgjort til «ikke bestått» på grunn av ugyldighet, dersom kandidaten har fusket. Dette antas å følge av alminnelige forvaltningsrettslige ugyldighetsregler. Departementet har vurdert om det er behov for en presisering i loven om at prøveresultatet annulleres der det avdekkes fusk, men har kommet frem til at det ikke er behov for dette. Det antas at dette eventuelt kan presiseres i forskrift i medhold av vegtrafikkloven § 24 femte ledd første setning som gir

hjemmel for å «gi forskrift om førerprøve...», der-
som det skulle være ønskelig med en slik klargjø-
ring.

Forvaltningsloven kapittel IX har særlige
bestemmelser for illeggelse av reaksjoner som
regnes som «administrative sanksjoner». I forvalt-
ningsloven § 43 er begrepet definert som «*en
negativ reaksjon som ilegges av et forvaltnings-
organ, som retter seg mot en begått overtredelse av
lov, forskrift eller individuell avgjørelse, og som reg-
nes som straff etter den europeiske menneskeretts-
konvensjon.*»

Ileggelse av karantene ved alminnelig stryk
regnes altså ikke som en administrativ sanksjon,
da den verken retter seg mot en begått overtre-
delse og heller ikke anses som straff etter EMK.
Det er imidlertid nærliggende å vurdere hvorvidt
ileggelse av inntil ett års karantene ved fusk må
anses som en administrativ sanksjon. Et slikt ved-
tak vil være en negativ reaksjon som retter seg
mot en begått overtredelse av gjeldende rett, jf.
bl.a. trafikopplæringsforskriften § 29-5 (bruk av
ulovlige hjelpemidler). Dersom reaksjonen i til-
legg regnes som straff etter EMK, vil den være
omfattet av bestemmelsene i forvaltningsloven
kapittel IX.

Den europeiske menneskerettsdomstolen
(EMD) har gjennom praksis slått fast at avklarin-
gen av hvorvidt en reaksjon anses som straff etter
EMK, må baseres på en vurdering av nasjonal
klassifikasjon, den overtrådte handlingsnormens
karakter, samt karakteren og alvoret av den sank-
sjonen som vedkommende risikerer («Engel-kri-
teriene»). Disse kriteriene kan hver for seg, eller
sett i sammenheng, danne grunnlag for å konsta-
tere at det foreligger en straffesiktelse etter EMK.

Forslaget om illeggelse av inntil ett års karan-
tene ved fusk til førerprøven klassifiseres ikke
som straff i henhold til norsk rett. Dette er imid-
lertid ikke avgjørende.

Ved vurderingen av den overtrådte hand-
lingsnormens karakter, må det tas i betraktning at
bruk av ulovlige hjelpemidler ved førerprøven er
straffbart, jf. blant annet vegtrafikkloven § 31 jf.
trafikopplæringsforskriften § 29-5. Det har også
betydning at illeggelse av karantene ved fusk er
avhengig av skyld, altså at kandidaten har opp-
trådt forsettlig eller grovt uaktsomt. Handlings-
normen synes dermed å være av en slik karakter
at det kan være naturlig å anse reaksjonen som
straff etter EMK.

Til slutt må karakteren og alvoret av reaksjo-
nen tas i betraktning. Når det gjelder reaksjonens
karakter, har EMD lagt betydelig vekt på formå-
let. En reaksjon med et vesentlig pønalt formål, vil

lettere kunne fremstå som straff enn en reaksjon
med et mer fremoverrettet formål, som for eksem-
pel å rette opp et rettsstridig forhold. Tilbakekall
av rettigheter fordi vedkommende ikke anses
skikket til å utøve rettigheten, regnes ikke som
straff. Det kan argumenteres for at den som viser
manglende respekt for regelverket i en prøve-
situasjon, ikke anses skikket for en rett til å føre
motorvogn, hvor nettopp evnen og viljen til å følge
trafikkregler mv. er av sentral betydning ved
utøvelse av rettigheten. Trafikksikkerhet er et
sentralt formål med karantenen også ved karan-
tene for fusk. Karantenen skal blant annet for-
hindre at førere uten tilstrekkelig kompetanse får
adgang til å føre motorvogn, og har dermed et
fremoverrettet formål. Karantenen for fusk fore-
slås imidlertid å være vesentlig lengre enn for
stryk, uten at dette bare kan forklares med at den
som fusker trenger vesentlig lengre tid til å forbe-
rede seg til neste prøve. Den lange karantenen for
fusk er også basert på rettferdighetshensyn, samt
den preventive effekten det antas at en såpass
lang karantene vil ha. De samme grunnleggende
hensyn som straff i sin alminnelighet er basert på,
ligger altså til grunn også ved illeggelse av lang
karantene ved fusk. Det legges derfor til grunn at
formålet i alle fall delvis også har et pønalt preg.
Karantene på «inntil ett år» er videre en alvorlig
reaksjon som anses inngripende for den det gjel-
der.

Departementet anser på denne bak-
grunn at illeggelse av karantene for fusk til fører-
prøven, må regnes som straff etter EMK. Reak-
sjonen er dermed omfattet av forvaltningslovens
bestemmelser om administrative sanksjoner.
Departementet mener ikke at dette innebærer
behov for endringer i lovforslaget. Det må i for-
bindelse med forskriftsarbeidet, samt eventuelt
gjennom retningslinjer og praksis, sikres at for-
valtningslovens bestemmelser i kapittel IX ivare-
tas.

Som tidligere nevnt oppstiller EMK et forbud
mot dobbel straffeforfølgning. Departementet
mener straffeforfølgning av kandidaten ikke er
utelukket selv om karantenen anses som en admi-
nistrativ sanksjon jf. pkt. 3.1.1.5. Den totale reak-
sjonen må imidlertid være rimelig i forhold til
overtredelsen, slik at kombinasjonen lang karan-
tenetid og anmeldelse av kandidaten må forbehol-
des de groveste situasjonene. Det vil være dom-
stolene som tar stilling til hva som er en rimelig
reaksjon samlet sett. Det må tas hensyn til at kan-
didaten ikke skal oppleve å bli «straffet» i flere
omganger. Kravet om samtidighet i reaksjonene
er i stor grad begrunnet i at personen skal se alle

konsekvenser av vedtaket/dommen, slik at vedkommende kan vite om han/hun bør angripe avgjørelsen. Det vil i praksis ikke være mulig at illeggelse av karantenen skjer samtidig med at en

eventuell dom avsies. Kandidaten må imidlertid informeres om anmeldelse i forbindelse med vedtak om karantenetid, slik at vedkommende kan ta stilling til en eventuell klage.

4 Grunnlag for behandling av personopplysninger

4.1 Gjeldende rett

Vegtrafikkloven har i dag ingen generell bestemmelse om behandling av personopplysninger. Flere av bestemmelsene i vegtrafikkloven, eller i forskrifter gitt i medhold av denne, forutsetter implisitt at det er etablert registre som kan inneholde personopplysninger. Blant annet følger det av vegtrafikkloven § 15 første ledd at motorvogner skal registreres. Det følger forutsetningsvis av vegtrafikkloven § 24 at det må registreres personopplysninger for at Statens vegvesen skal kunne forvalte befolkningens førerettigheter og førerkortopplysninger på en forsvarlig og effektiv måte. Det er en forutsetning for at Statens vegvesen skal kunne utføre sine kontroll- og tilsynsoppgaver etter vegtrafikkloven at det både må foreligge registre over kjøretøy- og førerkortopplysninger, og at dette må kunne anvendes i forbindelse med blant annet kontroll- og tilsynsvirksomheten, samt andre oppgaver som naturlig hører inn under Statens vegvesen sitt myndighets- og forvaltningsansvar på området. Videre er ulykkesanalysearbeidet i Statens vegvesen av avgjørende betydning for trafikksikkerhetsarbeidet som sådan. I forbindelse med ulykkesanalysearbeid er det nødvendig å behandle personopplysninger relatert til trafikkulykker.

En stor del av oppgavene innenfor Statens vegvesens ansvarsområde som omfattes av den forelåtte hjemmelen er publikumsrettede tjenester, som for eksempel utstedelse av førerkort og registreringshandlinger knyttet til kjøretøy. Nødvendige personopplysninger for utøvelse av disse tjenestene registreres i hovedsak i Autosys, som er Statens vegvesens førerkort- og motorvognregister, eller i sidesystemer til Autosys. I tillegg har Statens vegvesen bl.a. registre for trafikkskoler, kjøretøyverksteder, kontrollorgan, gjennomført trafikkopplæring, førerprøver og registre som benyttes i forbindelse med Statens vegvesens rolle som tilsyns- og kontrollmyndighet etter vegtrafikkloven. Herunder registre som benyttes i Statens vegvesen sitt arbeid med å avdekke kriminelle handlinger på førerkort- og kjøretøyområ-

det. Videre har Statens vegvesen registre knyttet til sitt ulykkesanalysearbeid.

Statens vegvesen behandler også til en viss grad særlige kategorier personopplysninger og opplysninger om straffedommer og lovovertrедelser, jf. forordningen art. 9 og 10 og omtalen i punkt 4.2.1 nedenfor. Blant annet gjelder dette opplysninger om helse og vandel i forbindelse med registrering av førerettigheter. Videre kan det være behov for registrering av opplysninger som nevnt i forordningen art. 9 og 10, i forbindelse med Statens vegvesen sitt ulykkesanalysearbeid og ved mistanke om lovbrudd på vegtrafikklovens område. Statens vegvesen har også, som et ledd i administrasjonen av førerkortområdet, en egen database med bilder av alle innehavere av førerkort utstedt i Norge. Den rettslige forankringen for behandlingen av slike opplysninger fremgår i dag ikke i tilstrekkelig grad i vegtrafikkloven.

Per i dag inneholder ikke vegtrafikkloven noen uttrykkelig regulering av til hvilke formål politiet kan benytte personopplysningene i Statens vegvesens registre. Det følger av ordningen med at politiet har forvaltningsoppgaver, herunder også kontrolloppgaver, på vegtrafikkområdet, at de kan benytte opplysningene i forbindelse med disse oppgavene. Opplysninger som politiet innhenter under utførelsen av slike oppgaver vil også kunne benyttes videre i en eventuell etterforskning. Dette utgangspunktet var også lagt til grunn i Prop. 115 L (2013–2014). I hvilken grad politiet har rettslig adgang til å innhente opplysninger fra Statens vegvesens registre for å bruke dem i annen oppgaveløsning – herunder kriminalitetsbekjempelse på andre områder – beror på en tolkning av generelle regler for behandling av personopplysninger og det nærmere definerte formålet for behandlingen.

Politiet har etter gjeldende rett visse muligheter til å få tilgang til «eller utlevert opplysninger» i medhold av straffeprosessloven. Etter straffeprosessloven kap. 16 kan det tas beslag i, eventuelt pålegges plikt til å utlevere «ting som antas å kunne ha betydning som bevis i en straffesak». Opplysningene i elektroniske registre kan være

gjenstand for beslag eller utleveringspålegg etter disse bestemmelsene. Slike beslag eller utleveringspålegg er i utgangspunktet begrenset til saker som følger straffesakssporet, og nærmere prosessuelle regler som følger av straffeprosessloven må være oppfylt.

4.2 Nasjonale og internasjonale rammer

4.2.1 Personvernforordningen

Personvernforordningen er som nevnt gjennomført som norsk lov ved lov 15. juni 2018 nr. 38 om behandling av personopplysninger (personopplysningsloven), som trådte i kraft 20. juli 2018. Personvernforordningen artikkel 6 stiller krav til behandlingsgrunnlag for behandling av personopplysninger. Etter artikkel 6 nr. 1 bokstav e) kan personopplysninger behandles dersom det er «nødvendig for å utføre en oppgave i allmennhetens interesse eller utøve offentlig myndighet som den behandlingsansvarlige er pålagt». Det følger av forordningen artikkel 6 nr. 3 at dersom behandlingen av personopplysninger skjer for dette formålet, må det foreligge et supplerende rettsgrunnlag. Det er i Prop. 56 LS (2017–2018) punkt 6.3.2 lagt til grunn at det i første rekke er tilstrekkelig at det supplerende rettsgrunnlaget gir grunnlag for å utøve myndighet eller å utføre en oppgave i allmennhetens interesse, og at det er nødvendig for den behandlingsansvarlige å behandle personopplysninger for å utøve myndigheten eller utføre oppgaven som følger av det supplerende rettsgrunnlaget. Dersom behandlingen er et inngrep i retten til privatliv etter Grunnloven § 102 og EMK artikkel 8, må det samtidig sikres at det supplerende rettsgrunnlaget er et tilstrekkelig spesifikt grunnlag også etter disse bestemmelsene, jf. Prop. 56 LS (2017–2018) punkt 6.4. EMD har i sin praksis etter EMK artikkel 8 lagt til grunn at offentlige myndigheters lagring av personopplysninger som knytter seg til privatlivet i bestemmelsens forstand, utgjør et inngrep i retten etter EMK artikkel 8 nr. 1. Hvor spesifikt grunnlag som kreves, beror på en konkret vurdering med utgangspunkt i inngrepets art og omfang.

Videre har forordningen særlige bestemmelser om behandling av særlige kategorier personopplysninger i artikkel 9. Særlige kategorier personopplysninger tilsvarer i stor grad det som i tidligere personopplysningslov ble betegnet som sensitive personopplysninger. Nytt er imidlertid at også behandling av biometriske opplysninger,

med det formål å entydig identifisere en fysisk person, regnes som behandling av særlige kategorier personopplysninger. Det samme følger av direktiv (EU) 2016/680, som gjelder for politiets behandling av personopplysninger, og som er gjennomført i politiregisterloven.

Videre er behandling av opplysninger om straffedommer og lovovertrедelser regulert i en egen artikkel (artikkel 10).

Behandling av særlige kategorier personopplysninger er etter forordningen i utgangspunktet forbudt. Etter artikkel 9 nr. 2 bokstav g kan slike opplysninger likevel behandles dersom det er nødvendig av hensyn til viktige allmenne interesser, på grunnlag av nasjonal rett som må stå i et rimelig forhold til det mål som søkes oppnådd, være forenlig med det grunnleggende innholdet i retten til vern av personopplysninger og sikre egnede og særlige tiltak for å verne den registrertes grunnleggende rettigheter og interesser. Etter direktivet artikkel 10 er det et krav at behandling av særlige kategorier personopplysninger er «strengt nødvendig», dvs. at behandlingen er den eneste måten å oppnå formålet på.

For behandling av personopplysninger om straffedommer og lovovertrедelser, jf. forordningen artikkel 10, stiller forordningen ikke særskilte krav til rettsgrunnlaget utover det som følger av artikkel 6 så fremt behandlingen skjer «under en offentlig myndighets kontroll».

Det følget av prinsippet om «*formålsbegrensning*» at innsamlede personopplysninger ikke kan viderebehandles for nye formål som er uforenlige med innsamlingsformålet, jf. forordningen artikkel 5 nr. 1 bokstav b og artikkel 6 nr. 4. Viderebehandling for uforenlige formål krever et særskilt rettsgrunnlag, jf. Prop. 56 LS (2017–2018) punkt 6.6. Forordningen artikkel 6 nr. 4 setter skranker for muligheten til å åpne for viderebehandling for uforenlige formål i nasjonal rett. Slike lovbestemmelser må utgjøre «et nødvendig og forholdsmessig tiltak i et demokratisk samfunn for å sikre oppnåelse av målene nevnt i artikkel 23 nr. 1».

4.2.2 Grunnloven

Grunnloven § 102 lyder:

«Enhver har rett til respekt for sitt privatliv og familieliv, sitt hjem og sin kommunikasjon. Husransakelse må ikke finne sted, unntatt i kriminelle tilfeller.

Statens myndigheter skal sikre et vern om den personlige integritet.»

Grunnloven § 102 første ledd første punktum gir et generelt vern for privatlivets fred. Bestemmelsen skal ifølge forarbeidene (Dok. Nr. 16 (2011–2012) og Innst. 186 S (2013–2014)) leses som at systematisk innhenting, oppbevaring og bruk av opplysninger om andres personlige forhold bare kan finne sted i henhold til lov, benyttes i henhold til lov eller informert samtykke, og skal slettes når formålet ikke lenger er til stede. Vernet etter første punktum er likevel ikke absolutt. Høyesterett har i flere nyere avgjørelser lagt til grunn at vernet etter første punktum vil bero på en vurdering av om inngrep i de vernede interesser ivaretar et legitimt formål, er forholdsmessig og har tilstrekkelig hjemmel, se blant annet Rt. 2014 side 1105 og Rt. 2015 side 93. I sistnevnte avgjørelse avsnitt 60 uttales følgende om tolkningen av Grunnloven § 102:

«Til forskjell fra SP artikkel 17 og EMK artikkel 8, inneholder Grunnloven § 102 ingen anvisning på om det overhodet kan gjøres lovlig begrensninger i privat- og familielivet. Men grunnlovsvernet kan ikke være – og er heller ikke – absolutt. I tråd med de folkerettslige bestemmelsene som var mønster for denne delen av § 102, vil det være tillatt å gripe inn i rettighetene etter første ledd første punktum dersom tiltaket har tilstrekkelig hjemmel, følger et legitimt formål og er forholdsmessig, jf. Rt-2014-1105 avsnitt 28.»

4.2.3 Internasjonale forpliktelser

Den europeiske menneskerettskonvensjonen (EMK) og FNs konvensjon om sivile og politiske rettigheter (SP) er gjort til del av norsk rett ved menneskerettsloven. Ved motstrid skal konvensjonsbestemmelsene gå foran annen norsk lov, jf. menneskerettsloven § 3. EMK artikkel 8 lyder i norsk oversettelse:

«Art 8. Retten til respekt for privatliv og familieliv

1. Enhver har rett til respekt for sitt privatliv og familieliv, sitt hjem og sin korrespondanse.
2. Det skal ikke skje noe inngrep av offentlig myndighet i utøvelsen av denne rettighet unntatt når dette er i samsvar med loven og er nødvendig i et demokratisk samfunn av hensyn til den nasjonale sikkerhet, offentlige trygghet eller landets økonomiske velferd, for å forebygge uorden eller kriminalitet, for å beskytte helse eller moral, eller for å beskytte andres rettigheter og friheter.»

Kjernen i bestemmelsen er at den enkelte har krav på respekt for sitt privatliv, sitt hjem og sin korrespondanse. Artikkel 8 nr. 2 oppstiller vilkår for å gjøre inngrep i retten etter artikkel 8 nr. 1. Slike inngrep må for det første være «i samsvar med loven». I dette ligger at inngrepet må ha grunnlag i en formell nasjonal norm som er tilgjengelig og gir forutsigbarhet for innbyggerne. Videre må inngrepet være «nødvendig i et demokratisk samfunn» av hensyn til et eller flere av de angitte formålene. I kravet til nødvendighet ligger blant annet at det må være forholdsmessighet mellom inngrepet og den samfunnsmessige verdien av dette. Inngrepet må ikke være uunnværlig, men det må være et tvingende samfunnsmessig behov, og det må være proporsjonalt i forhold til det formålet inngrepet skal ivareta. Også SP artikkel 17 inneholder forbud mot vilkårlige eller ulovlige inngrep i privatliv og familieliv, hjem og korrespondanse, og rett til beskyttelse mot slike inngrep eller angrep. Denne bestemmelsen antas ikke å inneholde flere begrensninger enn de som følger av EMK artikkel 8.

4.3 Fremmed rett

I Sverige finnes en egen lov om veitrafikkregister og forskrifter gitt i medhold av disse. I Finland er det en omfattende transportlov som inneholder et eget kapittel om veitrafikkregister. Det er et dels omfattende forskriftsverk på dette området i Sverige og Finland. I Danmark fremkommer behandlingsgrunnlaget for behandling av personopplysninger på dette området delvis i særlov og delvis i den generelle personopplysningslovgivningen.

Myndighetene på veitrafikkområdet er noe ulikt organisert i de nordiske landene. Hvilke behov det er for utlevering av opplysninger mellom ulike myndigheter vil derfor variere fra land til land, avhengig av den interne ansvarsfordelingen. For eksempel har politiet i Danmark et større ansvar for førerkortområdet enn hva de har i Norge, slik at utlevering av førerkortopplysninger ikke aktualiserer seg i like stor grad som i Norge. *Lov om registrering af køretøjer* åpner imidlertid for utlevering av kjøretøyopplysninger fra veimyndighetene til politiet.

Den svenske loven om veitrafikkregister (*Lag (2001:558) om vägtrafikregister*) med tilhørende forordning (*Förordning (2001:650) om vägtrafikregister*) inneholder nærmere regler om utlevering av opplysninger fra veimyndighetene til blant annet politiet. Denne loven ble endret i 2018 for å

ta høyde for personvernforordningen. I Finland ble det i 2018 vedtatt en generell lov for transportområdet, *Lag om transportservice (04.05.2018/301)*. Lovens kap. V gir nærmere regler om trafikkregister og utlevering av opplysninger fra registeret.

4.4 Forslaget i høringsnotatet

Bakgrunnen for forslaget som ble sendt på høring var at behandling av personopplysninger på veitrafikkområdet trenger bedre lovmessig forankring enn i dag. Det registreres store mengder opplysninger på dette området som gir den registrerte rettigheter og plikter. I tillegg til Statens vegvesens egen bruk av registrene, brukes disse også av andre myndigheter, som blant annet politiet og tollvesenet, i forbindelse med utøvelse av deres virksomhet. Slik lovforslaget nå er utformet åpner det opp for utvidet bruk hos andre myndigheter, særlig politiet, noe som aktualiserer behovet for klar og uttrykkelig lovhjemmel ytterligere.

Forslaget til bestemmelsens første ledd omhandlet hjemmel for at offentlig myndighet kan behandle personopplysninger når det er nødvendig for å utføre forvaltningsoppgaver for å oppfylle bestemmelser gitt i eller i medhold av vegtrafikkloven, eller for å oppfylle internasjonale forpliktelser på vegtrafikklovens område. Forslaget til første ledd var i utgangspunktet likt det forslaget som ble lagt frem i Prop. 115 L (2013–2014). Departementet foreslo også den gang en generell og overordnet hjemmel i vegtrafikkloven. I forbindelse med lovarbeidet har det vært vurdert om man skulle utforme hjemmel for behandling av personopplysninger i de enkelte bestemmelsene som forutsetter at slik behandling finner sted. Man falt imidlertid ned på en felles bestemmelse. Det er etablert mange registre for at Statens vegvesen skal kunne utøve sin virksomhet og ivareta sitt ansvar etter vegtrafikkloven. Regulering av hvert enkelt register eller hvert enkelt behandlingsformål i den enkelte lovbestemmelse ville derfor medføre at det ville bli tilsvarende bestemmelser i svært mange paragrafer. En generell hjemmel innebærer nødvendigvis noe lavere grad av presisering og tydeliggjøring av hvilke registre og behandlingsformål som finnes innenfor lovens område. Departementet vurderte det likevel slik at en generell hjemmel totalt sett er den beste løsningen.

Også andre myndigheter enn Statens vegvesen utøver myndighet på vegtrafikklovens område. Begrepet «offentlig myndighet» i første ledd ble valgt for ikke å utelukke andre myndig-

heters behandling av personopplysninger på området. Videre er begrepet ikke ment å utelukke at private aktører kan behandle personopplysninger gjennom å være databehandlere, men bestemmelsen retter seg direkte mot hvem som er ansvarlig for behandlingen av opplysningene i registrene. For eksempel vil dette være relevant for kontrollorganer for periodisk kjøretøykontroll og for trafikkskoler og kursarrangører som melder inn opplysninger i Statens vegvesens systemer.

«Behandling av personopplysninger» skal forstås på samme måte som etter det alminnelige personopplysningsregelverket. «Personopplysninger» var i forslaget ment å skulle forstås slik at det omfatter også det som etter tidligere personopplysningslov ble betegnet som sensitive personopplysninger.

Forslaget i høringsnotatet omhandler behandling av personopplysninger når det er nødvendig for å utføre *forvaltningsoppgaver* for å oppfylle bestemmelser gitt i eller medhold av vegtrafikkloven, eller for å oppfylle internasjonale forpliktelser på vegtrafikklovens område. «Forvaltningsoppgaver» er i utgangspunktet tenkt å favne vidt, slik at oppgaver som ligger innenfor vegtrafikklovens formål er omfattet. Dette innebærer at i tillegg til myndighetsoppgavene på vegtrafikkområdet knyttet til tjenestehandlinger; godkjenninger mv. på førerkort- og kjøretøyområdet, er også tilsyns- og kontrollvirksomhet omfattet. Videre er også øvrige oppgaver relatert til vegtrafikkområdet og vegtrafikklovens formål knyttet til blant annet trafikksikkerhet, tenkt omfattet av bestemmelsen.

Internasjonale forpliktelser på vegtrafikklovens område er som hovedregel implementert i vegtrafikklovgivningen, men kommer ikke nødvendigvis til uttrykk direkte i lovverket. Eksempelvis kan det henvises til en traktat, rettsakt eller lignende uten at teksten direkte er tatt inn i norsk rett. For eksempel er Norge etter førerkortdirektivet pålagt å utveksle førerkortopplysninger på forespørsel fra andre medlemsstater i forbindelse med administrative førerkorthandlinger. Passusen om «internasjonale forpliktelser» ble tatt inn for å tydeliggjøre at det også er hjemmel for behandling av personopplysninger i slike tilfeller.

Utgangspunktet i departementets forslag i Prop. 115 L (2013–2014) var at vegtrafikklovens formål er å ivareta trafikksikkerhet, fremkommelighet og miljøhensyn i veitrafikken. Det ble derfor ikke foreslått å åpne for tilgang til opplysninger til andre formål enn forvaltningsoppgaver etter vegtrafikklovgivningen.

Politiet har imidlertid uttrykt stort behov for tilgang til opplysninger fra enkelte registre, utover det som ble foreslått i Prop. 115 L (2013–2014) og det som følger av straffeprosessloven. Politiet har i tillegg uttrykt behov for tilgang til bildeopplysninger knyttet til førerkort, som er registret i bilde- og signaturregisteret. Politiet har ikke tilgang til dette registeret i dag. Slik departementet forstår det, anser politiet det som en klar forutsetning for å kunne drive godt og effektivt politiarbeid at de har direkte tilgang til opplysninger fra de aktuelle registrene. Dette blant annet fordi opplysningene er nødvendige i et stort antall saker, og behovet kan oppstå til alle døgnets tider. En ordning med utlevering av opplysninger på forespørsel vil i mange sammenhenger ikke imøtekomme politiets behov.

På denne bakgrunn ble det foreslått en bestemmelse i det reviderte lovforslaget, om at politiet skal kunne få tilgang til førerkortregisteret og motorvognregisteret «til bruk for politimesige formål og kvalitetskontroll av opplysninger i politiets registre.» Dette omfatter da også tilgang som ledd i straffesaksbehandling uten de krav til beslutning fra påtalemyndighet og domstol i de enkelte tilfelle som ligger i straffeprosessloven kap. 16. Begrunnelsen for dette var særlig at registrene bidrar til å effektivisere etterforskningen, samtidig som registrene ikke inneholder mer personsensitiv informasjon enn at det er forenlig med hensynet til personvern å levere det ut. Det ble i tillegg foreslått å åpne for at politiet kunne få tilgang til bilde- og signaturregisteret for de samme formålene. Det ble i høringsnotatet særskilt bedt om høringsinstansenes syn på om terskelen for tilgang til opplysninger fra bilde- og signaturregisteret burde settes høyere enn for motorvognregisteret og førerkortregisteret. Et alternativ som ble diskutert i høringsnotatet var å sette en terskel tilsvarende den som gjelder for politiets tilgang etter passloven § 8 a. Etter denne loven kan politiet blant annet bruke bilder til forebygging og etterforskning av lovbrudd som kan medføre høyere straff enn fengsel i seks måneder, for å finne en savnet person eller for å identifisere personer som skal pågripes. Politiet vil da som utgangspunkt ikke kunne bruke bildeopplysninger fra førerkortregisteret i forbindelse med etterforskning av mindre alvorlige straffbare forhold med en strafferamme under 6 måneder.

Videre inneholdt forslaget en egen bestemmelse i tredje ledd om at opplysninger fra motorvognregisteret kan utleveres til, eller på annen måte gjøres tilgjengelig, for utenlandske myndigheter når dette følger av internasjonale rettsakter

eller avtaler som Norge er bundet av. Bakgrunnen for dette er i all hovedsak Norges tilslutning til Prüm-avtalen.

Det ble i forslaget til § 43 b fjerde ledd foreslått en bestemmelse om at departementet gir nærmere bestemmelser om behandling av opplysninger, formål, vilkår, bruk osv. Denne delen av bestemmelsen er lik som i forslaget som ble fremmet i Prop. 115 L (2012–2013). Oppgavene som omfattes av første ledd i forslaget til ny § 43 b spenner over et stort saksområde. Å gi detaljerte regler i vegtrafikkloven om behandlingen av personopplysninger på de ulike områdene vil bli for omfattende. Bakgrunn for bestemmelsens fjerde ledd er at det vil være hensiktsmessig og i mange tilfeller trolig også et behov for nærmere regulering av behandling av personopplysninger i forskrift. Nærmere regulering i forskrift gir mulighet til å fastsette regler om blant annet bruk og utlevering av opplysninger, noe som vil gi bedre forutsigbarhet. Det er videre store forskjeller på de ulike områdene når det gjelder hvor mye og hva slags opplysninger som lagres, hvordan de brukes og hvilket beskyttelsesnivå de har. Hvor detaljert behandlingen vil bli regulert i forskrift, vil derfor variere.

4.5 Høringsinstansenes syn

Politidirektoratet, Kripos, Oslo politidistrikt, Øst politidistrikt, Sør-øst politidistrikt, Sør-vest politidistrikt, Møre- og Romsdal politidistrikt, Sør-Trøndelag politidistrikt, Politiets sikkerhetstjeneste og Landsorganisasjonen i Norge (LO) støtter forslaget som sådan.

Politidirektoratet mener at det ikke er grunn til å fastsette en høyere terskel for tilgang til bilde- og signaturregisteret enn for øvrige registre, sett hen til at bilde- og signaturregisteret ikke inneholder mer personsensitiv informasjon enn at direkte tilgang for politiet vil være personvernmessig forsvarlig og forholdsmessig.

Politidirektoratet viser til at det er positivt at tidligere innspill om politiets behov for tilgang er hensyntatt og støtter forslaget om at politiet gis direkte tilgang, også til bilde- og signaturregisteret. Hovedbegrunnelsen for dette er at det vil gi et mer effektivt politi. *Politidirektoratet* understreker videre viktigheten av at bruken holdes innenfor de rammer som er gitt.

Til lovforslaget § 43 b tredje ledd om at opplysninger i motorvognregisteret kan utleveres til, eller på annen måte gjøres tilgjengelig for, utenlandske myndigheter, viser *Politidirektoratet* til at

all informasjon i motorvognregisteret vil kunne være interessant for politiets arbeid og bør gjøres tilgjengelig for utenlandske politimyndigheter så langt hjemmelen tillater.

Politiets sikkerhetstjeneste (PST) understreker at rask tilgang til personfoto ved direkte søk vil være av stor nytteverdi i deres oppgaveløsning. Særlig sett hen til at Statens vegvesens bilderegister vil gi tilgang til flere foto enn hva politiets eget passregister vil gi, da bilderegisteret også inneholder bilder av utenlandske borgere med norsk førerkort. De mener, i likhet med flere av politidistriktene, at det ikke bør være en høyere terskel for tilgang til bilde- og signaturregisteret enn for de andre registrene.

Kongelig Norsk Automobilklubb (KNA) viser til at de ikke har innvendinger til politiets direkte tilgang til førerkort- og motorvognregisteret. Når det gjelder direkte tilgang til bilde- og signaturregisteret mener KNA imidlertid at det bør være en høyere terskel for tilgang og at nivå bør vurderes av de berørte parter.

Datatilsynet og *Norges Automobil-forbund (NAF)* støtter ikke forslaget om å gi politiet direkte tilgang til de aktuelle registrene for så vidt bruk som «politimessige formål». *Datatilsynet* viser i den forbindelse til sin høringsuttalelse i forrige høringsrunde og at de den gang stilte seg positive til en klarere regulering av vegmyndighetens behandling av personopplysninger. *Datatilsynet* så det den gang som særlig positivt at forslaget var begrenset til å gjelde myndighetenes forvaltningsoppgaver etter vegtrafikkloven, da dette gjorde det tydelig at opplysningene i Statens vegvesen sine registre ikke skulle brukes til å løse andre samfunnsoppgaver, som for eksempel alminnelig kriminalitetsbekjempelse, uten eget rettslig grunnlag. *Datatilsynet* stiller seg imidlertid positive til at politiet kan få direkte tilgang til registrene for det formål å kunne håndheve vegtrafikklovens bestemmelser både forvaltningsrettslig og strafferettslig. Dette fordi det må sies å ligge innenfor hva det er rimelig å forvente at de aktuelle opplysningene brukes til sett opp mot formålet for de aktuelle registrene. En forutsetning er at det opprettes klare rutiner for tilgangsstyring slik at tilgangen ikke brukes til politimessige formål utenfor vegtrafikklovens område.

Datatilsynet viser videre til at de generelt er bekymret for en utvikling hvor stadig flere registre stilles til disposisjon for andre formål enn de ble opprettet for. Dersom det er et ønske om å lage et eget personregister med bilder og tilhø-

rende informasjon, til bruk for politimessige formål, bør det fremmes i en egen lov som regulerer dette området. *Datatilsynet* etterlyser videre en konkretisering av politiets restbehov for tilgang til kildeopplysninger og grunndata om norske statsborgere og utlendinger som oppholder seg i Norge, utover de hjemler man allerede har i medhold av bl.a. passloven og utlendingsloven.

NAF viser til at de isolert sett har forståelse for politiets ønske om en generell tilgang til alle Statens vegvesen sine registre og at dette vil kunne gjøre arbeidet med kriminalitetsbekjempelse enklere. *NAF* mener imidlertid at forslaget fremstår som en generell utvanning av tilgang til registre og da til et annet formål enn registrene er opprettet for. *NAF* vil derfor foreslå at politiet gis en tilgang til de aktuelle registrene, men da kun i saker som dreier seg om eventuelle brudd på vegtrafikklovgivningen og at det i den forbindelse lages klare regler for at opplysningene bare skal brukes til dette formålet. Et eventuelt ytterligere behov for politiet bør etter *NAF* sin vurdering reguleres gjennom annen lovgivning som for eksempel straffeprosessloven eller lignende.

Statens vegvesen Vegdirektoratet viser til at de har medvirket i prosessen, blant annet ved å forstå den første høringen i 2013, og at *Vegdirektoratets* syn i saken således allerede er kjent for departementet. *Vegdirektoratet* er positive til at det nå uttrykkelig fremkommer av forslaget hvilke registre politiet skal kunne få opplysninger fra. *Vegdirektoratet* viser videre til at de ville foretrukket at man i forslaget hadde lagt seg på samme linje som i passloven § 8 a og ID-kortloven § 12 hvor man har en mer spesifikk oppregning av hvilke politioppgaver opplysningene kan benyttes til. Dette forholdet gjør seg spesielt gjeldende når det gjelder tilgangen til bildemateriell. *Vegdirektoratet* peker videre på at potensielle utfordringer for så vidt gjelder politiets bruk av data fra Statens vegvesen sine registre må ses i sammenheng med at det er Statens vegvesen som formelt er behandlingsansvarlig for dataene. Statens vegvesen trenger derfor klarhet i hvordan de kan utøve sitt behandleransvar i forhold til politiet som databehandler. I høringsnotatet ble det lagt opp til at dette kunne ivaretas gjennom logging av søk i registrene. Dette fremstår etter *Vegdirektoratet* sin vurdering å ivareta verken politiet eller Statens vegvesen sitt behov. *Vegdirektoratet* foreslår derfor i stedet en løsning der politiet har en tilgang inn til Statens vegvesen sine systemer der logging av bruk og brukere foregår på politiets side.

4.6 Departementets vurdering

Departementet har merket seg at høringsinstansene fra politisiden støtter forslagene, og at forslaget vurderes å imøtekomme de behov politiet tidligere har skissert, og som det er nærmere redegjort for i høringsnotatet. Det er få høringsinstanser som har hatt innvendinger mot forslaget om å åpne for tilgang til motorvognregisteret og førerkortregisteret til politimessige formål og kvalitetskontroll av politiets registre.

Utlevering av opplysninger til politiet vil utgjøre et inngrep etter EMK artikkel 8. I EMK artikkel 8 nr. 2 stilles det krav om at inngrep for det første må være «i samsvar med loven». Krav om lovhjemmel forutsettes også i forarbeidene til Grunnloven § 102. Kravet om lovhjemmel anses oppfylt ved dette lovforslaget, og forslaget anses også å være «nødvendig i et demokratisk samfunn av hensyn til den nasjonale sikkerhet, offentlige trygghet eller landets økonomiske velferd, for å forebygge uorden eller kriminalitet, for å beskytte helse eller moral, eller for å beskytte andres rettigheter og friheter», jf. EMK artikkel 8 nr. 2. «Politimessige formål» er i politiregisterloven definert som «kriminalitetsbekjempende virksomhet, herunder etterforskning, forebyggende arbeid og ordenstjeneste» og «politiets service- og bistandsfunksjon samt føring av vaktjournaler», og vil dermed både falle inn under vilkåret om å forebygge uorden eller kriminalitet og om å beskytte andres rettigheter og friheter.

Videre anses forslaget å tilfredsstille forordningens krav om behandlingsgrunnlag og rettslig grunnlag for viderebehandling til nye, uforenlige formål, jf. forordningen artikkel 6 nr. 4. Forslaget anses som et nødvendig og forholdsmessig tiltak for å sikre forebygging, etterforskning, avsløring eller straffeforfølgning av straffbare forhold, herunder vern mot og forebygging av trusler mot den offentlige sikkerhet samt andre viktige mål av generell allmenn interesse, jf. forordningen artikkel 23 nr. 1 bokstav d og e.

Opplysninger om hvem som eier en motorvogn er i utgangspunktet offentlig informasjon, og førerkortregisteret og motorvognregisteret inneholder i begrenset grad opplysninger som nevnt i personvernforordningen artikkel 9 og 10, selv om enkelte slike opplysninger registreres, blant annet opplysninger om sperrefrist, inndragning og beslag. Helsemessige opplysninger legges inn i førerkortregisteret i form av koder. Departementet mener i lys av de behov politiet har skissert, at hensynet til effektivt politiarbeid i dette tilfellet bør veie tyngre enn den interesse

den enkelte kan ha i at opplysningene ikke blir utlevert til politiet. Forslaget om å åpne for tilgang til motorvognregisteret og førerkortregisteret til politimessige formål og kvalitetskontroll av politiets registre opprettholdes etter dette uendret.

Når det gjelder tilgang til *bilde- og signaturregisteret*, er høringsinstansene mer delt i synet på om det bør åpnes for slik tilgang, og hvor terskelen bør ligge. Politiet har ikke tilgang til dette registeret i dag, og høringsforslaget åpnet også for en videre tilgang til bilder enn det som følger av passloven § 8 a. Etter departementets vurdering er det klart at det foreligger et behov for at politiet kan få tilgang også til bilde- og signaturregisteret. Utlevering fra bilde- og signaturregisteret vil utvide kretsen av personer politiet raskt kan innhente foto av sammenlignet med tilgang til passregisteret, og på den måten ha merverdi for politiets arbeid. For personer som ikke har norsk pass (eller ID-kort), vil det ofte heller ikke være mulig å få tilgang til personfoto på andre måter. Behovet for slike opplysninger er også sterkt understreket av høringsinstansene på politisiden.

Departementet har imidlertid etter høringen kommet til at terskelen for tilgang til bilde- og signaturregisteret bør være den samme som etter passloven § 8 a. Det bør ikke åpnes for tilgang i større grad enn det er et reelt behov for, og det er liten grunn til å ha ulike terskler i ulike lover for når politiet skal kunne få tilgang til bilder.

Ettersom ivaretagelse av politiets behov har vært et sentralt moment i lovarbeidet, har man innhentet fornyede innspill fra Politidirektoratet i forbindelse med ferdigstilling av lovforslaget. Politiet sier at de umiddelbart ikke ser tilfeller hvor politiet kan ha behov for tilgang til bildene som ikke dekkes ved en terskel tilsvarende passloven. Det er dermed ikke nødvendig å åpne for tilgang til bilde- og signaturregisteret til alle politimessige formål.

Forslaget innebærer blant annet en viss terskel for en saks alvor for at det skal kunne innhentes opplysninger i forbindelse med forebygging og etterforskning, ved at det stilles krav om at det straffbare forholdet må ha en høyere straffeframme enn fengsel i seks måneder. Politiet vil dermed ikke kunne benytte bilde- og signaturregisteret ved forebygging og etterforskning av mindre alvorlige lovbrudd.

Enkelte instanser har tatt til orde for at politiet skal kunne få direkte tilgang til bilde- og signaturregisteret til etterforskning av brudd på vegtrafikklovgivningen, men ikke til forebygging og etterforskning av andre typer lovbrudd. En slik

avgrensning vil etter departementets vurdering inntreffe deler av politiets behov, for eksempel ved at opplysningene kan brukes ved automatisk trafikkkontroll (ATK). Samtidig vil tilgang til bilder være av stor betydning også til forebygging og etterforskning av andre typer saker enn brudd på vegtrafikkloven, herunder lovbrudd av atskillig mer alvorlig karakter. Dersom man først åpner for tilgang til opplysninger til bruk i etterforskning, mener departementet det ikke er naturlig å avgrense til en spesifikk type lovbrudd, ut over at strafferammen må være høyere enn seks måneder.

Departementet har i tillegg, blant annet på bakgrunn av nytt personvernregelverk, etter nærmere vurderinger sett behov for enkelte justeringer i selve ordlyden, utover det som har fremkommet fra høringsinstansene. Det har videre vært nødvendig å gjøre enkelte andre tilpasninger i ordlyden, som det redegjøres nærmere for i det følgende.

Etter høring er tittel på bestemmelsen endret til «Behandling av personopplysninger». Videre har departementet funnet grunn til å erstatte «forvaltningsoppgaver» med «oppgaver etter denne loven med forskrifter», for å presisere at behandling av personopplysninger ikke er avgrenset til rent forvaltningsrettslige handlinger knyttet til enkeltvedtak, tjenestehandlinger eller lignende, men omfatter alle formål etter vegtrafikkloven. En slik snever tilnærming har heller ikke vært intensjonen med forslaget, se nærmere om dette under pkt. 4.2. Bestemmelsen er tenkt å omfatte også for eksempel alle kontroll- og tilsynsaktiviteter på vegtrafikkområdet. For å unngå enhver tvil om at bestemmelsen også åpner for behandling av personopplysninger, herunder særlige kategorier personopplysninger, i forbindelse med trafikksikkerhets- og ulykkesanalysearbeid som utføres på dette området, er dette nå uttrykkelig presisert i første ledd siste punktum.

Passusen om at det også kan behandles personopplysninger der det er nødvendig for å oppfylle internasjonale forpliktelser etter loven, er tatt bort etter høringen da dette dekkes av formuleringen «*når det er nødvendig for å utføre oppgaver etter denne loven med forskrifter*» samt bestemmelsens tredje ledd.

Videre har departementet uttrykkelig tatt inn i ordlyden, både i første og andre ledd, at også opplysninger som nevnt i personvernforord-

ningen artikkel 9 og 10 kan behandles i medhold av bestemmelsen. Det var en klar forutsetning i høringsnotatet at forslaget også var ment å omfatte behandling av denne typen personopplysninger, uten at dette direkte kom til uttrykk i ordlyden i § 43 b. For å unngå uklarheter rundt dette foreslår departementet å uttrykkelig innta i bestemmelsen at også slike personopplysninger kan behandles.

Departementet viser for øvrig til at bestemmelsen ikke er ment å begrense adgangen til å utlevere personopplysninger på grunnlag av eventuell annen lovgivning eller å utlevere opplysninger som ikke er personopplysninger.

Departementet har videre funnet det hensiktsmessig å presisere i bestemmelsens andre ledd at utlevering av personopplysninger til politiet kan skje ved direkte søk. Også dette er bare en presisering av intensjonen i forslaget som ble sendt på høring. Det er videre tatt inn i ordlyden at opplysninger kan utleveres til politiet uten hinder av taushetsplikten når det er nødvendig for de politimessige formål som listes opp for henholdsvis tilgang til opplysninger fra motorvognregisteret og førerkortregisteret og fra bild- og signaturregisteret.

Når det gjelder de praktiske rutinene for å sikre at informasjonssikkerheten ivaretas i tråd med gjeldende regler forutsetter departementet at politiet og Statens vegvesen sammen finner gode løsninger for dette, herunder at politiet bærer sin del av ansvaret som bruker av dataene fra Statens vegvesen sine registre.

Ingen høringsinstanser har hatt innvendinger mot forslagets tredje ledd om å åpne for at opplysninger fra motorvognregisteret kan utleveres til eller gjøres tilgjengelig for utenlandske myndigheter når det følger av internasjonale forpliktelser. Det legges imidlertid til i bestemmelsen at dette også gjelder opplysninger fra førerkortregisteret.

I bestemmelsens siste ledd endres ordlyden fra «gir forskrifter» til «kan gi forskrift». Hvorvidt det er behov for nærmere forskriftsregulering varierer fra de ulike områdene for behandling av personopplysninger, og det er derfor grunn til å endre ordlyden slik at det bare er en hjemmel for å gi nærmere forskrifter ved behov, og ikke en forutsetning om at det gis nærmere forskrifter. Etter høringen er det presisert i ordlyden at det også kan gis forskrift om viderebehandling av opplysninger.

5 Forholdet til folkeregisterloven

5.1 Forslag til ny § 43 c

Statens vegvesen har i forbindelse med sin saksbehandling behov for opplysninger fra Folkeregisteret. Dette gjelder blant annet fødsels- og D-nummer, nytt eller tidligere fødsels- eller D-nummer, fullt navn, kjønn, adressekode, personstatus (for eksempel bosatt eller utvandret), statusdato og fødested (kommunenummer eller landkode) fra folkeregisteret. Disse lagres i Statens vegvesens systemer.

Enkelte saksbehandlere på førerkortområdet har tilgang som muliggjør direktesøk i Folkeregisteret. Via denne tilgangen kan det innhentes informasjon om dato for utvandring, innvandring, flyttedato, navneendring, adresseendring, dødsfall osv. Det er avgjørende at Statens vegvesen opprettholder tilgangen til informasjon fra Folkeregisteret for effektivt å kunne utføre sine oppgaver.

I henhold til ny folkeregisterlov (Prop. 164 L (2015–2016)) som trådte i kraft 1. oktober 2017, må de som skal ha utlevert taushetsbelagte opplysninger fra folkeregisteret, ha hjemmel i egen lov. Fordi noen av de opplysningene Statens vegvesen trenger fra Folkeregisteret er taushetsbelagte, vil lovhjemmel i vegtrafikkloven være nødvendig for å opprettholde Statens vegvesen sin tilgang.

Forslaget har ikke vært på alminnelig høring, jf. pkt. 2.3.

5.2 Departementets vurdering

Det foreslås å ta inn en bestemmelse i vegtrafikkloven ny § 43 c som viderefører at Statens vegvesen, uten hinder av taushetsplikten, kan innhente nødvendige opplysninger fra Folkeregisteret for utførelsen av oppgaver i eller i medhold av vegtrafikkloven.

6 Retting av språklige feil

Departementet foreslår enkelte språklige rettelser i vegtrafikkloven. I § 6 sjette ledd foreslås en omskriving av ordet «konkurranseskjøring» som endres til «konkurranseskjøring», dvs. at en feilplassert bokstav fjernes. I § 36 b første ledd annet punktum foreslås å erstatte ordet «pålemyn-

digheten» med «påtalemyndigheten». Høring av disse forslagene om rettelser anses åpenbart unødvendig, og Samferdselsdepartementet har derfor besluttet å unnlate høring i samsvar med utredningsinstruksen punkt 3.3.

7 Økonomiske og administrative konsekvenser

Forslaget til § 24 ellefte ledd om lengre karantene for fusk til førerprøven er viktig for trafikksikkerheten. Det antas at den foreslåtte bestemmelsen vil gjøre det mindre attraktivt for en kandidat å fuske eller samarbeide med kriminelle miljøer.

I tilfeller der Statens vegvesen avdekker fusk, er reaksjonen i dag at kandidaten ikke består prøven og blir ilagt to eller fire ukers karantene. I noen tilfeller vil forholdet også anmeldes. Vesentlig lengre karantenetid kan føre til flere klagesaker, men neppe av betydelig omfang.

En lang karantenetid antas å være en forutsetning for at ordningen skal ha den ønskede preventive effekt. Kandidaten må vente inntil ett år med å erverve førerkort i ønsket førerkortklasse eller klasser. For utrykningssjåfører og yrkessjåfører innebærer karantenen også en utsettelse av adgangen til å utøve yrket. En lengre karantenetid antas å redusere antall tilfeller av fusk og dermed ha en positiv effekt på trafikksikkerheten.

For Statens vegvesen vil lovforslaget innebære noe oppfølging i form av forskriftendringer, arbeid med interne rutiner og systemendringer. Departementet kan ikke se at forslaget vil ha vesentlige økonomiske og administrative konsekvenser utover dette.

Forslaget om ny § 43 b følger på vegtrafikklovens område opp uttalte mål om at personvern skal være en integrert del av utviklingen og anvendelsen av IKT i offentlig sektor. En uttrykkelig hjemmel for offentlige myndigheters behandling av personopplysninger vil i større grad forankre personvernet som ett av de hensyn som skal ivaretas i vegtrafikklovgivningen.

Forslaget til § 43 b annet ledd er ment som et rettslig grunnlag for at politiet skal kunne benytte den faktiske tilgangen de allerede har i dag til noen av Vegvesenet sine registre, til politimessige formål også utover vegtrafikklovgivningen, og til kvalitetskontroll av politiets registre. I tillegg åpner forslaget for at det kan etableres direkte tilgang for politiet også til bilde- og signaturregisteret tilknyttet førerkortregisteret. Forslaget krever ikke at flere i politiet enn i dag skal kunne innhente opplysninger fra de aktuelle registrene, eller at det må etableres en ordning

med direkte søk. Politiet vil måtte benytte de muligheter som finnes innenfor gjeldende ressurser.

Tilgang til bilde- og signaturregisteret kan løses på flere måter teknisk. Basert på Statens vegvesen sine erfaringer med tilsvarende endringer i datatekniske løsninger, vil kostnadene ved de omtalte endringene anslagsvis ligge i størrelsesorden 2 millioner kroner. For at løsningen skal kunne tas i bruk av politiet forutsettes også prioritert innsats og endringer av løsninger fra politiets side. Avhengig av løsning vil det også bli kostnader for Statens vegvesen og politiet i forbindelse med etablering av eventuell loggfunksjon for politiets bruk. Statens vegvesen har ikke forutsetninger for å analysere en tilgangslogg for politiets brukere. I tillegg til det datatekniske rundt løsningen, vil politiet også måtte ha et administrativt apparat og en internkontrollfunksjon til dette formålet.

Det legges videre til grunn at en lovhjemmel for behandling av personopplysninger og nærmere regulering i forskrift, kan bidra til effektivisering og målretting av kontroll- og tilsynsvirk-somheten i Statens vegvesen. Ved økt målretting av kontroll øker sannsynligheten for at de som utgjør en trafikksikkerhetsrisiko på norske veier tas inn til kontroll og at de som har alt i orden kan kjøre uforstyrret uten å bli stoppet. For næringen vil dette ha en positiv effekt ved en enklere arbeidshverdag og ved at unødvendig venting og tidstap reduseres. God forankring for behandling av opplysninger er imidlertid avgjørende for at slike systemer kan tas i bruk i utstrakt grad.

Videre antas lovforslaget å ha betydning også for andre myndigheters utførelse av deres oppgaver. Blant annet har politiet skissert at forslaget vil medføre en vesentlig forenkling og effektivisering av politiarbeidet. Denne gevinsten vil være mer indirekte enn at den kan konkretiseres i form av prognoser for økt tjenesteproduksjon og kortere saksbehandlingstid.

Forslaget vil medføre behov for utarbeiding av forskrifter og retningslinjer for Vegvesenets behandling av opplysninger i medhold av bestemmelsen. Videre forutsettes at politiet må vurdere

behovet for ytterligere retningslinjer for sin innhenting og bruk.

Utover at forslaget må antas å medføre personvernmessige konsekvenser ved at opplysninger i Statens vegvesens registre gjøres tilgjengelig for flere formål enn tidligere, legges det ikke til grunn at forslaget til § 43 b har direkte eller merkbare konsekvenser for innbyggerne.

Forslaget til ny § 43 c om Statens vegvesens tilgang til folkeregisteret antas ikke å ha økonomiske eller administrative konsekvenser, da det bare viderefører hjemmelsgrunnlag for Statens vegvesens tilgang til Folkeregisteret, i vegtrafikkloven som følge av ny folkeregisterlov.

Forslaget om retting av språklige feil har ingen økonomiske eller administrative konsekvenser.

8 Merknader til de enkelte bestemmelsene

Til § 6 nytt sjette ledd

Fjerning av bokstaven «s» fra «konkurranseskjøring» er bare en språklig rettelse og har ingen realitetsvirkninger.

Til § 24 femte ledd nytt annet punktum

Bestemmelsen presiserer departementets adgang til å fastsette regler i forskrift om karantene på inntil to måneder ved stryk til førerprøven. Bestemmelsen gir en nærmere forklaring av hva karantene innebærer, dvs. at den som ikke består en førerprøve, kan nektes å gå opp til ny prøve i karanteneperioden. Tilsvarende regler kan fastsettes for utrykningsprøve og for prøve for yrkessjåførkompetanse.

Til § 24 nytt ellefte ledd

Bestemmelsen innebærer at den som forsettlig eller grovt uaktsomt fusker eller forsøker å fuske til førerprøven, kan ilegges en karantene på inntil ett år. Karantenebegrepet er forklart i femte ledd. Departementet kan ved forskrift fastsette nærmere bestemmelser om slik karantene. Det forutsettes blant annet at regler som angir karantenens lengde, eventuelt hvordan denne skal beregnes, hvorvidt den skal differensieres osv., fastsettes ved forskrift.

Tilsvarende regler kan fastsettes for utrykningsprøve og prøve for yrkessjåførkompetanse.

Til § 36 b første ledd

Endringen i bestemmelsen (erstatning av «pålemyndighet» med «påtalemyndighet» i annet punktum) er bare en språklig rettelse, og har ingen realitetsvirkninger.

Til ny § 43 b

Bestemmelsens *første ledd* gir supplerende rettslig grunnlag for offentlige myndigheters behandling av personopplysninger når det er nødvendig for å utføre oppgaver etter vegtrafikkloven med for-

skrifter, jf. personvernforordningen artikkel 6 nr. 1 bokstav e, jf. nr. 3. Bestemmelsen åpner også for behandling av personopplysninger som nevnt i personvernforordningen artikkel 9 og 10. Bestemmelsen gir offentlig myndighet full tilgang til slike opplysninger fra Statens vegvesens registre når formålet følger av vegtrafikklovgivningen.

Som redegjort for i kapittel 4 er betegnelsen «offentlig myndighet» valgt for ikke å utelukke at behandling av personopplysninger på vegtrafikklovens område kan være aktuelt også for andre myndigheter enn Statens vegvesen. Opplysninger i Statens vegvesens registre behandles i dag også av andre offentlige myndigheter, som for eksempel politi-, toll- og skattemyndighetene. Videre kan også kommunale eller fylkeskommunale myndigheter behandle opplysninger i medhold av bestemmelsen. Dette kan være aktuelt i forbindelse med kommunenes forvaltning av parkeringsregelverk og parkeringstillatelser. I slike situasjoner vil behandlingsansvaret ligge hos den aktuelle myndigheten. Videre er bestemmelsen ikke ment å utelukke at private aktører kan behandle personopplysninger gjennom å være databehandler. Dette vil typisk være relevant for kontrollorganer for periodisk kjøretøykontroll.

Formuleringen «[n]år det er nødvendig for å utføre oppgaver etter denne loven med forskrifter» må leses vidt og opp mot oppgaver knyttet til hele virkeområdet til vegtrafikkloven med forskrifter. Behandling av personopplysninger som er nødvendig for å utføre oppgaver for å ivareta de hensynene som ligger til grunn for vegtrafikklovgivningen, som blant annet trafikksikkerhet, fremkommelighet, miljø, like konkurransevilkår og sosiale forhold i vegtransporten, vil derfor etter departementets vurdering falle innenfor bestemmelsens virkeområde. Kontroll- og tilsynsaktivitet for å ivareta disse hensynene, og behandling av personopplysninger i den forbindelse, vil således også være forankret i bestemmelsen. Sektoransvaret som vegmyndighetene har for trafikk-sikkerhetsarbeid generelt og herunder Statens vegvesens særlige rolle i forbindelse med ulykkesanalysearbeid kommer i dag ikke direkte til uttrykk i vegtrafikklovgivningen. For å unngå

enhver tvil om at personopplysninger også kan behandles i medhold av bestemmelsen også for slike formål er dette nå uttrykkelig nevnt i bestemmelsens første ledd siste punktum. I den grad slik behandling omfatter behandling av taushetsbelagte opplysninger vil man imidlertid måtte se hen også til forvaltningslovens regler om taushetsplikt. Dette må ses i sammenheng med utleveringsadgangen som fremkommer i andre ledd. Bestemmelsen er imidlertid ikke ment å begrense adgangen til å utlevere andre typer opplysninger enn personopplysninger og taushetsbelagte opplysninger.

Andre ledd regulerer adgangen til å utlevere personopplysninger, herunder personopplysninger som nevnt i personvernforordningen artikkel 9 og 10, fra nærmere angitte registre til politiet for formål også utover vegtrafikklovgivningen. Enkelte av opplysningene i registrene vil være underlagt taushetsplikt, fordi opplysningene vil gjelde noens personlige forhold, jf. forvaltningsloven § 13 første ledd nr. 1. Det presiseres derfor at opplysningene kan utleveres uten hinder av taushetsplikt. Fra motorvognregisteret og førerkortregisteret kan opplysninger utleveres når utleveringen er begrunnet i politimessige formål eller til kvalitetskontroll av opplysninger i politiets registre. Dette er således formål som går utover det som angis i første ledd.

Med «politiet» menes alle deler av politietaten, herunder Politiets sikkerhetstjeneste (PST). Begrepet «politimessige formål» er ment å ha samme innhold som etter definisjonen i politiregisterloven § 2 nr. 13. Begrepet inkluderer blant annet politiets etterretningsvirksomhet og undersøkelser i forbindelse med melding om savnet person. Politiets forvaltningsvirksomhet og oppgaver innen den sivile rettspleien på grunnplanet anses i denne sammenheng ikke som «politimessige formål». Forslaget til § 43 b begrenser videre ikke adgangen til å utlevere personopplysninger til politiet på annet rettslig grunnlag, og berører ikke adgangen til å ta beslag etter straffeprosessloven.

Opplysninger fra bilde- og signaturregisteret kan utleveres til politiet til de samme formål som etter passloven § 8 bokstav a til d samt kvalitetskontroll av opplysninger i politiets registre. Dette omfatter ulike situasjoner der politiet har behov for å identifisere personer, samt forebygging og etterforskning av handlinger som kan medføre høyere straff enn fengsel i seks måneder. For det

nærmere innhold i de ulike alternativene vises det til Prop. 153 L (2012–2013) punkt 9 på side 33 til 34.

Det fremkommer uttrykkelig av bestemmelsen at utlevering kan skje ved direkte søk i de aktuelle registrene.

Forslaget til *tredje ledd* skal blant annet ivareta de forpliktelsene som ligger i avtalen om norsk tilknytning til Prüm-regelverket, for så vidt gjelder utlevering av opplysninger fra motorvognregisteret til utenlandske myndigheter. Bestemmelsen innskrenker ikke adgangen til utlevering på annet grunnlag dersom slikt foreligger. Selv om behovet for å behandle personopplysninger for å oppfylle internasjonale forpliktelser etter vegtrafikklovgivningen i utgangspunktet ivaretas av formuleringen «*når det er nødvendig for å utføre oppgaver etter denne loven med forskrifter*» i første ledd er det presisert at det kan utleveres opplysninger både fra førerkort- og motorvognregisteret til utenlandske myndigheter. Også slik utlevering kan skje ved direkte søk.

Bestemmelsens *fjerde ledd* gir hjemmel til at departementet kan fastsette nærmere bestemmelser om behandling av personopplysninger. Opplysningen kan ikke anses uttømmende, men gir nærmere rammer for hva det kan gis forskrifter om. Det er herunder presisert at det kan gis nærmere forskrifter om viderebehandling av opplysninger. Dette innebærer at det også kan gis nærmere forskrifter om viderebehandling også til formål som er uforenlig med innsamlingsformålet, jf. personvernforordningens artikkel 6 nr. 4.

Til ny § 43 c

Forslaget innebærer at Statens vegvesens adgang til å innhente opplysninger fra Folkeregisteret, videreføres også etter at ny folkeregisterlov trådte i kraft 1. oktober 2017.

Til ikrafttredelsesbestemmelsen

De p a r t e m e n t e t foreslår at loven trer i kraft fra den tid Kongen bestemmer. Dette for å avstemme ikrafttredelse opp mot behovet for eventuelle forskriftsendringer.

Det foreslås også en åpning for at de ulike bestemmelsene kan tre i kraft til ulik tid dersom det er behov for det.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om endringer i vegtrafikkloven (karantene ved førerprøve, behandling av personopplysninger, forholdet til folkeregisterloven mv.).

Vi HARALD, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak til lov om endringer i vegtrafikkloven (karantene ved førerprøve, behandling av personopplysninger, forholdet til folkeregisterloven mv.) i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag

til lov om endringer i vegtrafikkloven (karantene ved førerprøve, behandling av personopplysninger, forholdet til folkeregisterloven mv.)

I

I lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk gjøres følgende endringer:

§ 6 sjette ledd skal lyde:

Fartsgrensene gjelder ikke for *konkurranseskjøring* som med politiets tillatelse holdes på særskilt bane eller veg som stenges for all annen trafikk.

§ 24 femte ledd andre punktum skal lyde:

Departementet kan ved forskrift fastsette nærmere bestemmelser om at den som ikke består førerprøve, utrykningsprøve eller prøve for yrkessjåførkompentanse kan forbys å gå opp til ny prøve i en periode på inntil to måneder (karantene).

§ 24 nytt ellefte skal lyde:

Den som forsettlig eller grovt uaktsomt fusker eller forsøker å fuske på førerprøven, kan ilegges karantene på inntil ett år og kan nektes å gå opp til prøve i andre førerkortklasser i denne perioden. Departementet kan ved forskrift fastsette nærmere bestemmelser om slik karantene. Departementet kan ved forskrift fastsette tilsvarende regler for utrykningsprøve og prøve for yrkessjåførkompentanse.

§ 36 b første ledd skal lyde:

Dersom motorvognfører ilegges eller antas å ville bli ilagt straff eller gebyr for overtredelse av bestemmelser gitt i eller i medhold av vegtrafikkloven, kan politiet, regionvegkontoret og tollvesenet treffe avgjørelse om å holde tilbake motorvogn og kjøretøy som trekkes av motorvogn inntil bot, gebyr og omkostninger er betalt, eller sikkerhet for betaling er stilt. I saker der politiet vurderer å holde tilbake kjøretøy etter anmeldelse, er regionvegkontorets og tollvesenets tilbakeholdsrett for å sikre betaling av bot tidsbegrenset til påtalemyndigheten har avgjort påtalespørsmålet eller, dersom *påtalemyndigheten* har besluttet å utferdige forelegg, til forelegget er meddelt.

I kapittel VI skal ny § 43 b lyde:

§ 43 b *Behandling av personopplysninger*

Offentlige myndigheter kan behandle personopplysninger, herunder personopplysninger som nevnt i personvernforordningen artikkel 9 og 10, når det er nødvendig for å utføre oppgaver etter denne loven med forskrifter. Det kan også behandles personopplysninger som nevnt i forbindelse med trafikksikkerhets- og ulykkesanalysearbeid.

Personopplysninger, herunder personopplysninger som nevnt i personvernforordningen artikkel 9 og 10, kan uten hinder av taushetsplikt utleveres fra Statens vegvesens motorvognregister og førerkortregister til politiet når det er nødvendig for politimessige formål eller kvalitetskontroll av opplysninger i politiets registre. Personopplysninger, herunder personopplysninger som nevnt i personvernforordningen artikkel 9, kan uten hinder av taushetsplikt utleveres fra bilde- og signaturregisteret til politiet når det er nødvendig for

- a) å finne en savnet person*
- b) å identifisere en død person eller en person som det hører under politiets oppgaver å hjelpe*
- c) å identifisere en person som kan innbringes eller skal pågripes eller anbringes i politiarrest*
- d) å avklare identiteten til en person som etter utlendingsloven har plikt til å gi opplysninger om egen identitet*
- e) forebygging eller etterforskning av en handling som etter loven kan medføre høyere straff enn fengsel i seks måneder*
- f) kvalitetskontroll av opplysninger i politiets registre.*

Utlevering av personopplysninger etter dette ledd kan skje ved direkte søk.

Personopplysninger i førerkort- og motorvognregisteret kan utleveres til, eller på annen måte gjøres tilgjengelig for, utenlandske myndigheter når dette er nødvendig for å oppfylle Norges internasjonale forpliktelser.

Departementet kan gi forskrift med utfyllende bestemmelser om behandling av personopplysninger, for eksempel om formål med behandlingen, hvilke

Endringer i vegtrafikkloven (karantene ved førerprøve, behandling av personopplysninger, forholdet til folkeregisterloven mv.)

opplysninger som kan behandles, vilkår for eventuell utlevering, bruk av automatiserte avgjørelser, sletterutiner, sammenstilling og viderebehandling av opplysninger.

I kapittel VI skal ny § 43 c lyde:

§ 43 c *Forholdet til folkeregisterloven*

Statens vegvesen kan uten hinder av taushetsplikt innhente opplysninger fra folkeregistertyndig-

heten som er nødvendige for å utføre oppgaver etter denne loven eller andre oppgaver som er fastsatt i eller i medhold av lov.

II

Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer.

Kongen kan sette i kraft de enkelte bestemmelser til forskjellig tid.
