



**Statens vegvesen**

## **Høringsnotat**

- *Høring om forslag til endring i forskrift 17. desember 1999 nr. 1309 om forbud mot førers bruk av håndholdt mobiltelefon under kjøring med motorvogn.*

**Vegdirektoratet  
Trafikant- og kjøretøyavdelingen  
20. juli 2012**

## 1. Innledning

### 1.1 Bakgrunn

Den gjeldende forskrift om forbud mot førers bruk av håndholdt mobiltelefon under kjøring med motorvogn (FOR 1999-12-17 nr. 1309, heretter forskrift om bruk av mobiltelefon i bil) trådte i kraft 15. mars 2000. Forskriften var basert på forskning som viste at denne typen mobilbruk innebar en viss trafikksikkerhetsrisiko.

Vegdirektoratet sendte 25. mars 2011 på høring forslag til endring i forskrift om bruk av mobiltelefon i bil. Høringen gjaldt hovedsakelig et tillegg i forskriftens § 1, som åpner for at fører i større grad skal kunne benytte trådløs håndfri mobiltelefon under kjøringen. Formålet med dette forslaget var hovedsakelig å tilpasse forskriften til dagens teknologiske utvikling. I tillegg ønsket Vegdirektoratet tilbakemelding på om forslaget om at telefonen skal være trådløs antas å være av betydning for trafikksikkerheten eller ikke, eventuelt om det vil være i tråd med alminnelig rettsoppfatning å tillate ledning. Det ble også åpnet for innspill på om hvorvidt og i hvilken grad bruk av annet elektronisk utstyr bør rammes av et eventuelt forbud. For ytterligere informasjon om bakgrunnen for denne høringen vises det til høringsbrevet. Høringsfristen ble satt til 28. juni 2011.

Forslaget ble sendt ut til 135 instanser for uttalelse, det kom inn 27 hørings svar. Vegdirektoratet foretok i lys av høringsuttalelsene visse endringer i forslaget til endring. Disse endringene ble oversendt Samferdselsdepartementet som en del av høringsoppsummeringen. Samferdselsdepartementet sendte i brev 14. mars 2012 Vegdirektoratet en oppfordring om å sende de nye endringene på en ny høring. De mente at de materielle endringene var såpass store at høringsinstansene burde få anledning til å uttale seg også om disse. Departementet ba dermed Vegdirektoratet om å sende det reviderte forslaget på høring med 6 ukers høringsfrist. Ved utsendelsen av dette høringsnotatet har likevel Vegdirektoratet valgt å sette en høringsfrist på 8 uker, grunnet ferieavvikling.

### 1.2 Dagens forskriftstekst

Forskrift om forbud mot førers bruk av håndholdt mobiltelefon under kjøring med motorvogn (FOR-1999-12-17-1309) trådte i kraft 15. mars 2000.

Forskriften lyder som følger:

#### **§ 1. *Førers bruk av mobiltelefon under kjøring med motorvogn***

Fører av motorvogn må ikke bruke mobiltelefon under kjøringen, med mindre mobiltelefonen under bruken er plassert i eller på en holder som er forsvarlig fastmontert i motorvognen. Holder skal være montert i umiddelbar nærhet av rattet og så nært førers ordinære synsfelt under kjøring som praktisk mulig, med mindre holderen er en integrert del av kjøretøyets originalinnredning.

## § 2. Definisjoner

I denne forskrift forstås med:

- a) *Mobiltelefon*: Radioutstyr for kommunikasjon over offentlig nett.
- b) *Kjøring*: Motorvogn som er i bevegelse.
- c) *Bruk av mobiltelefon*: Enhver bruk, herunder betjening av mobiltelefonens tastatur, samtale, mottak av anrop, mottak eller sending av melding eller tekst.

### 1.3 Forslag til endret forslag til forskriftstekst

Vegdirektoratet har på bakgrunn av forslag på høringsinstansene og gjennomgåelse av en del sentrale problemstillinger, valgt å foreslå enkelte endringer i forslaget som tidligere har vært på høring. Forslaget til endring lyder som følger:

## § 1. Definisjoner

I denne forskrift forstås med:

- a) *Mobiltelefon*: radioutstyr for kommunikasjon over offentlig nett.
- b) *Kjøring*: motorvogn som er i bevegelse.
- c) *Bruk av mobiltelefon*: enhver betjening av mobiltelefonens funksjoner.

## § 2. Førers bruk av mobiltelefon under kjøring med motorvogn

Fører av motorvogn må ikke bruke mobiltelefon under kjøringen.

Forbudet gjelder likevel ikke samtale i håndfri mobiltelefon.

Oppstart og avslutning av samtale kan skje dersom mobiltelefonen er plassert i holder eller kan fjernbetjenes.

Holder skal være montert i umiddelbar nærhet av rattet og så nært førers ordinære synsfelt under kjøring som praktisk mulig, med mindre holderen er en integrert del av kjøretøyets originalinnredning.

## 2. Vegdirektoratets vurderinger

### 2.1 Sentrale problemstillinger

#### 2.1.1 *Skille mellom håndfri og håndholdt mobiltelefon*

Vegdirektoratet viser til den seneste rapporten fra VTI (Kircher, Patten, Alström, 2011), der det kom frem at selve mobilsamtalen har en negativ effekt på kjøprestasjonen uansett om håndholdt eller håndfri mobiltelefon benyttes. Slike forskningsresultater taler i retning av at forskjellene mellom håndfri og håndholdt mobiltelefon ikke er så store, og at disse bør lovreguleres på samme måte.

At den kognitive effekten av å snakke i mobiltelefon vil kunne påvirke kjøprestasjonen, har også tidligere forskning vist, blant annet Backer-Grøndal (2008). European Transport Safety Council (ETSC) har målt en svekkelse i reaksjonsevne under samtale som vil tilsvare 0,8 i promille. Dersom utelukkende trafikksikkerhetshensyn ble lagt til grunn så ville det ha vært naturlig med et forbud mot all bruk av mobiltelefon i bil.

Ved innførelsen av forskriften i 1999 valgte man å begrense bruk av mobiltelefon i bil, uten å foreslå et absolutt forbud. Man valgte derfor å skille mellom håndfri og håndholdt mobiltelefon. Dersom man på grunn av den kognitive belastningen av samtalen skulle forby alle samtaler i mobiltelefon, burde man også vurdere å forby samtaler mellom fører og passasjerer inne i bilen. Vegdirektoratet mener at et slikt absolutt forbud neppe ville vært praktisk gjennomførbart. Trygg Trafikk er også enig i at et totalforbud virker urealistisk i dag. En begrenset bruk av håndfrie-løsninger, fører foruten det kognitive aspektet med seg mindre øvrige distraksjoner enn bruk av en håndholdt mobiltelefon. Vegdirektoratet mener dermed at det er naturlig å opprettholde dagens skille mellom håndholdt og håndfri mobiltelefon. Uforsvarlig kjøring som følge av mobilbruk er uansett ikke lovlig, verken i dag eller i fremtiden jf. vegtrafikkloven § 3.

VTI-rapporten (Kircher, 2011) viser kun til den generelle effekten av den kognitive forstyrrelsen, og ikke til forskning om ulike håndfrie enheters forstyrrelsessevne. Det er altså først og fremst spørsmålet om håndfri eller trådløs håndfri som vil vurderes i det følgende, ikke skillet mellom håndholdt og håndfri mobiltelefon.

### ***2.1.2 Skille mellom "trådløs håndfri" og annen håndfri mobiltelefon***

Den generelle rettsoppfatning i befolkningen synes å være at bruk av trådløs håndfri og tilsvarende løsninger er tillatt også i dag. Både Vegdirektoratet og høringsinstansene var enig i at dagens regel er utdatert på dette punkt, og at endringen som foreslått i forrige høringsrunde her var nødvendig.

Spørsmålet er om det også skal åpnes for bruk av håndfri mobiltelefon med tråd der telefonen ikke står i holder.

I forrige høringsrunde var det stor uenighet blant høringsinstansene knyttet til om ledning fra øret til mobiltelefonen bør tillates også der holder ikke benyttes. Uenigheten bygde i stor grad på ulike synspunkter rundt spørsmålet om ledningen i seg selv er en distraksjon eller ikke. TØI har vist til at det per i dag finnes lite forskning rundt effekten av å ha ledning fra løs telefon til hodesett. Uten en klar begrunnelse i forskning har man lite grunnlag for å forby ledning der telefonen er løs. I og med at det er tillatt med ledning der mobiltelefonen står i holder, vil det kunne virke unaturlig dersom ledning ikke skal være tillatt i de situasjonene der man åpner for bruk av trådløs håndfri mobiltelefon uten holder. Dette taler for å tillate også andre former for håndfri uten holder.

Ledningens plassering kan føre til et skille mellom løs mobiltelefon og telefon i holder, da en ledning som strekker seg fra en mobiltelefon i holder i større grad holder seg på samme sted enn en ledning tilknyttet en løs telefon. Det er på den annen side ingen grunn til å tro at ledningen i seg selv vil være et mindre distraksjonsmoment der den går fra en jakkelomme til øret enn der den går på tvers gjennom kupeen. Å kontrollere hvor førernes mobiltelefonledninger går er dessuten svært vanskelig for politiet. Det er dermed et svært svakt grunnlag for å opprettholde et slikt skille.

Bakgrunnen for at vegtrafikklovens § 23 b. ble innført var at bruk av mobiltelefon påvirker aktsomheten til føreren ovenfor førerfunksjonen og trafikken for øvrig, jf. Ot.prp. nr. 85 (1998-1999) s. 1. Førerens oppmerksomhet er fortsatt forskriftens fokus. Vegdirektoratet kan ikke se at førerens oppmerksomhet blir ytterligere svekket av at man foreslår å likestille bruk av håndfrie mobiltelefonløsninger. Det er hva mobiltelefonen brukes til, og under hvilke forutsetninger, som etter Vegdirektoratets mening vil kunne utgjøre den store trafikksikkerhetsforskjellen. Vegdirektoratet ser dermed grunnlag for å likestille bruk av ledning med bruk av annen håndfri, og ber om høringsinstansenes syn på dette. Forslaget må ses i lys av de ytterligere bruksbegrensninger som foreslås.

### ***2.1.3 Tasting på mobiltelefon***

Det var i forrige runde et unisont krav fra høringsinstansene om at SMS og annen mobiltasting må være forbudt.

Vegdirektoratet påpeker at det følger av dagens forskrift om bruk av mobiltelfon i bil § 2 c at bruk også omfatter "*all betjening av mobiltelefonens tastatur*". Hovedregelen i forskrifens § 1 er dermed at all tasting på eller berøring av skjerm er ulovlig.

Dagens § 1 hjemler imidlertid et unntak fra denne regelen når mobiltelefonen befinner seg i holder i umiddelbar nærhet til rattet. Unntaket viser til at all bruk, deriblant tasting på mobiltelefon under kjøring, er lovlig så lenge mobiltelefonen befinner seg i en slik holder. Hensikten med forskrift om forbud mot førers bruk av håndholdt mobiltelefon, var å unngå trafikkarfarlig adferd knyttet til bruk av mobiltelefon under kjøring. Vegdirektoratet kan ikke se at skrivning av SMS e.l. når telefonen står i holder under kjøring vil fremstå som trafikksikkert.

Ved skrivning av SMS, surfing på nett eller annen tasting på tastatur eller berøring av skjerm, må bilførere flytte blikket fra vegbanen til telefonen. Forskning viser at det er inntasting, ved for eksempel SMS, som fører med seg den høyeste risikoen for trafikkulykker da reaksjonstiden øker, og man i større grad mister kontrollen over kjøretøyet (Kircher, 2011). Dagens smarttelefoner kan kanskje ha en mer brukervennlig oppbygning enn tidligere telefontyper, men gir i tillegg flere fristelser knyttet til bruk av mobiltelefonen. Til tross for mobilens nærhet til rattet, vil føreren flytte sitt fokus fra vegen mot telefon. Få sekunders uoppmerksomhet kan føre til alvorlige ulykker. Slikt sett vil en endring av dagens regel kunne støtte opp om nullvisjonen.

Selv om tasting på mobiltelefon vil kunne omfattes av den generelle aktsomhetsregelen i vegtrafikkloven § 3, er det av hensyn til befolkningens regelforståelse behov for revisjon av regelen på dette punktet. Vegdirektoratet ønsker dermed å stenge helt for bruk av telefonen til SMS, internett eller annen bruk, også i forskriftsteksten. I en uttalelse fra European Parliament (2010) ble det sagt at *“texting, emailing or web browsing while driving a motorised vehicle”* bør forbys i alle EU/EØS-land. Svensk forskning (Kircher et. al., 2011) viser at sosiale medier, sms osv., fører til en økning i sikkerhetsrisikoen ved mobilbruk, da disse aktivitetene krever bruk av både visuell, manuell og kognitiv oppmerksomhet. Av trafikksikkerhetshensyn er det dermed svært sentralt å regulere dette i forskriften.

Vegdirektoratet ønsker på dette grunnlag kun å tillate bruk av mobiltelefon til samtale under kjøring, slik at all annen bruk er utelukket. Den betjening som er nødvendig for å gjennomføre den aktuelle samtalen (ved oppstart og avslutning) kan ikke gjøres på en løs telefon. Det må altså benyttes holder, knapper på ørepropp, bluetooth fra ratt, stemmestyring e.l. for å regulere samtalen. Til tross for at Vegdirektoratet ser enkelte utfordringer knyttet til kontroll av et slikt forslag, fremstår dette som et naturlig sted å sette grensen. Vi ber om høringsinstansenes syn på en slik avgrensning.

#### **2.1.4 Øvrig elektronisk utstyr**

Vi har i dag ikke en regulering av bruk av annet elektronisk utstyr som GPS, nettbrett, i-pod og datamaskiner under kjøring med motorvogn.

Allerede ved utformingen av vegtrafikkloven § 23 b. så departementet på det som et fremtidsproblem at *“stadig nye typer elektronisk utstyr gjøres tilgjengelig for bruk i motorvogn”*. I Ot.prp. nr. 85 (1998-1999) s. 1 vises det til at *“nye generasjoner av motorvognførere, som i stor grad ellers er fortrolige med og benytter utstyr som nevnt, vil antakelig i større utstrekning se bruk av slikt utstyr som naturlig også under føring av motorvogn. Departementet ser i denne utviklingen en fare for at motorvognføreren får en redusert aktsomhet i forhold til hva som er påkrevet ved selve førerfunksjonen og mot trafikken for øvrig, og således også en økt ulykkesrisiko.”* Videre viste departementet til at de *“ser det derfor av trafikksikkerhetshensyn som viktig å sikre seg hjemmel til, i takt med den teknologiske utviklingen, å kunne regulere bruk av elektronisk utstyr i motorvogn”*.

Uttalelsen i forarbeidene viser til en løpende oppfordring om å vurdere om forskriften bør utvides, eller om det bør opprettes en ny forskrift med hjemmel i vegtrafikkloven § 23b. Denne utfordringen er enda mer aktuell i dag. En slik vurdering vil også være hensiktsmessig av trafikksikkerhetsmessige grunner.

Det er ikke tvilsomt at bruk av tastebrett, datamaskin e.l. under kjøring vil være trafikkfarlig, og verken bør være eller er lovlig under kjøring med motorvogn. Spørsmålet er om en forskriftsregulering av all ny informasjonsteknologi er hensiktsmessig.

Vegdirektoratet viser til at man i Sverige nylig har vurdert å ta inn forbudsbestemmelser i regelverket. I denne prosessen ble det også tatt hensyn til GPS og annet elektronisk utstyr. VTI har overlevert en rapport til den svenske regjeringen der de gir uttrykk for at det ikke er behov for en eksplisitt regulering av bruk av mobiltelefoner eller øvrig elektronisk utstyr i bil i Sverige. Den svenske regjeringen har ikke tatt endelig stilling til dette spørsmålet. I motsetning til alle andre europeiske land, har ikke Sverige en regulering av bruk av mobiltelefon.

GPS har blitt stadig mer vanlig i kjøretøy. Tastaturene på telefon og tastatur på GPS har svært liknende funksjoner, hvilket taler for at et forbud mot tasting på mobil under kjøring av likebehandlingshensyn bør ramme tasting på GPS. At tasting på GPS på mobiltelefon, eller styring av musikk fra mobiltelefonen under kjøringen skal være ulovlig, mens de separate enhetene ikke reguleres eksplisitt kan synes noe ubegrunnet. Bruk av i-pod og tastebrett kan også ha store likhetstrekk med telefonens skjerm eller tastatur.

Det finnes en lang rekke innretninger som er kilder til å distrahere føreren. Denne forskriften gjelder bruk av mobiltelefon i motorvogn, ikke annet elektronisk utstyr som ikke omfattes av forskriftens definisjon av mobiltelefon. Dersom alt annet elektronisk utstyr skal omfattes av forskriften, vil den måtte bli langt mer omfattende enn den er i dag, og blant annet tittelen må da endres.

Med tanke på dagens teknologiske utvikling er det svært vanskelig å ha en uttømmende regulering av elektroniske innretninger, da en slik bestemmelse raskt ville ha blitt utdatert. En slik regel vil gi behov for stadige forskriftsendringer. Dersom enkelte innretninger nevnes kan en regel dessuten utad oppfattes som uttømmende.

All distraksjon som er trafikkfarlig omfattes i dag av vegtrafikkloven § 3, som sier at enhver skal ferdes "*hensynsfullt og være aktpågivende og varsom*". Denne grunnregelen for trafikk omfatter også påregnelig fare. Dette er en svært generell regel som regulerer all uaktsomhet i trafikken, der i blant bruk av elektronisk utstyr. Den pedagogiske effekten av et forbud ville nok ha vært sterkere ved en eksplisitt forskriftsregulering enn ved bruk av en generalklausul. På den annen side er det bedre å benytte seg av en vid og generell regel enn av en ufullstendig spesifisering av elektroniske innretninger.

På tross av at dagens forskrift begrenser seg til mobiltelefoner og at forholdet dekkes av vegtrafikkloven § 3 er forbud mot bruk av annet elektronisk utstyr under kjøring en problemstilling som må vurderes nærmere i fremtiden. Dagens situasjon innebærer imidlertid ikke nok kunnskap om merbelastninger på førerens oppmerksomhet av ulike innretninger til å føre til et konkret forslag.

Vi ber om høringsinstansenes syn på om et forbud bør gjelde alt elektronisk utstyr på generell basis.

## **2.2 Kommentarer- forslag til endring av ordlyd**

I det følgende er nytt forslag til forskrift og bakgrunnen for at endringer er gjort eller ikke gjort i dette forslaget kommentert.

### ***2.2.1 Bytte av rekkefølge på § 1 og § 2***

Vegdirektoratet finner at definisjonene bør komme før selve bestemmelsen som har betydning for den enkelte persons rettigheter og plikter (Justisdepartementet, 2000). Selv om man her foretar en endring av en gjeldende forskrifts oppbygning, har Justisdepartementets lovavdeling oppfordret til at man bør foreta slike endringer. Dette gjelder særlig i små forskrifter der endringer i paragrafrekkefølgen ikke er egnet til å skape store misforståelser. Vegdirektoratet kan ikke se at man ved å bytte om rekkefølgen på de to paragrafene (§ 1 og § 2), endrer forskriftens systematikk nevneverdig.

### ***2.2.2 Ekstra ledd i bestemmelsen***

Lovavdelingen i Justisdepartementet anbefaler at unntak hovedsakelig skal stå i et annet ledd enn hovedregelen. Dette for å gjøre teksten klarere og mer oversiktlig. I en forskrift som denne mener Vegdirektoratet at det er et poeng i å presisere hovedregelen klart i et eget ledd. Slikt sett får man skilt ut unntaket og påpekt forbudet i hovedregelen ytterligere.

I bestemmelsens tredje ledd presiseres det at oppstart og avslutning av samtaler kun kan skje der holder eller fjernbetjening benyttes. Dette er en presisering av unntaket i andre ledd, som ikke kun omhandler samtale, men også oppstart og avslutning av denne.

Fjerde ledd er tatt direkte ut av dagens forskriftstekst. I forslaget som har vært på høring er dette en del av bokstav a). Selv om innholdet er direkte knyttet til tredje ledd i forslaget mener Vegdirektoratet at regelen kommer klarere og tydeligere frem dersom den forklares i et eget ledd slik som i dette forslaget.

### ***2.2.3 Definisjon av «mobiltelefon»***

I likhet med den opprinnelige forskrift vil forskrift om forbud mot førers bruk av håndholdt mobiltelefon under kjøring med motorvogn kun regulere kommunikasjon over offentlig nett. Sambandsmidler over lukket nett vil dermed falle utenfor reguleringen, dette gjelder også militære sambandsmidler over lukket nett.

Radioutstyr, som nå står i denne bestemmelsen, vil kunne oppfattes som et noe gammeldags begrep sett hen til den teknologiske utviklingen. Vegdirektoratet har dermed vurdert å endre denne definisjonen, og en lang rekke begreper er vurdert. Vi har blant annet ønsket å forsikre oss om at skype og annen form for telefonliknende virksomhet mellom datamaskiner eller telefoner også omfattes av mobiltelefonbegrepet, uten at datamaskiner e.l. som helhet omfattes.



Etter samtale med post- og teletilsynet har vi kommet til at dagens definisjon er vid nok til å omfatte også bredbåndstelefon. Slik definisjonen av mobiltelefon er utformet, vil alle former for kommunikasjon med mobiltelefoner eller mer presist, med terminaler i offentlig radiotelefonnett, være omfattet av definisjonen. Post og teletilsynet har også vist til at “radioutstyr” er definert i lov om elektronisk kommunikasjon, og at det derfor er en fordel å bruke radioutstyr i definisjon av mobiltelefon.

Dagens mobiltelefoner er mye mer enn kun et kommunikasjonsmiddel. Til tross for sine mange tilleggsfunksjoner vil en smarttelefon fortsatt være radioutstyr ment for kommunikasjon, og vil dermed også gå inn under definisjonen av mobiltelefon. Til tross for at definisjonen av mobiltelefon kan synes noe utdatert, vil en ny definisjon av dette begrepet fort omfatte mye annet elektronisk utstyr. Som tidligere nevnt vil en mulig regulering av annet elektronisk utstyr kreve en omfattende vurdering separat fra arbeidet som foretas nå. Det synes dermed hensiktsmessig å foreta en slik revisjon i forbindelse med en slik vurdering.

#### **2.2.4 Definisjon av “håndfri”**

Begrepet “trådløs håndfri” i forslaget som ble sendt på høring, er ikke videre klart. Det er sentralt at befolkningen forstår betydningen av forskriftsteksten. Behovet for en definisjon er ikke like stort når vi i forslag til endring av forskriften kun nevner håndfri mobiltelefon. Håndfri mobiltelefon er ment å omfatte alt utstyr (ofte med mikrofon og høyttaler) som er laget med hensikt av å betjene mobiltelefonen uten at denne holdes av føreren. Et begrep som “håndfri” uttrykker i seg selv sin betydning, og det er dermed vanskelig å definere uten å bruke “håndfri” også som en del av definisjonen. Vegdirektoratet foreslår dermed ikke å definere håndfri mobiltelefon, i det vi mener begrepets betydning er klart nok i seg selv.

#### **2.2.5 Definisjon av “kjøring”**

Vegdirektoratet ser at dagens definisjon av kjøring kan være noe misledende. Dette gjelder særlig der kjøretøyet står stille i et kryss e.l., og ikke rent faktisk er i bevegelse. I veiledningen til dagens forskrift står det at *“motorvogn anses å være i bevegelse inntil den er stanset på trafikalt forsvarlig sted. Eksempelvis vil en motorvogn som er stanset i vegbanen grunnet kø, rødt lys, stoppskilt eller annet fremdeles være i bevegelse i denne forskrifts forstand.”* I og med at begrepet benyttes aktivt i forskriften, og at begrepets faktiske betydning fremstår som allment kjent, foreslår Vegdirektoratet at dagens definisjon fastholdes.

#### **2.2.6 Definisjon av «bruk av mobiltelefon»**

Selv om dagens definisjon viser til “enhver bruk, herunder”, som tyder på at opprømsingen av funksjoner ikke er uttømmende, kan bestemmelsen fort oppfattes som uttømmende. En slik utforming er ikke heldig regelteknisk sett. En mobiltelefon får stadig flere funksjoner, som er umulige å følge opp med en opprømsing. Det foreslås dermed at definisjonen av bruk av mobiltelefon endres.

“Bruk av mobiltelefon” sikter seg inn mot all bruk som krever førerens oppmerksomhet, altså den direkte betjeningen av mobiltelefonens funksjoner. Dette gjelder alle funksjoner, både teksting, samtale, internettbruk osv., og har som målsetning å omfatte også fremtidige funksjoner. Selv om dagens mobiltelefoner har langt flere funksjoner enn de hadde i 1999, er mobiltelefoni et begrep som har utviklet seg i tråd med den teknologiske utviklingen. En mobiltelefon består dermed i dag av langt mer enn samtale og meldingsfunksjoner. Dagens smarttelefoner er svært kompliserte internettverktøy.

Der telefonen ikke betjenes under kjøringen, og heller ikke fratrar føreren oppmerksomheten, ser Vegdirektoratet ingen grunn til å begrense dette. Eksempler på at telefonen ikke betjenes vil være der GPS eller musikkspiller på mobiltelefonen står på uten at denne røres under kjøringen. Å taste inn kurs eller bytte sang på telefonen under kjøring vil imidlertid i likhet med all annen direkte betjening av telefonen under kjøring være ulovlig etter dette forslaget. Dette skillet er en nødvendig følge av at forskriften kun regulerer bruk av mobiltelefon, og ikke bruk av øvrig elektronisk utstyr.

### ***2.2.7 Innskrenkning fra “bruk” til “samtale”***

Bestemmelsens § 2 bør vise til samtale, ikke bare “bruk”.

I dagens bestemmelse står det at all bruk er avhengig av at telefonen står i holder, men det er ikke gitt noen begrensninger utenom dette. Vegdirektoratet ønsker av trafikksikkerhetshensyn å utelukke bruk til annet enn “samtale”. Ved å begrense unntaket til “samtale” forbyr man altså all annen bruk av mobiltelefonen. Dette er typisk tasting på mobiltelefonen ved bruk av internett, SMS, mail eller liknende.

Med samtale mener vi kun talekommunikasjon mellom to personer. SMS og annen skriftlig kommunikasjon omfattes dermed ikke. Ved å forklare uttrykket her, synes Vegdirektoratet ikke det er behov for en definisjon av begrepet “samtale”, da dette også er den alminnelige språklige forståelsen av begrepet. Samtalen omfatter kun gjennomføring av samtalen. Oppstart og avslutning av samtalen (ringe opp og legge på) reguleres i et eget ledd. SMS og internett-surfing vil dessuten være gode eksempler på oppførsel som ikke er “aktpågivende” i trafikken jf. vegtrafikkloven § 3. Tilbakemeldingen fra høringsinstansene i forrige runde viser at det er behov for å regulere et slikt forbud mer eksplisitt enn man gjør i dag.

### ***2.2.8 Regulering av “oppstart og avslutning av samtale”***

Selv om tasting på telefonen i hovedsak er ulovlig under kjøring, er det ønskelig å regulere den bruk som er nødvendig for å gjennomføre samtale. Oppstart og avslutning av samtaler vil altså fortsatt kunne skje, men kun under forutsetning av at telefonen er plassert i holder eller kan fjernbetjenes.

Slik sett håper man å gjøre det enda klarere at selv om samtale i håndfri mobiltelefon er lovlig, er det ikke i noen forbindelse aktuelt å starte opp eller avslutte en samtale ved å taste direkte på en løs telefon.

### **2.2.9 Uttrykket “fjernbetjening”**

Vegdirektoratet har sett på muligheter for å vise til dagens utvikling innen håndfrie løsninger uten å bruke uttrykket håndfri. Selv om begrepet håndfri har en betydning i seg selv, viser erfaring at hvor grensen for uttrykket går i en viss grad har utviklet seg til å bli individuelt tilpasset. For å gjøre klart at det ikke skal være lovlig å taste på selve telefonens skjerm eller tastatur har vi dermed benyttet uttrykket fjernbetjening. Fjernbetjening er slik Vegdirektoratet ser det noe klarere enn en formulering som “integrert i kjøretøyet eller på annen måte styres fra den håndfrie enheten”.

Med uttrykket er det meningen at både stemmestyring, blåtann-løsninger i bil og øvrige løsninger med og uten tråd skal kunne benyttes. Slikt sett er uttrykket svært vidt, og skal kunne tilpasses også fremtidens håndfri-løsninger. En forutsetning for at det dreier seg om fjernbetjening er imidlertid at det finnes knapper på ratt, stereoanlegg, på enhet festet til øret, på ledning e.l. der mobiltelefon samtalen kan startes og avsluttes. Å starte opp en samtale ved å trykke direkte på mobiltelefonens skjerm under kjøring vil kun være lovlig der mobiltelefonen befinner seg i holder. Benyttes blåtann, er det dennes funksjoner som må benyttes for å gjennomføre samtale. Dette er typisk en knapp på enheten som sitter i øret.

## **3. Økonomiske og administrative konsekvenser**

Endringsforslaget vil etter Vegdirektoratets mening ikke føre til videre økonomiske eller administrative konsekvenser enn dagens nivå verken for staten eller privatpersoner.

## **4. Avsluttende merknader**

Det nye forslaget forbyr all bruk av mobiltelefon under kjøring, med unntak av samtale. Forskriftens reguleringsområde begrenses altså noe fra tidligere forslag ved at tasting på mobiltelefon som står i holder heller ikke er lovlig. Det er kun oppstart og avslutning av samtale som da er tillatt.

Vegdirektoratet viser til at en slik endring fremstår som nødvendig med tanke på høringsinstansenes unisone tilbakemeldinger i forrige runde. I den forbindelse presiseres det at bruken som nå foreslås regulert oppfattes som trafikkfarlig i dagens samfunn. Forskning viser også at tasting på telefonen ved SMS, internett eller annet har en videre distraksjonseffekt enn kun samtale.

Vegdirektoratet ser imidlertid ingen klare holdepunkter for å skille mellom trådløs mobiltelefon og all annen håndfri, og foreslår dermed å gå bort fra dette skillet. I det nye

forslaget settes det heller klarere retningslinjer for hvilke håndfriløsninger som kan benyttes dersom man skal starte opp og avslutte samtaler.

Hvorvidt bruk av øvrig teknologisk utstyr skal være en del av denne forskriften, reguleres i en egen forskrift, eller ikke reguleres videre enn i dag, må utredes nærmere.

Avslutningsvis ønsker Vegdirektoratet å påpeke at bruk av håndholdt mobiltelefon i bil er et utbredt problem som krever mer oppfølging. For at en forskriftsendring skal få en faktisk effekt er man avhengig av at forbudet når frem til førerne i større grad enn i dag. Informasjon, holdningskampanjer, bruk av sanksjoner og især økt kontrollvirksomhet er her viktige virkemidler.

### **Kilder:**

Agathe Backer-Grøndahl (2008). Telefoner i trafikken: En litteraturgjennomgang av forskning om mobiltelefonbruk og bilkjøring. TØI rapport 939/2008.

European Parliament (2010). European road safety 2011-2020 INI/2010/2235 Hentet fra: <http://www.europarl.europa.eu/oeil/file.jsp?id=5879452&language=en&mailer=true>

Justis- og politidepartementet (2000). Lovteknikk og lovforberedelse. Veiledning om lov og forskriftsarbeid. Oslo.

Katja Kircher, Christopher Patten, Christer Ahlström (2011). Mobile telephones and other communication devices and their impact on traffic safety. VTI rapport 724A-2011. Hentet fra: [http://www.vti.se/Global/Forskningsomr%c3%a5den/M%c3%a4nniskan%20i%20transportystemet/mobiltelefon\\_20111031.pdf?epslanguage=sv](http://www.vti.se/Global/Forskningsomr%c3%a5den/M%c3%a4nniskan%20i%20transportystemet/mobiltelefon_20111031.pdf?epslanguage=sv)

Ot.prp. nr. 85 (1998-1999). Om lov om endringer i vegtrafikklov 18. juni 1965 nr.4. Oslo: Samferdselsdepartementet. Hentet fra: [www.regjeringen.no](http://www.regjeringen.no).

Samferdselsdepartementet (2000). Veiledning til forskriften om bruk av mobiltelefon i motorvogn. 14.02.2000. Hentet fra: [www.regjeringen.no](http://www.regjeringen.no).