

Høringsnotat

Lovavdelingen
April 2018
Snr. 18/2380

Høring – ratifikasjon og gjennomføring i norsk rett av tilleggsprotokoll 20. februar 2008 om elektroniske fraktbrev (eCMR) til Genève-konvensjonen 19. mai 1956 om fraktavtaler ved internasjonal godsbeholdning på veg (CMR)

1 Innledning

Med dette høringsnotatet sender Justis- og beredskapsdepartementet på høring spørsmålet om norsk ratifikasjon av tilleggsprotokoll 20. februar 2008 om elektroniske fraktbrev (eCMR) til Genève-konvensjonen 19. mai 1956 om fraktavtaler ved internasjonal godsbeholdning på veg (CMR). Høringsinstansene inviteres også til å komme med synspunkter på departementets forslag til norsk gjennomføring av tilleggsprotokollen i lov 20. desember 1974 nr. 68 om vegfraktavtaler. Forslagene er nærmere omtalt i punkt 3 nedenfor.

Frakt av gods på vei reguleres i vegfraktloven, som også gjennomfører CMR-konvensjonen i norsk rett. Konvensjonen og vegfraktloven forutsetter at fraktbrevene skal utferdiges på papir og i flere eksemplarer. Konvensjonen ble 20. februar 2008 utvidet med en tilleggsprotokoll om elektroniske fraktbrev (eCMR), som trådte i kraft internasjonalt 5. juni 2011. Protokollen åpner for at elektroniske fraktbrev og digital signatur kan tre i stedet for den tradisjonelle papirbaserte fremgangsmåten ved avvikling av transportavtaler. Norge undertegnet tilleggsprotokollen 27. mai 2008 med forbehold om ratifikasjon.

Henvendelser fra transportnæringen til departementet tyder på at næringen ønsker norsk ratifikasjon og gjennomføring av reglene i tilleggsprotokollen i norsk rett. Holdningen gjenspeiles for øvrig i Europakommisjonens uttrykte mål om å tilrettelegge for et velfungerende system for elektronisk informasjonsutveksling innen transportsektoren. Som svar på manglende tilslutning til tilleggsprotokollen innen EU har Kommisjonen blant annet oppfordret medlemsstatene til å ratifisere (se svar på parlamentsspørsmål E-009618/2014). Begrunnelsen bør generelt kunne sies å også gjelde norsk transportsektor: En elektronisk løsning vil kunne virke ressursbesparende og fremme handelen på tvers av landegrensene. Løsningen kan med andre ord motvirke de uheldige og ressurskrevende sidene ved dagens system, som lovgiveren var oppmerksom på allerede da vegfraktloven ble vedtatt.

For å kunne gi reglene i tilleggsprotokollen anvendelse for grensekryssende frakt av gods på veg til og fra Norge må Norge for det første ratifisere tilleggsprotokollen. Dersom Norge ratifiserer tilleggsprotokollen, vil det for det andre bli nødvendig å endre gjeldende vegfraktlov, idet vegfraktloven ikke kan fravikes ved internasjonal frakt, jf. vegfraktloven § 5 første ledd. Ved nasjonal

frakt kan bestemmelsene i lov ikke fravikes til skade for avsenderen eller mottakeren, med mindre godsets uvanlige art eller tilstand eller de særlige forhold ved befordringen gjør det rimelig, jf. vegfraktloven § 5 annet ledd.

Departementet foreslår å gjennomføre tilleggsprotokollens regler om elektroniske fraktbrev i en ny § 8 a, jf. punkt 4 nedenfor.

2 Konsekvenser av forslaget

Som et ledd i departementets utredning av spørsmålet om norsk ratifikasjon av tilleggsprotokollen og spørsmålet om hvordan tilleggsprotokollen i så fall bør gjennomføres i norsk rett, inviterer departementet høringsinstansene til særskilt å uttale seg om eventuelle positive eller negative virkninger av forslagene i høringsnotatet. Lovforslaget vil åpne for at det etter avtale kan benyttes elektroniske fraktbrev. Ved fravær av slik avtale mellom partene må gjeldende regler om papirbaserte fraktbrev legges til grunn. I det det vil være opp til fraktavtalens parter å avgjøre om elektroniske fraktbrev eller papirbasert fraktbrev skal benyttes, antar departementet at forslaget ikke vil ha negative konsekvenser for private parter.

Etter det departementet erfarer, benytter flere næringsdrivende i dag elektroniske løsninger ved nasjonal frakt av gods, idet fraktbrev ved innenriksbefordring bare skal utskrives i flere eksemplarer når partene krever det, jf. § 8 annet ledd.

Det er i første rekke avsender, transportør og mottaker av gods som fraktes på vei, som berøres, både i Norge og i andre land. Adgangen til å benytte elektroniske fraktbrev ved internasjonal befordring forutsetter at godset krysser grensen til en annen stat som har ratifisert og gjennomført tilleggsprotokollen. Etter det departementet erfarer, har nå både Danmark og Russland ratifisert og gjennomført tilleggsprotokollens regler, mens tilleggsprotokollen er foreslått ratifisert og gjennomført også i Sverige. Nyttens av en norsk ratifikasjon og gjennomføring vil derfor kunne bli vesentlig for dem som ønsker å benytte elektroniske fraktbrev ved internasjonal befordring.

For fraktføreren vil forslaget kunne medføre behov for å medbringe det elektroniske fraktbrevet. Etter det departementet erfarer, vil det imidlertid være opp til partene å avgjøre hvordan dette i praksis løses, eksempelvis ved utskrift av fraktbrevet eller ved å kunne legge frem fraktbrevet ved bruk av en medbrakt elektronisk innretning for fremvisning av fraktbrevet – eksempelvis en mobiltelefon. Departementet legger til grunn at fleksibiliteten i valg av teknisk løsning er positivt for partene, til forskjell fra gjeldende rett hvor fraktbrevet skal medbringes i sin papirbaserte form.

Ved grensekryssende frakt vil også norske og utenlandske tollmyndigheter kunne bli berørt. Departementet kan imidlertid ikke se at forslaget vil få negative konsekvenser for det offentlige dersom private aktører ved veifrakt skulle benytte elektroniske fraktbrev. Elektroniske fraktbrev synes heller å utgjøre et sikrere grunnlag for å identifisere fraktavtalens parter på grunn av reglene om bruk av elektronisk signatur, som må anses sikrere enn bruk av stempel eller håndskrevet underskrift. Krav om bevaring av det originale innholdet i fraktbrevet og sporbarhet av senere endringer synes også å gi økt sikkerhet for troverdigheten av innholdet i fraktbrevet enn papirbaserte fraktbrev.

Ifølge den internasjonale veifraktunionen IRU kan bruk av elektroniske veifraktbrev medføre at behandlingen av veifraktbrev vil kunne bli tre til fire ganger mindre kostnadskrevenne enn de papirbaserte fraktbrevene. Elektroniske veifraktbrev vil dessuten medføre hurtigere administrering av fraktbrev, med færre innføringer av opplysninger og bortfall av papirhåndtering (utveksling av fax, brev, arkivering mv.). Elektroniske fraktbrev vil dessuten kunne gi raskere fakturering og reduksjon av feil i tilknytning til levering og utlevering av gods. Utover disse fordelene vil elektroniske fraktbrev gi mer nøyaktige opplysninger i tilknytning til fraktavtalen, økt kontroll og overvåkning av gods under transport og tilgang til bevis og sanntidsopplysninger om avhenting og utlevering av gods. Den digitale formen åpner dessuten for at løsningen på en rekke områder kan integreres i transportselskapenes øvrige digitale løsninger, eksempelvis i tilknytning til tollbehandling, flåtehåndtering og trafikksikkerhet gjennom tilknytning til varslingsystemet eCall som automatisk varsler nødetater ved trafikkuhell.

3 Nærmere om forslaget

3.1 Spørsmål om ratifikasjon av tilleggsprotokollen

Etter oppfordring fra transportnæringen foreslår departementet at Norge ratifiserer tilleggsprotokollen og gjennomfører tilleggsprotokollen i norsk rett ved endringer i vegfraktloven.

Reglene om utferdigelse av veifraktbrev finnes i gjeldende vegfraktloven §§ 7 og 8. Det fremgår ikke uttrykkelig av ordlyden eller forarbeidene at elektroniske fraktbrev og digital signatur ikke godtas. Men dette var heller ingen aktuell problemstilling da loven ble vedtatt i 1974, og uttrykk som at fraktbrev skal «utskrives» og «undertegnes», forutsetter klart nok en papirbasert ordning med håndskreven signatur. Gjeldende rett antas derfor å være at elektroniske fraktbrev ikke har virkninger som fraktbrev i vegfraktlovens forstand. Følgelig vil loven måtte endres hvis Norge ratifiserer tilleggsprotokollen til CMR-konvensjonen.

Tilleggsprotokollen består av en materiell del (artiklene 1 til 6) og en prosessuell del med sluttbestemmelser (artiklene 7 til 16). Den materielle delen innledes med en definisjonsbestemmelse i artikkel 1, hvor de sentrale begrepene forklares. Her er «elektronisk fraktbrev» definert som et fraktbrev utstedt via elektronisk kommunikasjon av fraktføreren, avsenderen eller enhver annen part som blir berørt ved oppfyllelse av en fraktavtale som konvensjonen gjelder for. Det følger videre av definisjonen at fraktbrevet også omfatter opplysninger som logisk hører sammen den opprinnelige kommunikasjonen, og som enten samtidig med meddelelsen eller senere knyttes til den, for eksempel i form av vedlegg. Med «elektronisk kommunikasjon» forstås informasjon som genereres, sendes, mottas eller lagres med elektroniske, optiske, digitale eller lignende midler slik at den kommuniserte informasjonen blir tilgjengelig for fremtidig bruk.

I artikkel 2 er det gitt regler om det elektroniske fraktbrevets anvendelsesområde og virkning. Det sentrale her er for det første at ikke bare fraktbrevet skal kunne gjøres elektronisk, men også annen kommunikasjon i tilknytning til oppfyllelsen av fraktavtalen, for eksempel formidling av forbehold eller forholdsordre. For det andre skal gyldige elektroniske fraktbrev ha de samme virkningene som tradisjonelle fraktbrev – de to typene fraktbrev skal være likeverdige.

Artiklene 3 og 4 inneholder regler om hvordan elektroniske fraktbrev skal opprettes og bekreftes som autentiske. En naturlig konsekvens av at elektroniske fraktbrev skal ha de samme virkningene som vanlige fraktbrev, er at de også skal inneholde de samme opplysningene, se artikkel 4 nr. 1. Hvilke opplysninger dette er, fremgår av CMR-konvensjonen artikkel 6, som er gjennomført i vegfraktloven §§ 9 og 10. Ellers regulerer artikkel 4 fremgangsmåten for å opprette de elektroniske fraktbrevene, som også skal sikre integriteten til fraktbrevets innhold, det vil si opplysningene i fraktbrevet. Dette betyr at opplysningene skal kunne bestå uendret fra det tidspunktet fraktbrevet opprettes. Riktignok skal det være adgang til å foreta endringer tilsvarende endringer i papirbaserte fraktbrev, men slike endringer skal kunne påvises som sådanne samtidig som de opprinnelige opplysningene skal bevares. Reglene om autentisering i artikkel 3 skal sikre at den elektroniske signaturen er pålitelig. Fremgangsmåten antas å være pålitelig dersom visse vilkår er oppfylt.

Av artikkel 5 følger det at partene som blir berørt ved oppfyllelsen av fraktavtalen, skal avtale fremgangsmåten for å oppfylle kravene i tilleggsprotokollen og i CMR-konvensjonen. Blant annet skal det gjøres avtale om endringsprosedyrer og hvordan den berettigede etter fraktbrevet skal kunne legitimere seg. I artikkel 6 er det gitt regler om dokumenter som supplerer det elektroniske fraktbrevet, slik som kvittering til avsenderen. I tillegg til kvittering har avsenderen krav på opplysninger som er nødvendige for å identifisere godset og få tilgang til det elektroniske fraktbrevet.

De øvrige bestemmelsene i tilleggsprotokollen er som nevnt betegnet som sluttbestemmelser. I grove trekk er det tale om prosessuelle bestemmelser om protokollens tilblivelse, endring og opphør.

Norge har foreløpig bare undertegnet tilleggsprotokollen med forbehold om ratifikasjon. Det er imidlertid mye som taler for at Norge nå bør tiltre protokollen gjennom å ratifisere den. Hittil har 16 stater ratifisert: Bulgaria, Danmark, Estland, Frankrike, Iran, Latvia, Litauen, Luxembourg, Nederland, Russland, Slovakia, Slovenia, Spania, Sveits, Den tsjekkiske republikk og Tyrkia. Også i Sverige er protokollen, som tidligere nevnt, foreslått ratifisert og gjennomført i svensk rett. Andre stater som har underskrevet, men til nå ikke ratifisert tilleggsprotokollen, er: Belgia, Italia, Tyskland og Østerrike. Det er nærliggende å anta at også flere stater etter hvert vil tiltre, særlig i lys av transportbransjens initiativer og EU-kommisjonens uttrykte ønske om ytterligere tilslutning. Og som påpekt av representanter fra transportnæringen vil det kunne bli en ulempe for norske transportbedrifter hvis den rettslige utviklingen her ikke holder tritt med den teknologiske utviklingen og bransjens praktiske krav.

Samtidig er det vanskelig å se argumenter av betydning imot å ratifisere tilleggsprotokollen. Eventuelle innvendinger mot elektronisk informasjonsflyt og signatur har så langt ikke stått i veien for tilsvarende endringer på andre områder. Departementet foreslår derfor at Norge ratifiserer tilleggsprotokollen. For å kunne ratifisere protokollen må Stortingets samtykke innhentes, ettersom protokollen nødvendiggjør lovendringer, jf. Grunnloven § 26 annet ledd.

3.2 Forslag til gjennomføring av tilleggsprotokollen i norsk rett

Dersom Norge ratifiserer tilleggsprotokollen, kan protokollen gjennomføres i norsk rett enten ved inkorporasjon eller ved transformasjon. Etter departementets

syn vil en transformasjon rettsteknisk gi best sammenheng i lovverket siden CMR-konvensjonen som sådan er gjennomført i norsk rett ved transformasjon i vegfraktloven. I våre naboland har Danmark valgt transformasjon og Sverige foreslått inkorporasjon, i tråd med hvordan disse landene har gjennomført CMR-konvensjonen i sin nasjonale rett.

Argumentene i favør av inkorporasjon er først og fremst at det kan gjøre regelverket mer forutsigbart og lettere tilgjengelig for internasjonale brukere. En side av dette er hensynet til effektiv regelharmonisering: Hovedformålet med denne typen konvensjoner er nettopp å sikre mest mulig ensartede regler på tvers av landegrensene, for på denne måten å fjerne handelshindringer. Generelt blir det gjerne vanskeligere å oppnå slik regelharmonisk hvis konvensjonsstatene gjennomfører forpliktelsene i nasjonal språkdrakt og tilpasset egen lovgivningstradisjon. Departementet antar imidlertid at det avgjørende for valg av gjennomføringsteknikk bør være å følge gjennomføringsteknikken for CMR-konvensjonen.

Tilleggsprotokollen er utferdiget med tanke på at det fremdeles er reglene i CMR-konvensjonen som regulerer bruken av fraktbrevet. CMR-konvensjonen som sådan endres heller ikke av tilleggsprotokollen. Tilleggsprotokollen må derfor ses som en tilrettelegging for å kunne benytte fraktbrev i samsvar med CMR-konvensjonen, men nå med fraktbrevet i elektronisk form. Det kan derfor være naturlig ved transformasjon til norsk rett å se hen til hvilken funksjon fraktbrevet i sin tradisjonelle forstand har, og hvordan disse funksjonene ivaretas ved et elektronisk fraktbrev.

CMR-konvensjonen inneholder ingen definisjon av «fraktbrev». Men det er likevel klart at fraktbrevet, på samme måte som transportdokumentene for sjøfrakt, kan ha flere funksjoner: Fraktbrevet utgjør for det første et bevis for fraktavtalen som sådan. For det andre vil fraktbrevet også tjene som kvittering for at fraktføreren har mottatt godset fra avsenderen. En tredje funksjon gir innehaveren av fraktbrevet undertiden rett til å råde over godset. Men i motsetning til et konnossement ved sjøtransport gir fraktbrevet ikke innehaveren rett til å få godset utlevert.

Etter vegfraktloven § 7 skal fraktavtalen bekreftes ved fraktbrevet. På dette punktet antar departementet at bruken av elektroniske fraktbrev ikke vil by på problemer, siden et elektronisk fraktbrev like gjerne som et papirbasert fraktbrev kan utgjøre en slik bekreftelse. Ved internasjonal befordring skal fraktbrevet etter § 8 utskrives i tre eksemplarer og undertegnes av avsenderen og fraktføreren. Et elektronisk fraktbrev kan selvsagt skrives ut på papir før det undertegnes og igjen digitaliseres. Det skulle heller ikke være noe til hinder, rent teknisk, for å opprette elektroniske fraktbrev i tre nummererte eksemplarer. Fraktføreren kan videre la en utskrift følge godset som foreskrevet i vegfraktloven § 8.

En slik fremgangsmåte ville imidlertid medføre at vesentlige deler av hensikten med å benytte elektroniske fraktbrev ikke realiseres. Tilleggsprotokollen artikkel 3 nr. 3 gir uttrykk for at innholdet i det elektroniske fraktbrevet skal være tilgjengelig for enhver part som skal ha tilgang til fraktbrevet. Etter departementets syn er det nærliggende å forstå bestemmelsen dithen at tilgang til fraktbrevets innhold skal kunne tre istedenfor kravet om å utskrive fraktbrevet i tre eksemplarer, jf. CMR-konvensjonen artikkel 5. Høringsinstansene oppfordres imidlertid til å særskilt å uttale seg om deres syn på spørsmål om

tilleggsprotokollen skal forstås slik at også elektroniske fraktbrev skal utstedes i flere eksemplarer.

Fraktbrevet skal i sin elektroniske form, etter tilleggsprotokollen artikkel 3 nr. 1, signeres med en sikker digital sertifikatløsning som kan bekrefte at sertifikatet som sådan er ekte – såkalt «autentifisering». Det kan i utgangspunktet se ut som tilleggsprotokollen stiller et strengere krav enn CMR-konvensjonen som bl.a. også tillater bruk av stempel, jf. CMR-konvensjonen artikkel 5 og vegfraktloven § 8 tredje ledd. Etter tilleggsprotokollen artikkel 3 nr. 2 tillates imidlertid at det elektroniske fraktbrevet bekreftes ved en annen elektronisk autentifiseringsmekanisme som er tillatt ved lov i det landet fraktbrevet utstedes. Departementet antar at det ved gjennomføringen i norsk rett derfor vil være tilstrekkelig å kreve at fraktbrevet bekreftes med en sikker elektronisk signatur i samsvar med kravene i lov 15. juni 2001 nr. 81 om elektronisk signatur. Hvorvidt det i så fall kan benyttes et elektronisk stempel, vil måtte bero på om kravene i esignaturloven dermed er oppfylt.

Regjeringen la i statsråd 6. april 2018 frem Prop. 71 LS (2017-2018) Lov om gjennomføring av EUs forordning om elektronisk identifikasjon og tillitstjenester for elektroniske transaksjoner i det indre marked (lov om elektroniske tillitstjenester) og samtykke til EØS-komiteens beslutning nr. 22/2018 om innlemmelse av forordningen i EØS-avtalen. Proposisjonen inneholder forslag til en ny lov om elektroniske tillitstjenester. Forslaget gjennomfører europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 910/2014 om elektronisk identifikasjon og tillitstjenester for elektroniske transaksjoner i det indre marked. Lovforslaget skal bidra til økt elektronisk samhandling mellom næringsdrivende, innbyggere og offentlige myndigheter på tvers av landegrensen i EØS. Når den nye loven er vedtatt og trådt i kraft, oppheves dagens esignaturlov. I dag omfatter den norske definisjonen av elektronisk signatur også virksomhetssertifikater.

I forslaget i proposisjonen skilles det mellom elektronisk signatur (for fysiske personer) og elektroniske segl (for juridiske personer). Det kan være grunn til å anta at en del virksomheter vil foretrekke å signere med virksomhetens esignaturløsning fremfor en personlig esignatur, slik at loven bør henvise også til elektroniske segl. Tilleggsprotokollen art. 3 nr. 1 er nesten identisk med definisjonen av avansert elektronisk signatur i esignaturloven og eIDAS forordningen art. 26 samt med definisjonen av avansert elektronisk segl i artikkel 36. Departementet antar derfor at henvisningen bør endres ved vedtakelsen av lov om elektroniske tillitstjenester til «avansert elektronisk signatur eller avansert elektronisk segl i samsvar med lov om elektroniske tillitstjenester». I lovforslaget her er det i § 8 a annet ledd kun henvist til gjeldende esignaturlov.

Departementet har ikke funnet grunn til å innta i lovforslaget tilleggsprotokollens definisjon av elektronisk signatur som sådan, i det gjeldende lov heller ikke har en definisjon av «underskrift».

Ved gjennomføringen av tilleggsprotokollen i norsk rett foreslår departementet at dette gjøres ved å innta regler om elektroniske fraktbrev i en ny § 8 a i vegfraktloven, jf punkt 5 nedenfor. Alternativt kan reglene gjennomføres ved endringer av de enkelte bestemmelser i loven, eksempelvis ved å innta nye ledd i gjeldende § 8. Departementet anser det imidlertid ikke som hensiktsmessig å gjøre endringer i den gjeldende lovstrukturen i større grad enn nødvendig. I

lovbestemmelsen som departementet foreslår, gis det regler om hvordan loven skal anvendes for elektroniske fraktbrev.

Når det gjelder lovens krav om «utskrivning» av et fraktbrev, kan det for de elektroniske fraktbrevene angis at «utstedelse» av elektroniske fraktbrev skal ha samme rettsvirkning. Alternativt kan også ordet «utferdige» som i gjeldende § 11 første ledd brukes. På dette punktet foreslår departementet at alle bestemmelser hvor loven i dag benytter begrepet «utskrive» eller lignende om fraktbrevet, blir endret slik at bestemmelsen i stedet bruker det teknologinøytrale begrepet «utferdige» - som da vil gjelde både for elektroniske og papirbaserte fraktbrev.

Gjeldende § 16 pålegger avsenderen å stille «de nødvendige dokumentene» til rådighet for fraktfører for oppfyllelse av tollbestemmelser og andre offentlige forskrifter som skal iakttas før utleveringen av godset. Ordlyden er ikke til hinder for at slike dokumenter stilles til rådighet elektronisk. Hvorvidt dokumentene kan stilles til rådighet i elektronisk form, må vurderes ut fra lovens krav om hvilke dokumenter som er «nødvendige». Departementet antar derfor at gjennomføring av tilleggsprotokollen ikke medfører behov for tilpasning til gjeldende ordlyd på dette punktet.

Fraktførerens ansvar for «tap» eller «misbruk» av fysiske dokumenter i § 16 tredje ledd, synes dessuten uten endringer å kunne få tilsvarende anvendelse for tap av tilgang til og misbruk av elektroniske dokumenter.

Gjeldende § 17 annet ledd viser til at avsenderens råderett over godset opphører når mottakeren får overlevert «det annet eksemplar av fraktbrevet». Departementet foreslår generelt at fraktbrevet anses overlevert til mottakeren når det er gjort tilgjengelig for denne. Videre foreslår departementet, i samsvar med kravene i tilleggsprotokollen artikkel 5, at partene må avtale en nærmere fremgangsmåte – som inntas i fraktbrevet – om hvordan slike rettigheter etter det elektroniske fraktbrevet skal legitimeres og utøves.

Etter departementets syn må partene kunne avtale en hensiktsmessig fremgangsmåte for å oppfylle kravene i loven §§ 18 til 20. En løsning kan være at også elektroniske fraktbrev, som tidligere nevnt, utstedes i flere eksemplarer eller at selve tilgangen til opplysningene i fraktbrevet som sådan «overleveres» ved å bli gjort tilgjengelig for mottakeren samtidig som avsender mister sin tilgang til fraktbrevet.

Departementet kan ikke se at det er grunn til å skille mellom innenriks og internasjonal befording når det gjelder partenes adgang til å avtale å benytte elektroniske fraktbrev. Departementet foreslår derfor at det skal være adgang til å benytte elektroniske fraktbrev både ved innenriks og internasjonal befording. Høringsinstansene bes imidlertid om særskilt å uttale seg om det er behov for særlige regler knyttet til bruk av elektroniske fraktbrev ved nasjonal veifrakt.

Departementet har ikke sett behov for en særskilt gjennomføring av tilleggsprotokollens definisjon av «elektronisk kommunikasjon» eller «elektronisk fraktbrev», idet gjeldende lov heller ikke har noen tilsvarende definisjoner for papirbaserte fraktbrev eller kommunikasjon mellom partene. Tilleggsprotokollen artikkel 4 nr. 1, bokstav a til f i artikkel 5 nr. 1 og artikkel 6 nr. 2 anser departementet heller ikke å foranledige særskilt gjennomføring utover kravet i lovforslaget om at partene skal innta i fraktbrevet en avtalt fremgangsmåte for

bruk av elektroniske fraktbrev i samsvar med reglene i loven og som dessuten ivaretar fraktbrevets egenart og innholdets integritet.

4 Økonomiske og administrative konsekvenser

Departementet legger til grunn at partene i en fraktavtale kun vil benytte elektroniske fraktbrev dersom de anser at slike fraktbrev gir en positiv merverdi. Ønsker partene ikke å benytte elektroniske fraktbrev eller endre sine rutiner i forbindelse med fraktbrev, kan papirbaserte fraktbrev benyttes på samme måte som i dag. Basert på innspill fra transportnæringen legger imidlertid departementet til grunn at en adgang til å velge elektroniske fraktbrev vil kunne medføre en mulighet for økonomisk innsparing eller forenklede administrative rutiner for enkelte virksomheter som benytter papirbaserte fraktbrev i dag.

For det offentlige antar departementet at elektroniske fraktbrev ikke vil medføre økte kostnader eller administrative byrder.

5 Forslag til endringer i vegfraktloven

I lov 20. desember 1974 nr. 68 om vegfraktavtaler gjøres følgende endringer:

§ 7 annet og tredje ledd skal lyde:

Avtalen er gyldig og undergitt loven her, selv om fraktbrev ikke er *utferdiget* eller ikke har det foreskrevne innhold.

Skal godset lastes på flere kjøretøyer, eller dreier det seg om ulike godsslag eller atskilte partier, kan avsenderen eller fraktføreren kreve *utferdiget* særskilt fraktbrev for hvert kjøretøy, godsslag eller parti.

§ 8 skal lyde:

Ved internasjonal befordring *utferdiges* fraktbrevet i tre original-eksemplar og undertegnes av avsenderen og fraktføreren. Det første eksemplar leveres avsenderen, det annet følger godset og det tredje beholdes av fraktføreren.

Ved innenriks befordring skal fraktbrev i tilfelle *utferdiges* i flere eksemplar dersom avsenderen eller fraktføreren krever det. Fraktbrevet skal undertegnes av fraktføreren. Ett eksemplar skal leveres avsenderen.

Utferdiges fraktbrevet her i riket, kan underskrift på fraktbrevet være trykt eller erstattet med stempel. Ellers gjelder i så måte loven i det land der fraktbrevet utskrives.

Foran overskriften Fraktbrevets innhold skal ny § 8 a lyde:

Ved avtale om bruk av elektronisk fraktbrev skal tilgang til opplysningene i det elektroniske fraktbrevet ha samme rettsvirkning som det å inneha et eksemplar av et fraktbrev på papir. Avsenderen kan likevel kreve at fraktføreren usteder kvittering for varene og gir de opplysningene som er nødvendige for å få tilgang til det elektroniske fraktbrevet og for å identifisere forsendelsen. Et elektronisk fraktbrev anses overlevert når det er gjort tilgjengelig for mottakeren.

Et elektronisk fraktbrev som er utferdiget i riket, anses undertegnet når det er signert med avansert elektronisk signatur i samsvar med esignaturloven. Ellers gjelder reglene i den staten fraktbrevet er utferdiget, såfremt denne staten er tilsluttet tilleggsprotokoll 20. februar 2008 om elektroniske fraktbrev til Genève-konvensjonen 19. mai 1956 om fraktavtaler ved internasjonal godsbefordring på veg.

Elektroniske fraktbrev skal utferdiges slik at fraktbrevets originale innhold bevares, samtidig som enhver senere endring kan spores. Partene skal innta i fraktbrevet en avtalt fremgangsmåte for bruk av elektroniske fraktbrev i samsvar med reglene i denne loven og som dessuten ivaretar fraktbrevets egenart og innholdets integritet.

§ 9 første ledd innledningen skal lyde:

Utferdiges fraktbrev ved innenriks befordring, skal dette inneholde opplysning om:

§ 12 første til tredje ledd skal lyde:

Er fraktbrevet *utferdiget*, skal fraktføreren ved overtakelsen av godset undersøke om opplysninger i fraktbrevet om stykketall, merker og nummer er riktige. Kan dette ikke med rimelige midler gjøres, eller er det grunn til å dra opplysningenes riktighet i tvil, skal han føre grunnlagt forbehold inn i fraktbrevet.

Fraktføreren skal også undersøke godsets og pakningens synlige tilstand og i tilfelle grunngi de forbehold han tar inn i fraktbrevet. Er det ved innenriks befordring ikke *utferdiget* fraktbrev, skal fraktføreren, for så vidt forholdene ikke tilsier annet, undersøke godsets og pakningens synlige tilstand og underrette avsenderen om de forbehold han finner å måtte ta.

Forbehold som nevnt i første og annet ledd binder ikke avsenderen, med mindre han uttrykkelig har godkjent dem i fraktbrevet eller ved innenriks befordring når fraktbrev ikke er *utferdiget* i annen uttrykkelig erklæring.