



Statens vegvesen

Høringsnotat – hjemmel for behandling av personopplysninger på vegtrafikkområdet

Høring om forslag til ny § 43b i lov 18. juni 1965 nr. 4. om vegtrafikk (vegtrafikkloven).

**Vegdirektoratet
Trafikant- og kjøretøyavdelingen
7. februar 2014**

Postadresse
Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

Telefon: 02030
Telefaks: 22 07 37 68
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Brynsengfarete 6A
0667 OSLO

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Båtsfjordveien 18
9815 VADSØ
Telefon: 78 94 15 50
Telefaks: 78 95 33 52

Innholdsfortegnelse

1. Innledning.....	2
2. Bakgrunn for forslaget.....	2
3. Generelle krav til behandling av personopplysninger.....	3
3.1. Personopplysningsloven.....	3
3.2 Menneskerettigheter	4
4. Gjeldende rett og praksis for behandling av personopplysninger på vegtrafikkområdet	5
4.1 Hjemmel for behandling av personopplysninger i dag og bakgrunnen for forslag om å lovhjemle behandlingen.....	5
4.1.1 Elektronisk behandling av personopplysninger	6
4.1.2 Lovhjemmel som det foretrukne behandlingsgrunnlaget.....	7
4.2 Register til bruk i publikumsrettede tjenester knyttet til førerkort og motorvogn	7
4.2.1 Kunderegisteret - et felles system.....	8
4.2.2 Systemer som benyttes i førerkortforvaltningen	8
4.2.3 Registrering av motorvogner - Autosys motorvognregister	12
4.3 Register som benyttes til tilsyn og kontroll.....	14
5. Utenlandsk rett.....	19
5.1 Sverige	20
5.2 Danmark	20
5.3 Finland	21
6. Regulering av behandling av personopplysninger på andre rettsområder – forvaltningsregistre	22
7. Nærmere om forslaget	23
7.1 Hjemmel for behandling av personopplysninger	23
7.2 Hjemmel for å gi forskrift om nærmere behandling av personopplysninger	26
7.3 Lovbestemmelsens saklige virkeområde.....	27
7.3.1 Statistiske formål og forskning.....	27
7.4 Nærmere om forskriftsfesting på de ulike områdene.....	29
7.4.1 Føreropplæring og førerkort	29
7.4.2 Registrering av motorvogn	29
7.4.3 Tilsyn og kontroll	31
8. Forslag til lovendring	32
9. Økonomiske og administrative konsekvenser av hjemmel for innsamling og registrering av personopplysninger.....	32
9.1 Konsekvenser for enkeltpersoner og bedrifter	32
9.2 Konsekvenser for Statens vegvesen	33
9.3 Konsekvenser på kontrollområdet	33

1. Innledning

På vegne av Samferdselsdepartementet sender Vegdirektoratet med dette forslag til endring av vegtrafikkloven på høring. Det foreslås en ny § 43b som skal gi hjemmel for behandling av personopplysninger som er nødvendig for å utføre forvaltningsoppgaver for å oppfylle bestemmelser gitt i eller i medhold av vegtrafikkloven, eller som er nødvendig for å oppfylle internasjonale forpliktelser på vegtrafikkområdet. Det foreslås også en hjemmel til å gi nærmere bestemmelser i forskrift om slik behandling av personopplysninger.

2. Bakgrunn for forslaget

Statens vegvesen har et sektoransvar for veg og vegtrafikk i Norge. I dette ligger også ansvaret for forvaltning av trafikant- og kjøretøyområdet som er regulert gjennom vegtrafikklovgivningen. Som et hjelpemiddel i etatens forvaltning er det opprettet en rekke elektroniske registre som inneholder opplysninger om registrerte kjøretøy i Norge, personers førerrettigheter, utstedte førerkort osv.

Departementet ønsker å styrke hjemmelsgrunnlaget for den behandlingen av personopplysninger som er nødvendig for å utføre forvaltningsoppgaver som er gitt i eller i medhold av vegtrafikkloven eller som følger forutsetningsvis av disse bestemmelsene. Det foreslås derfor en overordnet hjemmel i vegtrafikkloven som skal dekke all behandling av personopplysninger som er nødvendig for å ivareta disse oppgavene. Den foreslåtte hjemmelen er generell og overordnet og vil derfor forutsette nærmere bestemmelser i forskrift for at den skal kunne anses som en fullstendig hjemmel. Det foreslås derfor også en hjemmel for at departementet kan gi forskrift om nærmere bestemmelser om behandling av personopplysninger.

Enkelte andre myndigheter, som for eksempel politiet og tollvesenet, har behov for tilgang til enkelte av Statens vegvesens registre for at de skal kunne ivareta forvaltningsoppgaver som de er tillagt etter vegtrafikklovgivningen. Dette gjelder for eksempel kontroll av førerkort og kjøretøy langs vegen. Den foreslåtte hjemmelen vil dekke andre myndigheters behandling av personopplysninger når det skjer for å ivareta forvaltningsoppgaver som de er tillagt etter vegtrafikklovgivningen.

Som følge av internasjonale forpliktelser vil det bli utvekslet personopplysninger om blant annet førerkortinnehavere med EU/EØS-landene. Den foreslåtte hjemmelen er også ment å dekke slik internasjonal utveksling.

3. Generelle krav til behandling av personopplysninger

Behandling av personopplysninger må skje innenfor de rammer som følger av blant annet personopplysningsloven og av menneskerettighetene.

3.1. Personopplysningsloven

Det er først og fremst personopplysningsloven og personopplysningsforskriften som regulerer behandling av personopplysninger i Norge. Med «behandling» av personopplysninger menes etter loven «enhver bruk». Loven lister opp følgende eksempler: innsamling, registrering, sammenstilling, lagring og utlevering, eller en kombinasjon av slike bruksmåter. Denne opplistingen er ikke uttømmende.

For å kunne behandle personopplysninger må det etter personopplysningsloven § 8 foreligge et behandlingsgrunnlag. Dette kan enten være samtykke, hjemmel i lov eller at behandlingen er «nødvendig for» ett eller flere alternative formål. For å kunne behandle sensitive personopplysninger må også ett av de alternative vilkårene i personopplysningsloven § 9 være oppfylt.

Sensitive personopplysninger er definert i personopplysningsloven § 2 nr. 8 som opplysninger om: rasemessig eller etnisk bakgrunn, politisk, filosofisk eller religiøs oppfatning, at en person har vært mistenkt, siktet, tiltalt eller dømt for en straffbar handling, helseforhold, seksuelle forhold og medlemskap i fagforeninger.

Videre er det etter § 11 kun anledning til å behandle personopplysninger til uttrykkelig angitte formål som er saklig begrunnet i den behandlingsansvarliges virksomhet. Opplysningene skal ikke benyttes til andre formål enn det opprinnelige formålet uten at den registrerte samtykker. I tillegg skal den behandlingsansvarlige sørge for at opplysningene som behandles er tilstrekkelige og relevante for formålet, er korrekte og oppdaterte og ikke lagres lenger enn det som er nødvendig ut i fra formålet med behandlingen.

Overføring av personopplysninger til utlandet skiller seg i utgangspunktet ikke så mye fra behandling av personopplysninger innenfor landets grenser. Det er de samme kravene som ligger til grunn for behandlingen. Etter personopplysningsloven § 29 kan personopplysninger bare overføres til stater som sikrer en forsvarlig behandling av opplysningene. Det følger videre av samme bestemmelse av stater som har gjennomført personverndirektivet¹ oppfyller dette kravet.

Dette er kun de overordnede prinsippene. Personopplysningsloven og personopplysningsforskriften inneholder for øvrig nærmere krav til behandling av personopplysninger, herunder krav til informasjonssikkerhet og internkontroll.

¹ Direktiv 95/46/EF om beskyttelse av fysiske personer i forbindelse med behandling av personopplysninger og om fri utveksling av slike opplysninger.

3.2 Menneskerettigheter

Den Europeiske menneskerettighetskonvensjon (EMK) artikkel 8 setter skranke for hvilke inngrep som kan gjøres overfor den enkelte borger.

Artikkel 8 nr. 2 lyder i norsk oversettelse som følger: *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. Inngrepet må også 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».*

I kravet til nødvendighet ligger blant annet at det må være forholdsmessighet mellom inngrepet og den samfunnsmessige verdien av dette. Kravet til forholdsmessighet utgjør en begrensning for hvilke inngrep lovgiver kan åpne for, selv om tiltaket gjelder eksempelvis kriminalitetsbekjempelse².

Kravene i EMK artikkel 8 er vidt formulert og vurderingen av om et tiltak er i overensstemmelse med denne blir i hovedsak en vurdering av forholdsmessighetsprinsippet og legalitetsprinsippet. Et inngrep må derfor ha grunnlag i en formell nasjonal norm som er tilgjengelig og gir forutsigbarhet for innbyggerne³.

Tilsvarende bestemmelse finnes også i FNs konvensjon om sivile og politiske rettigheter⁴. 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. Det er antatt at denne konvensjonen ikke setter flere begrensninger enn de som følger av EMK artikkel 8⁵.

Den behandling av personopplysninger som gjøres etter vegtrafikkloven vurderes å være innenfor rammene av menneskerettighetene.

² Prop. 153 L (2012-2013) s. 10.

³ Prop. 153 L (2012-2013) s. 10.

⁴ ICCPR - International Covenant on Civil and Political Rights.

⁵ NOU 2004: 6 Mellom effektivitet og personvern side 36.

4. Gjeldende rett og praksis for behandling av personopplysninger på vegtrafikkområdet

4.1 Hjemmel for behandling av personopplysninger i dag og bakgrunnen for forslag om å lovhjemle behandlingen

Behandlingsgrunnlaget som benyttes for de registrene som Statens vegvesen er behandlingsansvarlige for, er i all hovedsak personopplysningsloven § 8 bokstav e som sier at personopplysninger kan behandles når det er nødvendig for å utøve offentlig myndighet. Samferdselsdepartementet ønsker at dette i minst mulig grad benyttes som behandlingsgrunnlag for Statens vegvesens personregistre, da det generelt bør tilstrebes at hjemmel i lov er behandlingsgrunnlag, jf. St. meld. 11 (2012-2013).

De fleste opplysninger som registreres i Statens vegvesens registre er ikke sensitive. For enkelte områder er det likevel nødvendig å registrere enkelte sensitive personopplysninger. Dette gjelder kun begrensede opplysninger om helse og vandel. Hvilke opplysninger som registreres på de ulike områdene kommer vi tilbake til nedenfor.

For behandling av sensitive personopplysninger knyttet til forvaltningsoppgaver etter vegtrafikkloven er det personopplysningsloven § 9 bokstav a, at den registrerte samtykker eller bokstav b, at behandlingen er fastsatt i lov som er de aktuelle behandlingsgrunnlagene.

Samtykke blir ofte sett på som det foretrukne rettslige grunnlaget for behandling av personopplysninger. Dette fremgår blant annet i forarbeidene til personopplysningsloven hvor det står at: «*Behandling av personopplysninger bør i størst mulig utstrekning baseres på samtykke fra den registrerte, selv om den også kan hjemles i de grunnlagene som oppstilles i bokstavene a-f.*⁶ »

Det må likevel kunne forutsettes at samtykke kun er det foretrukne behandlingsgrunnlag i de sammenhenger hvor den enkelte har et reelt valg om å la seg registrere⁷. For den behandlingen av personopplysninger som skjer i den offentlige forvaltning er dette ofte ikke tilfellet. Lagring av personopplysninger er en forutsetning for å få utført tjenester som for eksempel å få registrert en motorvogn eller få utstedt et førerkort. Det å kunne inneha et førerkort er for de fleste så viktig at det skal mye til for at man ikke samtykker til lagring av personopplysninger, selv om man kanskje ikke er enig i hva som lagres av personopplysninger og det de brukes til.

Det følger av vegtrafikkloven § 15 første ledd at «motorvogner skal registreres» og at «departementet gir nærmere bestemmelser om slik offentlig registrering av motorvogner». Forskrift om bruk av kjøretøy kapittel 2 om registrering regulerer ikke behandling av opplysninger i Det sentrale motorvognregister (Autosys motorvognregister).

⁶ Ot.prp.nr.92 (1998-1999) s. 124.

⁷ Meld. St. 11(2012-2013) kapittel 6.

Vegtrafikkloven § 15 første ledd forutsetter innsamling av personopplysninger, men dette er ikke tilstrekkelig for å oppfylle lov som rettslig grunnlag for behandlingen. Lov kan bare være rettslig grunnlag dersom det i lov, eller i forskrift, *klart* sies at personopplysninger kan behandles.

For Autosys førerkortregister finnes det også kun en implisitt lovhjemmel. Etter vegtrafikkloven § 24 er det krav til at man må ha førerett og førerkort for å kunne kjøre bil. Bestemmelsen gir også hjemmel til å gi forskrift om ulike vilkår og krav til det å erverve og inneha førerett og førerkort. I dagens samfunn er det en forutsetning for å kunne forvalte befolkningens førerrettigheter og førerkort på en forsvarlig og effektiv måte at det finnes et personregister over dette. Det fremgår likevel ikke klart av vegtrafikkloven at det skal kunne opprettes et register over førerkortinnehavere og deres førerrettigheter og behandles personopplysninger for å kunne utstede førerkort.

4.1.1 Elektronisk behandling av personopplysninger

Statens vegvesen ønsker å være i front når det gjelder utvikling og bruk av teknologiske løsninger slik at man kan løse oppgavene på en smidig, effektiv og publikumsvennlig måte. I utgangspunktet medfører ikke de nye tiltakene registrering av andre personopplysninger enn det man allerede behandler i dag. Likevel utfordres personvernet fordi opplysningene har fått elektronisk lagringsform, samtidig som det totale omfanget av opplysninger som behandles har økt. Personopplysningsloven er teknologinøytral. Det innebærer at valg av teknologi i utgangspunktet er uten betydning ved vurderingen av om en behandling er lovlig i henhold til bestemmelsene i personopplysningsloven. Ved bruk av ny teknologi vil det fort kunne medføre en utvidet behandling av personopplysninger, for eksempel ved at opplysningene lagres og brukes til noe annet enn hva formålet ved innhenting var. Elektronisk behandling av personopplysninger gjør det enklere å koble sammen og sammenstille opplysninger.

Siden teknologien Statens vegvesen benytter seg av baserer seg på lagring, og for noen tilfeller også utveksling og sammenstilling av personopplysninger, er det nødvendig å se på personvernutfordringene. Statens vegvesens hjemmel til å behandle personopplysninger ved (kjøretøy)kontroll finnes i dag i vegtrafikkloven § 10 og § 19. Vegtrafikkloven § 5 tredje ledd gir Statens vegvesen hjemmel til å sette opp utstyr for kontroll av trafikk på privat og offentlig eiendom. Lovens § 10 pålegger førere av kjøretøy plikt til å stanse for kontroll, samt etterkomme påbud gitt med hjemmel i vegtrafikkloven.

Ulike løsninger for overvåkning av godstransport gir muligheter for omfattende registrering av data. Eksempler på personopplysninger som behandles er kjøretøy-/føreridentifikasjon, posisjoneringsinformasjon, informasjon om lasten som transporteres, samt forhold ved førerens gjennomføring av kjøreoppdraget (kjøre- og hviletid m.m.). Statens vegvesen har i prinsippet tilgang til denne informasjonen også i dag når kontrollene gjennomføres manuelt, men ny teknologi muliggjør mer effektive og omfattende kontroller, samt elektronisk lagring av informasjon. Eksempelvis kan man tenke seg at ved å sammenstille opplysninger om kjøretøyets stand (PKK-registeret, se omtale under punkt 4.3) og ANPR (kjennemerkegjenkjenning, se omtale under punkt 4.3), vil man mer effektivt kunne plukke ut

interessante objekter ved en kontroll. Det kan også tenkes at man gjennom ny teknologi, f.eks. veiing av tunge kjøretøy i fart, kan sammenstille opplysningene fra vekt ved kontroll, med opplysninger i Autosys om tillatt vekt for kjøretøyet. Ved å bruke og sammenstille opplysninger som allerede er innsamlet med hjemmel i vegtrafikkloven, vil man kunne få utbytte i form av bedret trafiksikkerhet og på den måten også oppnå de bakenforliggende formålene i vegtrafikkloven.

En grunn til å presisere nærmere hvordan personopplysninger skal behandles, er faren for at opplysningene kan misbrukes. Med misbrukes menes at opplysningene blir brukt til noe annet enn hva de var innhentet for. Ved å ha mange registre kan det tenkes at skadepotesialet også blir større fordi man ved å koble opplysningene sammen vil kunne få en bredere oversikt over en persons bevegelser osv. Ved å hjemle nærmere hvordan opplysningene skal brukes, skaper man forutsigbarhet for den som registreres og klare rammer for bruk av opplysningene.

4.1.2 Lovhjemmel som det foretrukne behandlingsgrunnlaget

Det fremgår som nevnt av Stortingsmelding 11 (2012-2013)⁸ at behandling av personopplysninger som en nødvendig forutsetning for at den offentlige forvaltningen kan utøve myndighet og utføre tjenester, i så stor grad som mulig bør ha hjemmel i lov.

Samferdselsdepartementet ønsker å følge opp dette ved å foreslå en hjemmel i vegtrafikkloven for behandling av personopplysninger som er nødvendig for utførelsen av forvaltningsoppgaver for å oppfylle bestemmelser som følger av vegtrafikkloven, av forskrift med hjemmel i denne eller av internasjonale forpliktelser på vegtrafikklovens virkeområde. Videre foreslås det en hjemmel for å gi forskrift med nærmere bestemmelser om behandlingen. Selve forslaget omtales under i kapittel 7.

Vi vil nedenfor redegjøre for de viktigste områdene hvor det behandles personopplysninger. Det gis en kort beskrivelse av innhold og bruk av personopplysninger i de mest sentrale registrene slik de er bygget opp i dag.

4.2 Registre til bruk i publikumsrettede tjenester knyttet til førerkort og motorvogn

En stor del av myndighetsoppgavene som omfattes av den foreslåtte hjemmelen er publikumsrettede tjenester som utstedelse av førerkort og registrering av motorvogner. Nødvendige personopplysninger for utøvelse av disse tjenestene registreres i hovedsak i Autosys som er delt i et førerkortregister og i et motorvognregister.

I tillegg er det registre for gjennomført trafikkopplæring og for opplysninger om trafikkskoler, sensorer og kursarrangører (TSK-registeret). Teoretiske førerprøver administreres i et eget register.

⁸ Meld. St. 11(2012-2013) s. 50.

4.2.1 Kunderegisteret - et felles system

Kunderegisteret (Kunde) er et bakenforliggende system som leverer tjenester til andre systemer i Statens vegvesen. Kunde leverer kundeopplysninger til Autosys. Registeret inneholder informasjon om alle kunder (personer og selskaper) som registreres i Autosys. Innholdet tilsvarer Navneregisteret i dagens Autosys:

En kunde er en person eller et selskap som har minst en av følgende relasjoner til Statens vegvesen:

- Kjøretøy enkeltgodkjenning (Vareeier)
- Kjøretøy registrering (eier, medeier)
- Førerkort (innehaver av førerrett)

Opplysninger som behandles er:

- Personalia m.m., for eksempel navn, kundenummer, fødselsnummer, status, fødested og målform
- Adresseinformasjon gir en oversikt over de adressene kunden bruker, for eksempel bostedsadresse, postadresse og eventuell midlertidig adresse
- Kontaktinformasjon, for eksempel telefonnummer, mobilnummer, e-postadresse og faksnummer
- Status for å avgjøre om Statens vegvesen fremdeles kan ha et «kundeforhold» (en person som er død kan for eksempel ikke få nytt førerkort)

I tillegg behandles følgende opplysninger om selskaper:

- Selskapsopplysninger, for eksempel navn, kundenummer, organisasjonsnummer, status, organisasjonsform, sektor og næringskoder
- Adresseinformasjon gir en oversikt over de adressene kunden bruker, for eksempel forretningsadresse, postadresse og eventuell midlertidig adresse
- Kontaktinformasjon for eksempel telefonnummer, e-postadresse, URL til hjemmeside og faksnummer

Offisielle data om en kunde hentes og oppdateres daglig fra Det sentrale folkeregisteret og Enhetsregisteret.

4.2.2 Systemer som benyttes i førerkortforvaltningen

Søknad om førerkort på Internett - Sofi

Det kreves personlig oppmøte for å få utstedt førerkort. Man kan imidlertid starte prosessen ved å søke om førerkort på Internett gjennom en tjeneste kalt Sofi (Søknad om førerkort på internett). Tjenesten gjelder foreløpig klassene B, B96, BE, A, A2, A1, AM, T og S, men vil utvides til å gjelde alle førerkortklasser man ønsker å utvide til og kompetansebevis.

Man logger seg inn ved hjelp av sitt fødselsnummer. Etter en systemsjekk mottar man et referansenummer. På grunnlag av dette kan man bestille og avbestille timer til førerprøven.

I løpet av 2014 vil denne løsningen etter planen overføres som en tjeneste i Altinn og kobles mot Statens vegvesen sitt nye saksbehandlingssystem for førerkort. Gjennom ny plattform i førerkortforvaltningssystemene gis det mulighet for ytterligere selvbetjeningsløsninger på førerkorthandlinger som ikke krever fysisk oppmøte da en foretar sikker identifikasjon gjennom Altinn.

Saksbehandlingssystem for førerkort og kompetansebevis - Fønix / nytt Autosys

Statens vegvesen har i dag et eget saksbehandlingssystem (Fønix) for behandling av førerkortsaker. Formålet med Fønix er å behandle søknader om førerkort og kompetansebevis og administrere bestillinger av førerprøver.

I Fønix registreres søknader om førerkort første gang, søknader om utvidelser, fornyelser, innbytte fra utlandet og kompetansebevis. Søknadene kommer inn på papirblanketter eller via tjenesten Sofi.

Det avmerkes i Fønix om vedkommende tilfredsstillende helsekravene til den omsøkte førerkortklassen og eventuell saksgang i helsesaker. Systemet benyttes som utgangspunkt for kommunikasjon mot politiet i kontrollen av vandel (genererer lister) hvor resultatet av vandelskontrollen senere registreres. Videre registreres om obligatorisk opplæring er gjennomført og om de påkrevde prøver er bestått.

I løpet av 2014 vil det etter planen bli tatt i bruk en erstatning for Fønix som kobles sammen med Autosys førerkortregister.

Trafikkskole-, sensor- og kursarrangørregisteret - TSK

Trafikkskole-, sensor- og kursarrangørregisteret (TSK-registeret) er opprettet med det formål å ha oversikt over godkjente trafikklærere, trafikkskoler, førerprøvesensorer og for å ha oversikt over den obligatoriske opplæringen eleven har gjennomført før vedkommende skal avlegge førerprøve. Kravet om at disse opplysningene skal innmeldes i TSK-registeret følger av trafikkopplæringsforskriften §§ 5-2,5-13,6-13, 7-6 og § 29-2.

I TSK-registeret registreres opplysninger om elevenes/kandidatens navn, fødselsdato og personnummer, telefonnummer, adresse og e-postadresse, i tillegg til opplysninger om hvilke obligatoriske kurs de har gjennomført. Opplysningen som registreres i TSK-registeret om elevens obligatoriske opplæring, registreres av den godkjente trafikkskolen som gjennomfører opplæringen. Trafikkskolene foretar denne registreringen inn i TSK-registeret gjennom applikasjonen TEA (Trafikkskolenes Eksterne Applikasjon) eller gjennom egen portal knyttet til administrasjonsprogram. Hver trafikkskole benytter brukernavn og passord for tilgang til å registrere opplæring. Det er i dag to administrasjonsprogram som er gitt egen portal tilgang til TSK-registeret. All registrering av obligatorisk opplæring knyttes til rett elev ved å

identifisere eleven i registeret med fødselsnummer. Registeret knytter skole og trafikklærer til registreringen.

Om trafikklærerne er det registrert opplysninger om navn, fødselsdato og personnummer, telefonnummer, adresse og e-postadresse, i tillegg til opplysninger om hvilke førerkortklasser de er godkjent som trafikklærer i. Hvis det ved tilsyn skulle være noen uregelmessigheter av noe slag, vil dette fremkomme i form av en avviksmærknad og et saksnummer i Statens vegvesen sitt arkivsystem som kun tilsynet i Statens vegvesen har tilgang til.

Om trafikkskolene er det registrert navn, adresse, telefonnummer, organisasjonsnummer, navn på ansvarlig leder, epostadresse, webadresse, åpningstider. Videre registreres opplysninger om dato for gjennomført tilsyn, hvem som gjennomførte tilsyn, dato for oppfølging, hvorvidt det forelå avvik og eventuelt henvisning til et saksnummer.

Om Statens vegvesens sensorer er det registrert opplysninger om navn, fødselsdato og personnummer, telefonnummer, tjenestested, godkjenninger og opplysninger om en sensor er sperret i forhold til en trafikkskole (pga. inhabilitet).

Registeret skal ikke inneholde sensitive personopplysninger som definert i personopplysningloven § 2 nr. 8.

Teoretiske førerprøver – Teosys

Teosys er systemet som benyttes til å produsere oppgaver og skjemaer for den teoretiske prøven i alle førerkortklasser, og til gjennomføring av teoriprøven ved å presentere den elektronisk på prøvestedene. Teoriprøvene hentes til kandidatene etter opplysninger fra Fønix i dag, fremtidig fra nytt Autosys. Opplysningene inneholder personnummer og i hvilken klasse kandidaten skal ha prøve.

Gjennomførte prøver lagres, og kan hentes frem av prøveadministratorer i Statens vegvesen ved å søke på fødselsnummer. Gjennomført prøve vil da vises med kandidatens fødselsnummer uten navn. Teosys lagrer kun gjennomførte prøver med kandidatens fødselsnummer, som kun er tilgjengelig ved søk på rett fødselsnummer. Teosys inneholder ikke sensitive personopplysninger som definert i personopplysningloven § 2 nr. 8.

Autosys førerkortregister

Autosys førerkortregister har vært grunnlaget for utstedelse av førerkort siden 1981. Et nytt førerkortregister ble tatt i bruk 3. juni 2013.

Autosys førerkortregister er i vedtak⁹ fra Datatilsynet fritatt fra konsesjonsplikt med den begrunnelse at det foreligger implisitt hjemmel i lov. Vegtrafikkloven regulerer adgangen til å gi forskrift om førerkort, førerrett og inndragning og beslag. For å kunne forvalte hele befolkningens førerrettigheter forutsettes det at det blir registrert i et personregister. I førerkortforskriften § 11-2 første ledd fremkommer denne forutsetningen direkte:

⁹ Vedtak av 29. januar 2004

«Underretning om sperrefrist, beslag, tap eller tilbakekall av førerrett gis straks til det sentrale førerkortregister».

Formålet med registeret som kommer til uttrykk i melding til Datatilsynet er *utstedelse av førerkort eller andre kompetansebevis knyttet til føring av ulike kjøretøy (yrkessjåførbevis, ADR-bevis, utrykningskompetansebevis). Det lagres nødvendige personopplysninger knyttet til disse rettighetene. Benyttes også av politiet og Statens vegvesen i andre saker knyttet til førerkort og kompetansebevis.*

Følgende opplysninger lagres i Autosys førerkortregister i dag: navn, kjønn, fødeland, fødselsnummer, adresse, om man er registrert som fast bosatt i Norge (i Det sentrale folkeregister), foretrukket målform, dato for førerkort første gang i Norge, hvilke klasser den registrerte har førerrett i og gyldighet for disse, gyldige klasser med utløpsdatoer på eksisterende førerkort, eventuelle førerkortkoder som utvider eller begrenser kompetanse, historikk over tidligere utstedte førerkort, førerkortnummer¹⁰, utstedende trafikkstasjon, eventuelle merknader som f.eks. henvisning til et saksnummer, eventuell sperrefrist eller status for føreretten (inndragning eller beslag) så lenge føreretten ikke er gjenervervet.

Opplysningene innhentes i hovedsak fra den registrerte selv og kontrolleres opp mot Det sentrale folkeregister via Kunderegisteret. Sperrefrist og beslag meldes inn fra politiet. Begrensninger på grunn av helse legges inn i form av internasjonale koder på grunnlag av forutgående saksbehandling i helsevesenet.

Bilde- og signaturregisteret (Bisi)

Da det ble innført kredittkortformat for førerkort i 1998 ble det behov for å lagre førerkortinnehavernes digitale bilde og signatur. Av tekniske årsaker måtte disse lagres i et eget register (Bilde- og signaturregisteret, Bisi) og ikke i førerkortregisteret.

Ved førstegangsserverv av en førerkortklasse skal det tas bilde før teoriprøven gjennomføres for å hindre juks og svindel med falsk identitet. Dersom bilde ikke er tatt, eller at det gjelder en fornyelse, må det tas bilde på trafikkstasjonen og førerkortinnehaveren må signere på en elektronisk signaturplate før førerkort kan utstedes. Formålet med registeret er å registrere elektroniske bilder og signaturer til bruk ved utstedelse av førerkort, sjåførkort og ulike kompetansebevis (Yrkessjåførbevis, ADR-bevis, Difas-bevis (se punkt 4.3). Bildene brukes også til identitetskontroll for å unngå juks ved førerprøve.

Bildet og signaturen lagres elektronisk i Bilde- og signaturregisteret. For øvrig lagres navn, fødselsnummer, førerkortnummer og dato for lagring av bildene.

Rollestyrt tilgang til registrene

Saksbehandlere ved Statens vegvesens trafikkstasjoner som utsteder førerkort og kompetansebevis har tilgang til alle nevnte systemer som benyttes i saksbehandlingen av førerkortsaker. Øvrige medarbeidere på trafikkstasjonene som har behov for førerkortopplysninger, har i dag ut fra sitt behov knyttet til sin funksjon kun oppslagsmulighet i den delen av Autosys som inneholder førerkortregisteret (rollestyrt).

¹⁰ Førerkortnummeret er et referansenummer som er unikt for hvert utstedte førerkort.

Statens vegvesens utekontrollører har lesetilgang til Autosys, enten direkte eller gjennom systemet VaDIS (som omtalt nedenfor under punkt 4.3), men ikke Bilde- og signaturregisteret eller de øvrige systemene for førerkortsaksbehandling.

Politiet har tilgang til førerkortregisteret for å kunne kontrollere førerkort og kompetansebevis langs vegen og for å kunne utstede midlertidig kjøretillatelse ved tap av førerkort også utenom ordinær arbeidstid. De har per i dag ikke tilgang til Bilde- og signaturregisteret eller andre systemer som benyttes i saksbehandlingen. Gjennom oppslaget får de opplysninger om førerkortinnehaverens førerrettigheter, nåværende og tidligere førerkort samt om førerkortet er inndratt eller beslaglagt.

Formålet til Bilde- og signaturregisteret er imidlertid ikke til hinder for at politiet og Statens vegvesens kontrollører gis tilgang til Bisi. Departementet ser det derfor som naturlig at det forskriftsfestes at politiet og Statens vegvesen kan benytte opplysninger fra Bilde- og signaturregisteret til kontroll av førerkort og kompetansebevis og til utstedelse av midlertidige kjøretillatelse.

I dag utleveres det personopplysninger til politiet fra Autosys førerkortregister i tilfeller hvor dette er hjemlet i straffeprosessloven kapittel 16. Det utleveres ikke opplysninger til PST. For øvrig utleveres opplysninger etter offentleglova og til andre som har egen lovhjemmel som for eksempel NAV-kontroll, Statistisk Sentralbyrå og Vernepliktsverket.

4.2.3 Registrering av motorvogner - Autosys motorvognregister

Statens vegvesen lagrer opplysninger om personer, foretak og kjøretøy i Det sentrale motorvognregister. Formålet med registeret er administrering av kjøretøyparken i Norge. Registeret ble opprettet i 1960.

Det sentrale motorvognregister er meldingspliktig, jf. personopplysningsloven § 31. Vegtrafikkloven § 15 sier at motorvogner skal registreres og administreringen av kjøretøyparken i Norge forutsetter at det blir opprettet et register over kjøretøyene. Registrering av kjøretøy reguleres nærmere i forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy kapittel 2.

Kjøretøyeiere plikter å oppgi opplysninger om seg selv eller selskapet ved registrering av et kjøretøy, jf. vegtrafikkloven § 15 andre ledd. Etter registreringen av kjøretøyet kan det lagres ulike opplysninger om eier og kjøretøyet som er nødvendige for at Statens vegvesen som offentlig myndighet skal kunne administrere kjøretøyet som en del av kjøretøyparken i Norge. I Det sentrale motorvognregister finnes det informasjon om; eier (navn, adresse, fødselsnummer), tekniske opplysninger om kjøretøyet, informasjon om eierskifte, forsikringsopplysninger, informasjon om avgifter knyttet til bruk av kjøretøy, periodisk kjøretøykontroll, bruksforbud, begjæringer om avregistrering, vraking og om det er utført fra landet. Registeret inneholder ikke sensitive personopplysninger.

Opplysningene i Det sentrale motorvognregister er nødvendige for å sikre innkreving av avgifter knyttet til kjøretøy, sikre at kjøretøyparken er i forskriftsmessig stand ved bruk på

vei, samt at øvrige vilkår for lovlig bruk av kjøretøy er oppfylt. Avgiftsgrunnlaget for kjøretøy fastsettes i registeret.

Ansatte i Statens vegvesen har tilgang til opplysningene i registeret dersom de har arbeidsoppgaver som er knyttet til saksbehandling av kjøretøyrelaterte saker og kontroll av kjøretøy.

Opplysningene i registeret utleveres til offentlige myndigheter som er nødvendige for utøvelse av deres oppgaver. Dette er for eksempel politiet, Tollvesenet, Skatteetaten og kommuner. Disse aktørene får kun tilgang til utvalgte opplysninger som de har behov for.

Videre utleveres opplysninger til selskaper som driver en virksomhet som faller inn under retningslinjene for utlevering av personopplysninger fra registeret. Disse retningslinjene fremgår av meldingen til Datatilsynet. Disse tilgangene er begrenset ut fra hva disse selskapene har behov for.

Statens vegvesen utleverer informasjon om kjøretøy og eier i medhold av offentleglova § 3 dersom ikke annet følger av lov eller forskrift i medhold av lov. Det utleveres også sammenstilling av informasjon i medhold av offentleglova § 9.

Utveksling av førerkort- og motorvognopplysninger med andre lands myndigheter i EU – RESPER og EUCARIS

RESPER er et internasjonalt samarbeid mellom europeiske lands sentrale førerkortregistermyndigheter. RESPER har sin bakgrunn i tredje førerkortdirektiv (2006/126/EF) artikkel 15, hvor det stilles krav til elektronisk utveksling av førerkortinformasjon mellom medlemslandene.

Formålet med RESPER er å utveksle informasjon om førerrettigheter og status på førerkort for å forenkle prosessen med innbyte av førerkort innenfor EØS-området. RESPER muliggjør en gjensidig oppslagsmulighet direkte i landenes sentrale førerkortregistre, og skal også benyttes til å sende og motta informasjon om førerkortbeslag både i inn- og utland. RESPER er kun et meldingsutvekslingssystem mellom førerkortmyndighetene. Det kan ut fra EU-kommisjonens tolkning ikke brukes til kontrollformål, men kun til utstedelse av førerkort. Det lagres ikke personopplysninger i RESPER, som i Norge benytter EUCARIS som meldingsbærersystem.

EUCARIS er et internasjonalt samarbeid mellom flere europeiske lands sentrale registermyndigheter. Samarbeidet er formalisert gjennom EUCARIS-traktaten, som regulerer utveksling av førerkort- og kjøretøyinformasjon mellom myndigheter på tvers av landegrensene.

EUCARIS er et system som skal være et verktøy for bekjempelse av bilkriminalitet, verifisering av antatte førerrettigheter, samt sikre korrekte opplysninger ved godkjenning og registrering av bruktimporterte kjøretøy. EUCARIS-systemet muliggjør en gjensidig

oppslagsmulighet direkte i landenes sentrale motorvogn- og førerkortregistre og kan i motsetning til RESPER også brukes til Statens vegvesens og politiets kontrollvirksomhet.

Opprettelse av EUCARIS skal sikre at Norge oppfyller sin internasjonale forpliktelse som ble formalisert gjennom samarbeidserklæring til traktat om et felleseuropeisk system for førerkort- og kjøretøyinformasjon (EUCARIS) den 23. august 2012 og i fremtiden ved ratifisering av traktaten.

RESPER og EUCARIS vil bli tatt i bruk i løpet av 2014.

4.3 Register som benyttes til tilsyn og kontroll

For å redusere farlig trafikantatferd og hindre uforsvarlige kjøretøy på vegene gjennomfører Statens vegvesen kontroll av kjøretøy og tilsyn med trafikkopplæring, verksteder og kontrollorganer. På den måte bidrar etatens myndighetsutøvelse til å bedre trafikksikkerheten på vegene, sikre like konkurransevilkår og forbrukerrettigheter, ivareta miljøhensyn og hindre svindel.

I det følgende vil noen sentrale registre for tilsyn og kontrollvirksomheten belyses.

Difas og TACHOnet

Statens vegvesen forvalter et nasjonalt register over digitale fartsskriverkort. Det nasjonale fartsskriverkortregisteret har i Norge fått navnet Difas. Tunge kjøretøy er siden 2006 utstyrt med digitale fartsskriverer som betjenes med personlige smartkort. Fartsskriveren er et kontrollapparat som brukes i håndhevingen av reglene om kjøre- og hviletid for sjåfører, og fartsskriverkortet er et personalisert lagringsmedium.

Med hjemmel i vegtrafikkloven § 21 kan departementet gi forskrift om regler om kjøre- og hviletid. Kontroll av fartsskriverkort er hjemlet i vegtrafikkloven § 10. Den grenseoverskridende flyten av personopplysninger via TACHOnet er regulert i forordning (EØF) 3821/85 (vedlegg 1B, punkt 268a), og er implementert som norsk forskrift gjennom forskrift om kjøre- og hviletid for vegtransport i EØS § 1.

Registeret inneholder opplysninger om selve kortene og kortinnehaverne, herunder historikk som viser kortnummer, utstedelsesdato, gyldighetsperiode, det enkelte kortets administrative status (mistet, stjålet, inndratt etc.) samt kortinnehaverens personalia.

Registeret inneholder ikke opplysninger om den enkelte sjåførens kjøre- og hviletid, selv om fartsskriveren i tråd med sitt formål registrerer opplysninger om sjåførens kjøre- og hviletid, altså nøyaktig tidspunkt og varighet for pauser, hvile, kjøring og så videre. Fartsskriverens konkrete kjøre- og hviletidsregistreringer i det enkelte fartsskriverkortet er opplysninger som oppstår i løpet av fartsskriverkortets levetid og lagres i selve kortet, men som ikke direkte angår kortutstedelsen eller kortets administrative status. Slike opplysninger lagres derfor ikke i Difas, men lagres og behandles i øvrige registre og datasystem hos de ulike kontrollmyndighetene.

Opplysningene i Difas hentes fra søknaden om fartsskriverkort, folkeregisteret, førerkortregisteret, Bisi og det felleseuropeiske datasystemet TACHOnet. Det er i dag kun saksbehandlere ved trafikkstasjonene i Statens vegvesen som har tilgang til å bruke Difas. Opplysningene utleveres i dag til offentlige myndigheter i andre land, derunder kontrollmyndigheter og utstedende myndigheter (de som utsteder fartsskriverkort), gjennom TACHOnet.

I lys av gods- og persontransportens internasjonale, grenseoverskridende karakter er reglene om kjøre- og hviletid felleseuropeiske; statene praktiserer ekstraterritoriell jurisdiksjon i håndhevingen av regelverket og tilstreber en harmonisert regeltilking. Systemet med digitale fartsskrivere er derfor felles i en rekke stater i, og i økende grad utenfor, Europa. Systemets sikkerhet og pålitelighet hviler på den uttalte forutsetningen at hver sjåfør skal ha sitt eget personlige fartsskriverkort (sjåførkort) og at dette ene kortet skal være sjåførens eneste. For blant annet å sikre at ingen sjåfører på noe tidspunkt har flere enn ett gyldig sjåførkort, er det nødvendig for så vel utstedende myndigheter som kontrollmyndigheter å utveksle opplysninger om fartsskriverkortene, herunder kortinnehavernes personopplysninger. Flertallet av de involverte landene, deriblant Norge, benytter EU-kommisjonens datasystem TACHOnet til dette formålet. Via TACHOnet mottas og utleveres personopplysninger i Difas til og fra tilsvarende registre hos andre staters myndigheter.

Det er i dag kun Statens vegvesen i Norge som har tilgang til å bruke Difas. Da også politiet utfører kontroll etter kjøre- og hviletidsbestemmelsene, er det behov for at politiet gis tilgang til Difas. Ved at politiet også får slik tilgang, gis de muligheten til å kontrollere hvorvidt kortet som fremvises er meldt tapt eller ikke, noe som er nødvendig for å kunne gjennomføre en kontroll.

VaDIS

VaDIS (Vehicle and Driver Inspection system) er Statens vegvesens kontrollutstyr til bruk ved kontroll langs veg. Opprettelsen av dagens VaDIS er i utgangspunktet internt pålagt, men er senere forankret i styrende dokumenter som St. prop. 1 S (2008-2009) og Nasjonal Transportplan (NTP) 2014-2023 med henvisning til effektivisering av kontrollverktøy m.m. Kravet til å ha et kontrollverktøy er også indirekte forankret i EU-krav om at kontrollører av kjøre- og hviletidsregelverket skal ha et kontrollverktøy. Det foregår nå en utfasing av dagens VaDIS. Nye VaDIS II vil ta over i løpet av våren 2014.

Hjemmel å kontrollere kjøretøy finnes i vegtrafikkloven § 10. Statens vegvesen har konsesjon fra Datatilsynet til å behandle opplysningene fra disse kontrollene i VaDIS. Det registreres opplysninger om fører, kjøretøy og fattede vedtak ved kontroller langs vei. Informasjon om kontrollobjekt og kontrollhistorikk lagres i VaDIS og vil være tilgjengelig for alle som har tilgang til VaDIS. De som har tilgang er Statens vegvesens kontrollører og saksbehandlere, samt ledere i regionene og i Vegdirektoratet hvor det er behov. Alle data i VaDIS som er eldre enn 1 år slettes automatisk.

Opplysningene i VaDIS hentes fra motorvognregisteret (Autosys), fartsskriverkortregisteret (Difas) og førerkortregisteret (Autosys). På sikt vil det kanskje også være ønskelig å utvikle

VaDIS slik at det kan kommuniseres med andre systemer. ERRU, løyveregister, Foretaksregisteret og Verkstedsregisteret kan være relevante registre å koble VaDIS til slik at kontrollen kan utføres enda mer effektivt. Det må imidlertid vurderes juridisk hva de ulike opplysningene kan brukes til.

Automatisk kjennemerkegjennkjennning – ANPR

Statens vegvesen bruker Automatic number plate recognition (ANPR), også kalt kjennemerkegjennkjenningsystemet, som et hjelpemiddel i forbindelse med kjøretøykontroll langs veg.

Bruk av ANPR medfører behandling av personopplysninger. Opplysningene som behandles er i all hovedsak opplysninger om den som er registrert eier i Autosys motorvognregister. ANPR-systemet leser kjennemerket på kjøretøy som er i trafikken. Opplysningene knyttet til det aktuelle kjennemerket hentes deretter automatisk fra motorvognregisteret, og systemet virker slik at det kommer en alarm hvis kjøretøyet er registrert med begjæring om avskilting i motorvognregistret jf. vegtrafikkloven § 36. Listene over kjøretøy med begjæring oppdateres og overskrives en gang i døgnet. ANPR-systemet har en enkel funksjonalitet, og gir alarmer på de listene den mates med.

Der hvor det foreligger begjæring og alarm utløses, vil informasjonen lagres i en time for behandling av informasjonen, deretter slettes det automatisk. Systemet leverer anonym produksjonsstatistikk. Statistikk over antall leste kjennemerker, antall kjennemerker med treff og antall treff med forskjellige grunner formidles tilbake til en distribusjonsmaskin som er plassert hos Vegdirektoratet. Kjennemerker uten treff saneres automatisk og umiddelbart etter at statistikk er oppført. Det lagres ikke informasjon i systemet som kan føres tilbake til personer. Dataene som Autosys leverer til ANPR sine alarmlister gir kun informasjon om selve kjøretøyet.

Ved treff på kjøretøy med begjæring presenteres opplysningen på en skjerm hos en operativ tjenestemann. En vanlig bruker har kun tilgang på opplysningene som kommer opp på skjermen. En såkalt superbruker vil kunne ha tilgang til flere kameraenheter i sanntid, mens man må være administrator for å få alle tilganger til systemet. Dersom det fremkommer opplysninger som tilsier det, for eksempel at kjøretøyet er begjært avskiltet, kan tjenestemannen stoppe kjøretøyet og foreta en mer inngående kontroll.

Man ser potensiale for å også kunne registrere andre typer lovbrudd som Statens vegvesen kontrollerer i trafikken ved bruk av ANPR. Eksempler er kontroll av kjøre- og hviletid og kabotasje. Et eksempel kan være at ANPR ved å ta bilde, også kan datere tidspunkt for passering av kontroll, slik at man enkelt kan kontrollere hvor langt/lenge vedkommende har kjørt dersom de påtreffes i ny ANPR kontroll. Dette vil kreve at informasjon om kjøretøy lagres tilstrekkelig lenge for å kontrollere regelverksbruddet. Slik annen bruk må utredes og bør forskriftsfestes.

Verkstedregisteret og register for periodisk kjøretøykontroll (EU-kontroll)

Norge er gjennom EØS-avtalen forpliktet til å kreve at det gjennomføres periodisk kjøretøykontroll (PKK) med en viss hyppighet. Vi er også forpliktet til å ha en

godkjenningsordning og et tilsyn med de virksomhetene som får anledning til å gjennomføre PKK. Bestemmelser om dette er gitt i vegtrafikkloven § 19 og forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy.

Formålet med godkjennings- og tilsynsordningen er å bidra til at kontrollorganene utfører kontrollene sine i henhold til regelverket, slik at kjøretøy som ferdes på vegene overholder fastsatte krav til trafiksikkerhet og miljø. Videre skal tilsynet bidra til like konkurransevilkår, at forbrukerrettigheter sikres og at man hindrer svindel.

For å kunne klare å gjennomføre en forsvarlig forvaltning av ordningen, er Statens vegvesen avhengig av å ha informasjon om kontrollorganene, herunder må etaten kjenne til hvilke personer som er ansvarlige. Gjennom målretting av tilsynet, skal tilsynet kunne finne frem til de virksomhetene der det er mest sannsynlig at regelverket ikke følges. Vi må derfor kjenne til virksomhetens historikk. Videre må vi kunne sammenlikne godkjenningsresultatene for å kunne avdekke svindel. Dette er viktig av hensyn til likebehandling av kjøretøyeiere.

Statens vegvesen må i tillegg kunne følge opp overfor eier av kjøretøyet dersom kjøretøyet ikke er godkjent innen fristen. Det er til en hver tid 100.000 kjøretøy på norske veger som er begjært avskiltet på grunn av manglende PKK-godkjenning.

Norge har også valgt å regulere hvem som kan utføre reparasjons- og vedlikeholdsarbeid mv på kjøretøy. Regler om dette følger av en egen forskrift om kjøretøyverksteder, jf. vegtrafikkloven § 19a. Formålet med denne reguleringen er å sikre at arbeid på kjøretøy blir utført av virksomheter som har tilstrekkelig kompetanse, utstyr og verktøy. Gjennom dette skal det sikres at kjøretøyenes trafiksikkerhets-, miljø- og driftsegenskaper beholdes best mulig.

For både kontrollorgan og verksteder er det flere godkjenningskategorier, knyttet til kjøretøyets vekt mv. En forutsetning for godkjenning er bl.a. at virksomheten har en teknisk leder som oppfyller visse kvalifikasjonskrav. Etter godkjenning fører Statens vegvesen tilsyn med virksomhetene.

Godkjente virksomheter og gjennomførte kontroller registreres i dag i «Verkstedregisteret». Dette registeret består egentlig av to registre. Første del inneholder alle nødvendige opplysninger om de ulike verkstedene og kontrollorganene i landet. Det er ca. 3700 godkjente verksteder som har en eller flere ulike verkstedsgodkjenninger. Ca. 2600 av disse er også godkjente som kontrollorgan for PKK, samt at det er ca. 50 kontrollorgan for PKK som ikke har noen verkstedsgodkjenning. Andre del av registeret inneholder registrering av alle de periodiske kjøretøykontrollene som blir utført, også de som er utført tidligere år (historiske kontroller). Årlig legges det inn PKK for ca. 1,2 mill. kjøretøy.

Registeret har i hovedsak blitt benyttet i forbindelse med tilsyn med verksteder og kontrollorgan, herunder stikkprøvekontroll av utførte kontroller. I tillegg er det brukt en del i statistikkammenheng.

Første del av registeret inneholder informasjon om organisasjonsnummer, kontaktinformasjon, adresse, hvilke godkjenninger virksomheten har og informasjon om

ansvarlige fagpersoner (navn, fødselsdato, førerkortklasse, utdannelsesland), samt skannede vedlegg (eks. førerkort og fagbrev). Videre inneholder det kort informasjon om dispensasjoner, planlegging av tilsyn, gjennomførte tilsyn, klager og plomberingsnummer. Det er linker til Sveis, Statens vegvesen sitt saksbehandlingssystem. Andre del inneholder kun informasjon knyttet til kjøretøyet (ikke navn på eier). Kontrollørens initialer fremkommer, men for å finne navnet på vedkommende, må man inn gå i kontrollorganets eget kvalitetssystem.

Verkstedregisteret er koblet opp mot og kommuniserer med:

- Autosys-Kunde
Her henter systemet data om virksomheten ved nyregistrering, sjekker status på virksomheten for å hindre registrering av virksomheter som er konkurs, tvangsoppløst, under avvikling osv. Det gjøres også jevnlig spøringer på godkjente virksomheter for å fange opp om en virksomhet har fått en «ugyldig» status på sitt organisasjonsnummer.
- Difas
Informasjon oversendes når fartsskriververker godkjennes eller mister sin godkjenning.

Verkstedregisteret er dels hjemlet i forskrift om kjøretøyverksteder § 18. Hvilken informasjon som må gis for å få godkjenning følger forutsetningsvis og direkte av flere bestemmelser. Av § 12 fremgår det dessuten at endringer må meldes inn. Videre sier forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy § 25 at det skal føres register over godkjente kontrollorgan. Også her følger det direkte og forutsetningsvis av forskriften hvilken informasjon som må gis for å bli godkjent og at endringer skal meldes inn.

Når det gjelder utførte kontroller sier forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy bl.a. følgende:

«§ 18. Registrering av kontrolldata

Kontrollorganet skal registrere kontrolldata fra periodisk kontroll i et datasystem for videre overføring til Statens vegvesen. Datasystemet må ha nødvendig sikkerhet mot feil og misbruk ved registrering av kontrolldata og ved dataoversending.

...

§ 20. Oversending av resultat fra periodisk kontroll (kontrolldata) til Statens vegvesen

Resultatene fra utførte periodiske kontroller skal oversendes daglig og senest dagen etter gjennomført kontroll, med unntak av søndag i elektronisk form til Statens vegvesens datasystem.

...»

Innholdet i det som skal sendes over følger av kravet om hva som skal kontrolleres i en PKK, herunder må kjøretøyet identifiseres. Informasjonen her knytter seg kun til kjøretøyet, ikke til eier.

Alle ansatte i Vegvesenet som har behov for det, har lesetilgang i registeret. De som jobber med tilsyn har endre-tilgang. Ingenting slettes. Pålogging skjer automatisk etter at brukeren har logget på vegvesen-nettet (LDAP).

Nytt PKK- og verkstedregister

Dagens register er stadig mer tungvint å bruke både i seg selv og i forhold til andre tilstøtende systemer. Statens vegvesen arbeider derfor med et nytt register som i hovedsak skal inneholde samme informasjon, men som skal være mer brukervennlig, herunder være mer funksjonelt og kunne samhandle enklere/bedre med tilstøtende systemer.

Det vil i hovedsak være den samme informasjonen som skal inn i nytt register. Registeret vil utvides noe på verkstedsiden ved at også såkalt «arbeidstillatelse» tas inn. Det er en tillatelse som omfatter enklere arbeid enn verkstedgodkjenning. Videre vil det komme informasjon over ansatte på verksteder som har rett til å dokumentere for utførelsen av enkelte særskilt spesifiserte viktige oppgaver.

I det nye registeret vil det bli bedre muligheter for statistikk og rapportering, samt bedre søke- og analysemuligheter. Det vil bli gjort en jevnlig spørring i Brønnøysundregisteret så avsluttede virksomheter oppdages og systemet blir oppdatert (konkursregisteret, enhetsregisteret mv). Registeret vil kommunisere bedre med Autosys motorvognregister. Dette er viktig for å kunne tilby et oppdatert kontrollorgan- og verkstedregister på vegvesen.no.

Når det gjelder PKK-delen av det nye registeret vil det også bli endringer her ved at hver enkelt kontroll blir overført fra kontrollorganene til Statens vegvesen umiddelbart etter at kontrollen er gjennomført (sanntidssystem) mot dagens ordning hvor kontrollene overføres i «bulk» en gang pr døgn. Vi kan likevel ikke se at det gir større mulighet for identifisering av eksempelvis bileier. Det blir videre utarbeidet en ny kontrollseddel, men innhold i forhold til kjøretøy og kontrollør blir som før. Det er heller ingen opplysninger om bileier på kontrollseddel.

5. Utenlandsk rett

Norge er bundet av Europaparlaments og rådsdirektiv 95/46/EF av 24. oktober 1995 om beskyttelse av fysiske personer i forbindelse med behandling av personopplysninger og om fri utveksling av slike opplysninger.

Personverndirektivet har som siktemål å etablere felles reguleringsprinsipper og et ensartet vern for behandling av personopplysninger i hele EU-området. Direktivet skal sikre fysiske personers grunnleggende rettigheter og friheter, spesielt retten til privatlivets fred, i forbindelse med behandling av personopplysninger. Samtidig har direktivet som formål å sikre fri utveksling av personopplysninger mellom medlemsstatene.¹¹

I Norge er direktivet implementert gjennom personopplysningsloven.

5.1 Sverige

I Sverige er vägtrafikregisteret regulert i Lag (2001:558) om vägtrafikregister og det er gitt nærmere bestemmelser i Förordning (2001:650) om vägtrafikregister. Regelverket regulerer hvilket innhold registeret har og hvordan informasjonen skal behandles. Det er et omfattende regelverk rundt registeret. Det følger av Lag (2001:558) om vägtrafikregister 2 § at « *I personuppgiftslagen (1998:204) finns bestämmelser som tillämpas på personuppgifter i vägtrafikregistret i den mån det inte finns några avvikande bestämmelser i denna lag eller i en förordning som har beslutats med stöd av den*».

Lag (2001:558) om vägtrafikregister inneholder også regler om registrering, førerkort, teknisk godkjenning og kontroll. Transportstyrelsen er behandlingsansvarlig i henhold til personuppgiftslagen (1998:204). Registerets innhold er regulert i Förordning (2001:650) om vägtrafikregister.

5.2 Danmark

Generelle krav til behandling av personopplysninger følger av lov om behandling af personopplysninger (31.5.2000 nr. 429). Loven tilsvare den norske personopplysningsloven. Færdselsloven regulerer all ferdsel på veg og tilsvare vegtrafikkloven i Norge.

I Danmark har Køretøjsregisteret hjemmel i lov om registrering af køretøjer, og Skatteministeren fastsetter regler om registrering i registeret. Loven regulerer blant annet adgang til registrerte opplysninger. Bekendtgørelse om registrering af køretøjer mv. gir blant annet nærmere bestemmelser om behandling og registrering av opplysninger i Køretøjsregisteret i avsnitt V. Dette synes å være det eneste personregisteret på vegtrafikkområdet som er lovregulert i Danmark.

Bekendtgørelse om kørekort (10.1.2013 nr. 12) regulerer krav til utstedelse og innehav av førerkort. Det er politiet som forvalter førerkortregisteret.

¹¹ Europalov.no

5.3 Finland

I Finland er det personoppgiftslagen (523/1999) som regulerer behandling av personopplysninger. I lag om fordonstrafikregistret 1090/2002 (Vehicular and Driver Data Register Act) er det nærmere bestemmelser om innsamling og videre behandling av personopplysninger o.l. i fordonstrafikregistret. Loven har blant annet bestemmelser om formålet med registeret, hvilke opplysninger som registreres og om utlevering av opplysninger.

Det er tatt inn i lovens § 1 at det er Trafiksäkerhetsverket som er registeransvarlig (behandlingsansvarlig).

Det følger videre av § 1 andre ledd at fordonstrafikregisteret er ”ett register över fordon samt beskattningen av och in-teckningar i fordon, dem som framför fordon, säkerhetsrådgivare för landtransport, kort som används i färdskrivare vid vägtransporter samt över prov och intyg för tillståndspliktig transportverksamhet”.

Etter § 3 registreres det følgende opplysninger om de registrerte:

I registret får föras in uppgifter om fysiska och juridiska personer som

1) är ägare eller innehavare av ett fordon, trafikförsäkringstagare eller har tillfällig rätt att använda ett fordon eller ansöker om in-teckning i bil eller har utfärdat en i lagen om in-teckning i bil avsedd skriftlig förbindelse i pengar eller har åtagit sig att ansvara för eller innehar en förbindelse,

2) har ansökt om förar-, verkstads-, kontroll- eller företagskort enligt rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter eller som har ett sådant kort.

I registret får dessutom föras in uppgifter om fysiska personer som:

1) har ansökt om körkortstillstånd eller som har körkortstillstånd, körkort eller körrätt,

2) har anmält sig till ADR-körtillståndsprov eller som har ADR-körtillstånd eller som har anmält sig till prov för säkerhetsrådgivare för landtransport eller som är säkerhetsrådgivare för landtransport,

3) har blivit misstänkta för eller som har gjort sig skyldiga till ett sådant brott vid framförande av ett motordrivet fordon som inverkar på körrätten,

4) har körtillstånd för taxiförare eller trafiklärartillstånd,

5) har parkeringstillstånd för handikappade,

6) är sådana i fordonslagen avsedda personer som ansvarar för användningen av en bil,

7) har anmeldt sig till ett prov som krävs för tillståndspliktig transportverksamhet eller har ett intyg som krävs för beviljande av tillstånd,

8) har den kompetens som föreskrivs i lagen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare eller lagen om yrkeskompetens för taxiförare eller har anmeldt sig till utbildning som krävs för denna kompetens.

Loven omhandler altså registrering av opplysninger om kjøretøy, forsikrings- og eierforhold til disse, innehavere av fartsskriverkort, førerkortinnehavere, innehavere av ulike kompetansebevis som ADR og yrkessjåførkompetanse, taxitillatelse og trafikkklærergodkjenninger. Det kan også registreres opplysninger om mistanke om- og brudd på vegtrafikklovgivningen som påvirker førerrettighetene.

6. Regulering av behandling av personopplysninger på andre rettsområder – forvaltningsregistre

Mange av forvaltningsregistrene i Norge har enten hjemmel i lov eller forskrift med hjemmel i lov. Det vises eksempelvis til lov 16. januar 1970 nr. 1 om folkeregistrering som regulerer innsamling og bruk av opplysninger om befolkningen i Norge og deres bosted. Behandlingen av personopplysningene har således hjemmel i lov som behandlingsgrunnlag, jf. personopplysningsloven § 8. Det er også gitt en forskrift om folkeregistrering som inneholder bestemmelser til utfylling og gjennomføring av lov om folkeregistrering. Det er i forskriften tatt inn bestemmelser om utlevering av opplysninger, blant annet til annen offentlig myndighet hvor ett av vilkårene er at det foreligger et begrunnet behov.

Det vises videre til våpenloven § 31 fjerde ledd som sier at «Kongen kan bestemme at det skal opprettes et sentralt våpenregister og fastsette regler for føringen av dette, herunder at registeret skal føres ved hjelp av elektroniske hjelpemidler. Alle opplysninger i et slikt sentralt databasert våpenregister kan unntas fra offentlighet». Det fremgår av våpenforskriften § 98 at politiet fører et sentralt våpenregister i henhold til retningslinjer gitt av Politidirektoratet.

Passregistret er hjemlet i passloven §§ 8-8a. Bestemmelsen gir hjemmel for opprettelse av registeret og regulerer hva det skal inneholde og hvordan opplysningene skal brukes. Passloven § 9 gir hjemmel for at departementet kan gi nærmere forskrifter til gjennomføring av loven, herunder om passets form og innhold og et sentralt databasert passregister. Passforskriften § 13 regulerer også bruk av passregistret.

Helseregistrene er regulert både i lov og forskrift, jf. helseregisterloven med tilhørende forskrifter.

Utlendingsloven ble ved lov 22. juni 2012 nr. 51 tilføyd ny § 84 a som sier at «Utlendingsmyndighetene kan registrere, sammenstille og lagre personopplysninger, herunder

sensitive personopplysninger, jf. personopplysningsloven § 2 nr. 8, i saker om retur. Dette gjelder også opplysninger som myndighetene har fra tidligere saksbehandling.»

Et eksempel på et register som ikke er regulert i lov eller forskrift er Landbruksregisteret, som er Statens landbruksforvaltnings (SLF) kunderegister. Kunderegisteret inneholder informasjon/grunndata om landbrukseiendommer, personer og foretak, og eventuell sammenheng mellom disse enhetene.

Landbruksregisterets oppgave er å understøtte forvaltningen av lovpålagte forvaltningsoppgaver innenfor landbrukssektoren gjennom å utgjøre et felles kunderegister for SLF. Opplysninger fra registeret kan benyttes i forbindelse med oppfølging av lover og reguleringer, forvaltning av tilskudd, erstatninger og avgifter, samt resultatkontroll, rapportering, statistikkproduksjon, utredninger og forskning. Offentlig forvaltning og organisasjoner som bistår ved forvaltningsoppdrag kan få tilgang til registeret. Utover dette formålet er det ikke anledning til å videreformidle opplysninger fra de nasjonale fellesregistrene. Lokal- og regional landbruksforvaltning har tilgang til registeret via egen webtjeneste under SLFs elektroniske tjeneste Nett-SLF. Statens landbruksforvaltning har utarbeidet en håndbok for Landbruksregisteret. Håndboken regulerer blant annet innhold og bruk av registeret.

7. Nærmere om forslaget

Behandlingen av personopplysninger som gjøres på vegtrafikkområdet trenger bedre lovmessig forankring enn det den har i dag. Det registreres store mengder opplysninger som gir den registrerte rettigheter og plikter, samt at noen av registrene også brukes av andre offentlige myndigheter i deres saksbehandling. Lovfesting av adgang til behandling av personopplysningene er også i tråd med mange andre registre som er tilknyttet offentlig forvaltning, som omtalt i kapittel 6.

Det foreslås en overordnet hjemmel som skal dekke all behandling av personopplysninger som er nødvendig for å utføre forvaltningsoppgaver for å oppfylle bestemmelser gitt i eller i medhold av vegtrafikkloven, eller som er nødvendig for å oppfylle internasjonale forpliktelser. Dette foreslås som første ledd i bestemmelsen. Det foreslås også en hjemmel for departementet til å gi forskrift om nærmere detaljer om behandlingen på de ulike områdene. Dette foreslås som andre ledd i bestemmelsen.

7.1 Hjemmel for behandling av personopplysninger

Det foreslås en overordnet hjemmel som skal dekke all *behandling av personopplysninger som er nødvendig for å utføre forvaltningsoppgaver for å oppfylle bestemmelser gitt i eller i*

medhold av vegtrafikkloven, eller som følger av internasjonale forpliktelser på vegtrafikklovens virkeområde. Denne hjemmelen blir første ledd i den nye bestemmelsen.

Det fremgår av forarbeidene til personopplysningsloven at hjemmelskravet er relativt, slik at det kreves klarere hjemmel jo større inngrep i personvernet behandlingen kan få. Ordlyden i den foreslåtte bestemmelsen er generelt formulert. Samferdselsdepartementet vurderer det likevel slik at den behandlingen av personopplysninger som omfattes av lovforslaget ikke er mer inngripende enn at en så generell og overordnet ordlyd vil være tilstrekkelig. I ordlyden ligger det overordnede begrensninger for hvilke opplysninger som kan lagres ved at det kun kan behandles opplysninger som er «nødvendig» for det aktuelle formålet. Denne begrensningen foreslås tatt med i ordlyden selv om kravet allerede fremgår av personopplysningsloven § 11.

Begrepet personopplysninger dekker også sensitive personopplysninger. Departementets vurdering er at det ikke er nødvendig å spesifisere dette i ordlyden. Behandling av sensitive personopplysninger skal begrenses til de områdene hvor dette er strengt nødvendig.

Begrepet *behandling av personopplysninger* forstås på samme måte som etter personopplysningsloven. Hva som samles inn, registreres, lagres og utleveres av personopplysninger er beskrevet i kapittel 4 over. Sammenstilling av opplysninger til statistiske formål og til bruk i forskning omtales under 7.3.

Hjemmelen omfatter all behandling av personopplysninger som er nødvendig for de ulike oppgavene som skal gjennomføres etter vegtrafikkloven.

Mange av forvaltningsoppgavene som medfører behandling av personopplysninger som den foreslåtte hjemmelen skal omfatte, er ikke direkte nevnt i lov eller forskrift, men er delegert til vedkommende myndighet. Man kan si det slik at oppgavene følger som nødvendige forutsetninger for at bestemmelsene i vegtrafikkloven eller forskrifter gitt med hjemmel i disse kan oppfylles.

Som eksempel på dette kan nevnes vtrl. § 24 første ledd som sier at «*Den som skal føre motorvogn må ha førerrett og ha ervervet førerkort der dette kreves, samt eventuelt gyldig kompetansebevis, for vedkommende gruppe av motorvogner.*» I førerkortforskriften er det gitt nærmere bestemmelser om krav til blant annet utstedelse av førerkort uten at det klart framgår at det er Statens vegvesen som utsteder førerkort. Etter førerkortforskriften § 1-7 er vedtaksmyndighet som førstestans etter forskriften tillagt Statens vegvesens regionvegkontorer, med mindre annet fremgår av forskriften. Som en naturlig følge av dette er det regionvegkontorene ved trafikkstasjonene som utsteder førerkort og daglig forvalter opplysninger om de registrertes førerrettigheter for øvrig.

Et annet eksempel er at det i vtrl. § 10 første ledd reguleres indirekte at politiet skal gjennomføre trafikkkontroller: «*Fører av kjøretøy skal straks stanse for kontroll når det kreves av politiet eller kontrollpersonell fra regionvegkontoret.*» Etter andre ledd kan departementet delegere myndigheten til å foreta kontroll til andre offentlige tjenestemenn.

Det er Statens vegvesen som behandler mest personopplysninger etter vegtrafikklovgivningen og som er behandlingsansvarlig for registrene «som sådan». Hjemmelen omfatter imidlertid også andre myndigheters behandling av personopplysninger der de er tillagt forvaltningsoppgaver for å oppfylle bestemmelser gitt i eller i medhold av vegtrafikkloven.

Der annen myndighet enn den registeransvarlige behandler personopplysninger for å oppfylle forvaltningsoppgaver den er tillagt på vegtrafikklovens virkeområde, er denne å anse som behandlingsansvarlig for den behandlingen som gjøres for å oppfylle relevante bestemmelser. Det vil for eksempel gjelde politiets behandling av personopplysninger i deres kontroll av førerkort og motorvogner. Dette er oppgaver politiet utfører som selvstendig myndighet og ikke på vegne av Statens vegvesen. For politiets tilgang til for eksempel førerkortregisteret, vil politiet derfor være behandlingsansvarlig for den behandlingen som utføres av politiet. Det vil for eksempel omfatte teknisk sikkerhet for politiets integrasjon mot registeret, internkontroll når det gjelder bruk av opplysningene osv. Dette bør tydeliggjøres gjennom forskrift på de ulike områdene.

Hjemmelen er ment å omfatte alle forvaltningsoppgaver som har sitt utspring i vegtrafikkloven, selv om det ikke er nevnt eksplisitt i lov- eller forskriftstekst hvilke oppgaver som skal utføres og av hvilket organ eller myndighet. Hjemmelen dekker alle oppgaver som utføres for å oppfylle bestemmelser gitt i eller i medhold av vegtrafikkloven, eller som følger av internasjonale forpliktelser.

Departementet er usikre på om det er nødvendig å ha med passusen *eller som følger av internasjonale forpliktelser* i ordlyden. I utgangspunktet er alle internasjonale forpliktelser implementert i vegtrafikklovgivningen, men alle internasjonale forpliktelser kommer ikke nødvendigvis til uttrykk i lovgivningen, selv om de er tilstrekkelig hjemlet. Det kan tenkes at man i lovverket bare henviser til f.eks. en traktat uten at traktatteksten transformeres i norsk regelverk. Slik vil en henvisning til internasjonale forpliktelser være til god veiledning.

Begrepet «offentlig myndighet» er valgt for at det ikke skal utelukkes at myndighet etter vegtrafikklovgivningen kan delegeres til andre myndigheter enn de som har slike oppgaver i dag. Begrepet er ikke ment å utelukke at private aktører kan behandle personopplysninger gjennom å være databehandler, men retter seg mot hvem som er ansvarlig for behandlingen.

Det er i Prop. 80 L (2012-2013) foreslått hjemmel i vegtrafikkloven § 13 for at departementet kan fastsette forskrift om at kjøretøy med tillatt totalvekt over 3500 kg skal være utstyrt med elektronisk betalingsenhet (bombrikke). Bruk av slik betalingsenhet medfører behandling av personopplysninger. Selve innkrevingen av bompenger er hjemlet i veglova § 27. Behandlingsansvaret er i dag delt mellom Statens vegvesen og det enkelte bompengeselskap. Dette er regulert gjennom avtale, og det enkelte bomselskap søker konsesjon hos Datatilsynet. Departementet vurderer det derfor slik at det er veglova som regulerer bompengeneinnkreving og at den foreslåtte bestemmelsen i vegtrafikkloven kun skal hjemle et eventuelt påbud om å ha betalingsenhet i motorvogner. Den foreslåtte hjemmelen vil derfor ikke berøre den behandlingen av personopplysninger som gjøres av bompengeselskapene.

Begrepet «offentlig myndighet» vil utelukke at private er behandlingsansvarlige. Det er per i dag ingen private som er behandlingsansvarlige etter bestemmelser gitt i eller i medhold av vegtrafikkloven. Departementet vil likevel vurdere om ordlyden i ny § 43b første ledd bør endres til «*Den som utøver offentlig myndighet...*» eller at det legges til «*...eller den som er delegert myndighet*» eller lignende for å utelukke at endring av behandlingsansvar på et område vil medføre at behandlingen ikke lenger er lovhjemlet.

Bestemmelsen gjelder utelukkende for forvaltningsoppgaver og gir ikke hjemmel for at myndigheter som har tilgang til registrene bruker opplysningene til andre formål, som for eksempel etterforskning. Det utelukker likevel ikke at opplysninger som politiet innhenter i utøvelse av sine forvaltningsoppgaver, kan benyttes videre i en evt. etterforskning dersom det avdekkes mulige lovbrudd. Opplysninger kan derimot ikke innhentes primært for etterforskning eller andre formål som er utenfor forvaltningsoppgavene som følger av vegtrafikkloven med forskrifter. Dersom det ved for eksempel ved en rutinekontroll av førerkort mistenkes at føreren er påvirket av alkohol, kan politiet blant annet ta alkotest (foreløpig blåseprøve) når vilkårene i vtrl. § 22a er oppfylt. Førerkortopplysningene som er innhentet i kontrollen i et slikt tilfelle kan benyttes i den videre etterforskning, men dersom det er behov for å innhente ytterligere opplysninger vil den foreslåtte hjemmelen ikke dekke slik bruk. Da vil det være annet regelverk, som for eksempel straffeprosessloven § 210, som kan gi hjemmel for utlevering.

7.2 Hjemmel for å gi forskrift om nærmere behandling av personopplysninger

Forvaltningsoppgavene som omfattes av første ledd i forslaget til ny § 43b spenner over et stort saksområde. Å gi detaljerte bestemmelser i vegtrafikkloven om behandlingen av personopplysninger på de ulike områdene vil derfor bli for omfattende. Da hjemmelen i forslagetets første ledd kun er overordnet og generell, forutsettes det at det gis forskrift på de fleste områdene for at den skal kunne være et selvstendig behandlingsgrunnlag etter personopplysningsloven, og for å gi de registrerte tilstrekkelig forutsigbarhet og mulighet til å kontrollere at opplysningene kun blir brukt til de formål som det er hjemmel for. I tillegg til å foreslå en generell hjemmel i vegtrafikkloven for behandling av personopplysninger foreslås det derfor også en hjemmel for å gi nærmere bestemmelser om behandling av personopplysninger i forskrift. Dette foreslås som bestemmelsens andre ledd.

Man får da muligheten til å regulere bruk og utlevering i forskrift som vil gi større tilgjengelighet og forutsigbarhet enn i dag. Det kan da tas inn detaljer om hvilke opplysninger som kan registreres, hvordan opplysningene kan brukes og krav om sletting av opplysningene osv. i den enkelte særforordning.

Det er forskjeller på de ulike områdene når det gjelder hvor mye personopplysninger som lagres, hvordan de brukes og hvor beskyttelsesverdige eller sensitive de er.

Det gjør at det også vil kunne være ulikt hvor detaljert behandlingen vil bli regulert i forskrift. I all hovedsak har den behandling av personopplysninger som gjøres etter bestemmelser gitt i eller i medhold av vegtrafikkloven tilstrekkelig hjemmel allerede. Det vil derfor ikke være en forutsetning for videre behandling at det gis forskrift umiddelbart. For behandling av sensitive personopplysninger er dagens hjemmelsgrunnlag ikke tilstrekkelig. Dette gjelder kun førerkortområdet hvor det behandles noe sensitive personopplysninger om helse og vandel. Disse områdene vil derfor prioriteres når det gjelder hvilke områder det skal gis forskriftsbestemmelser for først. Samtidig arbeider Vegdirektoratet med å finne alternative rutiner som kan gjøre at behandlingen av sensitive opplysninger kan begrenses ytterligere.

For de fleste områdene det gjelder medfører lovforslaget kun at behandling av personopplysninger som allerede finner sted blir klarere og bedre hjemlet.

Samferdselsdepartementet ser det som naturlig å vurdere delegasjon av myndigheten til å gi forskrift etter den nye bestemmelsen til Vegdirektoratet, som allerede er delegert myndighet til å gi forskrift på mange områder etter vegtrafikkloven.

7.3 Lovbestemmelsens saklige virkeområde

Forslaget til ny § 43b andre ledd gir hjemmel til å gi forskrift om nærmere bestemmelser om behandling av personopplysninger som omfattes av lovforslaget. Det er ikke stilt eksplisitte krav til hva som skal forskriftsfestes eller satt noen skranker for hva som kan reguleres.

Forslaget til ny bestemmelse setter i seg selv ingen skranker for utlevering av opplysninger som følger av andre lovbestemmelser. På den annen side er den heller ikke ment å utelukke at det i forskrift kan gis bestemmelser om at utlevering etter f.eks. offentleglova kan begrenses.

I forslag til ordlyd er det tatt med at hjemmelen omfatter rett til å gi forskrift om bruk av opplysningene til forskning og til statistiske formål. Dette er foreslått fordi det i formålene til de fleste registrene ikke er tatt inn noe om slik bruk. Bruk av personopplysninger fra de aktuelle registrene til bruk i forskning eller til statistiske formål vil i de fleste tilfeller derfor være behandling som ikke faller inn under registerets formål. Det vil da være en forutsetning at bruken ikke er *uforenelig* med de opprinnelige formålene til de aktuelle registrene, jf. pol. § 11 første ledd bokstav c.

7.3.1 Statistiske formål og forskning

Statens vegvesen har behov for å ta ut statistikk fra ulike registre til ulike formål. Slik bruk er blant annet nødvendig for å planlegge forvaltning og drift på ulike områder. Dette vil være behandling som er forenelig med de opprinnelige formålene. Det dreier seg om utarbeiding av statistikk med anonymiserte data som en nødvendig forutsetning for at Statens vegvesen kan oppfylle de myndighetsoppgavene de er tillagt på de ulike områdene.

For enkelte av registrene finnes det utviklet rapporteringsverktøy som gjør at man kan ta ut ulike statistikker. For andre registre er slikt verktøy under utvikling.

ANPR-systemet har allerede et slikt verktøy. For å kunne målrette kontroller og ressursbruk i kontrollsammenheng kan ANPR-systemet generere statistikk. Statistikken som føres er over antall leste skilt totalt, og antall leste skilt med treff i alarmliste. Statistikken gir informasjon som kan bistå utekontrollkorpset i planlegningen av når og hvor kontroller bør foregå. Informasjonen kan også styrke faktagrunnlaget bak tilstanden på kjøretøyparken i Norge. Per dags dato finnes det ikke en lovhjemmel som eksplisitt gir vegmyndighetene adgang til å behandle personopplysninger for statistikkformål. Personopplysningsloven § 8 bokstav f anses å være hjemmel for å behandle personopplysninger til statistikkformål, men det er ønskelig med en klarere hjemmel også for dette.

Det er mulig å koble ANPR til andre registre også. Ved å benytte nye typer alarmlister, fra for eksempel Statens vegvesen sitt kontrollverktøy VaDIS, kan man på bakgrunn av historiske data få frem nye lister. Disse kan være interessante å teste for å bedre kunne målrette kontrollvirksomheten mot kjøretøy med feil og mangler.

Trafikktelling langs veg er også et eksempel på oppgaver som kan gjøres med ANPR, dette gjøres i dag manuelt.

I nytt Autosys førerkortregister utvikles det et rapporteringsverktøy som gjør at man skal kunne ta ut ulike statistikker som det er behov for.

Selv om de ulike registrene som omtalt over har ulike konkrete formål, er det felles for alle disse at de er forankret i bestemmelser i vegtrafikkloven. Hovedformålet og det viktigste hensynet bak bestemmelsene i vegtrafikkloven er å ivareta trafikksikkerheten på en best mulig måte. Hva som anses forenelig med formålet til det enkelte register må vurderes konkret av behandlingsansvarlig. Når nærmere bestemmelser om behandling av personopplysninger utarbeides på de ulike områdene, bør det vurderes å forskriftsfeste hva som kan sammenstilles av opplysninger og hva de kan brukes til. Dette av hensyn til forutberegnelighet for de registrerte.

For å fremme utvikling i trafikksikkerhetsarbeidet er det nødvendig at det drives forskning på vegtrafikkområdet. Det innebærer at opplysninger som er samlet inn etter bestemmelser gitt i eller i medhold av vegtrafikkloven blir utlevert til forskning som kan fremme trafikksikkerhet. Departementet foreslår derfor at det tas med det kan gis nærmere regler om bruk av personopplysninger i forskning.

Det må selvfølgelig alltid gjøres en forholdsmessighetsvurdering og de øvrige kravene til personvern for bruk av personopplysninger i forskning vil alltid gjelde. Det vil variere på de ulike områdene hva som kan brukes til ulike forskningsprosjekter, alt etter hvor sensitive opplysninger som er registrert og hvor inngripende en utlevering til forskning vil være for de registrerte. Om det skal gis forskriftsbestemmelser om slik bruk og hvilke krav som eventuelt forskriftsfestes må vurderes konkret for det enkelte register.

7.4 Nærmere om forskriftsfesting på de ulike områdene

7.4.1 Føreropplæring og førerkort

Nærmere bestemmelser om behandling av personopplysninger knyttet til føreropplæring vil det være mest naturlig å ta inn i henholdsvis trafikkopplæringsforskriften og førerkortforskriften. Om behandling av personopplysninger om sensorer, opplysninger for utstedelse av ADR-bevis (farlig gods), yrkessjåførbevis og utrykningsbevis skal samles i førerkortforskriften eller omtales i den enkelte særforordning må vurderes når arbeidet med forskriftsbestemmelser påbegynnes.

Bruk av opplysninger til kontroll av førerkort ligger innenfor førerkortregisterets angitte formål. Politiet har allerede tilgang til opplysninger om førerrettigheter og førerkort og bruker opplysningene både i egne kontroller og kontroller de gjennomfører sammen med Statens vegvesen. Politiet har ikke tilgang til bilderegisteret, men bør få det for å kunne gjennomføre en fullstendig kontroll av førerkort på vegen og i andre sammenhenger og også for å kunne utstede midlertidig kjøretillatelse til personer som har mistet alle id-dokumenter. En slik tilgang vil gi ytterligere sikkerhet for at falske førerkort avdekkes og gi mulighet for å avsløre eventuelle falske identiteter blant førerkortinnehaverne.

Hva som er nødvendig å forskriftsfeste må imidlertid vurderes konkret og omtales i en egen høring. Arbeidet med nærmere forskriftsfesting av behandling av personopplysninger på føreropplærings- og førerkortområdet vil påbegynnes så snart som mulig slik at det kan fastsettes forskrift så snart lovhjemmelen er vedtatt.

7.4.2 Registrering av motorvogn

Det utleveres i dag uttrekk med mange personopplysninger fra Det sentrale motorvognregister i medhold av offentleglova § 9. Det følger av personopplysningsloven § 6 at loven ikke begrenser annen lovbestemt innsynsrett.

Den nye offentleglova trådte i kraft 1. januar 2009. Det mest sentrale formålet med den nye loven var å styrke retten til innsyn i saksdokumenter i forvaltningen. Det kan kreves innsyn i flere former for informasjon enn etter forrige lov. Det blir også framhevet at loven skal legge til rette for viderebruk av offentlig informasjon. Direktiv 2003/98/EF om viderebruk av informasjon fra den offentlige sektoren var vedtatt 17. november 2003. Viderebruksdirektivet er i norsk rett gjennomført i offentleglova. Bakgrunnen for direktivet er at en går ut fra at det ligger et stort verdiskapingspotensial i viderebruk av informasjon fra den offentlige sektor.

Offentleglova § 9 gir rett til å kreve innsyn i en sammenstilling fra databaser. Det er et krav at sammenstilling må kunne gjøres med enkle framgangsmåter. Dette vilkåret peker på den arbeidsbyrden organet vil bli påført ved å lage sammenstillingen. Der sammenstillingen utelukkende kan gjøres ved hjelp av databaserte løsninger som kan settes i gang ved hjelp av enkle kommandoer, vil vilkåret være oppfylt. Dersom derimot sammenstillingen krever mer tidkrevende manuelle operasjoner, vil ikke dette vilkåret være oppfylt. Offentleglova § 9 er et resultat av gjennomføring av viderebruksdirektivet

Offentleglova § 9 er ny og innfører en rett til å kreve at organet skal gjøre ei sammenstilling av opplysninger som er lagret i databasene til organet for å etterkomme et innsynskrav. Etter den forrige offentlighetsloven hadde allmenheten bare rett til innsyn i dokument som eksisterte på innsynstidspunktet. Et organ hadde ikke plikt til å utarbeide et nytt dokument for å etterkomme et innsynskrav.

Den 19. juni 2003 ble det nedsatt en interdepartemental arbeidsgruppe som skulle utrede hvordan direktiv 2003/98/EF kunne gjennomføres i norsk rett, og prinsipp for tilgang til og prising av offentlig informasjon for kommersiell utnytting. Rapporten «Fra bruk til gjenbruk» ble overlevert 30. august 2004 fra arbeidsgruppen..

Det følger av side 51 i rapporten, punkt 5.10 om forholdet til personopplysningsloven, at *«Det fremgår av direktivets artikkel 1 nr. 4 at det ikke griper inn i vernet omkring personopplysninger etter Europaparlamentets og Rådets direktiv 95/46/EØF av 24. oktober 1995 om beskyttelse av fysiske personer i forbindelse med behandling av personopplysninger og om fri utveksling av slike opplysninger. Personopplysningsloven bygger på sistnevnte direktiv, og berøres dermed ikke av direktivet om gjenbruk av offentlig informasjon. Arbeidsgruppen vil peke på at offentlig informasjon i mange tilfeller vil være å anse som personopplysninger. Arbeidsgruppen understreker at implementeringen av direktivet i norsk rett ikke skal innebære noen svekkelse av personvernet. Gjenbruk av offentlig informasjon kan bare skje innenfor rammen av personopplysningslovens regler».*

Europaparlaments- og rådsdirektiv 95/46/EF av 24. oktober 1995 om beskyttelse av fysiske personer i forbindelse med behandling av personopplysninger og om fri utveksling av slike opplysninger (personverndirektivet) ble i norsk rett gjennomført i lov om behandling av personopplysninger av 14. april 2000 nr. 31.

Personverndirektivet har som mål å etablere felles reguleringsprinsipper og et ensartet vern for behandling av personopplysninger i hele EU-området. Direktivet skal som nevnt sikre fysiske personers grunnleggende rettigheter og friheter, spesielt retten til privatlivets fred, i forbindelse med behandling av personopplysninger (jf. artikkel 1).

Forarbeidene til personopplysningsloven viser at det har vært en klar hensikt fra lovgiver at personopplysningsloven ikke skal begrense annen lovbestemt rett til innsyn. Det følger av Ot.prp. nr. 92 (1998-99) Om lov om behandling av personopplysninger (personopplysningsloven), kapittel 12 siste avsnitt at *« For helt å avskjære mulig tvil om forholdet til offentlighets- og forvaltningsloven eller annen lovgivning som gir rett til innsyn, foreslår departementet en bestemmelse som uttrykkelig fastslår at reglene i personopplysningsloven ikke begrenser annen lovbestemt rett til innsyn, jf. § 6 første ledd i lovforslaget. Departementet går også inn for å pålegge den behandlingsansvarlige en plikt til å veilede den som ber om innsyn etter personopplysningsloven, om annen lovbestemt innsynsrett som gir tilgang til flere opplysninger enn det personopplysningsloven gir, jf. § 6 annet ledd i lovforslaget.»*

Etter ikrafttredelse av ny offentleglov 1. januar 2009, som gir videre adgang til innsyn, blir regelverket tolket slik at store mengder av personopplysninger kan utleveres fra Det sentrale motorvognregister i medhold av denne loven, fordi de ikke nyter vern etter personopplysningsloven, jf. personopplysningsloven § 6. Slike opplysninger er heller ikke vernet i medhold av annen lov eller forskrift med hjemmel i lov, jf. offentleglova § 3. Dette innebærer at verken personopplysningsloven eller offentleglova verner om personopplysninger i Det sentrale motorvognregister som ikke er sensitive i de tilfellene det blir gitt innsyn etter offentleglova.

Hovedregelen om innsyn i offentleglova § 3 gjelder «dersom ikkje anna følgjer av lov eller forskrift med heimel i lov». På bakgrunn av dette ønsker Samferdselsdepartementet å regulere masseutlevering av personopplysninger i Det sentrale motorvognregister i forskrift slik at personopplysningene reguleres i forskrift med hjemmel i den foreslåtte bestemmelse. Det er et ønske om at personopplysninger kun skal utleveres til klare formål som harmoniserer med formålet med opprettelsen av registeret, og dermed får et bedre vern enn etter dagens regelverk. Masseutlevering anses å foreligge ved utlevering av eieropplysninger for mer enn ett kjøretøy. Innsyn i opplysninger om et enkelt kjøretøy på bakgrunn av kjennemerke eller eierens navn skal ikke begrenses. Utlevering av tekniske opplysninger og andre opplysninger om selve kjøretøyet skal heller ikke begrenses. Det er et ønske om å begrense uttrekk i medhold av offentleglova § 9 som svekker personvernet fordi det utleveres mange personopplysninger til formål som i stor grad avviker fra det opprinnelige formålet med innsamlingen.

Konsekvensene av å forskriftsfeste utlevering og bruk av personopplysninger i Det sentrale motorvognregister, er at utleveringen av personopplysninger blir innskrenket i forhold til dagens utlevering i medhold av offentleglova. Identifikasjonskravet i offentleglova § 28 gjelder heller ikke for sammenstilling etter offentleglova § 9. Med dagens teknologi kan det tas ut store mengder data med få tastetrykk og kort tid. Det utleveres derfor uttrekk med mange personopplysninger etter offentleglova § 9. Behandlingsansvarlig kan heller ikke stille vilkår for bruk når hjemmelen for utlevering finnes i offentleglova. Det vises også til at det er adgang til å sende inn anonyme innsynsbegjæringer etter offentleglova.

Med bakgrunn i det ovennevnte kan det ikke utledes at formålet med viderebruksdirektivet og offentleglova har vært at store uttrekk med personopplysninger skulle utleveres uten at vi kan stille vilkår for behandlingen. Det følger av viderebruksdirektivet at det ikke skal gå på bekostning av personverndirektivet. Den nye offentleglova har derfor fått utilsiktede virkninger når det gjelder masseutlevering av personopplysninger fra Det sentrale motorvognregister (navn og adresse).

7.4.3 Tilsyn og kontroll

Vegdirektoratet har foreslått en generell hjemmel for behandling av personopplysninger. Det vil for enkelte av registrene være behov for å presisere nærmere om behandlingen av personopplysninger i forskrift. For flere av registrene eksisterer slik hjemmel allerede i dag, deriblant utlevering av opplysninger fra fartsskriverkortregisteret til TACHOnet, som er hjemlet i forskrift om kjøre- og hviletid. Særlig fordi teknologien er i stadig utvikling og man

ser mulighetene for å koble systemer og data sammen, vil det kunne være behov for presisering av bruk av kontrollutstyr. Dette begrunnes særlig i behovet for å ivareta hensynet til forutsigbarhet for den registrerte. Nærmere bestemmelser om bruk og sletting av opplysningene vil være med å oppnå målet om forutsigbarhet, og man oppnår mer presise regler på personvernområdet.

8. Forslag til lovendring

Vegtrafikkloven er inndelt i åtte kapitler. Bestemmelsene som utleder behandling av personopplysninger er fordelt over flere kapitler. Å utforme hjemler under ulike kapitler for de ulike områdene vil etter departementets vurdering medføre unødvendige gjentakelser. Da det på bakgrunn av dette foreslås en felles hjemmel for alle områdene, foreslås det å plassere bestemmelsen i kapittel VI Forskjellige bestemmelser.

Kapittelet har ikke noen lignende bestemmelser eller bestemmelser det vil være naturlig å plassere en ny paragraf om behandling av personopplysninger sammen med. Departementet foreslår derfor å plassere den nye bestemmelsen til slutt i kapittelet som en ny § 43b.

Samferdselsdepartementet foreslår følgende ordlyd:

Ny § 43b skal lyde:

§ 43b Rett til å behandle personopplysninger

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 som er nødvendig for å oppfylle internasjonale forpliktelser på vegtrafikklovens virkeområde.

Departementet kan i forskrift gi nærmere bestemmelser om behandling av personopplysninger etter første ledd, herunder om sammenstilling av personopplysninger til bruk i forskning og til statistiske formål.

9. Økonomiske og administrative konsekvenser av hjemmel for innsamling og registrering av personopplysninger

9.1 Konsekvenser for enkeltpersoner og bedrifter

Den foreslåtte hjemmelen vil ikke medføre vesentlige personvernkonsekvenser da formålet er å lovhjemle behandling av personopplysninger som allerede finner sted. Forslaget vil styrke personvernet til de registrerte da det vil bli mer forutsigbart når det gjelder hvilke

opplysninger som lagres og hva opplysningene kan brukes til. Dette forutsetter imidlertid at det gis forskriftsbestemmelser som regulerer dette nærmere.

Myndighetene er avhengige av å ha et register over for eksempel alle førerrettigheter, registrerte motorvogner osv. Hvis man ønsker førerkort eller få registrert en bil er det ikke et valg for den enkelte om man ønsker at personopplysninger om en blir lagret. Ved en lov- og forskriftsfesting av hvordan personopplysningene behandles, vil dette gi større forutsigbarhet for de registrerte. Det vil også gi de registrerte større mulighet til å kontrollere at det ikke lagres flere personopplysninger enn det er adgang til.

Det vil også kunne medføre at den behandlingsansvarlige blir mer bevisst på hvordan opplysningene brukes og gjøre det enklere for saksbehandlere som registrer opplysninger i registrene til daglig.

En nærmere regulering av bruk og utlevering av personopplysninger i Det sentrale motorvognregister i forskrift vil påvirke utlevering av uttrekk i medhold av offentleglova.

9.2 Konsekvenser for Statens vegvesen

En lovhjemmel for behandling og nærmere regulering i forskrift vil være ressursbesparende i det daglige arbeidet med registrene ved at det er større forutsigbarhet rundt bruk og utlevering og at det blir mindre saksbehandling knyttet til forespørslers om utlevering.

En regulering av utlevering av personopplysninger fra motorvognregisteret vil medføre en reduksjon i inntekter ved salg av spesialtilpassede uttrekk som det kreves betaling for i medhold av offentleglova § 8, jf. offentlegforskrift § 4 fjerde ledd.

9.3 Konsekvenser på kontrollområdet

En lovhjemmel for behandling av personopplysninger og nærmere regulering i forskrift kan bidra til effektivisering og målretting av Statens vegvesens kontroll- og tilsynsvirksomhet. Ved økt målretting øker sannsynligheten for at de som utgjør en trafikksikkerhetsrisiko på norske veger tas inn til kontroll, og at de som har alt i orden kan kjøre uforstyrret. Det har en samfunnsmessig gevinst at førere i næring gis en enklere arbeidsdag og at unødvendig venting og tidstap reduseres. En slik effektiviseringsgevinst kan også bidra til at utekontrollen blir bedre rustet mot forventet økning av antall kjøretøy og økt ferdsel på norske veier i fremtiden.

Potensielle gevinster vil kunne være:

- En økning i farlige kjøretøy som tas av vegen kan bidra til færre ulykker.
- Effektive kontroller og økt antall kontrollerte kan bidra til økt bevissthet rundt sikkerhet på vegen og et mer «synlig» Statens vegvesen som kontrollmyndighet.

- Økt risiko for å bli tatt inn til kontroll kan lede til at færre spekulerer i å bryte gjeldende regelverk på vegtrafikkområdet.
- Kontrollørene som brukes til utplukking av kjøretøy i dag, vil ved bruk av den nye teknologien få endrede oppgaver fordi teknologien tar over den delen av oppgavene hvor det ikke er nødvendig med menneskelige ressurser. I stedet kan kontrollørene settes inn på oppgaver som bedre utnytter ressursene for å jobbe for bedre trafiksikkerhet.
- Bedre trafiksikkerhet vil gi store samfunnsøkonomiske gevinster ved at man hjelper til å få ned tallet på antall drepte og hardt skadde i trafikken. Det er også naturlig å tenke seg at man oppnår en miljøgevinst ved at eksempelvis biler som ikke oppfyller kravene til periodisk kjøretøykontroll i høyere grad kan lukes ut. Trafikkavviklingen blir også bedre når man ikke har farlige kjøretøy på vegen som potensialet kan forårsake ulykker.
- Online tilgang til bilder av førerkortinnehavere vil lette og effektivisere kontrollvirksomheten både for politiet og Statens vegvesen sine kontrollører. Foruten å få en bedre identifikasjon, vil også ulike former for kriminalitet avdekkes lettere dersom man på denne måten kan avdekke forfalskede ID-dokumenter.

Forslag til endringer i vegtrafikkloven

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

Ny § 43b skal lyde:

§ 43b Rett til å behandle personopplysninger

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 som er nødvendig for å oppfylle internasjonale forpliktelser på vegtrafikklovens virkeområde.

Departementet kan i forskrift gi nærmere bestemmelser om behandling av personopplysninger etter første ledd, herunder om sammenstilling av personopplysninger til bruk i forskning og til statistiske formål.