



Statens vegvesen

Vedlegg 1 – Høringsnotat

Høring om:

1. forslag til ny § 29 c i yrkestransportlova om Handsaming av personopplysningar ved billettering på ferje
2. forslag til ny § 29 b i yrkestransportlova om Handsaming av personopplysningar

Statens vegvesen

Vår ref.: 22/29398

23. februar 2022

Innholdsfortegnelse

1	Innledning	5
1.1	Retten til sporfri ferdsel	5
2	Bakgrunnen for forslaget	6
2.1	Overordnet om yrkestransportlova	6
2.2	Gjeldende adgang til behandling av personopplysninger etter yrkestransportlova	7
2.2.1	Yrkestransportlova § 29 a	7
2.2.2	Yrkestransportlova § 33	7
2.3	Tidligere forslag til ny § 39 a i yrkestransportlova	7
2.4	Om ferjesambandene i Norge	8
2.4.1	Roller og aktører innen AutoPASS for ferje	8
2.4.2	Oversikt over ferjesamband i Norge	11
2.4.3	Sentrale systemløsninger innen ferje- og bompengesektoren	11
2.4.4	Riksregulativ for ferjetakster og AutoPASS-regulativ for ferjetakster	12
2.4.5	Brukeravtale med AutoPASS-utsteder og AutoPASS for ferje-avtale med STL	13
2.4.6	Innføring av AutoPASS på ferje	15
2.5	Behandling av personopplysninger ved ferjedrift	15
2.5.1	Billettering på ferje	15
2.5.2	Billettering etter utbruddet av covid-19	16
2.5.3	Om midlertidig forskrift og midlertidig lov om billettering på ferje	17
2.5.4	Nærmere om midlertidig lov om billettering på ferje	17
2.5.5	Endringer i midlertidig lov om billettering på ferje	18
2.5.6	Forholdet til utstederforskriften	19
2.5.7	Utstederforskriften § 20	20
2.5.8	Forholdet til forskrift om transport med ferje	21
2.6	Forholdet til forskrift om betaling av bompenger	21
2.7	Behandling av personopplysninger i kollektivtransportsektoren	21
2.7.1	Utkast til adferdsnorm for personvern og informasjonssikkerhet i kollektivtransport	23
2.8	Om tidligere sporfrie avtaler for bomplasseringer	23
2.9	Om forbrukerens rett til kontant betaling. Forholdet til finansavtaleloven § 38	25
3	Personvernrettslige utgangspunkter	25
3.1	Kort om behandlingsgrunnlag og behandlingsansvarlig	25
3.2	Aktuelle behandlingsgrunnlag	26
3.2.1	GDPR artikkel 6 nr. 1 bokstav b («nødvendig for å oppfylle avtale»)	26
3.2.2	GDPR artikkel 6 nr. 1 bokstav c («oppfylle en rettslig forpliktelse»)	26
3.2.3	GDPR artikkel 6 nr. 1 bokstav e («utføre en oppgave i allmennhetens interesse» eller «utøve offentlig myndighet»)	26
3.2.4	GDPR artikkel 6 nr. 1 bokstav f («berettiget interesse»)	28

3.2.5	Kravet om supplerende rettsgrunnlag etter artikkel 6 nr. 3	28
3.3	Behandling av personopplysninger omfattet av artikkel 9 og 10	30
3.3.1	GDPR artikkel 9 (særlige kategorier)	30
3.3.2	GDPR artikkel 10 (straffbare forhold).....	30
3.4	Behandling av personopplysninger til statistiske formål.....	31
3.4.1	Personopplysningsloven § 8	32
3.4.2	Personopplysningsloven § 9	32
3.5	Forholdet til informasjonsplikten	32
3.5.1	GDPR artikkel 13	33
3.5.2	GDPR artikkel 14	33
4	Behandling av personopplysninger knyttet til billettering på ferje.....	34
4.1	Innledning.....	34
4.2	Behandlingsgrunnlaget i midlertidig lov om billettering på ferje	35
4.3	Gjeldende behandlingsgrunnlag for ulike aktører på ferjeområdet.....	36
4.3.1	Statens vegvesens behandlingsgrunnlag	36
4.3.2	Ferjeselskapenes behandlingsgrunnlag	37
4.3.3	Utsteders behandlingsgrunnlag.....	37
4.3.4	Sentral Tjenesteleverandørs behandlingsgrunnlag	37
4.4	Takstregulativer som mulig behandlingsgrunnlag.....	38
4.5	Forholdet til veglova og vegtrafikkloven.....	38
4.5.1	Veglovas bestemmelser om personvern	38
4.5.2	Bompenger regnes som betaling for en tjeneste.....	39
4.5.3	Vegtrafikkloven § 43b	39
4.6	Ferjeselskapenes adgang til elektronisk billettering i en eventuell overgangsfase....	40
4.6.1	Innledning	40
4.6.2	Avtale som behandlingsgrunnlag	41
4.6.3	Berettiget interesse som behandlingsgrunnlag	42
5	Om forslaget til ny § 29 c i yrkestransportlova.....	42
5.1	Generelt	42
5.2	Nærmere om innretningen av foreslått § 29 c	44
5.3	Omfanget av behandlingen	45
5.4	Retten til privatliv og forholdet til Grunnloven og menneskerettighetene.....	46
5.5	Adgangen til å behandle personopplysninger i beredskapsituasjoner	49
5.6	Behandling av personopplysninger til statistiske formål.....	50
5.7	Forholdet til informasjonsplikten	51
5.8	Informasjonssikkerhet.....	51
5.9	Forholdet til EØS-avtalen	52
5.10	Økonomiske og administrative konsekvenser	52
6	Om forslaget til § 29 b i yrkestransportlova.....	53
6.1	Generelt	53
6.2	Omfattede myndigheter og aktører	53

6.3	Behandling av personopplysninger i forbindelse med kontroll	54
6.4	Foreslått adgang til behandling av særlige kategorier opplysninger.....	54
6.5	Forslag til ny forskriftshjemmel i § 29 b annet ledd	55
6.6	Kort om forholdet til §§ 29 a og 33	56
6.7	Økonomiske og administrative konsekvenser	57
7	Forslag til endringer i yrkestransportlova.....	57

1 Innledning

Statens vegvesen fremmer med dette forslag til ny § 29 c om behandling av personopplysninger ved billettering i Lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova). I tillegg foreslås ny § 29 b om behandling av personopplysninger i yrkestransportlova generelt. Statens vegvesen gjennomfører denne høringen på oppdrag fra Samferdselsdepartementet.

Statens vegvesen vurderer at det er et særlig behov for å regulere behandling av personopplysninger ved ferjebillettering, herunder løyvemyndighetenes behandling av personopplysninger i denne forbindelse. Behovet for en ny bestemmelse om behandling av personopplysninger ved billettering har sammenheng med bruk av AutoPASS og AutoPASS ferjekort på en rekke ferjesamband i Norge. Videre har forslaget en direkte sammenheng med dagens midlertidige regulering av elektronisk billettering på ferje.¹ Det vises her til midlertidig lov om billettering på ferje, som gjelder frem til 01.07.2022.²

Ny bestemmelse om behandling av personopplysninger ved billettering foreslås gjennomført som ny § 29 c og foreslås plassert i samme kapittel som foreslått ny § 29 b, det vil si kapittel 6 *Sams føresegner*.

Statens vegvesen har nylig gjennomført en høring på oppdrag fra Samferdselsdepartementet angående endringer i yrkestransportlova i forbindelse med gjennomføring av enkelte rettsakter i EUs mobilitetspakke del 1.³ I denne forbindelse er det særlig forslaget til ny § 39 a i yrkestransportlova om behandling av personopplysninger som påvirker og har nær sammenheng med gjeldende høringsforslag.⁴ Statens vegvesen foreslår nå enkelte endringer til forslaget til § 39 a, og at bestemmelsen i stedet tas inn som ny § 29 b i yrkestransportlova. Statens vegvesens forslag til § 29 b dreier seg hovedsakelig om språklige justeringer, utvidelse av bestemmelsens anvendelsesområde og innføring av en generell adgang til å gi nærmere forskrift om behandling av personopplysninger.

En nærmere omtale av forslaget til endringer til ny § 29 c og § 29 b følger av notatet pkt. 5 og 6 henholdsvis.

1.1 Retten til sporfri ferdsel

Forslaget til ny § 29 c innebærer etter Statens vegvesens vurdering en avvikling av den generelle adgangen til å reise anonymt med kjøretøy på ferje. Forslaget åpner for at

¹ Se Kongelig resolusjon om fastsettelse av midlertidig forskrift om billettering på ferje av dato 3.april 2020, saks.nr. 20/771. Se også Prop. 114 L (2019-2020) Midlertidig lov om billettering på ferje som følge av utbrudd av covid-19, samt Prop. 29 L (2020-2021) Endringer i midlertidig lov om billettering på ferje som følge av utbrudd av covid-19.

² Prop. 37 L (2021-2022) Endringer i midlertidig lov om billettering på ferje som følge av utbrudd av covid-19.

³ Det vises til høringsnotat fra Statens vegvesen av 9. juli 2021.

⁴ Se punkt 2.2 nedenfor.

ferjeselskapene gjennomfører elektronisk billettering uten at brukeren kan gjøre opp kontant. Statens vegvesen vurderer at det kun er kontant oppgjør som kan sikre anonym ferdsel på ferje. Ferjeselskapene vil likevel ikke bli pålagt å avvikle kontant betaling som oppgjørsmetode. Som det følger nedenfor i punkt 2.5.2, foregår billettering på ferje allerede på tilsvarende måte i dag, med hjemmel i midlertidig lov.

Sammenholdt med den allerede tilsvarende situasjonen ved passeringer i bomstasjoner på veg, er det Statens vegvesen vurdering at inngrepet i den enkeltes rettigheter og friheter ansees forholdsmessig og begrenset. Statens vegvesen vil fremheve at ferjetransport på samme måte som betaling for bompasseringer bør regnes som et tjenestetilbud. jf. pkt. 4.5.2. Videre viser Statens vegvesen til at bokføringsregelverket innebærer at det for bompasseringer ikke har vært mulig å opprettholde et tilbud om sporfrie avtaler. Dette regelverket gjelder også ved billettering på ferje.

Vurderingen av om foreslått § 29 c utgjør et forholdsmessig inngrep i den enkeltes rettigheter er nærmere omtalt i notatet pkt. 5.4.

2 Bakgrunnen for forslaget

2.1 Overordnet om yrkestransportlova

Loven trådte i kraft 1. januar 2003 og avløste lov 4. juni 1976 nr. 63 om samferdsel (samferdselsloven).

Gjeldende lov regulerer ervervsmessig transport med motorvogn og fartøy gjennom løyveordninger. I loven er det også gitt bestemmelser om kontroll og sanksjoner. Samferdselsdepartementet har gjennom ulike forskrifter fastsatt nærmere krav om tildeling og utøving av løyver for ulike former for transport.

Hva gjelder kompetanse til å fatte enkeltvedtak etter loven, er denne kompetansen til dels lagt til departementet, dels til Statens vegvesen og dels til fylkeskommunene. Loven åpner for at departementet kan delegerer sin myndighet til fylkeskommunen. Tillatelser til internasjonal vegtransport utenom EØS-området er delegert til Statens vegvesen. Politiet er myndighetsorgan med hensyn til kjøreseddel. Statens vegvesen og politiet kan (som kontrollmyndighet) treffe vedtak om administrative sanksjoner.⁵

Yrkestransportlova har frem til nå ikke hatt noen generell bestemmelse om behandling av personopplysninger, jf. også pkt. 2.3.

⁵ Jf. Norsk Lovkommentar til yrkestransportlova ved Arnfinn Øen, Note 1.

2.2 Gjeldende adgang til behandling av personopplysninger etter yrkestransportlova

2.2.1 Yrkestransportlova § 29 a

I 2012 vedtok Stortinget ny § 29 a, som gir hjemmel for å opprette og drive et nasjonalt elektronisk register i tråd med kravene i forordning EF 1071/2009.⁶ Bestemmelsen gir også hjemmel for å utveksle opplysninger med andre EØS-land via registeret og for at departementet kan gi nærmere forskrift om registeret. Det er ikke gitt nærmere forskriftsbestemmelser om det nasjonale registeret.

Fra Prop. 124 L (2012–2013) siteres følgende fra omtalen av bestemmelsen:

Ny § 29 a i yrkestransportlova skal gje heimel for oppretting og drift av eit nasjonalt elektronisk register over vegtransportørar, som vil innebere registrering og handsaming av personopplysningar og sensitive personopplysningar etter forordningane i vegpakken. I tillegg vert det gjort framlegg om at registeret skal koplust saman med dei elektroniske registra i dei andre EØS-landa på vilkår som vert nærare fastsette av departementet, og at opplysningar skal verte utveksla mellom ansvarlege styresmakter i EØS-landa. Departementet får heimel til å gje nærare forskrift på området.

Bestemmelsen er også foreslått endret i *Statens vegvesens høringsnotat av 9. juli 2021 pkt. 4.2.1 i forbindelse med gjennomføring av EUs mobilitetspakke del 1.*

2.2.2 Yrkestransportlova § 33

Etter Statens vegvesens syn kan også yrkestransportlova § 33 regnes som et supplerende rettsgrunnlag til Personvernforordningen 2016 (GDPR)⁷ artikkel 6 nr. 1 bokstav e). Det siktes her til at transportselskapene kan sies å utføre en oppgave i allmennhetens interesse etter denne bestemmelsen. Det vises likevel til pkt. 2.7 og forholdet til utkast til adferdsnorm fra Jernbanedirektoratet, der det er lagt til grunn at personopplysninger i denne sammenheng behandles i henhold til forordningen artikkel 6 nr. 1 bokstav f) (berettiget interesse).

2.3 Tidligere forslag til ny § 39 a i yrkestransportlova

I *Statens vegvesens høringsnotat av 9. juli 2021 del 1* foreslår Statens vegvesen å gjennomføre endringer i yrkestransportlova i forbindelse med gjennomføring av enkelte

⁶ Forordning nr. 1071/2009 av 21. oktober 2009 om innføring av felles regler med hensyn til vilkårene som må oppfylles for å utøve yrket som transportør på vei og om oppheving av rådsdirektiv 96/26/EF. Se også EØS-komiteens beslutning nr. 88/2014.

⁷ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2016/679 av 27. april 2016 om vern av fysiske personer i forbindelse med behandling av personopplysninger og om fri utveksling av slike opplysninger samt om oppheving av direktiv 95/46/EF (generell personvernforordning).

rettsakter i EUs mobilitetspakke del 1. I denne forbindelse vises det særlig til forslaget til ny § 39 a, der det ble foreslått innført en generell adgang til behandling av personopplysninger. Forslaget i høringsnotatet lød:

Offentlige styresmakter kan handsame personopplysningar, mellom anna personopplysningar som nemnt i forordning (EU) 2016/679 personvernforordninga artikkel 10, når det er naudsynt for å utføre oppgåver gjevne i eller i medhald av lova her. Vegtrafikkloven § 43b andre og siste ledd gjeld tilsvarende.

Det er Statens vegvesens vurdering at forslaget til ny § 39 a i hovedsak kan gi tilstrekkelig adgang for offentlige myndigheter til å behandle personopplysninger i forbindelse med utførelse av oppgaver etter yrkestransportlova. I lys av arbeidet med ny § 29 c ser Statens vegvesen likevel at en generell bestemmelse for behandling av personopplysninger etter yrkestransportlova bør ha et noe utvidet virkeområde, blant annet med tanke på hvilke aktører som skal kunne behandle personopplysninger. Forslaget til ny § 29 b vil av praktiske årsaker bli behandlet sammen med forslaget til ny § 29 c som foreslås i dette høringsnotatet.

2.4 Om ferjesambandene i Norge

De offentlige ferjesambandene er en viktig del av den samfunnskritiske infrastrukturen i Norge. I Norge drives ferjetransport i rute av ferjeselskaper og rederier. Ferjetransport i rute i tilknytning til riksvegene driftes av ferjeselskaper med grunnlag i løyve gitt av Statens vegvesen, jf. yrkestransportlova § 7, jf. § 13.⁸

For ferjetransport i rute i tilknytning til fylkesvegene, gis løyvener av fylkeskommunene, jf. yrkestransportlova § 13. Løyvener lyses ut som en del av offentlige kontrakter i henhold til regelverket om offentlige anskaffelser, jf. yrkestransportlova § 8.

Ferjetilbudet delfinansieres over de offentlige budsjettene, henholdsvis over Statens vegvesens budsjett og over fylkeskommunenes budsjetter. I tillegg til den offentlige finansieringen av ferjene, kommer billettinntekter basert på takster for kjøretøy og passasjerer. Disse inntektene skjer gjennom billettering på ferjene, med hjemmel i forskrift om transport med ferje § 7 og det enkelte løyve.

Kommunene har ansvaret for kommunale ferjesamband slik det følger av yrkestransportlova § 13 annet ledd.

2.4.1 Roller og aktører innen AutoPASS for ferje

Følgende roller og aktører er særlig relevante med hensyn til AutoPASS for ferje:

⁸ Se også yrkestransportforskriften § 3.

- **Løyvemyndighetene**

Statens vegvesen er løyvemyndighet for riksvegferjesamband. Fylkeskommunene er løyvemyndighet for ferjetransport i rute i tilknytning til fylkesvegene. Kommunene har ansvaret for kommunale ferjesamband. Det vises til omtalen i pkt. 2.3 ovenfor.

- **Ferjeselskapene (operatørene)**

Det er pr. 1.1.2022 21 ferjeselskaper i Norge. Ferjeselskaper som inngår i AutoPASS Samvirke omfattes av begrepet «operatør», jf. utstederforskriften⁹ § 2 bokstav l.¹⁰

- **AutoPASS-utstedere**

AutoPASS-utstedere har i henhold til utstederforskriften en rolle både på veg og på ferje. Se utstederforskriften § 2 bokstav b.

- **Driftsleverandører og tjenesteleverandører**

Per i dag er det Skyttel AS som har rollen som Sentral Tjenesteleverandør (STL). Skyttel AS er også driftsleverandør¹¹ for ferjeselskapet Bastø Fosen.

Ferjeselskapene og driftsleverandørene har ulike roller i forbindelse med innkreving av betaling og drift. Etter gjennomført konkurranse inngår vegeierne kontrakt med ferjeselskapene om drift av de fysiske ferjene inkludert rutetransport og billettering. Noen vegeiere drifter ferjene helt eller delvis selv gjennom eget ferjeselskap.

Som en del av Statens vegvesens arbeid med å forvalte og samordne innkrevingen, har Statens vegvesen inngått kontakt med Sentral Tjenesteleverandør. Sentral Tjenesteleverandør kan benyttes av alle som drifter ferje (ferjeselskap og vegeiere). Sentral Tjenesteleverandør forestår prosesseringen av betalingen og driften av selve det sentrale innkrevingssystemet, inkludert prising av transaksjoner, på vegne av ferjeoperatørene.¹² Innhenting og prosessering på ferjekant foretas imidlertid ved bruk av ferjeselskapenes eget system og utstyr. Stort sett alle ferjeselskap benytter Sentral Tjenesteleverandør, det er bare noen helt få ferjeselskap og vegeiere som kun benytter sine egne løsninger.

Ferjeselskaper, alternativt fylkeskommunen som ferjeselskapets oppdragsgiver, kan godkjennes som operatører i samvirket etter avtale med Statens vegvesen.

På strekningen Moss–Horten har Statens vegvesen som vegeier inngått avtale med ferjeselskapet Bastø Fosen. Bastø Fosen har deretter inngått avtale med driftsleverandør Skyttel AS. På dette ferjesambandet opptrer Skyttel AS derfor

⁹ Forskrift 14.12,2018 nr. 1917 om utstedervirksomhet for bompenger og ferjebilletter

¹⁰ I utstederforskriften § 2 bokstav k er det forutsatt at ferjeselskapet må inngå avtale med Statens vegvesen for å inngå i AutoPASS Samvirke.

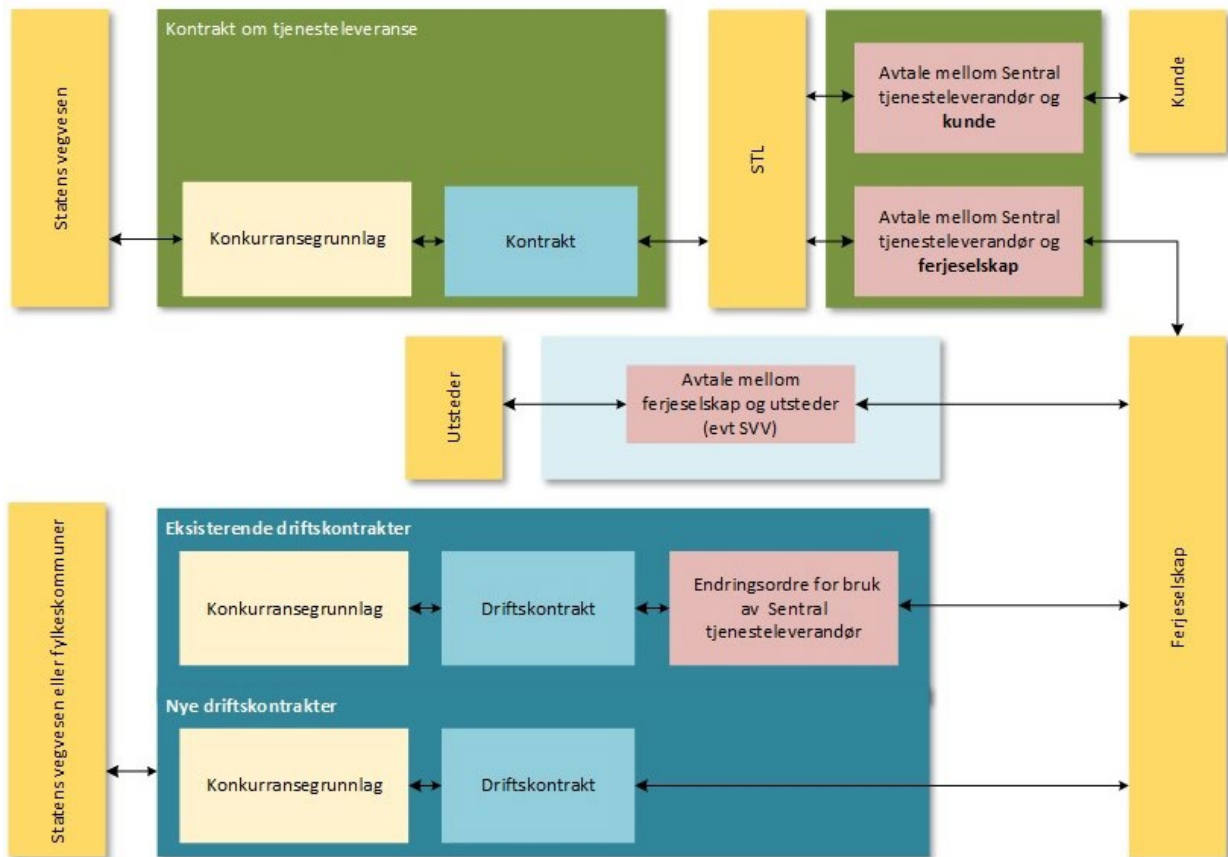
¹¹ Skyttel AS er i denne forbindelse også omtalt som Bastø Fosens underleverandør for billettering.

¹² Dvs. sentralsystemet for ferje («BTCS Ferje»).

ikke som Sentral Tjenesteleverandør, men er en driftsleverandør for Bastø Fosen gjennom en egen privatrettslig avtale.¹³

Det vises til avtalekart inntatt nedenfor for en presentasjon av dagens samspill i ferjesektoren:

Avtalekart



I nye systemløsninger skal ferjeselskapene og utstederne være tilkoblet AutoPASS HUB for å sende og motta informasjon. Utstederne skal sende statuslister via AutoPASS HUB til ferjeselskapene. Ferjeoperatørene sender passeringsopplysninger til utstederne. Dette gjøres for at utsteder skal få oppdatert informasjon om hvem som skal faktureres for respektive

ferjebilletter.¹⁴

2.4.2 Oversikt over ferjesamband i Norge

Det finnes i dag om lag 130 ferjesamband i Norge. Statens vegvesen har direkte ansvar for 17 av sambandene. Fylkeskommunene og kommunene har ansvar for øvrige samband.

Ved rullering av statens kontrakter for drift av riksvegferjer, lyses ferjeløyvene som hovedregel i dag ut med AutoPASS-regulativ og AutoPASS-teknologi.

En oversikt over ferjesamband som i dag støtter bruk av AutoPASS-brikke og/eller registrering av kjennemerke følger av denne nettsiden:

- <https://autopassferje.no/ferjesamband/>

2.4.3 Sentrale systemløsninger innen ferje- og bompengesektoren

2.4.3.1 Sentrale systemløsninger i bompengesektoren

Følgende sentrale systemløsninger gjelder innenfor bompengesektoren:

- AutoPASS IP: *Identifisering og prising av bomplasseringer i Norge. Løsningen gjelder for verdikjeden «fra registrering til priset passering».*
- AutoPASS HUB: *En meldingsformidler som skal sikre interoperabilitet i datautvekslingen mellom bomstasjonene, AutoPASS IP, operatørene og utstederne, og det internasjonale samarbeidet i EasyGo.*
- De regionale bompengeselskapene har egne operatørsystem som *samvirker med AutoPASS IP og HUB.*
- AutoPASS-*utstedernes* utstederløsninger.

Det er Statens vegvesen som er kontraktsansvarlig for AutoPASS IP og AutoPASS HUB.

2.4.3.2 Sentrale systemløsninger innen AutoPASS ferje

Følgende systemer er relevante innen AutoPASS ferje:

- AutoPASS HUB
- Sentral Tjenesteleverandørs sentralsystem
- AutoPASS-utstederes utstederløsninger

¹⁴ Informasjonen som utveksles mellom utstedere og ferjeselskapene vil inneholde personopplysninger.

- Rederienes egne operatørløsninger

2.4.3.3 Om EasyGo-samarbeidet

EasyGo er et samarbeid mellom Norge, Sverige, Danmark og Østerrike som muliggjør bruk av én og samme elektroniske bombrikke i alle land når et kjøretøy passerer i bompengeanlegg, samt på ferjer og bruer.

Organisasjonene som deltar i EasyGo-samarbeidet er:

- Sund & Bælt Holding A/S (Danmark)
- Øresundsbro Konsortiet I/S (Danmark/Sverige)
- Statens vegvesen (Norge)
- Swedish Transport Agency (Sverige)
- ASFINAG (Østerrike)

EasyGo HUB benyttes i dag bare på ferjeområdet. I Områdeerklæringen B 1.4 fremgår følgende om AutoPASS-utsteders adgang til å benytte EasyGo HUB:

En AutoPASS-utsteder kan – hvis ønskelig – bruke EasyGo HUB for å utveksle data med AutoPASS HUB og de norske operatørene i AutoPASS Samvirke. AutoPASS-utstederen er i så fall selv ansvarlig for bruken av EasyGo HUB. Kravene til datautvekslingen med AutoPASS HUB gjelder uansett.

2.4.4 Riksregulativ for ferjetakster og AutoPASS-regulativ for ferjetakster

Det er i dag to regulativer for ferjedriften, riksregulativ for ferjetakster og AutoPASS-regulativ for ferjetakster. Riksregulativet brukes i ferjesamband uten brikkebetaling,¹⁵ mens AutoPASS-regulativet i hovedsak brukes i ferjesamband med brikkebetaling. Etter riksregulativet er det takster for både kjøretøy og passasjerer. Etter AutoPASS-regulativet er det bare takster for kjøretøy.

Det er oppdragsgiveren/løyvemyndigheten for det enkelte ferjesamband som avgjør om det er Riksregulativet eller AutoPASS-regulativet som skal brukes.

¹⁵ Merk likevel at registrering av AutoPASS-brikker også finner sted i samband som ikke støtter brikkebetaling, altså at slik registrering også skjer der det bare benyttes håndholdte ANPR-lesere.

2.4.5 Brukeravtale med AutoPASS-utsteder og AutoPASS for ferje-avtale med STL

Det finnes ca. 60 bompengeanlegg i Norge der det i dag kan betales med AutoPASS-brikke. En bilist som ønsker å benytte AutoPASS-brikke må inngå avtale med en AutoPASS-utsteder. Kunden inngår dermed en brukeravtale (AutoPASS-avtale) med selskapet som har utstedt brikken. Dersom kunden i tillegg inngår avtale om AutoPASS for ferje, kommer denne avtalen i tillegg til brukeravtalen som er inngått mellom kunden og AutoPASS-utstederen.

Som følge av bompengereformen, er det i dag opp til den enkelte AutoPASS-utsteder å utforme de nærmere avtalebetingelser overfor kunden, likevel hensyntatt utstederforskriften § 15. Etter det Statens vegvesen kjenner til, fremgår det av gjeldende AutoPASS-avtaler at tilleggsavtale inngås med ferjeselskapet for at rabatt skal kunne oppnås på ferjestrekninger. I praksis inngås denne tilleggsavtalen med STL (Sentral Tjenesteleverandør). Nedenfor gjengis sentrale deler av denne avtalen, slik den er publisert på autopassferje.no:¹⁶

1.1 På de ferjesamband som er med i løsningen AutoPASS for ferje vil man kunne betale med AutoPASS brikke eller AutoPASS-ferjekort. Se autopassferje.no for oversikt over hvilke ferjesamband som er med i løsningen og hvilke betalingsmiddel som brukes på de ulike sambandene.

1.2 Det vil kun brukes et rabattgivende medium per ferjesamband. Dette medfører at på de samband der det er innført betaling med AutoPASS-brikker kan man ikke betale med AutoPASS-ferjekort, og motsatt.

1.3 Sentral Tjenesteleverandør vil utstede AutoPASS ferjekort, men AutoPASS-brikke vil bli utstedt av de ordinære brikkeutstederne. Se autopass.no for informasjon om brikkeutsteder.

1.4 Sentral Tjenesteleverandør håndterer betaling både ved bruk av AutoPASS-brikke og ved belastning av AutoPASS-ferjekort.

1.6 Innledende bestemmelser

Bruk av Sentral Tjenesteleverandør for elektronisk betaling av ferjebillett innebærer at det for hver kunde med ferjerabattavtale opprettes en kundekonto i Sentral Tjenesteleverandørs baksystem. Ferjerabattavtale krever forhåndsinnbetaling regulert i AutoPASS-regulativ for ferjetakster og i Riksregulativ for ferjetakster.

1.7 Ved bruk av brikke eller AutoPASS-ferjekort som betalingsmiddel overføres passeringsdata fra ferjeselskap til Sentral Tjenesteleverandør som behandler den enkelte passering etter følgende regler:

1.11 I alle ferjesamband har kunden valgt mellom AutoPASS-betaling eller manuell betaling med kontanter eller bankkort av ferjebillett. Ved etablering av Sentral Tjenesteleverandør og innføring av elektronisk ferjebillettering i AutoPASS-samband, er bruk av den elektroniske betalingsordningen en forutsetning for rabatt.

¹⁶ Lesedato: 4. januar 2022.

1.12 Kundens bruk av den elektroniske betalingsordningen anses som aksept av disse regler. Formell avtaleinngåelse og særskilte regler om oppsigelse og hevning etc. når det gjelder elektronisk ferjebillettering, vil dermed være overflødig. Disse regler gjør ellers ingen endring i kundens rettigheter og plikter etter henholdsvis brikkeavtalen og lokal rabattavtale på veg.

1.13 Sentral Tjenesteleverandør skal sikre at personvern ivaretas ved å etterleve norsk lov. Sentral Tjenesteleverandør behandler bare personopplysninger som er nødvendige for å kunne utføre tjenesten

1.14 Passering med brikke, uten rabattavtale, i ferjesamband der AutoPASS-betaling er innført, overføres direkte til utsteder av brikke for fakturering.

For hva angår tilleggsavtalens regulering av personvern, vises det særlig til avtalens pkt. 2 og 9:

2. Avtale

2.1 Ved opprettelse av kundekonto hos Sentral Tjenesteleverandør gir kunden samtykke i at det innhentes og lagres personopplysninger som beskrevet i pkt. 9. [...]

9. Personvern

9.1 Formålet med å registrere opplysninger om kunden vil være å gjennomføre avtale om rabattert betaling for reiser med ferjer som er med i nasjonal løsning for AutoPASS for ferjer.

9.2 Ved inngåelse av avtale vil det bli registrert opplysninger om kunden nødvendig for å gjennomføre rabattavtalen, dvs. korrekt billettering, og evt. klagebehandling.

9.3 Bruk av Brikken og AutoPASS-ferjekort vil bli registrert i forbindelse med betalingskontroll.

9.4 Bruk av fotografering kan bli gjort for å dokumentere kjøretøyets klasse eller kjøretøyets lengde ved rabattavtale, eller ureglementerte passeringer.

9.5 Opplysninger om Kunden og passeringsdata benyttes bare til å administrere AutoPASS for ferje.

9.6 Opplysninger om hver enkel passering slettes så raskt som mulig etter at faktura er betalt. Ved tvist om betalingsplikten oppbevares opplysningene inntil kravet er gjort opp eller rettslig avgjort.

9.7 Kunden kan når som helst be om innsyn i lagrede opplysninger om seg selv.

9.8 Kunden kan når som helst be om at lagrede opplysninger om seg selv slettes.

Kunden samtykker da i evt. konsekvenser dette kan ha for gjennomføring av Avtalen.
9.9 Ved avslutning av avtalen vil alle data bli slettet iht. enhver tid gjeldende regler om personvern og regnskapsføring.

9.10 Ved inngåelse av denne avtale gir kunden samtykke til at passeringsopplysninger kan overføres mellom utsteder og operatør ved behandling av klage på passering.

9.11 Passeringsdata vil bli brukt til anonymisert trafikkstatistikk.

2.4.6 Innføring av AutoPASS på ferje

Behovet for behandling av personopplysninger ved ferjedrift har blant annet sammenheng med innføringen av AutoPASS på ferjer. Hva gjelder det overordnede forholdet til bruk av AutoPASS på ferjer, viser Statens vegvesen til omtalen i Meld. St 26 (2012–2013) *Nasjonal transportplan 2014–2023*, s. 115:

Innføring av AutoPASS som betalingssystem i riksvegferjedriften vil lette trafikkavviklingen på ferjesambandene og gjøre betalingen enklere for både ferjemannskaper og passasjerer.

Statens vegvesen har arbeidet med problemstillinger knyttet til organisering, økonomi og teknologi. Det er gjennomført et prøveprosjekt på sambandet Flakk – Rørvik. Her er det avdekket uklarerheter knyttet til operatør- og utstederrollen. Vegdirektoratet har på denne bakgrunn satt i gang et prosjekt for å sikre innføring og bruk av betalingssystemet i ferjedriften på en hensiktsmessig måte. Innføring av AutoPASS vil bl.a. kreve et nytt regulativ og vil ha betydning for fordelingen mellom kjøretøygrupper.

Samferdselsdepartementet støtter forslaget om bruk av AutoPASS på ferjer og vil følge opp saken for raskest mulig innføring.

2.5 Behandling av personopplysninger ved ferjedrift

2.5.1 Billettering på ferje

Med billettering på ferje siktes det i hovedsak til billettering av passeringer på ferje med kjøretøy. Det er ikke betaling for den enkelte passasjer i kjøretøyene på samband som benytter AutoPASS-regulativ. Etter riksregulativet er det likevel takster for både kjøretøy og passasjerer.¹⁷ AutoPASS-teknologien brukes for å sikre komplett billettering på ferjer som bruker AutoPASS-regulativet.

En av metodene for billettering på ferje som ble benyttet før utbruddet av covid-19 i 2020, var manuell billettering etter riksregulativet for ferjetakster. Denne metoden gikk ut på at trafikanten betalte for passeringer ved bruk av kontanter, bankkort eller AutoPASS-ferjekort om bord på ferja. Billetteringen starter med dialog gjennom bilvinduet mellom billettør og kunde, for å fastslå antall passasjerer mm., som er nødvendig for å bestemme korrekt pris. Deretter leveres betalingsmiddelet fra trafikanten til billettøren, som etter gjennomført transaksjon returnerer reisebevis, bankkort eller vekslpengen til trafikanten. Dette gjentas for hvert kjøretøy og passasjerer som er om bord i ferja. Reisende uten brikke eller AutoPASS

¹⁷ Se punkt 2.4.4 om riksregulativet og AutoPASS-regulativet.

ferjekort, kunne tidligere også betale ved å løse billett i billettautomat/billettbod der dette var installert.

Ved årsskiftet 2019/2020 hadde 10 av 16 riksvegferjesamband innført AutoPASS-regulativet og brikkebetaling, mens på ferjesambandene for fylkesveg var AutoPASS-regulativet og brikkebetaling innført på 19 samband. På ferjesamband som benyttet AutoPASS-regulativet før utbruddet av covid-19, ble om lag 70 prosent av billettene solgt ved bruk av AutoPASS-teknologi. Dette inkluderer billetter solgt med AutoPASS-ferjeavtale med forskuddsinnbetaling som oppnår full rabatt (50 prosent for privatkunder og 40 prosent for bedriftskunder) og de som har brikke og avtale fra en brikkeutsteder (men ikke AutoPASS-ferjeavtale), som oppnår 10 prosent rabatt.¹⁸

2.5.2 Billettering etter utbruddet av covid-19

For å hindre at billettering på ferje skulle bli en kilde til spredning av covid-19 mellom passasjerer og mannskap på riksvegferjer, besluttet Statens vegvesen for statens del at det fra 15. mars 2020 var nødvendig å stanse all manuell betaling av ferjebilletter på riksvegferjene. Flere fylkeskommuner fattet tilsvarende beslutninger for sine respektive ferjesamband. Beslutningene er begrunnet med samfunnets behov for å holde ferjene åpne for trafikk.

De økonomiske konsekvensene av manglende billettinntekter for oppdragsgiverne var for store til at denne løsningen kunne brukes over tid. Det ble derfor innført en egen forskrift og senere lov om billettering på ferje, se nærmere om dette i punkt 2.5.3. Gjeldende midlertidig lov om billettering på ferje av 26. mai 2020 nr. 55 gir ferjeselskapet adgang til å billettere alle trafikanter ved registrering av kjøretøyets AutoPASS-brikke eller kjennemerke. Den midlertidige loven inneholder også bestemmelser om behandling av personopplysninger, herunder behandlingsgrunnlag.

Billettering med kort og kontanter er erstattet med nyutviklet løsning der man med en håndholdt enhet leser kjøretøyets kjennemerke og fastslår om kjøretøyet har en rabattgivende avtale eller ikke. De ferjesamband som i utgangspunktet benyttet Riksregulativet for ferjetakster ble overført til AutoPASS-regulativet. Når kjøretøyet ikke har AutoPASS-avtale, sendes det en faktura til kjøretøyets eier på reisesens kostnad i fullpris, men uten fakturagebyr.

På de ferjesambandene der AutoPASS-regulativet for ferjetakster allerede var tatt i bruk, er det i dag kun foretatt mindre endringer. For den delen av trafikken som gjennomføres med kjøretøy uten AutoPASS-avtale, benyttes samme metode som ovenfor, det vil si at det sendes faktura til kjøretøyets eier på reisesens kostnad i fullpris, men uten fakturagebyr.

¹⁸ Se Prop 114L (2019-2020) s. 7.

Metoden tilsvarer bompengeneinnkreving på de offentlige vegene, men i ferjesammenheng brukes metoden kun for kunder som har en brikke, med eller uten rabattavtale hos AutoPASS for ferje / Sentral tjenesteleverandør.

For ferjebillettering er det behov for at både brikkelesing og kjennemerkegjenkjenning kan brukes hver for seg for å identifisere kjøretøyet. Dette gjelder også i en normalisert situasjon der det ikke lenger er covid-19 som begrunner ekstraordinære tiltak.

2.5.3 Om midlertidig forskrift og midlertidig lov om billettering på ferje

Statens vegvesen fremmet i brev datert 19. mars 2020 til Samferdselsdepartementet forslag om at det fastsettes en midlertidig forskrift om billettering på ferje med hjemmel i koronaloven § 2. Det ble foreslått en ordning som legger til rette for at ferjemannskapet midlertidig kan gjennomføre all billettering på ferjene ved bruk av elektronisk registrering av kjøretøyenes kjennemerker eller AutoPASS-brikke. Dette er en ordning som kunne iverksettes raskt, gjennom enkle midler og ved bruk av allerede tilgjengelig teknologi på mange ferjesamband.

I slutten av mars 2020 kunne bare reisende med AutoPASS-brikke billetteres på statens ferjesamband som benytter AutoPASS-regulativet. De øvrige passasjerene på ferjene reiste gratis. For staten gjaldt dette seks ferjesamband som ordinært benytter riksregulativet. For det fylkeskommunale ferjetilbudet gjaldt det en større andel av ferjesambandene.

Situasjonen førte til forskjellsbehandling av trafikantene. Over noe tid måtte det ventes at mange av trafikantene som benytter ferjetjenestene ved bruk av avtale ville si opp sine avtaler dersom det ikke ble innført en alternativ måte for billettering, med ytterligere svekkede billettinntekter som konsekvens.

2.5.4 Nærmere om midlertidig lov om billettering på ferje

Midlertidig lov 26.5.2020 nr. 55 om billettering på ferje som følge av utbrudd av covid-19 ble vedtatt av Stortinget 26. mai 2020 og trådte i kraft 27. mai 2020. Da loven trådte i kraft ble samtidig midlertidig forskrift 3.4.2020 nr. 571 om billettering på ferje i anledning utbrudd av covid-19 opphevet. Loven ble foreslått innført som følge av koronalovens begrensede varighet, hvilket medførte at bestemmelsene i midlertidig forskrift måtte inntas i lov for å ha gyldighet. Det vises til Prop. 114 L (2019–2020) pkt. 1:

Koronaloven trådte i kraft 27. mars 2020. Lovens § 7 fastsatte opprinnelig at loven oppheves én måned etter ikrafttredelsen. Stortinget har ved lovvedtak 21. april 2020 endret § 7, og iht. endringsloven oppheves loven 27. mai 2020. I henhold til komitéens merknader i Innst. 240 L (2019–2020), vil ikke flertallet støtte en ytterligere forlengelse av koronaloven ut over 27. mai 2020. Dette innebærer at midlertidige tiltak som er regulert i forskrift til koronaloven og som det fortsatt er behov for etter 26. mai 2020, må videreføres i lov.

Loven regulerer alternativ billetteringsordning på de offentlige ferjesambandene i Norge under situasjonen med utbruddet og spredningen av covid-19. Loven og lovens ordning med billettering på ferje er omtalt i Prop. 114 L (2019–2020) og Innst. 290 L (2019–2020).¹⁹

Hva gjelder hjemmelsgrunnlaget og forholdet til reguleringen av behandling av personopplysninger i medhold av yrkestransportlova, vises til følgende fra Prop. 114 L (2019–2020) pkt. 2.3:

Den midlertidige forskriften om billettering på ferje i anledning utbrudd av covid-19 som gjelder på tidspunktet for framlegget av denne proposisjonen, er fastsatt med hjemmel i koronaloven jf. yrkestransportlova. Yrkestransportlova § 35 gir normalt en vid adgang for departementet til å fastsette utfyllende forskrifter til loven, slik som bl.a. forskriftsbestemmelser om billettering av reisende med ferje, jf. forskrift om transport med ferje § 7. Yrkestransportlova gir i § 36 også departementet vide fullmakter til å gi pålegg til løyvehavere (slik som ferjeselskap) under særskilte forhold når det er nødvendig. Loven gir videre i § 37 departementet hjemmel til å fastsette unntak fra loven ved ekstraordinære forhold. Årsaken til at yrkestransportlova § 35 ikke er benyttet som eneste lovhjemmel for den midlertidige forskriften, er at yrkestransportlova ikke har egne bestemmelser om behandling av personopplysninger for passasjerer på ferjene.

Når det gjelder lovens konkrete bestemmelser om behandling av personopplysninger, vises til loven § 5. Behandlingsansvarlige er angitt i § 6 . Loven regulerer også utlevering av personopplysninger i og med § 7.

I Prop. 114 L (2019–2020) kapittel 3.3 siste avsnitt heter det følgende om arbeidet med permanente bestemmelser i yrkestransportlova:

Det arbeides med å vurdere permanente bestemmelser i yrkestransportlova om bl.a. behandling av personopplysninger, som både skal regulere behovet i beredskapssituasjoner slik som spredningen av covid-19 og andre behov innenfor ferjeområdet. Et slikt forslag vil følge ordinære prosesser for utredning og offentlig høring, og departementet vil eventuelt komme tilbake til Stortinget med forslag til permanente endringer i loven etter at nødvendige prosesser er gjennomført.

2.5.5 Endringer i midlertidig lov om billettering på ferje

Den midlertidige loven hadde opprinnelig varighet frem til 1. januar 2021. Loven ble deretter vedtatt forlenget til 01.01.2022, slik det følger av Prop 29 L (2020–2021). I proposisjonen heter det i kap. 3.3 følgende om arbeidet med permanente bestemmelser i yrkestransportlova:

¹⁹ Se: <https://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Saker/Sak/?p=79781>.

Mange av høringsinstansene har merknader til arbeidet med å utrede permanente endringer i yrkestransportlova. AtB AS, Kollektivtrafikkforeningen og Skyss ved Vestland fylkeskommune ønsker ordningen etter den midlertidige lovendringen som en permanent løsning. NHO Sjøfart uttaler at arbeidet må prioriteres. Norled AS med støtte fra NHO Sjøfart uttaler at de ønsker at det blir en enhetlig løsning mellom riks- og fylkesveier. Dette er mer kundevennlig for de reisende og gir bedre forutsigbarhet for ferjeoperatørene. Norges Lastebileier-Forbund uttaler at forbundet ønsker at en permanent løsning må basere seg på elektronisk lengdemåling på alle aktuelle ferjesamband. Dette er etter foreningens vurdering den eneste fremtidsrettede løsningen som sikrer korrekt måling, og som legger til rette for effektiv drift av ferjene. Trøndelag fylkeskommune uttaler at fylkeskommunen ønsker at muligheten for å benytte riksregulativet for ferjetakster med innkrevingsmåter etter AutoPASS-ordningen.

Den midlertidige loven ble ytterligere forlenget frem til 01.07.2022, slik det følger av Prop. 37 L (2021–2022) *Endringer i midlertidig lov om billettering på ferje som følge av utbrudd av covid-19.*

2.5.6 Forholdet til utstederforskriften

Utstederforskriften er hjemlet både i veglova²⁰ og yrkestransportlova,²¹ og forskriften regulerer både utstedervirksomhet for bompenger på det offentlige vegnettet og elektronisk billettering gjennom AutoPASS Samvirke i offentlig ferjedrift. Ferjeselskaper som inngår i AutoPASS Samvirke skal regnes som operatører, jf. forskriftens § 2 bokstav l. Statens vegvesen legger til grunn at dette også omfatter tilfeller der fylkeskommunen selv er innkrever, dvs. eier, drifter utstyr og mottar inntekter direkte.

Veglova regulerer ikke ferjetransport. Yrkestransportlova omhandler ulike løyveordninger, herunder ferjeløyver. Det fremkommer av yrkestransportlova § 7 bestemmelser om behovsprøvd løyve for persontransport med fartøy i rute. Første ledd angir at den som mot vederlag vil drive persontransport med luftputefartøy, eller med annet fartøy over 8 meter lengde tilsvarende 4 bruttotonn, må ha ruteløyve. Det vises til Norsk lovkommentar Note 8 til § 4, jf. § 6 første ledd, hvor det heter:

Vederlag omfatter i prinsippet enhver form for godtgjøring som ytes for en transporttjeneste. Det stilles ikke krav om at ytelsen skal gi kostnadsdekning eller fortjeneste. Godtgjørelse etter statens satser regnes som vederlag etter ytrspl.

²⁰ Se lov 21. juni 1963 nr. 34 om vegar § 62.

²¹ Se yrkestransportlova § 35.

AutoPASS-utstedere har rett og plikt til å inngå utstederavtale med ferjeselskapene på lik linje med bompengeselskapene. Dette vil gjelde på samme måte som for EETS²²-utstedere, idet ferjeruter anses for å være innenfor virkeområdet til EETS-direktivet²³ angitt i artikkel 1:

Article 1 Objective and scope

(1.) This Directive lays down the conditions necessary to ensure the interoperability of electronic road toll systems in the Community. It applies to the electronic collection of all types of road fees, on the entire Community road network, urban and interurban, motorways, major and minor roads, and various structures such as tunnels, bridges and ferries.

Direktivet erstattes av Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2019/520 av 19. mars 2019 om samvirkingsevnen mellom elektroniske bompengesystemer og forenkling av informasjonsutveksling over landegrensene om manglende betaling av bompenger i Unionen. Endringsdirektivet trådte i kraft i EU 18. april 2019, men er per i dag ikke tatt inn i EØS-avtalen. Ferjeruter er i nytt direktiv artikkel 1 omtalt på samme måte som tidligere.

For øvrig vises til Områdeerklæring for AutoPASS Samvirke²⁴ for en overordnet beskrivelse av den gjeldende norske bompenge- og ferjeordningen, se særlig Del A.

2.5.7 Utstederforskriften § 20

Utstederforskriften § 20 gir utstederne en rett til å motta relevante opplysninger fra Statens vegvesen og operatørene med det formål å kreve inn betaling fra bruker for avtalepasseringer,²⁵ jf. bestemmelsens første ledd. I annet ledd er det fastsatt at AutoPASS-utsteder har rett til å behandle personopplysninger i den utstrekning dette er nødvendig for å gjennomføre brukeravtalen med den enkelte bruker.

I tredje ledd er det angitt at utstederen kan utlevere opplysninger om brukers kjøretøy og personopplysninger til Statens vegvesen.

AutoPASS-utsteder kan utlevere opplysninger om brukers kjøretøy og brukeravtale, herunder personopplysninger, til operatøren og Statens vegvesen i den utstrekning som er nødvendig for å:

- a) fastsette riktig takst*
- b) behandle henvendelser fra brukeren*
- c) behandle klager etter § 35*
- d) overføre ansvaret for betalingen til AutoPASS-utsteder etter § 6*

²² European Electronic Toll Service (EETS)

²³ Jf. Europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/52/EF av 29. april 2004 om samvirkingsevnen mellom elektroniske bompengesystemer i Fellesskapet.

²⁴ Versjon 1.2 av 30.10.2019 er tilgjengelig her: https://www.autopass.no/_attachment/2502599/binary/1351788

²⁵ Med avtalepassering menes også ferjebetaling som er registrert og tilordnet en brukeravtale, jf. utstederforskriften § 2 bokstav c.

Operatørene og Statens vegvesen må deretter behandle personopplysningene i kraft av sine respektive behandlingsgrunnlag og –formål. Disse aktørenes behandlingsgrunnlag er ikke nærmere regulert i utstederforskriften.

For kunder som inngår AutoPASS ferjeavtale opprettes en AutoPASS–ferjekonto der kunden betaler inn et forskudd.²⁶ På ferjene vil kunden kunne betale via AutoPASS–brikke eller AutoPASS–ferjekort, og betalingen blir trukket fra innbetalt forskudd fra kundens AutoPASS–ferjekonto.

2.5.8 Forholdet til forskrift om transport med ferje

Nåværende forskrift om transport med ferje²⁷ regulerer sentrale forhold ved bruk av ferje som transportmiddel etter yrkestransportlova. Forskriften gir bl.a. bestemmelser om om bord– og ilandkjøring, billettering mv.

Ordinær billettering av passasjerer og kjøretøy på ferjene er i dag regulert av forskrift om transport med ferje § 7, fastsatt med hjemmel i yrkestransportlova §§ 3, 33 og 35.

Statens vegvesen vurderer det som hensiktsmessig å innta nærmere regulering av behandling av personopplysninger ved ferjedrift gjennom endringer i denne forskriften. Behandlingen av personopplysninger er direkte knyttet til de forhold forskriften regulerer, og endringer i denne vil bidra til et mer samlet og oversiktlig regelverk på området for ferjedrift. Statens vegvesen har derfor igangsatt arbeidet med et konkret forslag til endring av forskrift om transport med ferje. Det planlegges at et slikt forslag vil bli sendt på en egenoffentlig høring på et senere tidspunkt.

2.6 Forholdet til forskrift om betaling av bompenger

Forskrift om betaling av bompenger av 28. november 2016 er foreslått endret, og et endringsforslag ble i 2020 sendt på høring. Saken er fortsatt under behandling. I forslaget foreslås en del presiseringer for å hensynte at passeringer nå nærmest utelukkende finner sted i elektroniske bomstasjoner. Videre er det foreslått å innta henvisning til begrepet AutoPASS–avtale. I forslaget til ny forskrift om betaling av bompenger er sammenhengen med utstederforskriften også tydeliggjort.

2.7 Behandling av personopplysninger i kollektivtransportsektoren

Statens vegvesen vil fremheve at behandling av personopplysninger i kollektivtransportsektoren antas å være relevant for den lovregulering som her foreslås.

²⁶ Forskuddsbetalt avtale gir p.t. 50 % rabatt for privatkunder og 40 % rabatt for firmakunder (17 % på personbilletter i de samband hvor det er personbetaling).

²⁷ Forskrift 26. mars 2003 nr. 403 om transport med ferje.

Det vises i denne forbindelse til bransjenorm for personvern i elektronisk billettering fra Jernbanedirektoratet i 2018.²⁸ Normen er både et frittstående dokument og en del av Jernbanedirektoratets Håndbok V821 Elektronisk billettering. Normen er utarbeidet av representanter fra kollektivtransportsektoren, Datatilsynet og Vegdirektoratet. Normen er utformet med utgangspunkt i tidligere regelverk (lov om personopplysninger av 14.4.2000 nr. 31 med tilhørende forskrifter og Europaparlaments- og rådsdirektiv 95/46/EF).

Det er fremhevet i normen at det er en politisk målsetning at man skal kunne reise «sømløst» med elektronisk billett i Norge uavhengig av hvilke transportselskap som benyttes.

Hva gjelder bruk av nye løsninger og ny teknologi, heter det følgende om dette i normen pkt. 7.9:

Det kommer stadig nye løsninger og teknologi som kan bidra til å forbedre kollektivtrafikken. Bruk av ny teknologi eller nye løsninger skal vurderes opp mot prinsippene i normen både ut fra personvernkonsekvenser og informasjonssikkerhetsspørsmål. Vurderingene skal gjennomgås av Arbeidsgruppen som grunnlag for en revisjon av normen, jf punkt 10.

For å påse at ny teknologi tas i bruk på en måte som ivaretar de fastsatte regler og prinsipper for personvern, skal bransjen legge til grunn nedenstående krav og samtidig ta hensyn til personvern allerede i designfasen av nye produkter og tjenester slik at bruken av personopplysninger minimaliseres (privacy by design).

Når det gjelder krav om anonymitet, er dette blant annet omtalt i pkt. 5:

Kunden har en grunnleggende rett til å kunne bestemme over sine Personopplysninger og til å kunne velge å ferdes anonymt i samfunnet. Bruk av Personopplysninger i elektronisk billettering skal baseres på Kundens samtykke, jf. pol § 11, første ledd bokstav a) og § 8 første ledd.

Videre finner vi følgende omtale i pkt. 7.9.1 Særlig om internettløsninger:

Anonymiteten kan for eksempel svekkes i forbindelse med logging av IP-adresser, bruk av cookies og lignende. Ved salg eller betjening av Anonyme produkter, skal bransjen ikke legge opp til loggføring av IP-adresser eller bruk av andre elementer som kan undergrave Kundens anonymitet. Dette gjelder også bruk av tredjepartsverktøy og lignende.

²⁸ Se: <https://www.jernbanedirektoratet.no/no/jernbanesektoren/handboker/handboker-for-samlet-kollektiv/handbok-821-elektronisk-billettering/> (lesedato: 18. november 2021).

2.7.1 Utkast til adferdsnorm for personvern og informasjonssikkerhet i kollektivtransport

Jernbanedirektoratet har publisert et utkast til adferdsnorm av 1. februar 2021. Adferdsnormen er sendt til godkjenning hos Datatilsynet. Normen vil erstatte tidligere Bransjenorm for personvern i elektronisk billettering. Normen er utvidet til å gjelde personvern for all kundehåndtering i kollektivtransport, ikke bare for billettering.

Hva gjelder behandling av personopplysninger i kollektivtransportsektoren generelt, uttales at:

Bruk av elektronisk billettering og andre tjenester i kollektivtransporten reiser en rekke personvernrettslige spørsmål som må løses i henhold til bestemmelsene i lov om behandling av personopplysninger av 15.5.2018 nr. 35 (pol) med tilhørende forskrifter.

Oversikt over typiske personopplysninger som behandles ved elektronisk billettering, er gjengitt i pkt. 4.1. Aktuelle behandlingsgrunnlag følger av pkt. 4.1.1 til 4.1.5.6. Statens vegvesen oppfatter at det er artikkel 6 nr. 1 bokstav a) (samtykke), b) (avtale) og f) (berettiget interesse) som er de primære utpekte rettslige grunnlag for behandling av personopplysninger i sektoren.

Når det gjelder billettkontroll, jf. utkastet pkt. 4.1.5.3, ser Statens vegvesen at det i adferdsnormen er lagt opp til at behandlingsgrunnlaget er berettiget interesse, og at yrkestransportlova § 33 kun regnes som grunnlag for illeggelse av tilleggsavgift. Statens vegvesen ser det imidlertid slik at det kan argumenteres for at det rettslige grunnlaget i denne forbindelse er artikkel 6 nr. 1 bokstav e), herunder utføre oppgaver i allmennhetens interesse. Etter Statens vegvesens vurdering vil denne sammenhengen tre enda tydeligere med forslaget til ny § 29 b, jf. punkt 6.

2.8 Om tidligere sporfrie avtaler for bompasseringer

Sporfri avtale var en valgfri variant av AutoPASS-avtale som kunne inngås mellom kjøretøyeieren og bompengeselskapet. Tilbud om sporfrie avtaler ble innført som et personverntiltak, i henhold til Datatilsynets konsesjon fra 2005. Den eneste forskjellen på ordinær avtale og sporfri avtale var at passeringstid og -sted ble rutinemessig slettet innen 72 timer etter passering. Dersom AutoPASS-brikken ikke ble lest i bomstasjon, ble det imidlertid tatt bilde av kjøretøyet som ble lagret i opptil ett døgn. Passeringen og bildet ble slettet etter at systemene identifiserte at skiltet på bildet tilhørte et kjøretøy med sporfri avtale. Sporfri avtale var slik sett ikke en avtale som sikret brukeren fullstendig anonymitet eller fullstendig anonyme passeringer.²⁹ Ordningen ble avvirket 15.08.2019.

²⁹ Slik også Personvernemndas sak 2005-11 pkt. 6.5.

Datatilsynet ble i 2002 kontaktet av Statens vegvesen vedrørende oppstart av et forsøksprosjekt med helautomatiske bomstasjoner. Tilsynet satte som forutsetning for prosjektet at *et anonymt passeringsalternativ* skulle være på plass før bomstasjonene ble satt i drift. To ulike løsninger ble vurdert i denne forbindelse, nemlig *ihendehaverbrikke* og *sporfri avtale*.

I løpet av 2003/2004 mottok Datatilsynet flere henvendelser fra publikum om at muligheten for å passere bomstasjonene anonymt ikke forelå. Etter at Datatilsynet hadde gjennomført tilsyn, besluttet Datatilsynet å pålegge konsesjonsplikt for helautomatiske bomstasjoner. Statens vegvesen påklaget vedtaket til Personvernemnda.

Personvernemnda avgjorde saken 7. mars 2006 (PVN-2005-11). Nemndas konklusjon var at det var hjemmel til å «kvalifisere systemet med automatiske bomstasjoner som konsesjonspliktig etter personopplysningsloven § 33, 2. ledd». Videre la nemnda til grunn at Datatilsynet kunne utferdige konsesjon basert på det sporfrie alternativet, med maksimalt 72 timers lagringstid for passeringer i bomstasjoner samt maksimal lagringstid på 24 timer for fremmedpasseringer.

I konsesjonen ble det ikke tatt konkret stilling til oppbevaringstid for tid og sted knyttet til bomplasseringer for øvrig. Først i senere brev ga Datatilsynet pålegg om at passeringsdata kan lagres maksimalt 30 dager for forskuddsavtaler og maksimalt fem måneder for etterskuddsavtaler, jf. nemndas saker PVN-2010-07 og PVN-2010-08.

Bokføringsloven § 13 andre ledd bestemmer at oppbevaringspliktig regnskapsmateriale skal oppbevares i fem år etter regnskapsårets slutt. Som oppbevaringspliktig regnskapsmateriale regnes både tidspunkt og sted for bomplasseringer. Dette medfører at tidspunkt og sted for bomplasseringer som hovedregel skal lagres i fem år. Før 2014 var oppbevaringsplikten iht. bokføringsloven § 13 (2) ti (10) år. Når det gjelder sammenhengen mellom bokføringsregelverket og personvernreglene, vises det til PVN-2010-07 og PVN-2010-08, samt tilhørende uttalelser fra Skattedirektoratet.

Som en følge av at Datatilsynets konsesjon falt bort (og ikke ble videreført), vurderte Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet om det var mulig å opprettholde tilbudet med sporfrie avtaler. Vegdirektoratet sendte i denne forbindelse brev til Samferdselsdepartementet den 7. januar 2019, der Vegdirektoratet rådet til at ordningen med sporfrie avtaler måtte opphøre. Begrunnelsen for dette var at gjeldende bokføringsregelverk og sporfritt alternativ ikke kunne ivaretas på samme tid, og at bokføringsregelverket må følges. Samferdselsdepartementet sluttet seg til Vegdirektoratets tilrådning i brev av 29. april 2019.

Statens vegvesen er pr. dags dato ikke kjent med at det vurderes innført et lovfestet unntak fra krav om å lagre tid og sted for bomplasseringer for kjøretøy eid av privatperson.

2.9 Om forbrukerens rett til kontant betaling. Forholdet til finansavtaleloven § 38

Forslaget til ny § 29 c innebærer at ferjeselskapene skal kunne velge å operere med elektronisk billettering på ferjene. Følgelig vil det ikke lenger alltid vil være mulig å gjøre opp billetten med kontanter. Det knyttes derfor noen bemerkninger til forholdet til finansavtaleloven § 38 tredje ledd.

Finansavtaleloven § 38 tredje ledd gir forbrukeren rett til å gjøre opp med kontanter «hos betalingsmottakeren», og det er naturlig å lese den midlertidige loven i lys av dette. Det følger av forarbeidene til finansavtaleloven § 38 at «hos betalingsmottakeren» skal forstås på samme måte som «forretningsstaden» i gjeldsbrevloven § 3 første punktum.³⁰

Statens vegvesen legger til grunn at «om bord på ferja»³¹ ikke er å anse som forretningsstedet til transportøren, og at verken den midlertidige loven om billettering eller foreslått § 29 c vil innebære noen redusert rett for forbrukeren til å gjøre opp med kontanter hos betalingsmottakeren.

Konsekvensen av dette er at forbrukerens rett til kontant betaling etter Statens vegvesens syn ikke hindrer gjennomføring av elektronisk billettering på ferje. Den nærmere adgangen til å avvikle sporfri ferdsel er særlig omtalt i pkt. 5.4.

3 Personvernrettslige utgangspunkter

3.1 Kort om behandlingsgrunnlag og behandlingsansvarlig

All behandling av personopplysninger må ha et rettslig grunnlag i personvernforordningen artikkel 6. Behandling av særlige kategorier av personopplysninger er i utgangspunktet forbudt, med mindre behandlingen, i tillegg til å ha rettslig grunnlag i artikkel 6, faller inn under ett av unntakene i art. 9 nr. 2.

Når det gjelder hvem som er behandlingsansvarlig, er følgende definert i GDPR artikkel 4 nr. 7:

en fysisk eller juridisk person, en offentlig myndighet, en institusjon eller ethvert annet organ som alene eller sammen med andre bestemmer formålet med behandlingen av personopplysninger og hvilke midler som skal benyttes;

³⁰ Ot.prp. nr. 41 (1998-1999) s. 106.

³¹ Se Midlertidig lov om billettering på ferje som følge av utbrudd av covid-19 § 2 (3).

Videre er den behandlingsansvarliges ansvar særlig definert i og med GDPR artikkel 24.

Det kan utledes av personvernprinsippene at den behandlingsansvarlige ved valg av egnet behandlingsgrunnlag alltid skal velge det behandlingsgrunnlag som best ivaretar den registrertes interesser der flere behandlingsgrunnlag kan være aktuelle.³² Det vises særlig til prinsippet om rettferdighet, jf. artikkel 5 nr. 1 bokstav a).

3.2 Aktuelle behandlingsgrunnlag

3.2.1 GDPR artikkel 6 nr. 1 bokstav b («nødvendig for å oppfylle avtale»)

I henhold til GDPR artikkel 6 nr. 1 bokstav b) er det et lovlig behandlingsgrunnlag når behandlingen er «nødvendig for å oppfylle en avtale som den registrerte er part i, eller for å gjennomføre tiltak på den registrertes anmodning før en avtaleinngåelse».

Behandlingsgrunnlaget dekker behandling av personopplysninger som faktisk og logisk er nødvendig for å utføre en tjeneste som den enkelte har inngått avtale om og på den måten etterspurt.

Bestemmelsen kan benyttes i to situasjoner: For det første der behandlingen er objektivt nødvendig for å oppfylle en avtale med den registrerte. For det andre der behandlingen er objektivt nødvendig før det kan inngås en avtale med den registrerte.

3.2.2 GDPR artikkel 6 nr. 1 bokstav c («oppfylle en rettslig forpliktelse»)

GDPR artikkel 6 nr. 1 bokstav c) angir at personopplysninger lovlig kan behandles dersom det er nødvendig for å oppfylle en rettslig forpliktelse som påhviler den behandlingsansvarlige.

Personvernforordningen krever at den aktuelle rettslige forpliktelsen er hjemlet i nasjonal rett.³³ Det er altså ikke tilstrekkelig at vilkårene i art. 6 nr. 1 bokstav c) er oppfylt. Det må også finnes et supplerende nasjonalt rettsgrunnlag, jf. art. 6 nr. 3.

3.2.3 GDPR artikkel 6 nr. 1 bokstav e («utføre en oppgave i allmennhetens interesse» eller «utøve offentlig myndighet»)

Dette behandlingsgrunnlaget er todelt. Det gjelder for det første i de tilfeller en virksomhet kan behandle personopplysninger fordi det er nødvendig for å utføre en oppgave i allmennhetens interesse. Videre gir bestemmelsen adgang til behandling av

³² Se også Personvernrådets uttalelser i *Guidelines 2/2019 on the processing of personal data under Article 6(1)(b) GDPR in the context of the provision of online services to data subjects*, av 8. oktober 2019.

³³ Se GDPR art. 6 nr. 3. Her fremgår det at rettsgrunnlaget for behandlinger som er omtalt i artikkel 6 nr. 1 bokstav c og e, «skal» fastsettes i unionsretten eller medlemsstatenes nasjonale rett som den behandlingsansvarlige er underlagt.

personopplysninger der dette er nødvendig for å utøve offentlig myndighet som den behandlingsansvarlige er pålagt.

I kommentarutgaven³⁴ til personvernforordningen uttales bl.a. følgende om disse to alternativene etter bokstav e):

Ikke alt det offentlige foretar seg, innebærer utøvelse av offentlig myndighet. Utøvelse av offentlig myndighet må i utgangspunktet anses å forutsette bruk av slik myndighet som organet er gitt i eller i medhold av lov. Dette betyr for eksempel at det ikke utøves offentlig myndighet når offentlige organer opptrer som kontraktspart eller arbeidsgiver, og at alternativet i art. 6 nr. 1 bokstav e derved ikke er et anvendelig rettslig grunnlag. Behandling av personopplysninger i slike sammenhenger må i stedet baseres på et av de andre rettsgrunnlagene i art. 6 nr. 1.

Bokstav e) gir også rettslig grunnlag for å behandle opplysninger når det er nødvendig for å ivareta en oppgave i allmennhetens interesse. Hva slike oppgaver kan være, er det ikke sagt noe nærmere om i forordningens fortale. Det må likevel kunne legges til grunn at det ikke er opp til hvert enkelt land å definere hva som er en oppgave av allmenn interesse, men at det over tid vil utvikles en felles europeisk standard på dette området. I likhet med utøvelse av offentlig myndighet kan også oppgaver av allmenn interesse utøves både av det offentlige og av private. Etter fortalepunkt 45 skal oppgavene fortrinnsvis utøves av et subjekt som er underlagt offentlig rett. Det er ikke sagt noe mer om hva dette innebærer, men en nærliggende tolkning er at den allmenne interessen skal være regulert i nasjonale regler som kan håndheves offentligrettslig, og ikke utelukkende være underlagt privatrettslig håndheving. Men dersom det er i allmennhetens interesse, kan rettssubjektet også være underlagt privatrettslige regler, det vil si regler som håndheves privatrettslig. Forskning, som kan utøves både av offentlige og private rettssubjekter, kan innebære en behandling av personopplysninger i allmennhetens interesse forutsatt at forskningsformålet er av tilstrekkelig generell interesse.

Etter Statens vegvesens forståelse, vil grensen mot hva som er å anse som myndighetsutøvelse være et naturlig utgangspunkt ved vurderingen av hvilket av de to alternativene den aktuelle behandlingen faller inn under.

Grensedragningen mellom de to alternativene i bokstav e) er viktig fordi det finnes skranker for hvilke behandlingsgrunnlag det er adgang til å benytte når det dreier seg om myndighetsutøvelse enten direkte eller via delegasjon, som ikke gjør seg gjeldende tilsvarende for oppgaver i allmennhetens interesse.

³⁴ Åste Marie Bergseng Skullerud mfl., Personvernforordningen. Lovkommentar, Artikkel 6. Behandlingens lovlighet, Juridika (kopiert 16. november 2021).

Behandlingsgrunnlaget krever supplerende hjemmelsgrunnlag etter begge alternativer, jf. artikkel 6 nr. 3. Se nærmere om dette under punkt 3.2.5.

3.2.4 GDPR artikkel 6 nr. 1 bokstav f («berettiget interesse»)

Etter GDPR artikkel 6 nr. 1 bokstav f) er det et lovlig behandlingsgrunnlag dersom behandlingen er nødvendig for å ivareta berettigede interesser som veier tyngre enn hensynet til den registrertes personvern. Vurderingen bygger på tre kumulative vilkår: 1) det må foreligge en *berettiget interesse*, 2) behandlingen må være *nødvendig* utfra den berettigede interessen, og 3) den berettigede *interessen må veie tyngre enn den registrertes interesser eller grunnleggende rettigheter og friheter*.

Videre følger det av artikkel 6 nr. 1 annet ledd at bokstav f) «ikke [får] anvendelse på behandling som utføres av offentlige myndigheter som ledd i utførelsen av deres oppgaver». I denne sammenheng vises også til Prop. 56 LS (2017–2018) punkt 6.3.1.

Statens vegvesen oppfatter at personvernforordningen gjennom avgrensningen i artikkel 6 nr. 1 annet ledd ikke nødvendigvis utelukker at offentlige tjenesteytere rent prinsipielt kan benytte seg av bokstav f) som behandlingsgrunnlag, såfremt disse ikke samtidig utøver offentlig myndighet.

3.2.5 Kravet om supplerende rettsgrunnlag etter artikkel 6 nr. 3

Ordlyden i artikkel 6 nr. 3 tilsier at det må foreligge et rettslig grunnlag for behandlingen, uten å presisere nærmere hvilke krav som stilles både med hensyn til hva/hvilke kilder som kan utgjøre slikt grunnlag mer generelt, og hvilke innholdsmessige krav som oppstilles. I forarbeidene³⁵ til personopplysningsloven uttales følgende om førstnevnte:

[...] det [kreves] etter ordlyden et «grunnlag» («basis»). Det følger av fortalepunkt 41 at «når det i denne forordning vises til et rettslig grunnlag eller et lovgivningsmessig tiltak, krever dette ikke nødvendigvis en regelverksakt vedtatt av et parlament». Etter departementets syn må det legges til grunn at i alle fall lov- og forskriftsbestemmelser kan utgjøre supplerende rettsgrunnlag. Departementet antar at også vedtak fattet i medhold av lov eller forskrift omfattes, ettersom det også i disse tilfellene foreligger et lov- eller forskriftsgrunnlag.

Når det gjelder de nærmere kravene til innhold og klarhet ved det supplerende rettsgrunnlaget, uttaler departementet i forarbeidene til personopplysningsloven at:

det [må] tas utgangspunkt i ordlyden i artikkel 6 nr. 3. Det følger av ordlyden at «[f]ormålet med behandlingen skal være fastsatt i nevnte rettslige grunnlag eller, når

³⁵ Prop. 56 LS (2017-2018) s. 33-34.

det gjelder behandlingen nevnt i nr. 1 bokstav e), være nødvendig for å utføre en oppgave i allmennhetens interesse eller utøve offentlig myndighet som den behandlingsansvarlige er pålagt.»

[...]

For behandling etter bokstav e kreves det etter ordlyden kun at formålet med behandlingen skal være nødvendig for å utføre en oppgave i allmennhetens interesse eller utøve offentlig myndighet, noe som kun er en gjentakelse av ordlyden i bokstav e. Det synes derfor å være tilstrekkelig etter ordlyden at det supplerende rettsgrunnlaget gir grunnlag for å utøve myndighet eller å utføre en oppgave i allmennhetens interesse, og at det er nødvendig for den behandlingsansvarlige å behandle personopplysninger for å utøve myndigheten eller utføre oppgaven som følger av det supplerende rettsgrunnlaget.

Samlet sett taler altså ordlyden i artikkel 6 nr. 3 for at det må påvises et supplerende rettsgrunnlag i unionsretten eller nasjonal rett, men at det ikke er nødvendig at det supplerende rettsgrunnlaget uttrykkelig regulerer behandling av personopplysninger. Departementet viser i denne forbindelse også til artikkel 35 nr. 10, hvor det forutsetningsvis fremgår at det rettslige grunnlaget for behandling etter artikkel 6 nr. 1 bokstav c og e ikke behøver å spesifikt regulere behandlingsaktivitetene. Heller ikke forordningens fortale gir støtte for et ubetinget krav om at behandlingen av personopplysninger må være regulert uttrykkelig i det supplerende rettsgrunnlaget. Fortalepunkt 45 gir uttrykk for at behandlingen i disse tilfellene bør «ha rettslig grunnlag i unionsretten eller medlemsstatenes nasjonale rett», men at det ikke kreves «en særlig lovbestemmelse for hver enkelt behandling».

[vår understreking]

Ved utformingen av slike supplerende rettsgrunnlag må staten holde seg innenfor de grensene som trekkes opp av Grunnloven og internasjonale menneskerettskonvensjoner. De mest sentrale konvensjonene er Den europeiske menneskerettskonvensjon (EMK) og FNs konvensjon om sivile og politiske rettigheter (SP).

Statens vegvesen legger til grunn at det ikke kan avgjøres generelt hvilke krav som skal være oppfylt for at det foreligger et lovlig supplerende rettsgrunnlag. I Prop. 56 LS (2017–2018)³⁶ følger det at det ikke gjelder særlig strenge krav til hvor spesifikt et grunnlag bør være, men at kravet må tolkes i lys av de menneskerettslige kravene til rettsgrunnlag for inngrep i retten til privatliv som nevnt.

Hva gjelder særlige kategorier personopplysninger, kreves det i tillegg at et av unntakene i artikkel 9 nr. 2 er innfridd.

³⁶ Se proposisjonen punkt 6.3.2.

3.3 Behandling av personopplysninger omfattet av artikkel 9 og 10

3.3.1 GDPR artikkel 9 (særlige kategorier)

Det følger av artikkel 9 nr. 1 at det i utgangspunktet ikke skal forekomme behandling av særlige kategorier personopplysninger. Unntakene fra forbudet følger av artikkel 9 nr. 2. For enkelte av unntaksbestemmelsene etter artikkel 9 nr. 2 forutsettes det at det er etablert lov- eller forskriftsbestemmelser som åpner for behandlingen. Det vises i denne forbindelse til forarbeidene til personopplysningsloven:³⁷

Når det er opp til nasjonal rett å gjøre unntak fra forbudet i artikkel 9 nr. 1 i de tilfellene som omfattes av 9 nr. 2 bokstav b, g, h, i og j, legger departementet til grunn at det som utgangspunkt må foreligge en lov eller forskrift som åpner for behandling av særlige kategorier av personopplysninger. Departementet legger til grunn at bestemmelsene også kan utformes slik at de gir hjemmel for å tillate behandling av særlige kategorier av personopplysninger ved vedtak i enkeltilfeller.

Forordningen gir ikke noe klart svar på hvor klart eller spesifikt nasjonale bestemmelser som åpner for behandling av særlige kategorier av personopplysninger, må være. Når de nevnte bestemmelsene i artikkel 9 nr. 2 krever et «grunnlag» for behandlingen, eller at behandlingen er «tillatt», kan de etter sin ordlyd neppe sies å stille et ubetinget krav om at det alltid må foreligge en helt uttrykkelig og spesifikk lov hjemmel. [...]

Ved behandling av særlige kategorier av personopplysninger med grunnlag i unntaksbestemmelsene i 9 nr. 2 bokstav b, g, h, i og j, kreves det følgelig at det foreligger hjemmel i lov eller forskrift som dekker behandlingen.

3.3.2 GDPR artikkel 10 (straffbare forhold)

Etter personvernforordningen omfattes ikke personopplysninger om straffbare forhold mv. av reglene om særlige kategorier av personopplysninger. Slike personopplysninger er særregulert i artikkel 10. Bestemmelsen gjelder i tillegg til reglene om behandlingsgrunnlag i artikkel 6, og fastsetter visse nærmere vilkår for behandling av personopplysninger om straffedømmer og lovovertridelser eller tilknyttede sikkerhetstiltak. Hovedregelen er at behandling bare kan skje «under en offentlig myndighets kontroll».

Bestemmelsen gir ikke anvisning på noen særlige krav for behandlinger av opplysninger om «straffedømmer og lovovertridelser eller tilknyttede sikkerhetstiltak», såfremt behandlingen skjer under en offentlig myndighets kontroll. I Prop. 166 L (2020–2021) viser Justis- og beredskapsdepartementet til at vurderingen i slike tilfeller kun beror på artikkel 6.³⁸ For de

³⁷ Prop. 56 LS (2017–2018) punkt 7.1.3.

³⁸ Se Prop. 166 L (2020–2021) s. 23.

tilfeller der behandlingen derimot ikke skjer under en offentlig myndighets kontroll, kreves det at behandlingen er «tillatt i henhold til unionsretten eller medlemsstatenes nasjonale rett som sikrer nødvendige garantier for de registrertes rettigheter og friheter». I et slikt tilfelle, vil mottakeren måtte ha et hjemmelsgrunnlag i henhold til kravene etter artikkel 10 for både innhenting og viderebruk.³⁹

3.4 Behandling av personopplysninger til statistiske formål

Etter forordningen artikkel 6 nr. 4 må behandling av personopplysninger til andre formål enn de er samlet inn for være forenlige med det opprinnelige formålet. Når det gjelder adgangen til viderebehandling til forenlige formål, herunder statistikk, gjengis følgende forutsetning fra fortalens punkt 50:

Behandling av personopplysninger for andre formål enn de formål personopplysningene opprinnelig ble samlet inn for, bør bare være tillatt dersom behandlingen er forenlig med formålene som personopplysningene opprinnelig ble samlet inn for. I et slikt tilfelle kreves ikke et annet rettslig grunnlag enn det som ligger til grunn for innsamlingen av personopplysninger.

Viderebehandling for arkivformål i allmennhetens interesse, for formål knyttet til vitenskapelig eller historisk forskning eller for statistiske formål bør anses som forenlige og lovlige behandlingsaktiviteter.

Videre følger det at GDPR artikkel 5 nr. 1 bokstav b om formålsbegrensning at

formål knyttet til vitenskapelig eller historisk forskning eller for statistiske formål skal i samsvar med artikkel 89 nr. 1 ikke anses som uforenlige med de opprinnelige formålene [...].

For at det statistiske formålet skal være forenlig med det opprinnelige formålet må behandlingen da i tillegg være i samsvar med artikkel 89 nr. 1.

For det tilfellet en behandlingsansvarlig allerede lovlig innhenter personopplysninger til billetteringsformål med midlertidig lov som supplerende rettsgrunnlag, behøves ikke noe annet eller et nytt rettsgrunnlag for behandling til statistikk. Dersom opplysningene skal utleveres til andre aktører som ikke kan innhente og behandle opplysninger til det opprinnelige formålet, må adgangen til behandling til statistikk og forskning søkes i egne bestemmelser om dette. Mottakeren må kunne peke på et egnet behandlingsgrunnlag. Når det behandles opplysninger på grunnlag av artikkel 6 nr 1 bokstav e) vil personopplysningsloven § 8 være aktuelt supplerende rettsgrunnlag. I tillegg vil personopplysningsloven § 9 være relevant der det i tillegg skal behandles særlige kategorier opplysninger med grunnlag i forordningens unntaksbestemmelse i artikkel 9 nr. 2 bokstav j.

³⁹ Se Prop. 166 L (2020-2021) s. 23.

3.4.1 Personopplysningsloven § 8

Personopplysningsloven § 8 gir adgang til behandling av personopplysninger for statistiske formål etter forordningen artikkel 6 nr. 1 bokstav e.

Bestemmelsen er aktuell der personopplysningene innhentes for statistiske formål. Dette er en annen situasjon enn viderebehandling av personopplysninger fra et bestemt formål til et statistisk formål hos den samme behandlingsansvarlige. Det vises i denne forbindelse til Prop. 56 LS (2017–2018) s. 73. Det fremgår også av disse forarbeidene at det ved utlevering til en annen behandlingsansvarlig må den som mottar personopplysninger kunne påvise et eget behandlingsgrunnlag, f.eks. personopplysningsloven § 8. Den som utleverer personopplysninger til en annen behandlingsansvarlig til statistikkformål behøver ikke et eget rettsgrunnlag for utleveringen. Utleveringen må imidlertid foretas i samsvar med artikkel 89 nr. 1.

3.4.2 Personopplysningsloven § 9

Personopplysningsloven § 9 er fastsatt med hjemmel i personvernforordningen art. 89.

Ved behandling av personopplysninger etter personopplysningsloven § 9 gjelder krav til at samfunnets interesse i at behandlingen finner sted, klart skal overstige ulempene for den enkelte. Den behandlingsansvarlige må derfor ta hensyn til den enkeltes interesser og grunnleggende rettigheter og friheter.

Det kreves altså en større interesseovervekt for å behandle særlige kategorier av personopplysninger enn andre personopplysninger. Videre er det et krav at den behandlingsansvarlige rådfører seg med sitt personvernombud. Formålet med dette er å kvalitetssikre den behandlingsansvarliges vurdering.

Personopplysningsloven § 9 forutsetter at behandlingen er omfattet av nødvendige garantier i samsvar med personvernforordningen artikkel 89 nr. 1. Den behandlingsansvarlige må sørge for at det etableres slike garantier, hvis dette ikke er ivaretatt gjennom nasjonal lovgivning.

Det følger av Prop 56 LS (2017–2018), herunder på side 214, at personopplysningsloven § 9 er utformet på grunnlag av unntaksbestemmelsen i GDPR art. 9 nr. 2 bokstav j.

3.5 Forholdet til informasjonsplikten

Behandlingsansvarlig har plikt til å behandle personopplysninger på en åpen måte. Det innebærer blant annet at det må gis kort og forståelig informasjon om hvilke

personopplysninger som behandles og hvordan. Personvernforordningen stiller også krav til hvordan de behandlingsansvarlige kommuniserer med enkeltpersoner.

3.5.1 GDPR artikkel 13

Artikkel 13 stiller krav til hvilken informasjon som skal gis ved innsamling av personopplysninger fra de registrerte. Det stilles blant annet krav om at det skal gis informasjon om:

- Identitet og kontaktopplysninger til den behandlingsansvarlige
- Kontaktopplysninger til personvernombud (hvis relevant)
- Formålene med og rettslig grunnlag for tiltenkt behandling
- Eventuelle mottakere
- Eventuelle overføringer
- Tidsrom for behandling/kriterier for dette
- Retten til innsyn, retting mv.
- Retten til å klage til tilsynsmyndighet (Datatilsynet)
- Forekomsten av automatiserte avgjørelser
- Eventuell viderebehandling m/tilhørende nødvendig informasjon

Det følger videre av artikkel 13 nr. 4 at kravene ikke gjelder «dersom og i den grad den registrerte allerede har informasjonen». Unntak fra informasjonsplikten er også omtalt i forordningens fortalepunkt 62.

3.5.2 GDPR artikkel 14

GDPR artikkel 14 regulerer den informasjon som skal gis dersom personopplysningene ikke er blitt samlet inn fra den registrerte.

Etter artikkel 14 nr. 1 skal det bl.a. informeres om:

- Identitet og kontaktopplysninger til behandlingsansvarlig
- Kontaktopplysningene til personvernombud (hvis relevant)
- Formål med og rettslig grunnlag for tiltenkt behandling
- Berørte kategorier av personopplysninger
- Eventuelle mottakere dersom relevant
- Eventuelle overføringer

Etter artikkel 14 nr. 2 skal det i tillegg bl.a. informeres om:

- Tidsrom for behandlingen/kriterier for dette
- Fra hvilken kilde personopplysningene stammer fra, og om de evt. stammer fra offentlig tilgjengelige kilder
- Eventuell forekomst av automatiserte avgjørelser

Etter artikkel 14 nr. 3 skal informasjonen nevnt i første og annet ledd gis:

- Innen en rimelig frist etter innsamlingen, men likevel senest innen én måned, under hensyn til omstendighetene
- Dersom personopplysningene skal benyttes til å kommunisere med den registrerte, skal informasjon gis senest på tidspunktet for den første kommunikasjonen med vedkommende, eller
- Dersom det planlegges at personopplysningene skal utleveres til en annen mottaker, senest når disse første gang utleveres.

Det følger videre av artikkel 14 nr. 4 at dersom behandlingsansvarlig har tenkt til å viderebehandle personopplysningene for annet formål enn det opplysningene ble samlet inn for, skal den behandlingsansvarlige før viderebehandlingen gi den registrerte informasjon om de andre formålene og annen relevant informasjon som nevnt i annet ledd.

Den behandlingsansvarlige må oppgi opplysningenes kilde, samt gi informasjon om de aktuelle kategorier av personopplysninger som er samlet inn, dette til forskjell fra informasjonskravene som følger av artikkel 13.

Unntak fra plikten til å gi informasjon følger av artikkel 14 femte ledd.

4 Behandling av personopplysninger knyttet til billettering på ferje

4.1 Innledning

Statens vegvesen vurderer det slik at både Statens vegvesen selv og operatørene ikke har et klart hjemmelsgrunnlag for behandling av personopplysninger i forbindelse med billettering på ferjeområdet, jf. personvernforordningen artikkel 6 nr. 3. Det sees her bort fra gjeldende adgang til behandling av personopplysninger i kraft av midlertidig lov om billettering på ferje. Det forhold at behandling av personopplysninger på ferjeområdet ikke er direkte regulert i lov står i kontrast til bompengområdet, der behandlingsgrunnlaget fremgår av veglova.

I utstederforskriften er det forutsatt at både ferjeselskap og bompengeselskap kan inngå i AutoPASS Samvirke som operatører. For bompengeselskapene er det etter Statens vegvesens vurdering personvernforordningen artikkel 6. nr. 1 bokstav e (myndighetsutøvelse) og veglova § 27 femte ledd som kommer til anvendelse hva gjelder deres behandlingsgrunnlag for innkreving av bompenger. Dette er også tidligere lagt til grunn i Statens vegvesens høringsnotat om utstederforskriften av 14. mai 2018, se særlig kap. 10.

For ferjeselskapene sin del er det i nevnte høringsnotat til utstederforskriften vist til personvernforordningen artikkel 6 nr. 1 bokstav c og den rettslige forpliktelse til behandling av personopplysninger som følger av tildelt løyve i henhold til yrkestransportlova § 7.

Statens vegvesen anerkjenner også her at behandling av personopplysninger etter forordningen artikkel 6 nr. 1 bokstav c) og e) i prinsippet kan finne sted uten at dette er angitt eksplisitt i ordlyden. Av yrkestransportlova § 7 fremgår det likevel ikke hva som er Statens vegvesens eller andre aktørers rolle og ansvar i personvernsammenheng. Yrkestransportlova § 7 omtaler nærmere bestemt ikke behandling av personopplysninger.

Når det gjelder ferjeselskapenes behandlingsgrunnlag i dag, legger Statens vegvesen til grunn at ferjeselskapene kan ansees for å behandle personopplysninger i forbindelse med utførelsen av en oppgave i allmenn interesse, jf. artikkel 6 nr. 1 bokstav e) samt nærmere supplerende rettsgrunnlag i og med midlertidig lov om billettering på ferje.

Ettersom behandlingen av personopplysninger på området for billettering på ferje er omfattende og potensielt vanskelig å unngå for den enkelte registrerte, er det Statens vegvesens vurdering at hjemmelsgrunnlaget også i fremtiden bør fremgå klart av loven. Statens vegvesen mener dette også følger av departementets vurderinger i Kongelig resolusjon om fastsettelse av midlertidig forskrift om billettering på ferje,⁴⁰ Prop. 114 L (2019–2020),⁴¹ Prop. 29 L (2020–2021),⁴² samt Prop. 37 L (2021–2022).⁴³

Hva gjelder Prop. 114 L (2019–2020) vises særlig til pkt. 2.3, der det også fremgår at yrkestransportlova § 35 er en vid forskriftshjemmel, men at den ikke ble benyttet som eneste hjemmel i forbindelse med fastsettelse av midlertidig lov, ettersom forskriftshjemmelen ikke direkte omtaler behandling av personopplysninger.

Statens vegvesens vurdering er derfor at det særlig er behov for et klarere hjemmelsgrunnlag i yrkestransportlova for behandling av personopplysninger på ferjeområdet, jf. forslaget til ny § 29 c.

4.2 Behandlingsgrunnlaget i midlertidig lov om billettering på ferje

Statens vegvesen, fylkeskommunen, ferjeoperatører⁴⁴ og ferjeselskaper har adgang til å behandle personopplysninger slik det følger av loven §§ 5 og 6. Statens vegvesen ser det slik at adgangen til å behandle personopplysninger for Statens vegvesen og fylkeskommunen i henhold til § 6 første ledd første setning er knyttet til GDPR artikkel 6 nr. 1 bokstav e (nødvendig for å utføre en oppgave i allmennhetens interesse).

Det vises i denne forbindelse til Prop. 29 L (2020–2021) pkt 4.4:

⁴⁰ Av dato 3. april 2020, saks.nr. 20/771.

⁴¹ Midlertidig lov om billettering på ferje som følge av utbrudd av covid-19.

⁴² Endringer i midlertidig lov om billettering på ferje som følge av utbrudd av covid-19.

⁴³ Endringer i midlertidig lov om billettering på ferje som følge av utbrudd av covid-19.

⁴⁴ Ferjeoperatørene kan i noen sammenhenger være fylkeskommunen selv. Se også utstederforskriften § 2 bokstav k og l.

Oppgavene Statens vegvesen og fylkeskommunene utfører på dette området er etter departementets vurdering en offentlig tjeneste, jf. personvernforordningen artikkel 6 nr. 1 bokstav e (oppgave i allmennhetens interesse). Dette gjelder også når ferjerederienes mannskap og andre aktører utfører oppgaver for forvaltningsorganene på dette området i henhold til kontrakt eller løyve. Dette er i tråd med gjeldende vurderinger innenfor AutoPASS-løsningen.

Midlertidig lov om billettering på ferje § 6 gir Statens vegvesen, fylkeskommunene, operatører og AutoPASS-utstedere rett til behandling av personopplysninger i forbindelse med billettering på ferje både med og uten AutoPASS-brikke eller AutoPASS ferjekort. Loven skiller ikke eksplisitt mellom situasjonene der kunden benytter AutoPASS-brikke, AutoPASS ferjekort eller reiser uten brikke eller ferjekort.

4.3 Gjeldende behandlingsgrunnlag for ulike aktører på ferjeområdet

4.3.1 Statens vegvesens behandlingsgrunnlag

Statens vegvesen er behandlingsansvarlig for behandling av nødvendige personopplysninger på ferjeområdet i henhold til midlertidig lov om billettering på ferje §§ 5 og 6. Statens vegvesen vurderer at behandlingsgrunnlaget er knyttet til myndighetsutøvelse, jf. GDPR artikkel 6 nr. 1 bokstav e.

Etter Statens vegvesens vurdering, taler følgende overordnede forhold for at Statens vegvesen er og skal være behandlingsansvarlig for sentrale behandlingsaktiviteter innenfor AutoPASS for ferje:

- Statens vegvesen har sektoransvar for å følge opp nasjonale oppgaver for hele vegtransportsystemet.
- Behandling av personopplysninger er i stor grad nødvendig for å gjennomføre billettering på ferjene i samsvar med takstregulativ vedtatt med hjemmel i yrkestransportlova
- Statens vegvesen er myndighetsorgan, herunder:
 - vegmyndighet for riksveiene.⁴⁵
 - løyvemyndighet for turvognløyver og løyve for godstransport på vei, samt riksveiferjesamband, og tildeler rett til drift av riksveiferjesamband.⁴⁶
- Statens vegvesen er gitt ansvaret for å opprette sentrale systemløsninger, herunder AutoPASS IP og AutoPASS HUB. AutoPASS HUB er direkte relevant for ferje (tidligere: ACFC⁴⁷).

⁴⁵ Se eksempelvis instruks fra Samferdselsdepartementet av 17. desember 2019 med virkning fra 1.1.2020.

⁴⁶ Se instruks fra Samferdselsdepartementet pkt. 3.4.

⁴⁷ AutoPASS Formidlingsentral.

- Statens vegvesen har inngått avtale med Sentral Tjenesteleverandør om nasjonale tjenesteløsninger for ferje, med tilhørende databehandleravtale⁴⁸

4.3.2 Ferjeselskapenes behandlingsgrunnlag

Ferjeselskapenes behandlingsgrunnlag for behandling av personopplysninger i forbindelse med billettering på ferje er artikkel 6. nr 1 bokstav e), det vil si å utføre oppgaver i allmennhetens interesse.⁴⁹ Midlertidig lov om billettering §§ 5 og 6 er supplerende rettsgrunnlag.

4.3.3 Utsteders behandlingsgrunnlag

Enkelte av de personopplysninger som behandles av AutoPASS-utsteder følger av GDPR artikkel 6 nr. 1 bokstav b, gjennomføring av brukeravtalen.

Øvrig behandling av personopplysninger i og med AutoPASS Samvirke, herunder behandling av personopplysninger for billettering på ferje, følger etter Statens vegvesens vurdering av GDPR artikkel 6 nr. 1 bokstav c, med videre henvisning til den rettslige forpliktelse som følger av utstederforskriften. I denne sammenheng vises det særlig til utstederforskriften §§ 6 og 20.

4.3.4 Sentral Tjenesteleverandørs behandlingsgrunnlag

Sentral Tjenesteleverandør har inngått avtale med Statens vegvesen som omfatter sentralsystem for ferje.⁵⁰ Det følger av dette at Statens vegvesen er behandlingsansvarlig for den behandlingen som finner sted i sentralsystemet for ferje og at Sentral Tjenesteleverandør er databehandler.

I den utstrekning Sentral Tjenesteleverandør selv er behandlingsansvarlig for behandling av personopplysninger på ferjeområdet, er det Statens vegvesen vurdering at slikt grunnlag følger av GDPR artikkel 6 nr. 1 bokstav b, gjennomføring av brukeravtalen. Det vises her til den avtale som brukeren inngår med Sentral Tjenesteleverandør i forbindelse med opprettelse av ferjekonto. Dette behandlingsgrunnlaget fremstår som aktuelt for de opplysninger som behandles om brukerne og som faller utenfor de behandlingsaktiviteter som Sentral tjenesteleverandør gjør på vegne av Statens vegvesen.

⁴⁸ 18/14416 – Kontrakt Sentral tjenesteleverandør (Avtale om kjøp av tjenester for AutoPASS på ferje). Avtalen er inngått 16. januar 2018.

⁴⁹ Dette er også lagt til grunn av departementet i Prop 29 L (2010-2021), se proposisjonen pkt 4.4.

⁵⁰ Avtale inngått 16. januar 2018 (Avtale om kjøp av tjenester for AutoPASS for ferje). Se også kunngjøring på DOFFIN: <https://www.doffin.no/Notice/Details/2016-566788>.

4.4 Takstregulativer som mulig behandlingsgrunnlag

Det er etablert to takstregulativer for ferjedriften, jf. pkt. 2.4.4.

Oppdragsgiveren/løyvemyndigheten for det enkelte ferjesamband bestemmer hvorvidt det er Riksregulativet eller AutoPASS-regulativet som kommer til anvendelse.⁵¹

Statens vegvesen forvalter Riksregulativet for ferjetakster og AutoPASS-regulativet for ferjetakster på vegne av Samferdselsdepartementet.

Slik Statens vegvesen vurderer det, foreligger det ikke en konkret hjemmel for fastsettelsen av disse regulativene som også kan påberopes for behandlingen av personopplysninger. Regulativene er etter Statens vegvesens vurdering ikke i seg selv tilstrekkelige rettsgrunnlag til behandling av personopplysninger på området.

4.5 Forholdet til veglova og vegtrafikkloven

4.5.1 Veglovas bestemmelser om personvern

I og med innføringen av personvernforordningen i norsk rett ble veglova endret på to områder, det vil si med innføringen av nytt kapittel IIB § 11 f samt nye femte og sjette ledd i § 27. Det vises i denne sammenheng til Prop. 56 LS (2017–2018) kap. 33.2 og 33.3 henholdsvis.

På tross av at veglova er omtalt som en rammelov og har et bredere nedslagsfelt enn yrkestransportlova, er det Statens vegvesens vurdering at det er hensiktsmessig å se hen til reguleringene i veglova når det gjelder forslaget til ny § 29 b og ny § 29 c i yrkestransportlova.

Yrkestransportlova har regulering av løyvestyresmaktene, det vil si departementet, Statens vegvesen og fylkeskommunen. Veglova har en regulering av vegstyresmaktens oppgaver knyttet til det offentlige vegnett, hvilket er regulert i kapittel I, III–VI, VIII og IX og i forskrifter til loven. Dette omfatter rollene som myndighetsorganer og vegforvaltere. Det er en overordnet målsetting for vegstyresmaktene å skape størst mulig trygg og god avvikling av trafikken, og ta hensyn til vegenes naboer, et godt miljø og andre samfunnsinteresser ellers, jf. veglova § 1 a.

Statens vegvesen vil for øvrig fremheve at utstederforskriften er hjemlet i både veglova (§ 62) og yrkestransportlova (§ 35), jf. også pkt. 2.5.3.

⁵¹ Se Prop. 114 L (2019–2020) pkt. 2.2.

4.5.2 Bompenger regnes som betaling for en tjeneste

Statens vegvesen vurderer at det er en relevant problemstilling hvorvidt bompenger regnes som en tjeneste eller en avgift, dette i sammenheng med hvordan behandlingen av personopplysninger på dette området skal reguleres. Statens vegvesen vurderer at behandling av personopplysninger innen AutoPASS bør skje på en måte som er mest mulig sammenfallende både på området for veglova og etter yrkestransportlova.

Bompenger er regulert i veglova § 27, og denne bestemmer at departementet med samtykke fra Stortinget kan fastsette at det skal kreves bompenger på offentlig veg, fastsette størrelsen på «avgiftene» og sette vilkår om en bestemt bruk av «avgiftsmidlene». Selv om bestemmelsen bruker ordene «avgift» og «avgiftsmidlene», er det Statens vegvesen forståelse at bompenger regnes som betaling for en tjeneste.

I forarbeidene til veglova uttales at bompenger skiller seg «i en rekke høve frå skattar og avgifter, og i utgangspunktet kan mykje tilseie at bompengar heller sjåast på som betaling for ei teneste enn som ein skatt eller avgift.»⁵² Statens vegvesen viser også til Justisdepartementets vurdering av 5. januar 2007 om bompenger skal defineres som en avgift det skal gis fritak for, eller om dette er å anse som betaling for en tjeneste som Norge dermed ikke er forpliktet til å gi fritak for, i forbindelse med Norges tilleggsavtale med NATO. Her legger Justisdepartementet til grunn at vurderingen av om bompenger juridisk sett skal anses som en avgift eller som betaling for en tjeneste, må vurderes konkret mot det regelverket spørsmålet knytter seg til. Justisdepartementet uttaler at det trolig «i dag ikke faller så naturlig å anse bompenger som en avgift som det kanskje var for 25 år siden.» Dette samsvarer med uttalelsene i forarbeidene ovenfor.

Samferdselsdepartementet anser bompenger som betaling for en tjeneste og ikke en avgift, jf. brev fra Samferdselsdepartementet til Forsvarsdepartementet datert 30. mars 2007.

Etter Statens vegvesens forståelse skal bompenger anses som betaling for en tjeneste etter veglova § 27.

4.5.3 Vegtrafikkloven § 43b

Vegtrafikkloven hadde inntil 2019 ingen generell bestemmelse om behandling av personopplysninger, selv om det etter Statens vegvesens forståelse flere steder i loven også opprinnelig var forutsatt opprettet registre som vil inneholde personopplysninger, se f.eks. vegtrafikkloven § 15 om registrering av motorvogner.

I 2019 ble vegtrafikkloven § 43b innført. Bestemmelsen etablerer en generell adgang til behandling av personopplysninger (første ledd), adgang til utlevering til politiet (annet ledd), utlevering til utenlandske myndigheter (tredje ledd) og hjemmel til å gi utfyllende

⁵² Ot.prp.nr.5 (1993-94) s. 2.

bestemmelser i forskrift (fjerde ledd). Bestemmelsen ble foreslått i Prop. 14 L (2018–2019), endringer i vegtrafikkloven (karantene ved førerprøve, behandling av personopplysninger, forholdet til folkeregisterloven mv.), Innst. 178 L (2018–2019).

Vegtrafikkloven § 43b er et aktuelt sammenligningsgrunnlag i arbeidet med ny generell personvernbestemmelse i yrkestransportlova, jf. også *Statens vegvesens høringsnotat 9. juli 2021*. Statens vegvesen mener imidlertid at det ikke er nødvendig med en konkret henvisning til vegtrafikkloven § 43b fra yrkestransportlova § 29 b.

4.6 Ferjeselskapenes adgang til elektronisk billettering i en eventuell overgangsfase

4.6.1 Innledning

For det tilfellet at forslaget til ny § 29 c ikke blir vedtatt og trer i kraft innen 1. juli 2022, vil det være behov for å foreta elektronisk billettering med utgangspunkt i et annet behandlingsgrunnlag.

Registrering av AutoPASS-brikke kan i en slik situasjon bygge på brukerens inngåtte AutoPASS-avtale, slik at behandlingsgrunnlaget er artikkel 6 nr. 1 bokstav b). I dag behandles enkelte kundeopplysninger i kraft av slik avtale. For eksempel kan AutoPASS-utstedere behandle visse personopplysninger i kraft av brukeravtalen.⁵³

Passeringsopplysninger fra billettering på ferje behandles i medhold av midlertidig lov om billettering på ferje, også der brukeren har inngått brukeravtale og tilleggsavtale.⁵⁴

Videre vurderer Statens vegvesen at avtale som behandlingsgrunnlag ved billettering på ferje er et aktuelt alternativ også der AutoPASS-avtale ikke er inngått, se pkt. 4.6.2. Statens vegvesen er for øvrig kjent med at enkelte ferjeselskaper har vurdert at artikkel 6 nr. 1 bokstav f) (berettiget interesse) bør kunne benyttes som behandlingsgrunnlag, se pkt 4.6.3. Nevnte alternative behandlingsgrunnlag ansees likevel ikke som godt egnet for Statens vegvesens behandling. Behandlingen i en eventuell overgangsperiode vil derfor kunne medføre behov for endringer i hvilke databehandleravtaler som inngås, herunder mellom hvilke aktører slike avtaler skal inngås.

Statens vegvesen vurderer følgelig at det for billettering på ferje er flere behandlingsgrunnlag som kan være aktuelle på samme tid. Den behandlingsansvarlige plikter i denne situasjonen å velge kun ett behandlingsgrunnlag for den samme

⁵³ Sentral tjenesteleverandør kan også behandle enkelte personopplysninger i kraft av avtale, herunder de kundeopplysninger som Sentral tjenesteleverandør ikke behandler som databehandler på vegne av Statens vegvesen.

⁵⁴ For bompasseringer på veg behandles passeringsopplysninger på tilsvarende måte i henhold til veglova § 27 femte ledd, enten brukeren har inngått brukeravtale eller ikke.

behandlingsaktiviteten.⁵⁵ Det behandlingsgrunnlaget som velges bør være det grunnlaget som er best egnet til å ivareta den registrertes rettigheter og friheter. Statens vegvesen vurderer i denne forbindelse at behandling som følge av forordningen artikkel 6 nr 1 bokstav e), med et egnet supplerende rettsgrunnlag i lov, er den beste løsningen for å ivareta den enkeltes personvern. For det tilfellet at § 29 c vedtas og trer i kraft i tide, eller så lenge midlertidig lov fortsatt gjelder, er det etter Statens vegvesens syn ikke tvilsomt at behandlingen bør foretas med grunnlag i artikkel 6 nr 1 bokstav e).

Statens vegvesen vil presisere at overgangen til et annet behandlingsgrunnlag i en eventuell overgangsperiode ikke skal føre til at behandlingsgrunnlaget for allerede innhentede personopplysninger endres.

4.6.2 Avtale som behandlingsgrunnlag

I en eventuell overgangsfase der behandlingen ikke kan foretas på grunnlag av artikkel 6 nr 1 bokstav e), anser Statens vegvesen det som mest nærliggende å benytte avtale som behandlingsgrunnlag både for registrering av kjennemerke og AutoPASS-brikke for kjøretøy på ferje. Adgangen til å registrere kunder med AutoPASS-avtale vil følge av inngått avtale om dette, selv om tilleggsavtaler for AutoPASS for ferje bør presiseres og endringer i vilkårene må varsles.

Eieren av kjøretøyet er ansvarlig for at riktig takst blir betalt enten dette skjer via avtale som gir rabatt på ferje (AutoPASS-brikke eller AutoPASS ferjekort) eller gjennom den avtaleinngåelse som finner sted idet kjøretøyet kjører om bord på ferjen uten at avtale er etablert på forhånd. Etter Statens vegvesens syn vil kunder som ikke på forhånd har inngått brukeravtale, ansees for å inngå egen avtale i forbindelse med ombordkjøring. Behandlingen av personopplysninger i den elektroniske billetteringsprosessen, herunder registrering av kjennemerke (ANPR), vil dermed følge av avtale. Statens vegvesen nevner i denne forbindelse at betaling for transport på ferje, i likhet med bompenger på vei, vurderes som vederlag for en tjeneste og ikke som en avgift.⁵⁶

Avtalevilkårene bør etter Statens vegvesens vurdering fremgå tydelig av skilt på ferjekaien og om bord på ferjen. Det må også gis informasjon om at ferjetaksten ikke kan gjøres opp om bord på ferjen. Videre må det fremgå at identifikasjon av kjøretøy vil skje gjennom registrering av kjennemerke eller AutoPASS-brikke. Denne behandlingen vil dermed være en del av tjenestevilkårene for den aktuelle tjenesten (overfart med ferje) som de reisende i prinsippet selv kan velge om de vil akseptere.

⁵⁵ Etter Statens vegvesens syn følger dette av grunnleggende prinsipper i forordningen, jf. omtalen i notatet pkt. 3.1. Det vises også til forordningen fortale punkt 40.

⁵⁶ Se notatet pkt. 4.5.2 og 5.4.

Statens vegvesen legger til grunn at det for brukeren vil være mindre inngripende at behandlingen foretas i kraft av avtale med den registrerte, enn at behandlingen skjer etter en interesseavveining. Dette er Statens vegvesens syn, på tross av at det er noe tvilsomt om denne type avtaleinngåelse ved ombordkjøring er tilstrekkelig frivillig.

4.6.3 Berettiget interesse som behandlingsgrunnlag

Statens vegvesen er som nevnt informert om at enkelte ferjeselskaper har vurdert artikkel 6 nr. 1 bokstav f) som behandlingsgrunnlag i en eventuell overgangsfase. Statens vegvesen oppfatter at utførelse av en oppgave i allmennhetens interesse i form av tilbud av ferjetjenester, ikke omfattes av avgrensningen mot bruk av bokstav f) ved myndighetsutøvelse etter artikkel 6 nr. 1 annet ledd, jf. også forutsetningen i Prop. 56 LS (2017–2018) punkt 6.3.1.⁵⁷ I prinsippet er bokstav f) derfor et aktuelt behandlingsgrunnlag for ferjeselskapenes behandling. Berettiget interesse som behandlingsgrunnlag krever for øvrig grundig dokumentasjon og en løpende evaluering.

Det er Statens vegvesens forståelse at bokstav f) (berettiget interesse) er noe mindre egnet til å ivareta de registrertes rettigheter enn bokstav b) (avtale) for den behandlingen som her skal utføres. Dette har etter Statens vegvesens syn særlig sammenheng med den enkeltes rett til sporfri ferdsel, jf. notatet pkt. 5.4. Dette forholdet bør særlig hensyntas ved en eventuell interesseavveining.

5 Om forslaget til ny § 29 c i yrkestransportlova

5.1 Generelt

Forslaget til ny hjemmel for behandling av personopplysninger i § 29 c følger av behovet for behandling av personopplysninger for billettering på ferje slik det fremgår av punkt 4 ovenfor. Statens vegvesen vurderer at det er behov for en særskilt hjemmel for behandling av personopplysninger på dette området. Bestemmelsen er ment å hjemle den behandling av personopplysninger for billettering på ferje som i dag følger av midlertidig lov.

Når det gjelder ønsket om en permanent løsning av dagens midlertidige regulering, viser Statens vegvesen til høringsinnspillene gjengitt i Prop 29 L (2020–2021) kap. 3.3. Det gjentas her at AtB AS, Kollektivtrafikkforeningen og Skyss ved Vestland fylkeskommune har ønsket en permanent ordning. NHO Sjøfart har uttalt at arbeidet må prioriteres. Norled AS med støtte fra NHO Sjøfart uttaler at de ønsker at det blir en enhetlig løsning mellom riks- og fylkesveier, og at dette blir mer kundevennlig for de reisende og gir bedre forutsigbarhet for ferjeoperatørene. Norges Lastebileier-Forbund har i sitt høringssvar blant annet uttalt at

⁵⁷ Se også forutsetningsvis GDPR fortalepunkt 47.

en permanent ordning må basere seg på elektronisk lengdemåling på alle aktuelle ferjesamband.

Foreslått § 29 c første ledd er ment å regulere behandling av personopplysninger ved billettering på ferje. Det foreslås at departementet, Statens vegvesen, fylkeskommunene, samt selskap og andre juridiske personer gis adgang til behandling av personopplysninger på dette området. De aktuelle aktørene er på denne måte angitt noe mer spesifikt i forslaget til ny § 29 c enn i den mer generelle § 29 b. Statens vegvesen vil likevel peke på at også § 29 b vil omfatte andre juridiske personer dersom Statens vegvesens forslag til § 29 b blir vedtatt. Blant annet som følge av at § 29 c gjelder et spesielt avgrenset tema, foreslås det at behandling av personopplysninger ved billettering på ferje reguleres i en egen bestemmelse, og ikke som et tillegg til § 29 b. Denne problemstillingen er nærmere omtalt i punkt 5.2.

Ettersom yrkestransportlova også definerer departementet som løyvemyndighet, foreslås det at både departementet, Statens vegvesen, fylkeskommunene og selskap eller andre juridiske personer som er gitt løyve for persontransport med fartøy i rute i medhold av loven, som konkret gis adgang til behandling av personopplysninger etter første ledd.

Hva gjelder bestemmelsens annet ledd, foreslås denne delen av bestemmelsen som det nødvendige rettsgrunnlaget for å fastsette nærmere forskrift om behandling av personopplysninger ved billettering for ferjeselskapene. Bestemmelsen gir adgang til fastsettelse av forskrift for alle løyveinnehavere, slik at det ikke bare er ferjeselskaper som kan reguleres. Statens vegvesen legger til grunn at lovbestemmelsen prinsipielt sett bør være lik for alle løyveinnehavere.

Bestemmelsens annet ledd viser til § 29 b annet ledd, hvilket er en bestemmelse av tilsvarende art som veglova § 11 f annet ledd og veglova § 27 sjette ledd. Bestemmelsen åpner på samme måte som bestemmelsene i veglova for at departementet kan gi nærmere regler om behandlingen, herunder om hvilke personopplysninger som kan behandles og til hvilke formål, nærmere slettere regler og bestemmelser om statistikk og forskning.

I den utstrekning det ikke gis nærmere forskrift om behandlingen, vil det være opp til den enkelte aktør som omfattes av loven å vurdere i hvilken utstrekning de oppgaver som skal utføres nødvendiggjør behandling av personopplysninger og hvilke nærmere personopplysninger som kan behandles. I disse tilfellene vil det etter Statens vegvesens syn være behov for å foreta en konkret vurdering av adgangen til å behandle personopplysninger og det vil kunne være behov for en vurdering av personvernkonsekvenser (DPIA).

Statens vegvesen har imidlertid foretatt en DPIA med tanke på foreslått regulering i § 29 c. Statens vegvesen har sett hen til den behandling som foretas med hjemmel i midlertidig lov om billettering på ferje. Statens vegvesen legger til grunn at behandlingens omfang, involverte aktører og behandlingsformål er tilnærmet identisk med situasjonen etter midlertidig lov. Statens vegvesen har likevel tatt spesielt hensyn til at de personopplysninger som kan behandles med utgangspunkt i foreslåtte § 29 c vil være en permanent løsning. Statens vegvesens konklusjon er at bestemmelsen ikke innebærer en tilsidesettelse av de

registrertes rettigheter og friheter, samt at behandlingen ikke innebærer høy risiko. Det vises i denne forbindelse til pkt. 5.4 nedenfor.

5.2 Nærmere om innretningen av foreslått § 29 c

Statens vegvesen foreslår at § 29 c gis som en egen separat bestemmelse i tillegg til den generelle bestemmelsen om behandling av personopplysninger i § 29 b. Statens vegvesen har i denne forbindelse vurdert hvorvidt reguleringen i forslaget § 29 c i stedet burde inntas i forskrift, med hjemmel i foreslåtte § 29 b annet ledd. Foreslått § 29 b første ledd vil etter sin ordlyd dekke behandling av personopplysninger på alle områder der dette er nødvendig etter loven, og forskriftshjemmelen til § 29 b annet ledd foreslås tilsvarende generelt utformet.

Etter Statens vegvesens syn er det likevel et spørsmål om det fremgår klart av dagens bestemmelser i yrkestransportlova at det skal foregå elektronisk billettering på ferje. Det kan argumenteres for at denne behandlingen følger av sakens natur, all den tid det skal foretas persontransport med fartøy i rute, jf. loven § 7. Statens vegvesen er også kjent med forskriftshjemmelen i § 31 annet ledd der det forutsettes elektronisk billettering kan benyttes. I tillegg har Statens vegvesen vurdert sammenhengen med yrkestransportlova § 35 og utstederforskriften, jf. pkt. 2.4.4.

Statens vegvesens vurdering er etter dette at oppgaven elektronisk billettering på ferje ikke er direkte regulert i yrkestransportlova i dag. Herunder fremgår det ikke klart av loven hvilke aktører som i tilfelle skal utføre eller delta i oppgaven. Som det følger av forslaget til § 29 c, legger Statens vegvesen til grunn at det er en rekke aktører utover AutoPASS-utstederen⁵⁸ som må gis adgang til å behandle personopplysninger i og med elektronisk billettering på ferje.

Reguleringen i § 29 c gjelder i tillegg behandling av personopplysninger om en større mengde registrerte, og behandlingen angår retten til fri ferdsel, herunder forholdet til Grunnloven og EMK. Det vises her til notatet pkt. 2.7, 2.8 og 5.4.

Etter Statens vegvesens syn bør reguleringen derfor gis i lovs form etter en tilhørende høringsprosess. Videre er det Statens vegvesens vurdering at bestemmelsen ikke egner seg som en del av den generelle bestemmelsen § 29 b.

§ 29 c foreslås her med tittelen: «Handsaming av personopplysningar ved persontransport med fartøy i rute». Statens vegvesen antar at den foreslåtte bestemmelsen bør knyttes til det tilsvarende virkeområdet som yrkestransportlova § 7, herunder også med tanke på foreslått forskriftshjemmel i § 29 c annet ledd. Det konkrete behovet for behandling av

⁵⁸ Jf. utstederforskriften, se pkt. 2.4.4.

personopplysninger ved billettering på ferje foreslås likevel direkte regulert i § 29 c første ledd.

Reguleringen i foreslått § 29 c første ledd er ment å åpne for at det kan skje behandling av personopplysninger ved billettering, på tilsvarende måte som i dagens midlertidige lov. Det vises særlig til midlertidig lov §§ 2, 5 og 6. Som det følger av forslaget her, anser Statens vegvesen at reguleringen kan gjøres mer generell enn det som følger av midlertidig lov. Statens vegvesen anser det eksempelvis ikke som nødvendig å vise til hvilke personopplysninger som kan behandles,⁵⁹ eller at det er kan skje identifisering av kjøretøy med AutoPASS-brikke og registreringsnummer. Det forhold at kjøretøy kan identifiseres ved billettering, og at dette vil innebære behandling av personopplysninger, foreslås likevel inntatt i bestemmelsen. Etter Statens vegvesens syn er dette sentralt å kommunisere i lovteksten, herunder med tanke på forholdet til retten til fri ferdsel.

Når det gjelder lagringsbegrensning og avgrensning mot personvernforordningen artikkel 9, slik dette er inntatt i midlertidig lov § 5 tredje og fjerde ledd, er det Statens vegvesens vurdering at heller ikke dette er nødvendig å inkludere i lovbestemmelsen. Slik Statens vegvesen ser det, vil forhold knyttet til hvilke personopplysninger som kan behandles og lagrinstider for disse, typisk være forhold som kan reguleres nærmere i forskrift. Statens vegvesen viser også her til at det foreslås en egen forskriftsbestemmelse i og med forslaget til § 29 c annet ledd.

Når det gjelder hvilke aktører som skal kunne behandle personopplysninger etter § 29 c, vises det til at yrkestransportlova også definerer departementet som løyvemyndighet. Derfor foreslås det at både departementet, Statens vegvesen, fylkeskommunene og selskap eller andre juridiske personer som er gitt løyve for persontransport med fartøy i rute i medhold av loven, gis adgang til behandling av personopplysninger etter første ledd. For departementet, Statens vegvesen og fylkeskommunene mener Statens vegvesen at uttrykket «offentlige styresmakter» er dekkende, se også forslaget i § 29 b første ledd.

5.3 Omfanget av behandlingen

Forslaget til § 29 c representerer en regulering som tilsvarer midlertidig lov om billettering på ferje hva gjelder rekkevidden av behandlingen. De vurderinger som departementet har vist til i Prop. 114L (2019–2020) gjør seg derfor også gjeldende her, med unntak av de begrunnelser som har direkte sammenheng med unntakssituasjonen etter covid-19.

Statens vegvesen legger til til grunn at det i og med innføringen av ny hjemmel i yrkestransportlova kan finne sted behandling av personopplysninger for et større antall trafikanter enn det som var tilfellet før reguleringen med midlertidig lov. Departementet

⁵⁹ Jf. pkt. 5.3 Omfanget av behandlingen

viser til at for sambandene som benytter AutoPASS-regulativet, er det slik at om lag 30 prosent av billettene selges uten tilknytning til AutoPASS-avtale.

Følgende opplysninger vil bli behandlet for passering av kjøretøy som ikke har avtale:

- a) kjøretøyets registreringsnummer
- b) passeringstid og -sted
- c) bilde av kjøretøyet, herunder lengde
- d) kjøretøyets takstgruppe

Det vil bli tatt bilde av kjøretøyet som vil følge transaksjonen, som i hovedsak vil være et bilde av kjøretøyets kjennemerke, men som også skal dokumentere lengden på kjøretøyet. Det skal ikke tas bilde av personer i kjøretøyet.

De behandlingsansvarlige plikter å behandle opplysningene i samsvar med de til enhver tid gjeldende regler for dette, jf. personopplysningsloven og personvernforordningen. Personopplysningene som behandles vil også bli lagret i samsvar med annen lovgivning som regulerer dette, herunder særlig bokføringsloven med forskrift. Opplysninger knyttet til kjøretøyets kjennemerke, reist strekning, reisetidspunkt og takstgruppe kjøretøyet tilhører, vil i henhold til gjeldende bestemmelser oppbevares i 5 år.

Bilder av passeringen vil bli slettet 30 dager etter at krav er endelig oppgjort, eller klagesak er avsluttet. Av Prop 114 L (2019–2020) pkt. 6.1. følger det at «annen informasjon» slettes etter 104 dager. Statens vegvesen vil i denne forbindelse presisere at tidsfristen for korrigerende av krav er 180 dager etter passering, jf. Områdeerklæringen Vedlegg 2 B pkt. 6.2.⁶⁰

5.4 Retten til privatliv og forholdet til Grunnloven og menneskerettighetene

Retten til privatliv er en grunnleggende forutsetning for et fritt demokratisk samfunn. Rettigheten følger av Grunnloven § 102, EMK art. 8 og FNs internasjonale konvensjon om sivile og politiske rettigheter (SP) art. 17.

I kgl.res. av 3. april 2020 om tidligere midlertidig forskrift om billettering på ferje, viste departementet til at den midlertidige billetteringsordningen måtte regnes som et inngrep i retten til privatliv.⁶¹ Departementet viste til redegjørelsen av gjeldende rett i Prop. 56 LS (2017–2018) kapittel 6.4. Personvernemnda har på sin side lagt til grunn at retten til

⁶⁰ AutoPASS Prosedyrer for kunde og klagebehandling.

⁶¹ Se kgl.res. pkt. 7 «Forhold til Grunnloven, menneskerettighetene og EØS-avtalen».

anonym ferdsel er «et grunnleggende rettspolitisk spørsmål av sentral betydning for personvernet», jf. personvernemndas sak 2005–11.⁶²

Statens vegvesen anerkjenner at offentlige myndigheters lagring av personopplysninger i prinsippet kan utgjøre et inngrep i retten til privatliv etter EMK artikkel 8. Det vises eksempelvis til den europeiske menneskerettighetsdomstolens (EMD) avgjørelse *Amann mot Sveits* (27798/95) avsnitt 65. Nevnte avgjørelse gjelder situasjonen der staten behandler opplysninger som enkeltpersoner til sikkerhets- og overvåkningsformål. Av tilsvarende avgjørelser fra EMD kan nevnes sakene *Rotaru mot Romania* (28341/95) og *Uzun mot Tyskland* (35623/05). For oversiktens skyld vises her også til «Guide on Article 8 of the Convention – Right to respect for private and family»⁶³ og «Guide to the case law of the European Court of Human Rights – Data Protection»,⁶⁴ der disse avgjørelsene er nevnt.

Etter det Statens vegvesen kjenner til, foreligger det ikke avgjørelser fra EMD som tilsier at individet har en ubetinget rett til anonym ferdsel. Etter Statens vegvesens vurdering er det følgelig ikke klart at avvikling av anonymt passeringsalternativ på ferje må regnes som et inngrep i retten til privatliv.

Hva gjelder forholdet til Grunnloven § 102, vises til Prop. 56 LS (2017–2018) kapittel 6.4. Departementet uttaler her at det ikke er holdepunkter for at Grunnloven § 102 stiller strengere krav enn EMK artikkel 8 om rettsgrunnlag for behandling av personopplysninger. Statens vegvesen er enig i denne vurderingen.

Statens vegvesen ser imidlertid at muligheten for anonym ferdsel, herunder på ferje, er viktig med tanke på den enkeltes personvern. Statens vegvesen har derfor foretatt en nærmere vurdering av om reguleringen som foreslås er nødvendig og forholdsmessig samt ivaretar et legitimt formål. Etter Statens vegvesens syn oppfyller foreslåtte § 29 c disse kravene. Dette begrunnes nærmere nedenfor.

I midlertidig lov og tidligere midlertidig forskrift, var adgangen til å fravike anonymt betalingsalternativ begrunnet særlig med forholdet til covid-19, altså at smittesituasjonen begrunnet ytterligere behandling av personopplysninger og at dette var et rimelig tiltak. Departementet pekte imidlertid også på andre grunner til at et slikt inngrep ble ansett forholdsmessig.

Statens vegvesen har vurdert den rettslige adgangen til å gå bort fra anonymt passeringsalternativ på generell basis. Statens vegvesens vurdering er at det også i en normalsituasjon uten særlig begrunnelse i smitte- eller beredsskapsituasjoner vil være nødvendig å behandle personopplysninger ved alle ferjepasseringer. Manglende adgang til anonym ferdsel ved bruk av ferje kan ansees som et inngrep i den enkeltes personvern, men

⁶² Saken gjelder konsesjonsplikt for helautomatiske bomstasjoner. Se særlig avgjørelsen punkt 6.5.

⁶³ Se særlig veilederen pkt. 6 «File or data gathering by security services or other organs of the State».

⁶⁴ Se særlig veilederen kapittel A nr. 1 bokstav a. «Data collection by the authorities via covert surveillance».

Statens vegvesen anser at behandlingen som foreslås i og med § 29 c representerer legitime formål og er forholdsmessig.

Det er nærmere bestemt Statens vegvesens vurdering at adgangen til behandling av personopplysninger ved alle ferjepasseringer prinsipielt sett kunne vært innført på et tidligere tidspunkt og uavhengig av covid-19. Statens vegvesen anser det likevel klart at et forslag om innføring av en generell adgang til behandling av personopplysninger ved ferjebillettering må underlegges en fullstendig høringsprosess. En slik prosess var det ikke tilstrekkelig tid til i forbindelse med smittesituasjonen som oppstod i 2020, og denne gjennomføres derfor først nå.

Den faktiske forskjellen på situasjonen før utbruddet av covid-19 og i dag er for øvrig at det er flere ferjestrekninger i dag som benytter AutoPASS-teknologi. Statens vegvesen anser at fraværet av muligheten til å passere anonymt med kjøretøy på ferje må sees i sammenheng med bruk av AutoPASS-ordningen i Norge. Systemet har i mange år har vært i bruk for bompengerekkreving på de offentlige vegene, og siden høsten 2019 har det ikke vært sporfrie alternativer.⁶⁵

Statens vegvesen har i denne forbindelse også gjennomført en DPIA (personvernkonsekvensanalyse). Det vises i denne forbindelse til forordningens art. 35 nr. 3 og nr. 10. Konklusjonen er at fraværet av anonym oppgjørsmetode ikke kan regnes som en vesentlig tilsidesettelse av de registrertes rettigheter og plikter. Videre er det Statens vegvesens konklusjon at gjeldende teknologi og systemer er utformet og driftet på en slik måte at personopplysningssikkerheten ivaretas. Det vises i denne forbindelse til at behandlingen foregår allerede i dag, og at Statens vegvesen har hatt mulighet til å foreta en konkret vurdering av informasjonsflyten. Statens vegvesen har også avdekket at det for enkelte deler av behandlingen foreligger middels risiko, og Statens vegvesen har gjennom vurderingen også synliggjort tiltak som kan utføres for å redusere risikoen. Statens vegvesen planlegger med å gjennomføre de mest sentrale tiltakene innen lovens eventuelle vedtakelse. De mest sentrale tiltakene inkluderer oppdatering av rutiner og oppfølging av andre aktørers rutiner for informasjonssikkerhet, oppdatering av databehandleravtaler og gjennomgang av alle involverte aktørers relevante overføringer av personopplysninger til tredjeland.

Videre viser Statens vegvesen til at bokføringsregelverket innebærer at det for bompasseringer ikke har vært mulig å opprettholde et tilbud om sporfrie avtaler. Tilsvarende betraktning gjør seg gjeldende ved billettering på ferje, i den utstrekning kontant betaling skal kunne løses ved bruk av faktura på samme måte som for bompasseringer. Problemstillingen skiller seg på denne måten fra sporfri ferdsel i kollektivtrafikken: I kollektivtrafikken er det enkeltpersonen som løser billett, og i bokføringsregelverkets forstand er slike billetter mulig å utstede uten at det oppstår plikt til å oppbevare

⁶⁵ Se pkt. 2.5.

salgsbilaget. I ferje- og bompengesektoren er avtalen og betalingsforpliktelsen knyttet til eier av kjøretøyet, og i denne situasjonen foreligger plikt til å lagre salgsbilaget.

Forholdet til bokføringsregelverket er også avgjørende for at Statens vegvesen anser at det ikke uten videre kan innføres e-billetteringsløsninger for ferje slik det finnes i kollektivtransporten. Statens vegvesen forstår det slik at e-billetteringsløsningene i kollektivtransporten regnes som en isolert sett bedre løsning for personvernet enn behandling av ANPR og/eller behandling av AutoPASS-brikke.

I sum er det Statens vegvesens syn at en avvikling av adgangen til å reise anonymt med kjøretøy på ferje sammenholdt med den allerede tilsvarende situasjonen for AutoPASS på veg, bør ansees for å være et begrenset inngrep i den enkeltes rettigheter og friheter. Statens vegvesen vurderer at ferjetransport på samme måte som betaling for bompasseringer bør regnes som et tjenestetilbud. Statens vegvesen legger også til grunn at bompenger kan ansees som en betaling for en tjeneste snarere enn en avgift, jf. pkt. 4.5.2. Det er nærmere bestemt Statens vegvesens vurdering at bompasseringer og ferjepasseringer er sammenlignbare størrelser når det gjelder spørsmålet om anonym ferdsel på veg.

Selv om elektronisk billettering i medhold av foreslåtte § 29 c for ferje i stor grad representerer den samme behandlingsformen som allerede gjelder for bompasseringer, er det Statens vegvesens vurdering at det vil være nødvendig å gi tydelig informasjon til alle som skal benytte ferjetilbudet. Det forutsettes nærmere bestemt at det skal gis nærmere informasjon om at kjennemerker vil bli avlest uavhengig av om det er inngått brukeravtale eller ikke. Videre antas at slik informasjon minst må gis ved hensiktsmessig skilting på stedet.

5.5 Adgangen til å behandle personopplysninger i beredskapsituasjoner

Det følger av departementets uttalelser i Prop. 114 L (2019–2020) kapittel 3.3 at det er ønskelig å kunne behandle personopplysninger i beredskapsituasjoner og at det burde innføres et hjemmelsgrunnlag som dekker dette.

Statens vegvesen vurderer imidlertid at det ikke er behov for en særlig personvernrettslig regulering av adgangen til behandling av personopplysninger i beredskapssituasjoner. Dette har sammenheng med at den allerede foreslåtte § 29 b i kombinasjon med eksisterende bestemmelser om beredsskap i yrkestransportlova.

Nærmere bestemt er det Statens vegvesens vurdering at både løyveinnehavere og andre aktører som blir gitt pålegg om å utføre persontransport, jf. yrkestransportlova § 36, vil kunne behandle personopplysninger i beredskapsituasjoner. Videre vises til § 37 hva gjelder gjeldende adgang til å gi forskrift om tiltak og oppgaver i beredskapssituasjoner.

Statens vegvesen legger til grunn at det ikke er nødvendig å endre forskrift for sivil transportberedskap for at det skal være adgang til å behandle personopplysninger i beredskapsituasjoner.

Statens vegvesen har for øvrig ikke analysert hvilke personopplysninger som kan bli aktuelle å behandle i beredskapsituasjoner, og den nærmere adgangen til behandling må etter Statens vegvesen enten reguleres nærmere i forskrift eller følge av sammenhengen og være nødvendig for de formål som følger av dagens lov §§ 36 og 37 med gjeldende forskrift.

På bakgrunn av at normalsituasjonen som foreslås innført med § 29 c vil innebære en generell adgang til å behandle personopplysninger ved ferjebillettering, antar Statens vegvesen at det heller ikke er behov for å detaljere tilsvarende adgang i beredskapsituasjoner.

5.6 Behandling av personopplysninger til statistiske formål

Personopplysninger som er innhentet for billetteringsformål viderebehandles i dag til statistikkformål, herunder trafikkstatistikk.

Statistiske personopplysninger lagres i dag i en egen ferjedatabank som er en modul til sentralsystemet for AutoPASS for ferje. Det er i dag etablert ulike tilgangsnivåer og rettighetsstyrte tilganger for ulike roller og personer som skal ha tilgang til de statistiske opplysningene. Dagens situasjon og håndtering planlegges videreført.

Spesialistbrukere med behov for detaljert informasjon for å kunne gjennomføre oppgaver knyttet til sitt yrke, vil ha tilgang til detaljert informasjon om trafikk på ferjestrekningene. Spesialistbrukerne vil være navngitte personer som er ansatt i ferjeselskap, fylkeskommune, Statens vegvesen, forskningsinstitusjon e.l. Informasjonen vil være tilgjengelig som anonym trafikkstatistikk, hvor det kun er opplysninger om antall kjøretøy og passasjerer, takstgruppene kjøretøyene tilhører, samt betalingsform. Brukerne vil ha behov for å kunne se trafikkstatistikk på turnivå for f.eks. å kunne planlegge rutetilbud, følge opp leveranser i kontrakt eller økonomiforvaltning enten for oppdragsgiver eller som leverandør i ferjesamband.

Statens vegvesen mener at spesialistbrukere ikke kan utføre sitt arbeid på en tilfredsstillende måte om de gis tilgang til data med dårligere oppløsning enn turnivå.

Allmennheten gis også i tidligere løsning tilgang på trafikkstatistikk, men med lavere oppløsning enn det spesialistbrukere har tilgang til.

Statens vegvesen legger til grunn at det vil være anledning til å behandle nødvendige personopplysninger om trafikantenes reisemønster slik at det kan analyseres i hvilken grad trafikanter benytter flere ferjestrekninger i løpet av samme reise.

Statens vegvesen vurderer at foreslåtte § 29 c vil dekke ovennevnte behandling, i den utstrekning behandling til statistiske formål ikke allerede følger av retten til behandling av personopplysninger til slike formål etter personvernforordningen.

Statens vegvesen legger etter dette til grunn at personopplysninger som er innhentet med hjemmel i § 29 c prinsipielt sett kan viderebehandles til statistiske formål, i den utstrekning dette er nødvendig og såfremt forordningen artikkel 89 ivaretas.

5.7 Forholdet til informasjonsplikten

Når det gjelder informasjonsforpliktelsene etter personvernforordningen, viser Statens vegvesen til forordningen artikkel 13 og 14, jf. pkt. 3.4. Konkret hva angår krav til skilting, viser Statens vegvesen til følgende uttalelse fra departementet i Prop 114 L (2019–2020) pkt. 4.1.2:

Offentlige trafikkskilt som settes opp i forbindelse med denne ordningen, må følge kravene som gjelder etter forskrift om offentlige trafikkskilt, vegoppmerking, trafikklyssignaler og anvisninger (skiltforskriften). Ved utforming av trafikkskilt skal hensynet til trafikksikkerhet og at trafikkavviklingen kan gjennomføres på en sikker og effektiv måte ivaretas.

Statens vegvesen legger til grunn at skilting kan gjennomføres i tide og innen lovens ikrafttredelse. Når det gjelder skilting i eventuell overgangsperiode, vil skilting måtte løses med midlertidige tiltak, på tilsvarende måte som følger av Prop 114 L (2019–2020) pkt. 4.1.2.

For øvrig er det Statens vegvesens vurdering at informasjonsplikten vil bli ytterligere ivaretatt ved en kommende oppdatering og endring av forskrift om transport på ferje. Statens vegvesen arbeider med endringsforslag til denne forskriften.

5.8 Informasjonssikkerhet

Hva gjelder forholdet til informasjonssikkerhet vises til Prop. 114L (2019–2020) pkt. 4.3.2 med videre henvisninger. Departementet har i denne forbindelse presisert at de tekniske løsninger for AutoPASS for ferje ivaretar sikkerheten i betalingsløsningene, herunder forholdet til personvernforordningen artikkel 32.

Statens vegvesen vurderer det slik at informasjonssikkerheten i AutoPASS-systemene er meget god, særlig med tanke på informasjonssikkerheten i nye systemløsninger som AutoPASS IP og HUB. Hva gjelder konkrete vurderinger knyttet til operatørens og Sentral Tjenesteleverandørs systemer, vurderer Statens vegvesen at det er de enkelte behandlingsansvarlige som må vurdere sine systemer særskilt, herunder om det er behov for egne personvernkonsekvensvurderinger knyttet til deres systemer.

5.9 Forholdet til EØS-avtalen

Foreslått § 29 c regulerer en ordning for billettering av reisende med ferje i Norge. Transportvirksomhet er regulert i EØS-avtalen kapittel 6, der de mest relevante bestemmelser i denne forbindelse antas å være EØS-avtalen artikkel 48 og 50. Hva gjelder omfanget av kapittel 6, vises særlig til EØS-avtalen artikkel 47. Adgangen til å ta betalt for transport med ferje er ikke direkte regulert i sekundærretten under EØS-avtalen.

EØS-avtalen avgrensar også i hoveddelen del II og III muligheten til å hindre den frie flyten av varer, tjenester, personer og kapital (de fire friheter) mellom medlemsstatene. Restriksjoner kan bare aksepteres dersom de er grunnlagt med allmenne hensyn, er proporsjonale og ikke diskriminerer ut fra opphavsland innenfor EØS-landene.

EØS-avtalen artikkel 48 forbyr medlemsstatene å anvende eksisterende nasjonale regler på transportområdet på en slik måte at de direkte eller indirekte diskriminerer transportører fra andre medlemsstater. Bestemmelsen gir anvisning på en pliktig "standstill-periode" i slike tilfeller, altså at det ikke uten videre kan innføres regler som er indirekte eller direkte diskriminerende. Statens vegvesen kan ikke se at § 29 c representerer innebærer en endring eller en anvendelse av nasjonale regler som fører til slik diskriminering.

I henhold til EØS-avtalen artikkel 50 skal det ikke forekomme forskjellsbehandling som består i at en utøver av transportvirksomhet, på grunnlag av de transporterte varers opprinnelsesland eller bestemmelsessted, gjør gjeldende forskjellige priser og vilkår for samme varer for samme transportforbindelser. Takstregulativene for ferje skiller ikke mellom kjøretøyenes opprinnelsesland. Når det gjelder avtalene som gir rabatter på ferjene, er det åpnet for at alle trafikanter som ønsker det kan tegne avtale, også her uavhengig av nasjonalitet. Avtalevilkårene som gjelder på området er objektive, og alle kjøretøy vil håndteres på en ensartet måte i forbindelse med ferjereisene.

Etter Statens vegvesens vurdering er foreslått § 29 c ikke i strid med EØS-retten.

5.10 Økonomiske og administrative konsekvenser

Hva gjelder økonomiske og administrative konsekvenser knyttet til § 29 c, vises det til Prop. 114L (2019–2020) pkt. 6.2. Departementet vurderte her at det var få negative administrative og økonomiske konsekvenser knyttet til den midlertidige loven. De konsekvenser som gis nærmere omtale er knyttet til system for billettering og forholdet til bemanning og inntjening.

Statens vegvesen vurderer at det samme konsekvenser for bemanning og inntjening vil gjøre seg gjeldende i og med forslaget til ny § 29 c. Det er nærmere bestemt Statens vegvesens forståelse at aktørene vil oppleve store negative konsekvenser for det tilfelle at bestemmelsen ikke blir vedtatt, herunder reetablering av tidligere ordninger med kontant betaling.

For det tilfellet at § 29 c annet ledd vedtas, er det Statens vegvesens vurdering at departementet med dette vil kunne gi nærmere forskrifter om adgangen til behandling av personopplysninger ved billettering på ferje. Overordnet sett er det også Statens vegvesens vurdering at forskriftshjemmelen må kunne betraktes som en administrativ fordel ved at gis mulighet for smidige forskriftsprosesser.

6 Om forslaget til § 29 b i yrkestransportlova

6.1 Generelt

Det overordnede formålet med ny § 29 b er en helhetlig regulering av behandlingen av personopplysninger etter yrkestransportlova.

Forslaget bygger på Statens vegvesens tidligere forslag til en generell personvernbestemmelse i høringsnotat av 9. juli 2021 i forbindelse med EUs mobilitetspakke del 1.⁶⁶ Bestemmelsen var særlig utformet med tanke behandling av personopplysninger etter kontrollbestemmelsen i yrkestransportlova § 38. Dette forholdet er nærmere omtalt i punkt 6.3.

6.2 Omfattede myndigheter og aktører

I forslaget til ny § 29 b i Statens vegvesens høringsnotat av 9. juli 2021 heter det i første ledd at «offentlige styresmakter» gis adgang til behandling av personopplysninger når det er nødvendig for utføring av oppgaver som følger av bestemmelser i eller i medhold av loven.

Statens vegvesen har som følge av arbeidet med nye personvernbestemmelser på ferjeområdet på nytt vurdert helheten i behandlingen av personopplysninger etter yrkestransportlova. Statens vegvesen har som en konsekvens av dette arbeidet kommet til at § 29 b bør utformes med et noe bredere nedslagsfelt. Herunder er det Statens vegvesens vurdering at bestemmelsen ikke bør avgrenses til «offentlige styresmakter», men at bestemmelsen også bør omfatte andre juridiske personer som utfører oppgaver etter loven. Statens vegvesen antar at dette kan være aktuelt på flere områder, for eksempel innen kollektivtransportsektoren.

Statens vegvesens vurderer i denne forbindelse at § 29 b bør åpne for behandling også ut over offentlig myndighetsutøvelse. Henvisningen til andre juridiske personer skal derfor forstås slik at det også kan behandles personopplysninger i allmennhetens interesse, jf. forordningen artikkel 6 nr 1 bokstav e) første alternativ.

⁶⁶ I forslaget av 9. juli 2021 var bestemmelsen foreslått som ny § 39 a i yrkestransportlova.

Videre ser Statens vegvesen et tilsvarende behov innen billettering på ferje, men dette området foreslås likevel spesialregulert i og med forslaget til ny § 29 c, jf. punkt 5 om dette.

6.3 Behandling av personopplysninger i forbindelse med kontroll

Forslaget til yrkestransportlova § 29 b er blant annet utformet med tanke på behandling av personopplysninger i forbindelse med kontroll og bruk av elektroniske kontrollverktøy. Det siktes særlig til gjennomføring av kontroll langs veg og kontroll av transportvirksomheter. Sammenhengen med behandling av personopplysninger i forbindelse med kontroll kommer til uttrykk i forslaget til § 29 b ved henvisningen til forordningen artikkel 10.

Det legges til grunn at offentlige myndigheter, særlig Statens vegvesen og politiet, vil ha et konkret behov for å behandle opplysninger om straffbare forhold i forbindelse med kontroll. Statens vegvesens behandling av opplysninger om straffbare forhold bør kunne hjemles i § 29 b, jf. gjeldende forslag til ny § 38 i yrkestransportlova. Når det gjelder forslaget til endring av yrkestransportlova § 38, viser Statens vegvesen til høringsnotat av 9. juli 2021 i forbindelse med EUs mobilitetspakke. Statens vegvesen har vurdert at gjeldende § 38 bør endres, blant annet slik at den samsvarer bedre med vegtrafikklovens bestemmelser om trafikkontroll, jf. vegtrafikkloven § 10. For øvrig bør bestemmelsen endres slik at det kommer klart frem at det kan gjennomføres kontroll hos foretakets lokaler.⁶⁷

Av forslaget til § 29 b følger det at også juridiske personer skal kunne behandle opplysninger som omfattes av artikkel 10. I utgangspunktet skal slike opplysninger kun behandles under en offentlig myndighets kontroll. Det presiseres her at det ikke er gitt bestemmelser i loven som gir andre enn offentlige myndigheter adgang eller plikt til å behandle opplysninger som omfattes av artikkel 10. Hvis det oppstår behov for det, vil departementet kunne gi forskrift om dette, se § 29 b annet ledd og den nærmere omtalen i punkt 6.5. Slik forskrift må i tilfelle også sikre nødvendige garantier for de registrertes rettigheter og friheter, se i denne forbindelse omtalen av artikkel 10 i punkt 3.3.2.

Statens vegvesen arbeider med en høring om utvidet bruk av elektroniske kontrollverktøy som vil sendes ut i løpet av 2022. Høringen vil ta for seg innhenting, sammenstilling og behandling av personopplysninger innhentet ved bruk av slike kontrollverktøy.

6.4 Foreslått adgang til behandling av særlige kategorier opplysninger

En eventuell hjemmel for behandling av særlige kategorier personopplysninger etter yrkestransportlova må utformes i henhold til en eller flere av unntaksbestemmelsene i forordningen artikkel 9 nr 2. Statens vegvesen vurderer at artikkel 9 nr. 2 bokstav g) om at

⁶⁷ Statens vegvesen viser til de nærmere begrunnelser som følger av Statens vegvesens høringsnotat av 9. juli 2021.

behandlingen er nødvendig av hensyn til viktige allmenne interesser samt bokstav j) som gjelder behandling som er nødvendig av hensyn til arkivformål, forskning og statistikk som de mest aktuelle grunnlagene i relasjon til foreslått § 29 b.

Videre er det Statens vegvesens vurdering at behandling av særlige kategorier personopplysninger etter § 29 b i utgangspunktet først skal kunne foretas når behandlingen er nærmere detaljert i forskrift, se også punkt 6.5. I tillegg til bestemmelser om dataminimering, formålsbegrensning og åpenhet, kan en forskrift eksempelvis inneholde bestemmelser om hvilke opplysninger som kan behandles, slettefrister og adgangen til å utlevere opplysninger. Statens vegvesen vil særlig fremheve at behandling av særlige kategorier personopplysninger bare kan skje med grunnlag i en nødvendighetsvurdering. De forskriftsbestemmelser som foreslås må også stå i forhold til de målene som søkes oppnådd.⁶⁸

Etter det Statens vegvesen er kjent med, foreligger det ikke et omfattende behov for å behandle særlige kategorier personopplysninger på yrkestransportlovas område. Statens vegvesen vurderer eksempelvis at behandling av særlige kategorier personopplysninger kan være aktuelt innen kollektivtransportsektoren. Det vises i denne forbindelse til pkt. 2.7. Statens vegvesen viser i tillegg til yrkestransportlova § 29 a første ledd, se også pkt. 2.2.1. Videre antar Statens vegvesen det kan være nødvendig å behandle personopplysninger som reiseopplysninger om personer med nedsatt forflytningsevne for forskningsformål uten den registrertes samtykke.⁶⁹

For øvrig er det Statens vegvesen vurdering at en vurdering av personvernkonsekvenser først kan foretas i forbindelse med utforming av eventuelle forskriftsbestemmelser eller når en aktør finner at det er nødvendig å behandle nærmere bestemte personopplysninger som følge av forpliktelser i loven. Statens vegvesen ser det slik at det ikke er mulig å gjennomføre en vurdering av personvernkonsekvenser i henhold til forordningen artikkel 35 nr. 10 på dette tidspunkt. Det vises her til at den foreslåtte henvisning til artikkel 9 ikke i seg selv bør ansees som en regulering av spesifikke behandlingsaktiviteter.

6.5 Forslag til ny forskriftshjemmel i § 29 b annet ledd

Hvis det oppstår nye eller avdekkes allerede eksisterende behov for behandling av personopplysninger i medhold av loven, legger Statens vegvesen til grunn at det ofte vil være hensiktsmessig å regulere adgangen til behandling av personopplysninger nærmere i forskrift. Adgangen til å gi nærmere forskrift foreslås derfor inntatt i bestemmelsens annet ledd. Det er likevel ikke utelukket at behandling av personopplysninger kan finne sted med utgangspunkt i en oppgave etter loven og alene i kombinasjon med foreslåtte § 29 b.

⁶⁸ Dette er også en konsekvens av at all behandling av personopplysninger må være forholdsmessig, jf. art. 5 nr. 1, særlig bokstav b-d.

⁶⁹ Slik også utkast til adferdsnorm fra Jernbanedirektoratet av 1. februar 2021 pkt. 9.3.

Når det gjelder forslaget til ny forskriftshjemmel i § 29 b annet ledd, går dette ut på at departementet skal kunne gi forskrift om nærmere behandling av personopplysninger på hele yrkestransportlovas område.

I den utstrekning det ikke gis nærmere forskrift om behandlingen, vil det være opp til den enkelte aktør som omfattes av loven å vurdere i hvilken utstrekning de oppgaver som skal utføres nødvendiggjør behandling av personopplysninger og hvilke nærmere personopplysninger som kan behandles. I disse tilfellene vil det etter Statens vegvesens syn være slik at den enkelte aktør må foreta en konkret vurdering av adgangen til å behandle personopplysninger som følge av sine oppgaver etter loven og foreslått § 29 b.

Statens vegvesen vurderer videre at en forskriftshjemmel bør omfatte adgang til å regulere behandling av personopplysninger som nevnt i personvernforordningen artikkel 9 og 10. Dette forslaget vil etter Statens vegvesens vurdering bidra til at departementet gis nødvendig adgang effektivt å kunne detaljere adgangen til behandlingen av personopplysninger, hvilket antas å være særlig viktig i forbindelse med personvernforordningen artikkel 9 og 10.

Statens vegvesen antar at det ikke er nødvendig å gjenta henvisningen til artikkel 9 og 10 i § 29 b annet ledd når det henvises til disse allerede i § 29 b første ledd. Det vises i denne sammenheng til at bestemmelsen forelås endret slik at den omfatter behandling etter artikkel 9 og 10 «når det er naudsynt for å utføre oppgaver gjevne i eller i medhald av lova her».

Forslaget til § 29 b annet ledd omtaler også statistikk og forskningsformål, og departementet kan følgelig også gi en nærmere og mer detaljert adgang til å behandle personopplysninger til disse formålene i forskrift. I en slik forskrift kan det ved behov gis nærmere regler om hvilke personopplysninger som kan behandles og hvor lenge personopplysningene kan behandles. Det vises til pkt. 5.6 for en nærmere omtale av behandlinger knyttet til statistikk og forskning.

6.6 Kort om forholdet til §§ 29 a og 33

Hva gjelder forholdet til §§ 29 a og 33 vil Statens vegvesen kommentere at § 29 b allerede i den foreslåtte form i Statens vegvesens høringsnotat 9. juli 2021 vil innebære en tydeliggjøring av adgangen til å behandle personopplysninger etter disse bestemmelsene. Nevnte §§ 29 a og 33 har imidlertid begrensede nedslagsfelt. Som eksempel vil Statens vegvesen trekke frem at det i medhold av § 29 b vil være rimelig klart at offentlige myndigheter kan behandle personopplysninger i forbindelse med administrasjon av løyver, f.eks. ved behandling av hvem som skal gis løyve. Dette antas å være en aktuell problemstilling også der løyvet utstedes til en juridisk og ikke en fysisk person. I fraværet av § 29 b kan det etter Statens vegvesen vurdering også forsvares at slik behandling finner sted, herunder med henvisning til oppgaver som følger av loven og personvernforordningen artikkel 6 nr. 1 bokstav e). Adgangen til slik behandling er likevel tydeligere i og med § 29 b.

Statens vegvesen vurderer for øvrig at adgangen til å behandle eventuelle særlige kategorier personopplysninger til de formål som omfattes av § 29 a, nå også vil bli tydeligere.

6.7 Økonomiske og administrative konsekvenser

Statens vegvesen vurderer at foreslått § 29 b ikke vil ha særlige økonomiske og administrative konsekvenser. Bestemmelsen skal i hovedsak gi adgang til behandling av personopplysninger i den utstrekning myndigheter eller andre aktører allerede har oppgaver etter loven.

For det tilfellet at bestemmelsens vedtas slik den er foreslått, er det Statens vegvesens vurdering at departementet med dette vil kunne gi nærmere forskrifter om adgangen til behandling av personopplysninger og at nærmere økonomiske og administrative konsekvenser må detaljeres i en slik sammenheng. Overordnet sett er det også Statens vegvesens vurdering at forskriftshjemmelen må kunne betraktes som en fordel administrativt sett, ved at det nå åpnes for å detaljere nærmere krav for behandlingen av personopplysninger i forskrift.

7 Forslag til endringer i yrkestransportlova

Ny § 29 b skal lyde:

§ 29 b. *Handsaming av personopplysningar*

Offentlege styresmakter kan handsame personopplysningar, mellom anna personopplysningar som nemnt i personvernforordninga artikkel 9 og 10, når det er naudsynt for å utføre oppgåver gjevne i eller i medhald av lova her, eller for å oppfylle internasjonale plikter under verkeområdet til lova. Det same gjeld for juridiske personar som utfører oppgåver gjevne i eller i medhald av lova.

Departementet kan gje forskrift om handsaming av personopplysningar, mellom anna om føremålet med handsaminga, kva for opplysningar som kan handsamast, vilkår for eventuell utlevering, krav til sletting og vidare handsaming for forskning og statistiske formål.

Ny § 29 c skal lyde:

§ 29 c. *Handsaming av personopplysningar ved persontransport med fartøy i rute*

Offentlege styresmakter og selskap eller anna juridisk person som er gjevne løyve for persontransport med fartøy i rute i medhald av lova, kan handsame personopplysningar når det er naudsynt for billettering på ferje, medrekna opplysningar for identifikasjon av køyretøy.

Tilsvarande kan departementet gje forskrift om handsaming av personopplysningar knytt til persontransport med fartøy i rute som etter § 29 b andre ledd.