



Likelydende brev sendes:

Statens vegvesen, Vegdirektoratet v/ vegdirektør Olav Søfteland
Tønsberg Hovedvegfinans, v/ Sigmund Aasly
Bergen Bompengeselskap, v/ Jan Otto Evjen, Bergen Kommune

Deres ref

Vår ref (bes oppgitt ved svar)
2004/204-18 BSD

Dato
.11.2004

HELAUTOMATISK BOMSTASJONER I TØNSBERG OG BERGEN - PÅLEGG OM KONSESJONSPLIKT

Datatilsynet viser til tidligere korrespondanse vedrørende tilsynene av bompengeanleggene i Tønsberg og Bergen, senest vårt brev av 25. juni 2004 og korrespondanse på e-post, vedrørende ivaretagelse av anonymitet.

Vedlagt finnes den endelige kontrollrapport. Datatilsynet kan ikke se at virksomhetene har gitt tilbakemeldinger på de faktiske forhold beskrevet i den foreløpige kontrollrapport, og har derfor ikke endret ordlyden i forhold til den tidligere oversendte rapporten.

Datatilsynet har funnet å måtte underlegge den behandlingen av personopplysninger som skjer ved de helautomatiske bomstasjonene i Tønsberg og Bergen konsesjonsplikt etter personopplysningsloven § 33, 2. ledd. I det følgende vil det først redegjøres for grunnlaget for pålegget, og deretter hva som etter Datatilsynets oppfatning særlig må vurderes for at et reelt anonymt alternativ kan anses å være etablert.

De øvrige forhold som ble påpekt for de helautomatiske bomstasjonene ved oversendelse av tilsynets foreløpige rapport, og som Statens vegvesen, bompengeselskapene og Bro & Tunnelselskapet har gitt tilbakemelding på under saksbehandlingen, vil også være gjenstand for en endelig vurdering. Dette er vurderinger som kan få betydning ved utarbeidelse av konsesjonsvilkårene for de helautomatiske bomstasjonene, og eventuelle retningslinjer for de øvrige bompengeselskap. På denne måten kan det oppnås en ensartet behandling av personopplysninger. Forutberegnlighet er viktig overfor brukerne, dette skapes gjennom lik behandling av personopplysninger i de ulike bompengeselskapene. I tillegg har Datatilsynet vurdert noen problemstillinger som har fremkommet under saksbehandlingen, og som det er hensiktsmessig blir løst på en entydig måte.

Pålegg om konsesjonsplikt

Datatilsynet kan etter personopplysningslovens § 33, 2. ledd bestemme at behandling av annet enn sensitive personopplysninger krever konsesjon. Vilkåret er at behandlingen *"åpenbart vil krenke tungtveiende personverninteresser"*.

Etter Datatilsynets oppfatning vil det åpenbart være en krenkelse av tungtveiende personverninteresser dersom det enkelte individ, ikke selv kan velge hvorvidt det vil legge igjen spor om hvor det var til hvilket tidspunkt. Det er ikke fastlått noen uttrykkelig rett til slik anonym ferdsel i norsk rett. Rett til å ferdes sporfritt kan likevel utledes av de grunnleggende rettigheter som er stadfestet i konvensjoner og direktiver som ligger til grunn for personvernregelverket.

De helautomatiske bomstasjonene i Tønsberg og Bergen er et prøveprosjekt hvor denne typen bomstasjoner skal testes ut. Etter Datatilsynets oppfatning viser prøveprosjektet at den grunnleggende rett til å velge å ferdes uten å legge igjen spor ikke er ivaretatt, slik systemet nå er lagt opp til å fungere. De fremlagte løsningene til et anonymt alternativ anses ikke som tilfredsstillende.

Vurdering av fremlagte løsninger

Datatilsynet konkluderte i den forløpige kontrollrapporten med at den anonyme brikken på tilsynstidspunktet ikke fremstod som et reelt sporfritt alternativ. I senere møte, og i brev 9. juni 2004 presenterte Statens vegvesen en ny løsning.

Brukere som ønsker anonymitet, skal tegne en ordinær AutoPASS- avtale, hvor det krysses av for anonymitet. En slik løsning innebærer at bilisten registrerer seg i bompengeselskapets kunderegister, men kundens passeringsopplysninger (opplysninger om tid og sted) vil i utgangspunktet slettes umiddelbart etter passeringen. Løsningen vil medføre at rabatter, fornyelse og bruk kan likestilles med det sporbare alternativet. Etter Datatilsynets vurderinger, oversendt virksomhetene i brev av 25. juni 2004 (vår ref.: 2004/204-15), kan dette likevel ikke anses som et fullgodt anonymt alternativ av to grunner:

1. Anonymiteten vil ikke være ivaretatt der brikken av en eller annen grunn ikke leses elektronisk. I disse tilfellene tas det i stedet et videobilde som viser bilens kjennemerke.
2. Den som inngår avtale om anonymitet, vil ikke oppnå dette før avtalen er betalt og registrert hos bompengeselskapet. I det mellomliggende tidsrom vil en eller flere passeringer ha kunnet skje.

Også forholdet til *de tilfeldig passerende* og hvordan deres rett til anonymitet skal ivaretas, fremsto som uavklart på dette tidspunktet.

Avgjørende for Datatilsynet var å få kartlagt om videobildene er søkbare på kjennemerket eller om alle bildene må ses igjennom for å finne et gitt kjennemerke. Det samme gjelder i forhold til en gitt brikke-ID, hvorvidt det er mulig å søke seg frem til bilder og dermed tid og sted for passering.

Datatilsynet legger her til grunn at videobildene er søkbare. Grunnlaget er at det ved tilsynet i Bergen, under verifikasjonsdelen var blitt fortalt at det var mulig å søke opp et videobilde på bilens kjennemerke. Dette ble ved en feil ikke tatt med i kontrollrapporten.

Datatilsynet har på bakgrunn av de ovenfor nevnte forhold, kommet frem til at heller ikke den skisserte nye løsningen anses som et tilfredsstillende anonymt alternativ.

Skal løsningen være et fullgodt anonymt alternativ må det ikke under noen omstendighet registreres passeringsopplysninger (opplysninger om tid og sted) som kan knyttes til enkeltpersoner. Et bilde som viser en bils kjennemerke, vil **være en personopplysning**, jf personopplysningsloven § 2 nr 1.

Vedtak

Med hjemmel i personopplysningsloven § 33, 2.ledd, fatter Datatilsynet vedtak, om at behandling av personopplysninger i de helautomatiske bomstasjonene i Tønsberg og Bergen krever konsesjon. Vedtaket er i samsvar med varsel av 12. mars 2004.

Virksomhetene må med dette søke om konsesjon for at den videre behandlingen av personopplysningene i de helautomatiske bomstasjonene skal være lovlig etter personopplysningsloven. En konsesjonssøknad bør fremmes snarest mulig senest innen **17. desember 2004**

Vedtaket om konsesjonsplikt etter personopplysningsloven § 33, 2.ledd kan påklages til Personvernemnda i henhold til personopplysningsloven § 42, 4. ledd, jf. forvaltningsloven § 28. En eventuell klage må fremsettes for Datatilsynet innen **17. desember 2004**.

Tilrettelegging for et reelt anonymt alternativ

Datatilsynet forutsetter at det innføres et reelt anonymt alternativ. Det må derfor etableres et sporfritt system som tilfredsstiller de vurderinger Datatilsynet drøfter i avsnittene under. Vurderingene vil særlig tillegges vekt ved utarbeidelse av konsesjonsvilkår.

Anonymitet

Den opprinnelige anonyme løsningen tilfredsstiller, som nevnt i kontrollrapporten, *teknisk sett* kravet til anonymitet. Brikken selges uten at det signeres noen kontrakt eller at brikken knyttes til et registreringsnummer. Ved riktig bruk av brikken vil det derfor ikke registreres passeringsdata som kan knyttes til enkeltpersoner. Alternativet ble imidlertid ikke ansett som et reelt alternativ, fordi tilgjengeligheten av brikken ikke var tilfredsstillende, informasjonen om brikken var mangelfull og anskaffelseskostnadene for høye for bilister som kun har behov for en enkelt eller et fåtall passeringer.

Ved etablering av en løsning hvor det er mulig å ”abonnere på anonymitet” vil det imidlertid registreres opplysninger både i kundedatabasen, og som tidligere nevnt passeringsopplysninger. Derimot vil de andre elementene i vurderingen, tilgjengelighet, informasjon og pris, være ivarettatt med denne løsningen.

Prinsippet Statens vegvesen synes å legge til grunn, om at kun én bil skal kunne benytte en brikke, vil etter Datatilsynets oppfatning gjøre det vanskelig å gjennomføre en ordning med helautomatiske bomstasjoner som skal ivareta et fullgodt anonymt alternativ. Et slikt prinsipp gjør det nødvendig med en kontroll av om brikken er benyttet av riktig bil, dvs den bilen det i avtalen er oppgitt at brikken skal knyttes til. Begge de forhold Datatilsynet legger til grunn i vurderingen for at det anonyme abonnementet ikke tilfredsstiller kravet til anonymitet, viser dette. Prinsippet vil også utløse et behov for stikkprøver av at brikken faktisk benyttes av den bilen som er oppgitt i avtalen. Selv om det i de nevnte tilfellene ikke oppbevares

personopplysninger over et lengre tidsrom, og registreringene er sjeldne, vil det ikke foreligge et reelt valg om å legge igjen opplysninger eller ikke. Den grunnleggende rett til å velge å ferdes anonymt vil bli uthult dersom det fastholdes at kun én bil kan benytte en brikke. Dette kan vanskelig aksepteres ut fra et personvernspunkt.

Datatilsynet er av den oppfatning at det er fullt mulig å kombinere de ønskede effekter som ligger til grunn for etableringen av de helautomatiske bomstasjoner, bedre (trafikkflyt og økt sikkerhet), med et fullgodt anonymt alternativ. Dette kan gjennomføres ved å innføre et betalingsalternativ der AutoPASS-brikken benyttes som et ihendehaver-bevis. Da vil verifisering av om passeringen skal godkjennes eller ikke, knyttes til om brikken har tilstrekkelig midler på den forhåndsbetalte kontoen, uavhengig av hvilken bil som passerer. En slik omlegging innebærer at Statens vegvesen må fravike prinsippet om at *kun* én bil kan benytte én brikke. Etter Datatilsynets oppfatning vil en slik løsning være på plass med den opprinnelige løsningen med anonym konto. Det forutsetter imidlertid at det informeres godt om et slikt alternativ. Brikken må også være lettere å anskaffe enn den var på tilsynstidspunktet slik at alternativet kan anses som reelt. Dette er punkter vi kommer nærmere tilbake til nedenfor.

Det er vanskelig for Datatilsynet å se hvorfor en løsning hvor AutoPASS-brikken fungerer som et ihendehaver-bevis ikke kan la seg gjennomføre. Så vidt oss bekjent er det ingen *tekniske hindringer* for å etablere et slikt betalingsalternativ. Når dette har vært tatt opp tidligere, f.eks i møte i januar i år, er det økonomiske motiver som fremføres som motargumenter, blant annet at det på denne måten blir lettere å jukse. Fra et personvernsperspektiv stiller Datatilsynet seg undrende til et slikt argument. Viktigste må være at bompengeselskapet krediteres for et beløp pr passering. Hvilken bil beløpet knytter seg til må etter vår oppfatning være underordnet. Beløpet er til og med allerede innbetalt på forhånd. Datatilsynet kan ikke se at det foreligger hensyn som tilsier at det ikke kan etableres et betalingsalternativ som gir brukerne en reell mulighet til å velge om det skal legges igjen opplysninger eller ikke.

Konsekvensen av at det holdes fast ved prinsippet om kun én bil pr. brikke kan være at Statens vegvesen mister den ønskede effekten med bedre trafikkflyt og sikrere trafikk gjennom bomstasjoner. Fastholdes prinsippet vil det, etter Datatilsynets oppfatning, være nødvendig å benytte tradisjonelt myntinnkast for å ivareta et anonymt alternativ.

På denne bakgrunn vil Datatilsynet særlig vurdere å gi vilkår om at det skal etableres en løsning med bruk av ihendehaver-bevis som et betalingsalternativ i de helautomatiske bomstasjonene, slik at retten til å velge å legge igjen spor (anonym ferdsel) ivaretas. Løsningen vil, etter Datatilsynets syn, også ivareta den retten brukere av kjøretøy som er fritatt for passeringsavgift, har til å velge å reise uten å legge igjen spor.

I tillegg kan løsningen etter Datatilsynets oppfatning tilrettelegges slik at de tilfeldige passerende og andre som mer sporadisk vil passere en helautomatisk bomstasjon reelt kan velge om de vil legge igjen spor. Skal disse kundene gis mulighet for å velge et sporfritt alternativ må de gis mulighet til å leie eller kjøpe en brikke som kan lades med et gitt antall passeringer (3-5 passeringer). Statens vegvesen er i brev fra tilsynet (25. juni 2004), blitt bedt om å vurdere en slik løsning.

Pris

Datatilsynet har påpekt, i kontrollrapporten, at en anonym brikke knyttet til en anonym konto, prismessig ikke må stå i et vesentlig misforhold til de øvrige betalingsalternativene dersom det skal kunne vurderes som et reelt, sporfritt alternativ.

En løsning med ihendehaver-bevis, hvor det gis en viss rabatt, fungerer i kollektivtrafikken, f.eks det såkalte flexikortet i Oslo. Selskapene som arbeider med å innføre elektronisk billettering har lagt opp til at dette også skal være et alternativ når det startes opp med elektronisk billettering. Også for disse selskapene er det av største betydning at de reisende betaler. Hvem som i første omgang har betalt (på forhånd) er ikke av betydning. Datatilsynet har vanskelig med å se hvilke hensyn som tilsier at dette er annerledes for passeringer i bomstasjoner.

Tilgjengelighet

Datatilsynet er av den oppfatning at det må være mulig å skaffe seg brikke på alle innfartsveier. Skal muligheten til å ferdes uten å legge igjen spor være reell, må brikken være tilgjengelig *utenfor* bompengeringene. I følge brev fra Statens vegvesen av 13. april d.å er dette gjennomført i Bergen. Datatilsynet forutsetter at dette gjelder alle innfartsveiene hvor det er plassert bomstasjoner. Når det gjelder Tønsbergområdet var det på tilsynstidspunktet ikke mulig å skaffe brikke utenfor bomringen. I Vegvesenets svarbrev er det sagt at det forhandles med en forhandler i Sem. Det forutsettes at en avtale er inngått i ettertid.

Informasjon

Det fremkommer i kontrollrapporten at Datatilsynet oppfattet det sporfrie alternativet som betydelig underkommunisert. I brev av 13. april d.å nevnes det at nytt informasjonsmateriell vil bli utarbeidet når Vegvesenet og Datatilsynet er blitt enige om en anonym løsning og hvilket nivå informasjonen skal ligge på.

Det skal etter det ovenfor nevnte være mulighet for trafikanter å skaffe seg en ihendehaver-brikke *før* de skal passere den aktuelle bomstasjonen. Informasjonen må følgelig ha som hovedformål å fortelle hvordan man skal forholde seg hvis man ønsker å passere sporfritt, og være kommunisert før trafikantene kommer til bomstasjoner og utsalgsteder.

Behandlingsansvar - databehandler

Et sentralt spørsmål for Datatilsynet under tilsynene var å plassere behandlingsansvaret etter personopplysningsloven § 2 nr 4. Plassering av behandlingsansvaret vil også være av betydning i en konsesjon.

I den foreløpige kontrollrapporten valgte Datatilsynet å legge behandlingsansvaret til Vegvesenet. Vegvesenet var ikke enig i denne vurderingen. I tilbakemeldingen på den foreløpige rapporten ble det argumentert for å plassere behandlingsansvaret hos bompengeselskapene. Dette aksepterte Datatilsynet i sitt brev av 25. juni d.å (vår ref.: 2004/204-15). Likevel ba vi virksomhetene vurdere en løsning med delt behandlingsansvar. Grunnlaget og begrunnelse for en slik løsning er det redegjort for i nevnte brev.

I forbindelse med konsesjonssøknaden ber Datatilsynet om en tilbakemelding på hvilken av løsningene virksomhetene vil bruke og begrunnelsen for dette.

Øvrige krav til behandlingen av personopplysninger

I det følgende skal de øvrige forhold ved behandlingen av personopplysninger i de helautomatiske bomstasjonene bli gjenstand for en endelig vurdering fra Datatilsynets side. Vurderingene kan bli tillagt vekt ved utarbeidelse av konsesjonsvilkår. Eventuelt vil de bli tillagt vekt ved senere utarbeidelse av retningslinjer for alle bompengeselskap, for på den måten å oppnå en ensartet behandling av personopplysninger.

I tillegg til forhold nevnt under tilsynet har Datatilsynet vurdert noen problemstillinger som har fremkommet under saksbehandlingen, og som det er hensiktsmessig blir løst på en entydig måte.

Relevante opplysninger

Under punkt 5.3 i den foreløpige rapporten, ba Datatilsynet om at innsamling av bankkontonummer ved tegning av abonnement opphører. Det ble ikke ansett som relevant å sitte med denne typen informasjon før eventuelle forskuddsbetalte midler skal tilbakeføres.

Datatilsynet har vurdert registreringen av bankkontonummer på nytt med bakgrunn i Vegvesenets innsigelser gitt i brev av 13. april 2004. Tilsynet tar til etterretning at oppbevaring av kundens bankkontonummer er relevant for utbetaling av dobbeltbetalinger, feilinnbetalinger og refusjon ved oppsigelse. Likevel er det etter Datatilsynets oppfatning ikke nødvendig å samle inn opplysninger om bankkontonummer. Begrunnelsen er, som opplyst i brev fra Statens vegvesen av 13. april 2004, at opplysningen følger av OCR-transaksjonen som ligger tilgjengelig på kundes reskontropost. Dersom det er nødvendig med tilbakebetaling ved eventuell dobbeltbetaling eller feilinnbetaling, kan dette skje til den konto det ble betalt fra. Dette kan gjøres på grunnlag av reskontroopplysningene. Dette kan være riktige opplysninger, fordi det ikke nødvendigvis er det oppgitte kontonummeret i avtalen det er blitt betalt ifra. Ved refusjon av innbetalt beløp ved en oppsigelse av avtalen kan bankkontonummeret innhentes ved oppsigelse av avtalen.

Datatilsynet opprettholder sitt standpunkt, og vil under konsesjonsbehandlingen særlig vurdere å sette vilkår i samsvar med dette.

Utlevering av opplysninger

Under punkt 5.4 i rapporten er utleveringen av personopplysninger til andre enn den opplysningene knytter seg til vurdert. Dette gjelder særlig utlevering til politiet og andre offentlige myndigheter. Datatilsynet er tilfreds med at tilsynets vurdering legges til grunn.

Innsyn i egne opplysninger

I rapportens punkt 5.5 tas kundenes innsyn i egne opplysninger opp til vurdering. Datatilsynet tar til etterretning Statens vegvesens beskrivelse av innsynsrutinene. Videre ser Datatilsynet positivt på at det overfor bompengeselskapene sendes ut en

presisering om at det skal etableres rutiner som skal sikre at rett person får innsyn i opplysningene.

Hovedregelen er at det skal være vederlagsfritt å få innsyn i egne opplysninger. Dette følger av personopplysningsloven § 17. I forarbeidene til loven (ot prp nr 92 (1998-99) s. 55 høyre spalte) er det sagt at kostnader ved innsyn bør dekkes av den behandlingsansvarlige gjennom driftsinntekter. Dette må derfor gjelde både oversikten over passeringsopplysningene, og bildene som danner grunnlag for disse opplysningene. Forarbeidene åpner for at det kan være hensiktsmessig å sette en tidsbegrensning hvor det ofte det begjæres innsyn. Datatilsynet registrerer at dette kan være aktuelt for bompengeselskapene. Før en slik tidsbegrensning vurderes, er det nødvendig å kartlegge omfanget av slike innsynsbegjæringer over noe tid, tidligst ett til to år etter driftsstart, for å få et godt beslutningsgrunnlag. Dersom bompengeselskape(ne) finner en slik vurdering nødvendig kan dette tas opp med Datatilsynet, med en oversikt over omfanget av slike begjæringer.

Datatilsynet ønsker klare regler og forutsigbarhet for brukerne. Det er innkommet flere henvendelser, blant annet fra Bro & Tunnelselskapet, som viser at dette er hensiktsmessig. Datatilsynet vil derfor særlig vurdere å sette konsesjonsvilkår i samsvar med dette.

I den foreløpige rapport, og under saksbehandlingen, har Datatilsynet gitt sin aksept for at det etableres et tilbud som gir kunden mulighet for å få tilgang til egne *passeringsopplysninger via Internett*, som det kan tas betaling for, likevel ikke slik at dette overskrider kostnadene for å drifte løsningen. Datatilsynet har vurdert forholdet på nytt og kommet til at vi likevel **ikke kan akseptere en slik løsning**. Begrunnelsen er at både en konkret begjæring om, og en ordning som til enhver tid gir oversikt over egne passeringer er gjennomføring av retten til innsyn etter personopplysningsloven § 18, 2.ledd. Retten til innsyn skal etter personopplysningsloven § 17 utøves vederlagsfritt. Avgjørende i omgjøringen har vært at det fremstår som en urimelig forskjell overfor brukerne at de som velger og begjære innsyn på den tradisjonelle måten skal få dette vederlagsfritt, mens de som velger å benytte Internett må betale. Særlig tatt i betraktning av at den sistnevnte løsningen fremstår som mindre kostnadskrevende.

Sletting av opplysninger

Sletting av personopplysninger vurderes i rapportens punkt 5.6. Ifølge tilbakemeldingen slettes opplysninger for periodekort etter tre måneder, mens det for samordnet system opplyses at det opereres med 50-60 dagers slettefrist fordi en eventuell sletting må verifiseres mot originaltransaksjonen. Opplysninger som innebærer at det vil utstedes tilleggsavgifter, oppbevares i 30 dager etter betaling. Det er ikke opplyst hvilke slettefrister man har etablert for etterskuddsbetalingen. Datatilsynet har derfor satt vilkår om sletting av disse opplysningene, som er parallelle til de slettefrister tilbydere av elektronisk kommunikasjon har fått.

Datatilsynet er av den oppfatning at det bør vurderes å tilby abonnenter en form for periodevis kontoutskrift, f.eks kvartalsvis, som gir oversikt over de registrerte passeringene.

Registrering av personopplysninger i gratisperioder

Under behandlingen med tilsynssaken har Datatilsynet fått flere henvendelser om lovligheten av registreringen av personopplysninger ved bomstasjonene. Et spørsmål som har dukket opp flere ganger, er knyttet til bompengeselskap som har bestemt at passeringer på gitte tidspunkter, f.eks søn- og helligdager skal være gratis. Etter det Datatilsynet forstår, er det etablert slike gratisperioder i Bergen. Det opplyses at selv i gratisperiodene registreres det passeringsopplysninger, men at det ikke skjer noen debiteringer på kundens brikkekonto. Datatilsynet har vært i kontakt med Statens vegvesen angående dette, og fått opplyst at dette er tilfelle. Grunnen er, etter det opplyste, at det systemmessig er krevende å "skru av" og "på" for hver gratisperiode.

Datatilsynet kan ut fra et personvernssynspunkt vanskelig akseptere denne formen for registrering. I gratisperioder skal det ikke betales for passeringer, og dermed er det ikke saklig begrunnet, jf personopplysningsloven § 11 bokstav b, å registrere passeringsopplysninger i slike tidsrom. At det *teknisk* er vanskelig å "skru av" systemet er et moment Datatilsynet vanskelig kan legge vekt på uten nærmere redegjørelse. Ved utarbeidelse av konsesjonsvilkår vil Datatilsynet særlig vurdere dette.

AutoPASS samordnet betalingssystem

Ordningen med samordnet betaling innebærer at en abonnent med brikke i et bompengeselskap kan benytte sin brikke som betalingsmiddel i andre bompengeselskap tilknyttet AutoPASS samordnet betalingssystem. Det vil registreres mange opplysninger om en abonnent i ulike deler av systemet. Slike registreringer kan gi et detaljert bilde av den enkeltes bevegelsesmønster. Datatilsynet vurderer en nærmere gjennomgang av AutoPASS-systemet som sådan ved en senere anledning.

Likevel ønsker Datatilsynet, i sakens anledning, å gjøre oppmerksom på at tilsynet opplever den muligheten eksisterende kunder i et bompengeselskap har til å reservere seg mot samordnet betaling som underkommunisert, selv om det under tilsynet ble opplyst at det skal være gitt informasjon om muligheten til å reservere seg. Nye kunder gis muligheten til å velge om de vil være med på samordnet betalingssystem. Dette er etter Datatilsynets oppfatning tilfredsstillende. Det forutsettes at de er blitt informert om konsekvensen, og hva som må gjøres for at ikke alle opplysninger skal registreres ett sted

Klageadgang

Vedtaket om konsesjonsplikt etter personopplysningsloven § 33, 2.ledd med konsesjonsvilkår kan påklages til Personvernemnda i henhold til personopplysningsloven § 42, 4. ledd, jf. forvaltningsloven § 28. En eventuell klage må fremsettes for Datatilsynet innen **17. desember 2004**.

Dersom det ikke fremmes klage på vedtaket om konsesjonsplikt, ser Datatilsynet det som hensiktsmessig at **konsesjonssøknaden fremmes innen samme frist.**

Med hilsen

Georg Apenes
direktør

Beate Sire Dagslet
rådgiver
(saksbehandler,
telefon 22 39 69 00)

Vedlegg: Endelig kontrollrapport

Kopi m/vedlegg: Bro & Tunnelselskapet, v/Tore Skulstad, Pb 2623 Møhlenpris, 5836 Bergen