

# Høringsnotat

## Forslag om endringer i jernbaneloven og yrkestransportloven

### Regler for bedre bruk av kollektivdata

---

## Innhold

1	Innledning.....	3
2	Bakgrunn.....	4
2.1	Behovet for lovendringer .....	4
2.2	Nærmere om statens virksomhet knyttet til reiseplanlegging, billettering og forvaltning av data knyttet til kollektivsektoren .....	6
2.2.1	Nærmere om transportportal.no .....	7
2.3	Behovet for bruk og deling av kollektivdata.....	8
2.4	Enturs behandling av data er beskyttet av regelverk om personopplysninger og forretningshemmeligheter .....	9
3	Gjeldende rett.....	10
3.1	Innledning .....	10
3.2	Jernbaneloven.....	12
3.3	Yrkestransportlova .....	12
3.4	Personopplysninger .....	13
3.5	Lov om vern av forretningshemmeligheter (forretningshemmelighetsloven).....	15
3.6	Annet relevant regelverk.....	15
3.6.1	ITS-loven .....	15
3.6.2	Åpne data-direktivet .....	16
3.6.3	Dataforvaltningsforordningen.....	17
3.6.4	Prop 54 LS om datadeling og dataforvaltning (dataforvaltningsloven).....	17
3.6.5	Offentleglova og forvaltningsloven .....	18
3.6.6	Ekomloven.....	19

4	Departementets vurdering og forslag til endringer i jernbaneloven og yrkestransportloven .....	19
4.1	Innledning .....	19
4.2	Bakgrunn og begrunnelse for forslaget.....	20
4.3	Behandlingsgrunnlag for personopplysninger .....	21
4.4	Vern av forretningshemmeligheter.....	26
5	Økonomiske og administrative konsekvenser.....	28
6	Merknader til de enkelte bestemmelsene .....	29
6.1	Jernbaneloven § 7 e .....	29
6.2	Jernbaneloven § 11 d.....	29
6.3	Yrkestransportloven § 32 b.....	30
7	Forslag til endringer i jernbaneloven.....	31
8	Forslag til endringer i yrkestransportloven.....	31

## 1 Innledning

Departementet sender med dette på høring forslag til endringer i lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven) og lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova). Forslaget går i korthet ut på følgende:

- Innføring av nye bestemmelser i jernbaneloven og yrkestransportloven som oppstiller et behandlingsgrunnlag for virksomheter med oppgaver i eller i medhold av loven om å utvikle og drifte digital nasjonal infrastruktur for multimodal reiseplanlegging, billetteringsfunksjoner og kollektivdataforvaltning. Dette gjelder behandling av personopplysninger, samt bruk og formidling av forretningshemmeligheter for å oppnå transportpolitiske mål.
- En nærmere regulering av statens ansvar for å utvikle og drifte digital nasjonal infrastruktur for multimodal reiseplanlegging, billetteringsfunksjoner og kollektivdataforvaltning, basert på etablert praksis. Disse oppgavene utføres av det statseide selskapet Entur AS.

- Innføring av nye forskriftshjemler i jernbaneloven og yrkestransportloven for fremtidig regulering av digital nasjonal infrastruktur for reiseplanlegging, billettering og forvaltning av beskyttede data knyttet til kollektivtransport på jernbane, med motorvogn og fartøy og andre nært tilknyttede tjenester.

Overordnet er formålet med forslagene å legge til rette for at virksomheten, som er utpekt av staten (Entur), kan behandle og dele data som den allerede besitter og forvalter til samfunnsnyttige formål.

## 2 Bakgrunn

### 2.1 Behovet for lovendringer

Det fremgår av Meld. St. 14 *Nasjonal transportplan 2025 - 2036* at det i planperioden vil være viktig å tilrettelegge for økt bruk og deling av data fra jernbane- og kollektivsektoren.<sup>1</sup> Bedre bruk av disse dataene kan brukes til forbedringsarbeid og bedre beslutningstaking i sektoren, slik at vi kan få en mer effektiv utnyttelse av tilgjengelig infrastruktur, transporttilbud og ressurser. Tilgang til og bruk av store datamengder kan for eksempel gi muligheter for bedre prediksjon av reisestrømmer, bedre planlegging og smartere styring og påvirkning av reiseadferd.

For å oppnå økt og bedre bruk av data, må data forvaltes og tilrettelegges for deling. Økt deling av offentlige data er også utpekt som et satsingsområde i regjeringens Nasjonal digitaliseringsstrategi 2024 – 2030<sup>2</sup>, der det påpekes at offentlige virksomheter må bli bedre til å ta i bruk egne og andres data til å fornye og forbedre offentlige tjenester og til smartere oppgaveløsning. Videre påpeker strategien at offentlige virksomheter må bli flinkere til å gjøre data tilgjengelige, slik at de kan tas i bruk til nye formål.

Riksrevisjonen peker i sin rapport fra 2023<sup>3</sup> på at en av de største hindringene for datadeling er juridiske barrierer for deling og gjenbruk av data.

Digitaliseringsdirektoratet påpeker i samme rapport at dagens regelverk i mange tilfeller ikke er tilpasset dagens digitale muligheter.

---

<sup>1</sup> [Meld. St. 14 \(2023–2024\) Nasjonal transportplan 2025 – 2036](#) s. 111

<sup>2</sup> [Fremtidens digitale Norge - Nasjonal digitaliseringsstrategi 2024–2030](#), Digitaliserings- og forvaltningsdepartementet, 26.09.2024

<sup>3</sup> [Riksrevisjonens undersøkelse av myndighetenes tilrettelegging for deling og gjenbruk av data i forvaltningen](#), Dokument 3:8 (2023-2024)

Mange av de eksisterende kollektivdataene i Norge i dag består av åpne data som fritt kan deles mellom aktører som har behov for og kan benytte seg av disse, blant annet gjennom etablerte ordninger som transportportal.no, se kapittel 2.2. Se også liste med eksempler over aktører med behov for kollektivdata i punkt 2.3 under. Samtidig forvalter staten, herunder statseide selskaper, store mengder data om jernbane og kollektivsektoren som er beskyttet av regelverk om personopplysninger og forretningshemmeligheter, samt av avtaler mellom aktørene.

For at disse dataene i større grad skal kunne brukes til samfunnsnyttige formål, må virksomheten som forvalter dataene ha en hjemmel for å kunne bruke og dele dataene med transportmyndigheter og andre som har en interesse i sekundærbruk av slike data for oppnåelse av samferdselspolitiske mål. En slik hjemmel vil gi aktuelle virksomheter et behandlingsgrunnlag og dataene vil kunne anonymiseres, pseudonymiseres og/eller aggregeres og deles videre. Samtidig er det viktig å sikre at dataene ikke vil kunne deles videre til konkurrenter, andre utenforstående eller offentliggjøres som følge av denne behandlingen og delingen.

På denne bakgrunn foreslår Samferdselsdepartementet her nye lovhjemler om behandling av personopplysninger og forretningshemmeligheter for den virksomheten staten har pekt ut til å utvikle og drifte en nasjonal digital infrastruktur for multimodal reiseplanlegging, billetteringsfunksjoner og kollektivdataforvaltning.<sup>4</sup> Disse oppgavene er nærmere omtalt i kapittel 2.2 nedenfor.

Forslaget omhandler ikke krav til aktører i kollektivsektoren om å avgi data, da dette er regulert i andre lover og forskrifter. Se nærmere omtale av dette i kapittel 3.6 nedenfor. De foreslåtte endringene i yrkestransportloven og jernbaneloven vil i korte trekk bidra til at staten eller ulike samfunnsaktører kan benytte data som den allerede besitter og forvalter til samfunnsnyttige formål. For eksempler på hvilke aktører det kan være tale om vises det til kap. 2.3 under.

Forslaget etablerer lovhjemler til å behandle dataene som allerede forvaltes av statlig virksomhet. Mer detaljerte regler om behandling av personopplysninger og forretningshemmeligheter egner seg etter departementets syn best i forskrift. Det foreslås derfor at departementet kan gi nærmere regler i forskrift om databehandlingen og hvilke formål dataene kan brukes til.

---

<sup>4</sup> Entur AS har siden 2017 utført disse oppgavene.

## 2.2 Nærmere om statens virksomhet knyttet til reiseplanlegging, billettering og forvaltning av data knyttet til kollektivsektoren

Det statlige selskapet Entur AS (Entur) ble opprettet i 2017 for å ivareta nasjonale oppgaver knyttet til reiseinformasjon og billettering på tvers av transportformer og operatører, og omfatter kollektivreiser i både statlig og fylkeskommunal regi. Enturs hovedoppgave er å utvikle og drifte en nasjonal digital infrastruktur for multimodal reiseplanlegging, billetteringsfunksjoner, og kollektivdataforvaltning.<sup>5</sup>

Billetteringsfunksjoner omfatter også funksjonalitet knyttet til oppgjør og avregning mellom operatører, administrasjonsselskaper og transportmyndigheter.

I byområder med takstsamarbeid forvaltes også avregnings- og oppgjørsfunksjonen mellom transportoperatører av Entur. Dette gjør det mulig for de reisende å bruke samme billett på jernbane og annen fylkeskommunal kollektivtransport, siden avregning og oppgjør av inntekter skjer i baksystemene til Entur uten at den reisende behøver å forholde seg til at transporttjenesten er levert av aktører på ulike forvaltningsnivåer. Slik tverrgående reiseplanlegging, billettering og oppgjør er muliggjort av omfattende innsamling av data fra kollektivsektoren.

Oppdatert informasjon om holdeplasser (nasjonalt holdeplassregister), informasjon om rutetider og reiseruter, priser, sanntidsdata og avvik mv. er eksempler på data som er nødvendig for at tjenesteutvikling for sømløse reiser skal kunne finne sted. Entur tilbyr en app og webløsning der de reisende kan søke opp og finne en kollektivreise i hele landet, samt kjøpe billett for de fleste reisene.

Statens eierskap i Entur forvaltes av Samferdselsdepartementet, og er begrunnet i sektorpolitiske mål. Dette er angitt som selskapskategori 2 i henhold til statens eierskapspolitikk. I denne kategorien inngår selskapene der statens mål er bærekraftig og mest mulig effektiv oppnåelse av sektorpolitiske mål. Selskapene i denne kategorien opererer primært ikke i konkurranse med andre. Staten er eier i Entur for å utvikle og levere digital infrastruktur og tilknyttede tjenester innen reise planlegging og billettsalg til togselskap og andre kollektivaktører i hele landet, samt forvalte billettsalg og kunne gi konkurransenøytral reiseinformasjon til kollektivreisende.

---

<sup>5</sup> Meld. St. 6 (2022-2023), *[Et grønnere og mer aktivt statlig eierskap – Statens direkte eierskap i selskaper](#)*, s. 49. Se også <https://om.entur.no/om-entur>

Innenfor nasjonal jernbane er Entur tildelt rollen som formidler av billetter og nært relaterte tjenester til togoperatørene som driver persontransport på jernbanen i henhold til trafikkavtaler med Jernbanedirektoratet. Enturs tjenester til togoperatørene omfatter både elektroniske systemer for kjøp av billetter gjennom Enturs digitale plattform, løsninger for salg av billetter om bord i togene, billettsalg gjennom billettautomater, betjent salg gjennom kundesenter på de største jernbanestasjonene i landet, kundesentertjenester som nås på telefon og e-post/chat samt salg av billetter via agentløsning. Når togoperatørene formidler billetter gjennom egne kanaler, brukes Enturs digitale plattform «i bakgrunnen».

Entur leverer også andre nasjonale digitale grunntjenester for jernbane- og kollektivtransport. Formålet med grunntjenestene er å koordinere billettsystemer, interoperabilitet, informasjon, slik at reisen blir mest mulig sømløs for den reisende på tvers av kollektivtransporten som helhet. Grunntjenestene leveres iht. oppdragsavtale med Jernbanedirektoratet. På kollektivområdet utenom jernbanesektoren, har Entur sammen med fylkeskommuner og fylkeskommunalt eide administrasjonsselskaper etablert et offentlig-offentlig samarbeid som videreutvikler og tilpasser felles digitale løsninger for kollektivtransport, basert på Enturs digitale plattform og andre løsninger etablert av fylkeskommunene og administrasjonsselskapene som deltar. Entur arbeider også for å utvikle nye digitale tjenester tilknyttet kollektivtransport, for å gjøre det enklere for sluttbrukeren å reise kollektivt. Eksempler på slikt arbeid er digitale løsninger for salg/reservasjon av innfartsparkering på jernbanen (et offentlig-offentlig samarbeid med Bane NOR SF), løsninger for kjøp av mikromobilitetstjenester i tilknytning til kjøp av kollektivbillett og lignende.

### **2.2.1 Nærmere om transportportal.no**

I 2019 lanserte Statens vegvesen, sammen med Jernbanedirektoratet og Entur, transportportal.no, som inneholder beskrivelser av og lenker til en rekke ulike datasett fra transportsektoren. Transportportal.no er en katalog med metadata og lenker til databaser hvor datasettene finnes, for eksempel til Entur og Statens vegvesen. Portalen tilbyr et utvalg av transportrelaterte data fra Statens vegvesen om vei, veistatus, hendelser og reisetider, samt data fra Entur om kollektivruter, rutetider og ulike mobilitetstjenester som for eksempel bysykler.

Transportportal.no er opprettet som svar på ITS-direktivets krav om nasjonale tilgangspunkt for å gjøre det enkelt å finne og gi tilgang til alle veg-, transport- og mobilitetsdata på samme sted. Datasettene er tilgjengelige i standardiserte og spesifiserte dataformater i tråd med ITS-direktivet. Datasett som er beskrevet i portalen, inngår også i data.norge.no.

## 2.3 Behovet for bruk og deling av kollektivdata

Ettersom Entur samarbeider med kollektivaktører om kollektivdata og tjenester for hele Norge på en åpen, digital plattform, har Entur i praksis blitt en «data-hub» for kollektivdata i Norge. De ulike dataene kan være åpne data som fritt kan deles, eller beskyttede data som ikke kan behandles eller deles uten særskilte rettslige grunnlag. Se nærmere omtale i kapittel 2.4 nedenfor om hva slags data dette kan være.

Dataene som samles inn med hjemmel i forskrift om multimodale reiseinformasjonstjenester (se kapittel 3.6.1) er åpne data, som Entur fritt kan dele med andre aktører. Andre typer data som Entur har som følge av de digitale tjenestene de leverer i kollektivsektoren, er underlagt en rekke generelle regler om vern av data, særlig gjennom regelverket om personopplysninger og forretningshemmeligheter eller som følge av avtale. Dette medfører begrensninger i hvordan Entur kan utnytte og dele disse dataene med aktører som ønsker å bruke slike data til samfunnsnyttige formål som:

- forvaltning, drift, vedlikehold og utbygging av veg, jernbane, havn og lufthavn, herunder planlegging av slike oppgaver
- tilrettelegging for og planlegging av persontransporttjenester
- oppgaver innenfor arealplanlegging, trafikkplanlegging og byplanlegging, herunder langtidsplanlegging innenfor samferdselssektoren
- analyse eller statistikk til oppnåelse av vedtatte samferdselspolitiske mål
- forskningsformål

Bruk av data til disse formålene kan gi økt nytte for ulike samfunnsaktører, slik at de kan utføre sine oppgaver på en bedre måte og på et bedre kunnskapsgrunnlag. Eksempler på samfunnsnyttig bruk av data er bl.a.:

- fylkeskommunene og flere kommuners avdelinger for samfunnsplanlegging har etterspurt kollektivdata til analyser av tilbud, etterspørsel, passasjerflyt, arealplanlegging, veg, kollektivtransport, skoleskyss og beredskap. Bedre tilgang til relevante data vil kunne gjøre fylkeskommunene og transportselskapene i stand til å planlegge og utvikle sitt tilbud, samt tilpasse kollektivtilbudet til togtrafikken.
- Jernbanedirektoratet vil kunne få bedre grunnlag for strategisk planlegging, utvikling og tilbudsforbedringer.

- for Bane NOR vil data knyttet til togtransporten være nyttig for planlegging, utbygging og drift og vedlikehold av jernbanenettet. Tilgang til relevante data vil kunne forbedre avvikshåndtering, beregninger for investeringer, innretning av infrastrukturavgifter, planlegging av vedlikehold, tilrettelegging for reisende, ressursplanlegging, eiendomsutvikling og parkeringskontroll.
- forskningsinstitusjoner har etterspurt visse data om reisemønstre o.l. som Entur i dag ikke har hjemmel til å dele
- sekretariater for byvekstavtaler har etterspurt mer relevante data til planleggingsformål
- Statens vegvesen har etterspurt passasjerflyt fra kollektivtrafikken og informasjon om mikromobilitet
- Entur vil kunne forvalte og behandle flere datatyper, forbedre sine eksisterende tjenester og utvikle nye tjenester. Man vil kunne forbedre opplevelsen i Enturs løsninger til kollektivsektoren, slik som bedre reisesøk, varsel ved avvik, eventuelt personaliserte tilbud. Bedre brukeropplevelse vil kunne øke kollektivbruken.
- Statistisk sentralbyrå vil kunne motta data fra Entur i stedet for fra hver enkelt operatør, hvilket vil kunne være mer effektivt
- annen privat næring som konsulenthus har behov for data for å kunne gjøre analyser i forbindelse med oppdrag fra aktører nevnt over.

## **2.4 Enturs behandling av data er beskyttet av regelverk om personopplysninger og forretningshemmeligheter**

Når visse typer data som Entur besitter er beskyttet av regelverk om personopplysninger og forretningshemmeligheter eller avtaleregulering, er Entur forhindret fra å tilrettelegge for videre bruk uten et særskilt rettsgrunnlag. Dette omtales i det videre som beskyttede data. For Entur kan dette eksempelvis omhandle følgende typer datasett:

- salgsdata: herunder solgte billetter, betalinger og krediteringer
- varelagerdata: historikk om setereservasjoner
- produktdata: metadata om produkter, priser og m.m.
- billetteringsdata: historikk om inspeksjoner og valideringer om bord
- kundedata: historiske kundedata og personaliseringsdata som kundeprogrammer
- passasjertellinger: på- og avstigninger fra operatører som deler denne informasjonen
- reisesøk: historikk om aidentifiserte oppslag av reiser gjennom reisesøksmotoren til Entur

- kundesenterdata: inneholder historikk om henvendelser på telefon, chat og e-post
- oppetid: oversikt over oppetid for tjenestene som leveres av Entur (inkl. support) og hvordan det påvirker partnerne

I de tilfellene der Entur er behandlingsansvarlig for f.eks. salgsdataene de forvalter, må selskapet, pga. mangel på behandlingsgrunnlag i regelverket, foreta en såkalt «berettiget interesse»-vurdering for hvert enkelt tilfelle der dataene er beskyttet av personvernregelverket. Dette er en vurdering som må nedfelles skriftlig, der behovet for å dele data må veies opp mot den enkeltes personvern. Vurderingen er skjønnsmessig og kan underkjennes av Datatilsynet og med risiko for pålegg, som f.eks. sletting av nyttige data. Dette er et tids- og ressurskrevende arbeid som i praksis kan medføre at behovet for dataene har utgått innen Entur har fått gjennomført vurderingen og iverksatt nødvendige tiltak for å kunne starte behandlingen.

For salgsdataene som Entur har en databehandleravtale med samarbeidspartnerne sine om, må selskapet innhente instruks fra alle behandlingsansvarlige om at Entur har lov til å bruke og dele dataene på den ønskede måten. Behandlingsansvarlig (f. eks. en eier av salgskanal) står fritt til å gi instruks eller ikke. Instruksene kan variere i innhold. Bruken avhenger av opprinnelig behandlingsgrunnlag fra behandlingsansvarlig. Dette kan resultere i at Entur kan dele visse deler av et datasett, men ikke hele, noe som gir et fragmentert og dårlig datagrunnlag for aktøren som ønsker å benytte det. Entur må som del av sin behandling av dataforespørselen også vurdere om dataene er anonyme for mottaker, eventuelt om mottaker har behandlingsgrunnlag for behandling av personopplysninger til det aktuelle formålet.

Begrensningene Entur møter ved behandling av dataforespørslene skyldes at Enturs offentlige oppdrag ikke er tilstrekkelig tydelig angitt i lovgivningen, hvilket innebærer at selskapet ikke har et tydelig supplerende rettsgrunnlag etter personvernforordningen artikkel 6. nr. 1 bokstav e. Det rettslige rammeverket som Entur opererer innenfor er fragmentarisk med regulering både i lov, forskrift og avtaleverk, noe som vanskeliggjør bruk og deling av data. Disse forholdene utgjør en rettslig usikkerhet som hindrer deling av data selskapet forvalter til legitime og samfunnsnyttige formål.

## **3 Gjeldende rett**

### **3.1 Innledning**

Enturs ansvar og oppgaver knyttet til digital nasjonal infrastruktur for multimodal reiseplanlegging, billetteringsfunksjoner og kollektivdataforvaltning fremkommer ikke

direkte i noen lov eller forskriftsbestemmelse i dag. Jernbaneforetak eller administrasjonsselskap plikter imidlertid å utlevere reiseinformasjon til Entur etter gjeldende regulering i jernbaneloven § 7b. Yrkestransportloven § 35 med tilhørende forskrift<sup>6</sup> angir at departementet fastsetter nærmere retningslinjer for hva ruteplan for personruter skal angi og hvordan disse skal offentliggjøres, jf. yrkestransportforskriften § 28 tredje ledd.

Nærmere retningslinjer er gitt i Rundskriv N-2019/2 om Reviderte retningslinjer for offentliggjøring av ruteopplysninger for persontransport og ytterligere presisert i Håndbok N801 Nasjonale rutedata rammer og informasjonselementer, som utgis av Jernbanedirektoratet. I håndboka er det gitt pålegg om at løyvehavere og dataleverandører skal overføre rutedata på definerte formater og i henhold til fastsatte krav og frister, videre er det beskrevet nærmere hvilke data kollektivaktørene skal levere, og hvordan de skal leveres. Videre er det krav om at nasjonale rutedata skal innsamles, administreres og tilgjengeliggjøres av et nasjonalt selskap (Entur) som også tildeles ansvaret for driften av virksomheten rundt nasjonale rutedata.

Jernbanedirektoratet har utgitt håndbøker som beskriver nærmere hvilke krav som gjelder for elektroniske billetteringssystemer håndbok V821 om elektronisk billettering. Entur mottar informasjon om rutegående kollektivtransport fra om lag 60 aktører (rutedata fra ca. 60 operatører og sanntidsdata fra ca. 40 operatører). Videre får Entur informasjon om deler av tilbudet av fleksibel transport og andre nye transportformer, slik som elsparkesykler.

Entur håndterer data som er frembragt gjennom offentlige tjenester, og som utgangspunkt skal slike data være allment tilgjengelige. I tillegg skal en betydelig mengde data, slik som stoppestedsdata, ruteplaner mv., gjøres offentlig tilgjengelig fra dataeier i forskrift i medhold av ITS-loven.<sup>7</sup>

Jernbanedirektoratet har utgitt håndbøker som beskriver nærmere hvilke data som jernbaneforetakene og kollektivaktørene skal levere, hvordan de skal leveres og hvilke

---

<sup>6</sup> Forskrift av 20. desember 2017 nr. 2333 om billettering ved jernbanetransport § 5 (<https://lovdata.no/forskrift/2017-12-20-2333>) og forskrift om yrkestransport med motorvogn og fartøy av 26. mars 2003 nr. 401 § 28 (<https://lovdata.no/forskrift/2003-03-26-401>), jf. også rundskriv N-2019-2 ([Rundskriv N-2/2019 - Reviderte retningslinjer for offentliggjøring av ruteopplysninger for persontransport - regjeringen.no](https://www.regjeringen.no)).

<sup>7</sup> Forskrift av 19. mars 2021 nr. 987 om multimodale reiseinformasjonstjenester (<https://lovdata.no/pro/forskrift/2021-03-19-987>)

aktører som skal motta informasjonen.<sup>8</sup> Entur mottar informasjon om rutegående kollektivtransport fra om lag 60 aktører (rutedata fra ca. 60 operatører og sanntidsdata fra ca. 40 operatører). Videre får Entur informasjon om deler av tilbudet av fleksibel transport og andre nye transportformer, slik som elsparkesykler.

### 3.2 Jernbaneloven

Jernbaneloven § 3 d annet ledd gir hjemmel til å behandle personopplysninger for «tilsynsmyndigheten» knyttet til sertifisering av personell. Bestemmelsen dekker Statens jernbanetilsyns saksbehandling av søknader om førerbevis etter førerforskriften.<sup>9</sup> Bestemmelsen gir ikke behandlingsgrunnlag for andre aktører enn tilsynsmyndigheten, og kun for det formål å vurdere om personell ved jernbanen oppfyller vilkår knyttet til kvalifikasjoner, alder, helse etc.

### 3.3 Yrkestransportlova

Lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova) § 29 b gir hjemmel for behandling av personopplysninger. Hjemmelen i første ledd er utformet vidt:

«Offentlige styresmakter kan handsama 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. Det same gjeld for selskap og andre juridiske personar som utfører oppgåver gjevne i eller i medhald av lova [...].»

Bestemmelsen i yrkestransportlova § 29 b gir behandlingsgrunnlag for offentlige myndigheter, selskaper og andre juridiske personer som utfører oppgaver nevnt i eller i medhold av yrkestransportlova. Det er imidlertid ingen bestemmelser i yrkestransportlova som uttrykkelig fastsetter oppgaver om drift og utvikling av nasjonal digital infrastruktur for multimodal reiseplanlegging, billetteringsfunksjoner og kollektivdataforvaltning. Yrkestransportforskriften §§ 28-30 omhandler kunngjøringsplikt for rutedata og takstdata, samt krav til billettering og støttesystemer for billettering.

---

<sup>8</sup> Jernbanedirektoratets [håndbøker N801 - Nasjonale rutedata Rammer og informasjonselementer og V821: Elektronisk billettering](#)

<sup>9</sup> Forskrift 27. november 2009 om sertifisering av førere av trekkraftkjøretøy på det nasjonale jernbanenettet (<https://lovdata.no/forskrift/2009-11-27-1414>)

Paragraf 29 b tredje ledd gir departementet hjemmel til å gi nærmere regler om behandlingen av personopplysninger i forskrift, tilsvarende forslaget til ny § 11 d annet ledd i jernbaneloven.

### **3.4 Personopplysninger**

Offentlig forvaltning og offentlige virksomheters behandling av personopplysninger må skje innenfor rammene som følger av lov 17. mai 1814 Kongeriket Norges Grunnlov (Grunnloven) § 113 (legalitetsprinsippet), den europeiske menneskerettskonvensjonen (EMK) artikkel 8 og Grunnloven § 102 om retten til et privatliv, familieliv, hjem og kommunikasjon. Personvern er således en grunnleggende rettighet og et fundament mange av de andre menneskerettighetene bygger på.<sup>10</sup>

Forordning (EU) 2016/679 om vern av fysiske personer i forbindelse med behandling av personopplysninger og om fri utveksling av slike opplysninger er gjennomført i norsk rett ved lov 18. juni 2021 nr. 124 om behandling av personopplysninger (personopplysningloven) § 1.

Enhver opplysning som kan knyttes til en fysisk person, skal regnes som en personopplysning, jf. personvernforordningen artikkel 4 nr. 1. Data som knytter seg til en person som ikke er direkte identifisert, men som kan identifiseres, er også personopplysninger. Dersom data ikke relaterer seg til identifiserbare personer, utgjør de heller ikke personopplysninger. Behandling av slike data er derfor ikke regulert av personvernforordningens regler.

Personvernforordningen gjelder for «behandling av personopplysninger». «Behandling» dekker alt en kan gjøre med en personopplysning, inkludert innsamling, strukturering, prøving av vilkår, beregning, videresending, lagring, og all annen bruk, jf. personvernforordningen artikkel 4 nr. 2.

I regelverket defineres behandlingsansvarlig som den som bestemmer formålet og midlene for behandling av personopplysninger (hvorfor og hvordan), mens en databehandler er den som behandler opplysningene på vegne av den behandlingsansvarlige etter instruks, jf. artikkel 4. nr. 7 og 8. Den behandlingsansvarlige har det overordnede ansvaret for etterlevelse av regelverket, mens databehandleren er ansvarlig for sikker behandling i tråd med avtalen med den behandlingsansvarlige.

---

<sup>10</sup> [NOU 2022:11 Ditt personvern – vårt felles ansvar](#) s. 29

Det såkalte formålsbegrensningsprinsippet i personvernforordningen innebærer at en før personopplysninger blir samlet inn, må bestemme seg for hva opplysninger skal brukes til, og i utgangspunktet holde seg til disse formålene, jf. artikkel 5 nr. 1 bokstav b. Formålene må dessuten være knyttet til et behandlingsgrunnlag, det vil si en hjemmel som gjør det lovlig å behandle personopplysninger. Artikkel 6 nr. 1 bokstavene a til f angir de alternative behandlingsgrunnlagene som behandlingen av personopplysninger kan bygge på.

Et av grunnlagene behandlingen av personopplysninger kan baseres på er at behandlingen er nødvendig for å utføre en oppgave i allmennhetens interesse, jf. bokstav e. Videre oppstiller forordningen artikkel 6 nr. 3 krav om at det må foreligge et såkalt supplerende rettsgrunnlag, dersom behandlingen av personopplysninger er nødvendig for å utføre en oppgave i allmenhetens interesse. Det er lagt til grunn i forarbeidene til personopplysningsloven, Prop. 56 LS (2017–2018) kapittel 6.3.2., at i alle fall lov- eller forskriftsbestemmelser kan utgjøre et supplerende rettsgrunnlag.

Artikkel 6 nr. 3 gir eksempler på hva det supplerende rettsgrunnlaget kan inneholde:

«[...] allmenne vilkår for lovlig behandling av personopplysninger, fastsatte spesifikasjoner for å fastslå hvem den behandlingsansvarlige er, hvilken type personopplysninger som skal behandles, de berørte registrerte, hvilke enheter personopplysningene kan utleveres til, formålsbegrensninger, hvor lenge opplysningen kan lagres og andre tiltak for å sikre lovlig og rettferdig behandling.»

I forarbeidene til personopplysningsloven, Prop. 56 LS (2017–2018), følger det at kravene til det supplerende rettsgrunnlaget må tolkes i lys av EMK artikkel 8 og Grunnloven § 102, i tillegg til legalitetsprinsippet i Grunnloven § 113. Etter legalitetsprinsippet og EMK artikkel 8 må rettsgrunnlaget oppfylle krav til klarhet, nødvendighet og forholdsmessighet. Det fremgår også av personvernforordningens fortalepunkt 41 at det rettslige grunnlaget bør være tydelig og presist, og at anvendelsen bør være forutsigbar for personer som omfattes av det. Kravet om forutberegnelighet skal verne mot vilkårlighet og sikre tilstrekkelig presisjon.

Hvorvidt det foreligger et tilstrekkelig supplerende rettsgrunnlag beror på en konkret vurdering, herunder av hvor inngripende behandlingen av personopplysninger er. En inngripende handling tilsier strengere krav til utformingen av det supplerende rettsgrunnlaget. Vurderingen av graden av inngrep og inngrepets art, blir derfor avgjørende for behovet for et mer spesifikt grunnlag enn minimumskravet etter ordlyden i personvernforordningen artikkel 6 nr. 3.

### **3.5 Lov om vern av forretningshemmeligheter (forretningshemmelighetsloven)**

Forretningshemmelighetsloven trådte i kraft 1. januar 2021 og gjennomfører direktiv (EU) 2016/943 av 8. juni 2016 om beskyttelse av fortrolig knowhow og fortrolige forretningsopplysninger (forretningshemmeligheter) mot ulovlig tilegnelse, bruk og utlevering (forretningshemmelighetsdirektivet).

Inngrep i forretningshemmeligheter er regulert av forretningshemmelighetslovens § 3. Med «inngrep» siktes det til urettmessige handlinger i strid med forretningshemmelighetsvernet. Dette omfatter både tilegnelse, bruk og formidling av forretningshemmeligheter.

Det følger av § 3 annet ledd bokstav b at ingen må gjøre inngrep ved «urettmessig å bruke eller formidle en forretningshemmelighet som vedkommende har fått kunnskap om eller rådighet over [...] i anledning av et tjeneste-, tillitsverv- eller forretningsforhold».

Det fremgår av forarbeidene til forretningshemmelighetsloven at tilegnelse, bruk og formidling av forretningshemmeligheter i overensstemmelse med annen nasjonal lovgivning vil være rettmessig, og dermed ikke utgjøre et «inngrep» etter lovens § 3, jf. Prop. 5 LS (2019-2020) side 44. Det finnes i dag ingen nasjonale regler som åpner for bruk og formidling av slike forretningshemmeligheter nevnt i kapittel 2.3.

### **3.6 Annet relevant regelverk**

#### **3.6.1 ITS-loven**

ITS-loven med forskrifter skal blant annet sikre intelligente transportsystemers evne til å samvirke ved å utveksle data og dele informasjon og kunnskap. ITS-direktivet artikkel 7 gir myndighet til Kommisjonen til å fastsette forordninger som definerer tekniske, funksjonelle og organisatoriske spesifikasjoner innenfor de prioriterte områdene for intelligente transportsystemer.

Særlig forordning (EU) 2017/1926 av 31. mai 2017 om utfylling av europaparlaments- og rådsdirektiv 2010/40/EU med hensyn til tilgjengeliggjøring av multimodale reiseinformasjonstjenester på EU-plan (MMTIS-forordningen) er relevant i denne sammenheng). MMTIS-forordningen stiller hovedsakelig krav om tilgjengeliggjøring av statiske og dynamiske data om transporttilbudet. Forskrift om multimodale reiseinformasjonstjenester gjennomfører MMTIS-forordningen og er fastsatt med hjemmel i ITS-loven.

Det er for tiden et pågående forskriftsarbeid som skal gjennomføre den reviderte MMTIS-forordningen<sup>11</sup> i norsk rett, hvor flere typer data skal tilgjengeliggjøres av datainnehavere. Dette gjelder rutedata, sanntidsdata, takstdata, klima- og miljødata, ledig kapasitet i sanntid, hvordan man booker og betaler for tjenestene osv.<sup>12</sup>

### 3.6.2 Åpne data-direktivet

Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2019/1024 om åpne data og viderebruk av informasjon fra offentlig sektor (åpne data-direktivet) ble vedtatt 20. juni 2019 og trådte i kraft i EU 16. juli samme år. Direktivet erstatter direktiv 2003/98/EF (ofte kalt «viderebruksdirektivet» og endringsdirektiv 2013/37/EU (ofte kalt «PSI-direktivet») som i dag er gjennomført i norsk rett i offentliglova.<sup>13</sup>

Direktivet har som mål å realisere verdien av data fra offentlig sektor ved å regulere data som kan gjøres allment tilgjengelig eller data som ikke er underlagt juridiske begrensninger som begrenser den videre bruken av dem. Sentrale prinsipper i direktivet er at data fra offentlig sektor skal være fritt tilgjengelige for viderebruk for enhver interessert part og at tilgang til slike data som utgangspunkt skal være gratis.

Virkeområdet er utvidet sammenlignet med tidligere, og direktivet vil nå også gjelde for enkelte offentligeide selskaper, slik som Entur. Virkeområdet følger av artikkel 1 nr. 1 bokstav b og omfatter offentlige foretak som er aktive på de områdene som er definert i forsyningsdirektivet, dvs. sektorene for vann, energi, transport og posttjenester. Transporttjenester er i forsyningsdirektivet (direktiv 2014/25/EU) spesifisert å være rutemessige transporttjenester for allmennheten (jernbane, busstrafikk, kabelbane ol.). Artikkel 1 nr. 1 bokstav b punkt (ii) til (iv) presiserer nærmere hvilke transporttjenester som omfattes

Åpne data-direktivet inneholder særregler for datasett med høy nærings- og samfunnsøkonomisk verdi og dynamiske data, jf. artikkel 14. Enkelte konkret angitte

---

<sup>11</sup> Delegert kommisjonsforordning (EU) 2024/490 av 29. november 2023 om endring i delegert forordning (EU) 2017/1926 som supplerer direktiv 2010/40/EU hva gjelder multimodale reiseinformasjonstjenester i EU.

<sup>12</sup> Se [Høring: Nasjonal gjennomføring av forordning \(EU\) 2024/490 om multimodale reiseinformasjonstjenester](#)

<sup>13</sup> Lov 19. mai 2006 nr. 16 om rett til innsyn i dokument i offentlig verksemd (<https://lovdata.no/lov/2006-05-19-16>)

mobilitetsdata er i gjennomføringsforordningen gitt med hjemmel i direktivet ansett for å være datasett med høy verdi.

Direktivet stiller også særlige krav om sanntidstilgang til dynamiske data. I direktivet er dynamiske data omtalt som data som definert som «dokumenter i digital form som oppdateres hyppig eller i sanntid, særlig på grunn av deres volatilitet eller at de raskt foreldes; data som genereres av sensorer anses vanligvis å være dynamiske data», jf. artikkel 2 nr. 8. Eksempler på slike data er bl.a. trafikkdata, jf. fortalen punkt 31 og vedlegg 1.

### **3.6.3 Dataforvaltningsforordningen**

Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 2022/868 av 30. mai 2022 om europeisk dataforvaltning (dataforvaltningsforordningen) ble fastsatt 4. mai 2022, og trådte i kraft i EU fra 24. september 2023.

Forordningen etablerer retningslinjer for en sikker deling av beskyttede data fra offentlig sektor, inkludert bl.a. personopplysninger og taushetsbelagte opplysninger med tanke på viderebruk. Formålet med forordningen er å øke tilgjengeligheten av data, styrke tilliten til dataformidlingstjenester og forbedre mekanismene for datadeling.

Dataforvaltningsforordningen gir rammer for bruk av beskyttede data, men ikke behandlingsgrunnlag for personopplysninger eller hjemmel for bruk og formidling av forretningshemmeligheter. Virkeområdet omfatter ikke offentlige selskaper, bare offentlige organer. Det betyr at for eksempel Entur og fylkeskommunale transportselskaper ikke omfattes. Derimot vil aktører som Jernbanedirektoratet og fylkeskommunene omfattes.

### **3.6.4 Prop 54 LS om datadeling og dataforvaltning (dataforvaltningsloven)**

Digitaliserings- og forvaltningsdepartementet har sendt en proposisjon om forslag til lov om datadeling og dataforvaltning (dataforvaltningsloven), og endringer i offentleglova og miljøinformasjonsloven til Stortinget. Forslaget bygger på viderebruksutvalgets utredning i NOU 2024: 14 *Med lov skal data deles*.

Lovforslaget vil gjennomføre flere rettsakter i norsk rett:

- åpne data-direktivet
- dataforvaltningsforordningen

Digitaliserings- og forvaltningsdepartementet foreslår en plikt til tilgjengeliggjøring av datasett med høy verdi for offentlige organer, se lovforslaget § 14. Det foreslås også en

forskriftshjemmel for datasett med høy verdi. For dynamiske data foreslås det regler for hvordan slike data skal gjøres tilgjengelig.

Digitaliserings- og forvaltningsdepartementet foreslår at loven gjelder for data som kan gjøres allment tilgjengelige. Kapittel 2 i loven gjennomfører dataforvaltningsforordningen og gjelder for såkalte beskyttede data. Med «beskyttede data» siktes det i dataforvaltningsforordningen til data som er beskyttet på grunnlag av fortrolig behandling av forretningsopplysninger, fortrolig behandling av statistiske opplysninger, vern av immaterielle rettigheter eller vern av personopplysninger, i den grad slike data ikke er omfattet av åpne data-direktivet.

### **3.6.5 Offentleglova og forvaltningsloven**

Offentleglova gir allmennheten innsynsrett i informasjon som finnes hos offentlige virksomheter. Det innebærer at informasjon vil bli gjort tilgjengelig på forespørsel. Innsynsretten gjelder «saksdokument, journalar og liknande register for organet», jf. lovens § 3. Offentleglovas dokumentbegrep er definert vidt og teknologinøytralt. Dokumentbegrepet vil i enkelte tilfeller kunne omfatte datasett, dvs. en samling av data, for eksempel i form av en tabell, liste eller en database.

Åpne data-direktivet innfører særregler for dynamiske data og datasett med høy verdi, hvilket kan få betydning for hva som anses som et «dokument» etter offentlighetslova. Digitaliserings- og forvaltningsdepartementet har som nevnt i forrige kapittel 3.6.4 lagt frem en proposisjon om forslag til lov som gjennomfører direktivet om åpne data og viderebruk av informasjon fra offentlig sektor i norsk rett. I proposisjonen legger Digitaliserings- og forvaltningsdepartementet til grunn at datasett med høy verdi omfattes av dokumentbegrepet i offentliglova og av databegrepet i den nye dataforvaltningsloven, jf. proposisjonen kapittel 13.1. Digitaliserings- og forvaltningsdepartementet foreslår å flytte bestemmelsene om viderebruk ut av offentliglova til den nye loven om dataforvaltning, omtalt i kapittel 3.6.4 over.

Retten til innsyn er ikke ubegrenset. Offentliglova kapittel 3 inneholder flere bestemmelser som gir hjemmel for å unnta opplysninger eller dokumenter fra offentlighet, jf. §§ 13-27. Flere av bestemmelsene tar sikte på å verne om private interesser. Det følger av offentliglova § 13 at opplysninger som er underlagt taushetsplikt i eller i medhold av lov er unntatt innsyn.

Forvaltningsloven § 13 oppstiller taushetsplikt for personlige forhold og forretningshemmeligheter. Merinnsyn etter offentliglova § 11 er ikke aktuelt for opplysninger underlagt taushetsplikt.

### 3.6.6 Ekomloven

Lov om elektronisk kommunikasjon (ekomloven) gjennomfører flere EØS-regler, og de mest sentrale er ekomdirektivet (direktiv (EU) 2018/1972) og kommunikasjonsverndirektivet (direktiv 2002/58/EF).<sup>14</sup> For de forholdene som dette høringsnotatet omhandler, er det særlig aktuelt å nevne ekomloven § 3-15 om bruk av informasjonskapsler mv. og § 3-11 om sletting av lokaliseringsdata og andre datatyper.

Ekomloven § 3-15 gjennomfører artikkel 5 nr. 3 i kommunikasjonsverndirektivet. Bestemmelsen gjelder i praksis alle virksomheter med en nettside som samler informasjon fra brukerens kommunikasjonsutstyr, spesielt gjennom informasjonskapsler (cookies). Dette gjelder uavhengig av om virksomheten er omfattet av ekomloven i sin helhet. Hovedregelen er at det kreves samtykke fra brukeren. Eventuelle forskriftsregler om innsamling eller deling av opplysninger gjennom slike teknologier må holdes innenfor rammene av ekomloven § 3-15. Departementet legger samtidig til grunn at ekomloven § 3-15 bare vil være relevant for en begrenset del av nedslagsfeltet til forslagene til nye bestemmelser i jernbaneloven § 11 d og yrkestransportloven § 32 b.

Ekomloven § 3-11 omhandler sletting av lokaliseringsdata og andre datatyper. Lokasjonsdata knyttet til tjenester for salg av enkeltbilletter og de fleste andre tjenester som benytter lokasjonsdata via internett eller mobilnett, reguleres av personvernregelverket. Slike lokasjonsdata er ikke samtidig omfattet av ekomloven § 3-11.

## 4 Departementets vurdering og forslag til endringer i jernbaneloven og yrkestransportloven

### 4.1 Innledning

I jernbaneloven foreslår departementet ny § 7 e om digital infrastruktur for reiseplanlegging, billettering og kollektivdata. I bestemmelsens første ledd foreslås det at en virksomhet som er utpekt av departementet skal utvikle og drifte nasjonal infrastruktur for multimodal reiseplanlegging, billetteringsfunksjoner og

---

<sup>14</sup> <https://lovdata.no/lov/2024-12-13-76>. For en fullstendig oversikt over EØS-regelverket som gjennomføres i ekomloven, se Prop. 93 LS (2023–2024) pkt. 2.1.

kollektivdataforvaltning. Forslaget innebærer en lovfesting av oppgaver som Entur i dag har ansvaret for.

Videre foreslår departementet i § 7 e annet ledd en forskriftshjemmel hvor det fremgår at departementet, i forskrift, kan peke ut en virksomhet som skal utføre oppgavene etter første ledd. Det fremgår videre av andre punktum at virksomhetens oppgaver kan reguleres nærmere i forskrift. Det foreslås også en forskriftshjemmel hvor det fremgår at departementet kan gi forskrift om konkursboets rett til å tre inn i virksomhetens eiendeler, avtaler og rettigheter.

Departementet foreslår også i ny § 11 d en hjemmel til at den utpekte virksomheten kan behandle personopplysninger, samt bruke og formidle forretningshemmeligheter når det er nødvendig for å gjøre disse oppgavene. Departementet foreslår at det fastsettes nærmere formål for bruk og formidling av forretningshemmeligheter i forskrift.

I yrkestransportloven foreslår departementet ny § 32 b, hvor første ledd er tilsvarende forslaget til jernbaneloven § 7 e nevnt over. Paragraf 32 b annet til fjerde ledd tilsvarer forslaget til jernbaneloven § 11 d.

Behandlingsformålet, hvilke opplysninger som kan behandles, samt vilkår for eventuell utlevering mv. kan reguleres nærmere i forskrift, jf. gjeldende bestemmelse i yrkestransportloven § 29 b tredje ledd.

Formålet med forslagene er blant annet å gi en tydelig hjemmel i jernbane- og yrkestransportloven for hvilke oppgaver virksomheten, som er utpekt av departementet, skal utføre. En følge av dette er at virksomheten som blir utpekt vil omfattes av forslaget til jernbaneloven § 11 d første ledd og gjeldende § 29 b om behandling av personopplysninger i yrkestransportloven, jf. første ledd annet punktum. Virksomheten får dermed et tydeligere behandlingsgrunnlag for å behandle personopplysninger, jf. personvernforordningen artikkel 6 nr. 1 bokstav e, jf. personopplysningsloven § 1. Den foreslåtte lovhjemmelen i yrkestransportlova vil tydeliggjøre og kodifisere Enturs ansvar og oppgaver knyttet til nasjonale rutedata og elektronisk billettering som på yrkestransportlovas område i stor grad følger av rundskriv og håndbøker omtalt i punkt 3.1.

## **4.2 Bakgrunn og begrunnelse for forslaget**

Data som Entur innehar gjennom sin virksomhet, er i hovedsak offentlig finansiert ved at offentlige myndigheter investerer i infrastruktur og kjøper kollektivtransporttjenester for å oppnå målsetninger og behov for økt bruk av kollektivtransport, fremkommelighet, arealbruk og miljøhensyn. Organer som skal ta stilling til fremtidige investeringer i

offentlig infrastruktur og kollektivtilbud bør etter departementets syn ha tilgang til relevante data.

Som omtalt i kapittel 1 og 2.2 ovenfor er det politisk ønskelig å utnytte data til ulike samfunnsnyttige formål. For data som Entur besitter i egenskap av å utføre sine oppgaver kan dette omfatte f.eks. analyse av reisetrafikk og utforming av statistikk som grunnlag for kollektivaktører og transportmyndigheters planlegging og forbedring av tilbud og transportpolitisk måloppnåelse i et område. Dataene kan også brukes til forbedring av Enturs egne tjenester til de reisende, f.eks. mer individuelt rettede tjenester eller bruk av maskinlæring for tjenesteforbedring.

Gjeldende regelverk på området verner som omtalt en stor mengde kollektivdata mot videre bruk og deling. Utover de generelle reglene i personopplysningsloven og personvernforordningen, er det etter departementets syn ikke noe klart rettslig grunnlag for at Entur kan bruke og dele beskyttede data med offentlige myndigheter og andre med en interesse i kollektivdata for oppnåelse av samferdselspolitiske mål.

### **4.3 Behandlingsgrunnlag for personopplysninger**

Entur behandler personopplysninger ved utførelsen av oppgaver og tjenester omtalt i kapittel 2 over. Dette er for eksempel data om brukernes søke- og reisehistorikk lagret i Enturs systemer, transaksjoner knyttet til billettkjøp, kontaktopplysninger i brukerprofiler mv. I tillegg kommer data fra at Entur utfører tjenester for kollektivaktører.

Aktuelle behandlingsgrunnlag for de ovennevnte formålene er særlig artikkel 6 nr. 1 bokstavene a (samtykke), b (oppfyllelse av kontrakt) og f (berettiget interesse), men også personopplysningsloven § 8 om behandling av opplysninger for arkivformål i allmennhetens interesse, formål knyttet til vitenskapelig eller historisk forskning eller statistiske formål.

For Enturs egen reiseplanlegger og billetteringstjenestene har Entur tilstrekkelig behandlingsgrunnlag. Den behandlingsansvarlige kan (i) bruke de reisendes samtykke, (ii) at behandlingen er nødvendig for å oppfylle reiseavtalen med den reisende, eller at (iii) behandlingen er nødvendig for den behandlingsansvarliges legitime interesser.

Entur fungerer imidlertid også som et nasjonalt knutepunkt for kollektivdata- en «data-hub» for kollektivsektoren, se kapittel 2.2 over. Dersom disse dataene skal brukes til samfunnsnyttige formål, er det mer uklart hvilke behandlingsgrunnlag Entur kan basere seg på. Et grunnlag kan være GDPR artikkel 6 (1) bokstav e («oppgave i allmennhetens interesse»), men det krever et supplerende rettsgrunnlag utover det som finnes i dag.

Jernbaneloven § 3 d er begrenset til å gi behandlingsgrunnlag til tilsynsmyndigheten knyttet til førersertifisering, se kapittel 3.2 over. For at andre aktører omfattet av jernbaneloven skal kunne behandle personopplysninger til andre formål, kreves imidlertid et eget behandlingsgrunnlag.

For at Entur og andre aktører skal kunne anvende yrkestransportlova § 29 b som et behandlingsgrunnlag, må det være nødvendig for å utføre «oppgåver gjevne i eller i medhold av» yrkestransportlova. Siden Entur ikke er tilordnet noen oppgaver i dagens yrkestransportlov, kan ikke hjemmelen brukes som et supplerende behandlingsgrunnlag for personopplysninger.

For dataene Entur er behandlingsansvarlig for må det, i fravær av annet rettsgrunnlag etter dagens rammeverk, gjøres en skriftlig berettiget interessevurdering, jf. personvernforordningen artikkel 6 nr. 1 bokstav f. Behovet for å bruke og analysere dataene, og i hvor stor grad personopplysningene kan aggregeres eller pseudonymiseres uten å gå på bekostning av formålet, må her veies opp mot hensynet til den enkeltes personvern.

En slik berettiget interessevurdering etter personvernforordningen artikkel 6 nr. 1 bokstav f er skjønnsmessig, og behandlingsgrunnlaget utgjør et usikkert grunnlag for bruk og deling av data med personopplysninger, se nærmere kapittel 2.4.

For å kunne dele persondata til eksterne aktører må Entur ha et behandlingsgrunnlag. Dette medfører samme problematikk med å gjennomføre vurderinger av Enturs berettigede interesse for hver enkelt forespørsel om å lage statistikk av data som inneholder personopplysninger. For deling med offentlige myndigheter hvor mottakers formål med behandlingen er statistikk, kan personopplysningsloven § 8 benyttes som hjemmel, jf. GDPR artikkel 6 (1) bokstav e. Dette er imidlertid et grunnlag som er krevende å benytte i praksis, herunder også med tanke på situasjoner der flere ulike aktører er involvert.

Som vist over, er Enturs rådighet over dataene i dag situasjonsbestemt. Hvilke begrensninger som gjelder må vurderes fra behandling til behandling, og avhenger i stor grad av hvor dataene stammer fra. Slik dagens rettslige rammeverk er utformet, må Entur gjøre omfattende vurderinger av hver enkelt forespørsel om bruk og deling av data. Det gjelder både interne og eksterne forespørsler om data. Dette er ressurskrevende, og skaper usikkerhet for datainnehavere, Entur og de som etterspør data.

Entur mangler i dag en hjemmel som i tilstrekkelig grad lar Entur behandle data med personopplysninger for å ivareta sine ulike oppgaver og formål på en ønsket og effektiv

måte. De mange ulike behandlingsgrunnlagene som gjelder for ulike behandlingsformål, gjør det vanskelig å utforme interne prinsipper og retningslinjer for behandling av personopplysninger.

Som en konsekvens av at det må gjøres krevende vurderinger, enten knyttet til behandlingsgrunnlag eller forsøk på å anonymisere data, har Entur i flere tilfeller måtte avslå forespørsler om bruk eller deling av data på grunn av manglende rettslig holdepunkt. Den rettslige usikkerheten medfører at Entur må avstå fra å gjøre bruk av tilgjengelige data til legitime og samfunnsnyttige formål.

Departementet viser til at personopplysningsloven og personvernforordningen ikke regulerer sektorer eller særskilte samfunnsområder. I forarbeidene til personopplysningsloven er det forutsatt at personvernforordningens generelle regler ikke alltid vil gi tilstrekkelig spesifikt rettsgrunnlag og at ytterligere regulering i så fall må fastsettes i særlovgivning, jf. Prop. 57 LS (2017-2018) s. 35. Departementet kan ikke se at det gjelder særlovgivning eller annet regelverk om behandling av personopplysninger og forretningshemmeligheter som kan dekke de konkrete behovene som aktørene i sektoren har for bruk og deling av slike data. Dette vil være nødvendig for å kunne oppfylle politiske målsettinger om å gi økt verdi til eksisterende data.

Artikkel 6 nr. 1 bokstav a i personvernforordningen fastslår at samtykke kan benyttes som behandlingsgrunnlag for personopplysninger. Samtykke bør likevel unngås som rettslig grunnlag der det er en klar skjevhet mellom den registrerte og den behandlingsansvarlige, særlig dersom den behandlingsansvarlige er en offentlig myndighet.<sup>15</sup> Brukere av kollektivtransport har ofte ikke andre alternativer til tjenesten, og må ofte i praksis benytte de digitale løsningene som Entur forvalter for å kunne planlegge en reise og/eller kjøpe en billett. Departementet legger derfor til grunn at samtykke ikke er egnet til å utgjøre behandlingsgrunnlag for behandling og deling av kollektivdata.

Et annet grunnlag for å behandle personopplysninger fremgår av personvernforordningen artikkel 6 nr. 1 bokstav e, nemlig at behandlingen er nødvendig for å utføre en oppgave i «allmennhetens interesse». Departementet forstår uttrykket «allmennhetens interesse» slik at oppgaven må skje med tanke på eller til fordel for bestemte personer eller virksomheter eller grupper av personer eller virksomheter; dvs. oppgaven må være begrunnet ut fra de interesser en anser at en ubestemt gruppe i

---

<sup>15</sup> Se forordningens fortale punkt 43.

samfunnet har. Entur har ansvar for å forvalte store mengder kollektivdata. Oppgavene beskrevet i kapittel 2.2 over som er tillagt Entur utgjør etter departementets syn oppgaver i allmennhetens interesse i personvernforordningens forstand.

Selv om Entur behandler personopplysninger i allmennhetens interesse, er selskapets oppgaver foreløpig ikke regulert direkte og tydelig i sektorregelverket (jernbaneloven og yrkestransportlova). Oppgavene ble fastsatt ved etableringen av Entur AS, og følger av foretakets vedtekter og andre styrende dokumenter. Ettersom Entur ikke er pålagt noen oppgaver i de nevnte lovene, foreligger det ikke et tydelig supplerende rettsgrunnlag for behandling som bygger på personvernforordningen artikkel 6 nr. 1 bokstav e, jf. artikkel 6 nr. 3.

Kollektivtransporten brukes av mange reisende og de involverte virksomhetene vil med forslaget få grunnlag til å behandle personopplysninger om et stort antall personer. Dette utgjør en viss personvernrisiko. For at kollektivsektoren skal kunne bruke de store mengdene persondata på en samfunnsnyttig måte, til for eksempel transportplanlegging, vil det likevel være nødvendig å behandle denne typen informasjon. Denne behandlingen vil være underlagt personvernlovgivningens rammer, og vil utføres av virksomheter under statlig eie og kontroll som har etablert gode rutiner for håndtering av personopplysninger. Departementet vurderer at de tungtveiende samfunnsmessige interessene som ligger til grunn for lovforslaget står sterkere enn de mulige negative virkningene for personvernet, så lenge behandlingen av de aktuelle personopplysningene er innenfor de angitte formålene og under statlig kontroll.

Departementet har derfor vurdert at et supplerende rettsgrunnlag etter personvernforordningen artikkel 6 nr. 1 bokstav e vil bidra positivt til å nå målene om økt utnyttelse av eksisterende data til samfunnsnyttige formål. Et slikt behandlingsgrunnlag kan først og fremst gjelde offentlige myndigheters behandling av personopplysninger, men kan også være relevant når offentlige selskaper er tillagt oppgaver i allmennhetens interesse. Departementet foreslår derfor nye bestemmelser i jernbaneloven og yrkestransportlova som angir oppgaven med å utvikle og drifte digital nasjonal infrastruktur for multimodal reiseplanlegging, billetteringsfunksjoner og kollektivdataforvaltning. Disse vil etablere et supplerende rettsgrunnlag i tråd med kravene i personvernforordningen artikkel 6 nr. 1 bokstav e for Entur hva gjelder kollektivdata som er omfattet av yrkestransportlova og jernbaneloven.

Videre er det i dag ikke noe særskilt behandlingsgrunnlag for personopplysninger i jernbaneloven utover § 3 d fjerde ledd. Departementet foreslår derfor også en ny bestemmelse i jernbaneloven som oppstiller et behandlingsgrunnlag tilsvarende det som følger av yrkestransportlova § 29 b. De foreslåtte lovbestemmelsene gir

departementet hjemmel til å fastsette forskrifter som regulerer nærmere hvilke formål som kan begrunne behandling av personopplysninger, hvilke vilkår som skal gjelde mv.

Forslaget til lov og forskriftshjemmel har til hensikt å regulere Enturs ansvar for å utvikle og drifte digital nasjonal infrastruktur for multimodal reiseplanlegging, billetteringsfunksjoner og kollektivdataforvaltning, jf. forslaget til ny § 7 e i jernbaneloven. Forslaget inneholder også bestemmelser om Enturs behandling av personopplysninger i den forbindelse, jf. forslaget til ny § 11 c i jernbaneloven. Departementet mener de foreslåtte lovbestemmelsene med tilhørende forskriftsbestemmelser vil utgjøre et supplerende rettsgrunnlag som påkrevd etter personvernforordningen artikkel 6 nr. 3.

Departementet vurderer at det er mest hensiktsmessig å etablere et tydelig hjemmelsgrunnlag for å behandle nødvendige personopplysninger i jernbaneloven. Ettersom jernbaneloven i hovedsak er innrettet som en hjemmelslov med nærmere fullmakter til Kongen, departementet og tilsynsmyndighetene til å fastsette utfyllende regler i form av forskrifter, bør også den nærmere angivelsen av formålene med behandlingen og bestemmelser om andre sider ved behandlingen av personopplysninger etter departementets syn angis i forskrift. Departementet mener derfor det er mest hensiktsmessig at den konkrete angivelsen av formålene angis i forskrift og foreslår en bestemmelse i jernbaneloven for å kunne gi forskrift om konkrete formål med og behandling av beskyttede kollektivdata. En oversikt over aktuelle formål er nevnt i kapittel 2.3 over. Departementet vil jobbe videre med forslag til forskrift med utfyllende bestemmelser som sendes på alminnelig høring.

Utkastet inneholder også en hjemmel til å gi særbestemmelser om konkurs der de nevnte oppgavene utføres av et aksjeselskap. Denne delen av utkastet er basert på en sammenligning av bestemmelser i annet sektorregelverk under Samferdselsdepartementet, der aksjeselskaper er gitt offentlige oppgaver i tilknytning til infrastruktur, jf. veglova § 21 tredje ledd (konkursboets rett til å tre inn i avtalene til OPS-selskap) og § 22 (konkursboets rett til å tre inn i Nye Veier AS' avtaler).

I likhet med Nye Veier AS, er Entur et aksjeselskap og kan derfor slås konkurs dersom det ikke kan oppfylle sine forpliktelser. Siden Enturs eiendeler, avtaler og rettigheter er spesielle og av stor samfunnsmessig betydning, bør ikke staten risikere at selskapets konkursbo trer inn i disse på en måte som påvirker disse tjenestene på en negativ måte. Dette kan særlig få konsekvenser for kollektivaktører som er avhengig av Enturs digitale infrastruktur og tjenester. Bestemmelsen fraviker dekningsloven § 7-3 om konkursboets rett til å tre inn i skyldnerens avtaler.

## 4.4 Vern av forretningshemmeligheter

Enkelte av de opplysninger Entur får tilgang til gjennom sin virksomhet er av en slik karakter at de må anses for å være forretningshemmeligheter. Ettersom Entur som nevnt i 2.3 over har rettmessig tilgang til visse forretningshemmeligheter, er det særlig rammene for bruk og eventuell formidling etter forretningshemmelighetsloven § 3 andre ledd bokstav b som er av betydning. Bestemmelsen rammer inngrepshandlinger som består i urettmessig bruk eller formidling av forretningshemmeligheter som vedkommende har hatt lovlig tilgang til. For at bruk og formidling av forretningshemmeligheter ikke skal være urettmessig etter bestemmelsen, må det foreligge et rettslig grunnlag som åpner for slik bruk mv. av forretningshemmelighetene for at bruken skal anses rettmessig etter § 3 andre ledd bokstav b.

Entur samler for det første inn en rekke data fra kollektivoperatører som er pålagt i lov å levere reiseinformasjon. Dette omfatter blant annet rutedata, sanntidsdata og data om stoppesteder, produkter og priser. Ettersom slik data kan skaffes til veie med enkle midler, ved for eksempel å sjekke operatørens reiseapper og nettsider, er det mulig at slik informasjon som hovedregel må anses «allment kjent eller lett tilgjengelig» i henhold til forretningshemmelighetsloven og dermed ikke kan anses som forretningshemmeligheter, jf. § 2. Det kan dessuten stilles spørsmål ved hvorvidt slik informasjon har kommersiell verdi, ettersom det foreligger en lovpålagt plikt for alle kollektivoperatørene å levere slik reiseinformasjon. Dette taler for at slike data som utgangspunkt ikke kan anses som forretningshemmeligheter, men heller som åpne data.

Entur får også data om brukere og kunder på tvers av kanaler. Dette gjelder kjøp, lokasjon, demografi og interaksjon med selskapets tjenester. Kundedata vil kunne utgjøre forretningshemmeligheter da informasjon om kunder kan ha kommersiell verdi å holde hemmelig. Slik informasjon vil kunne gi et konkurransefortrinn da det gir et bilde av etterspørselsstrukturen, og dermed beregningsgrunnlaget for operatørens inntekter og utforming av tilbudet. Kollektivoperatørene vil derfor ha interesse i å verne om sine kundedata.

En gjennomgang av avtalene og de ulike rapporteringspliktene til Jernbanedirektoratet og SSB viser at Entur har en viss adgang til å dele forretningsensitive data med disse organene. Entur kan også dele dataene med de operatørene som dataen stammer fra (datainnehaveren). Restriksjonene i forretningshemmelighetsloven gjelder derimot ovenfor andre togoperatører og kollektivselskaper. Videre vil konfidensialitetsklausuler i de inngåtte avtalene være til hinder for at Entur utleverer data som inneholder forretningshemmeligheter til andre aktører.

Hva som utgjør forretningshemmeligheter er i liten grad konkretisert i avtaleverket, og det er utfordrende å avgjøre hvilke data som inneholder forretningshemmeligheter og dermed hvilke begrensninger som gjelder. Entur praktiserer følgelig varsomhet mht. formidling av informasjon som kan inneholde andre aktørers forretningshemmeligheter, og selskapet legger til grunn at det i liten grad kan dele opplysninger om solgte kollektivbilletter, herunder statistikk for slike opplysninger, med offentlige myndigheter eller virksomheter, med mindre den enkelte aktør godkjenner at slike opplysninger kan deles. Dette utgjør en begrensning i selskapets mulighet til å forvalte og dele mobilitetsdata til samfunnsnyttige formål. For å kunne utnytte slike data bedre, er det derfor nødvendig med en hjemmel som sikrer at bruk og formidling av forretningshemmeligheter er rettmessig etter forretningshemmelighetsloven.

Som nevnt i kapittel 2.1 har aktører i samferdselssektoren behov for å kunne bruke og dele relevante kollektivdata til samfunnsnyttige formål som for eksempel transportplanlegging. Dette behovet må veies opp mot den enkelte aktørs behov for å verne om sine forretningshemmeligheter.

Etter departementets syn vil en hjemmel til viderebruk og formidling av data som inneholder forretningsensitive opplysninger for angitte formål i lov og forskrift, gi grunnlag for at offentlige myndigheter og virksomheter kan nyttiggjøre seg av data knyttet til kollektivreiser til deres arbeid med å planlegge framtidige tiltak i sektoren. Det vil kunne gi mer forutsigbarhet for aktørene i kollektivsektoren og bedre kvalitet på kollektivtransporttjenestene. Et slikt behandlingsgrunnlag forutsetter at Entur har tydelige interne rutiner og håndterer risiko knyttet til bruk og deling av data.

Samferdselsdepartementet foreslår derfor egne lovhjemler i jernbaneloven og yrkestransportlova som åpner for bruk og formidling av forretningshemmeligheter for virksomheter som har som oppgave å utvikle og drifte digital nasjonal infrastruktur for multimodal reiseplanlegging, billetteringsfunksjoner og kollektivdataforvaltning. Dette vil medføre at Enturs bruk og formidling av forretningshemmeligheter innenfor rammene av de foreslåtte bestemmelsene vil være i samsvar med nasjonal rett, og dermed være rettmessig etter forretningshemmelighetsloven § 3 annet ledd bokstav b. En slik rettslig ramme for bruk og formidling av visse kollektivdata vil sikre forutberegnelighet for både innehavere av forretningshemmelighetene, Entur og involverte aktører som har behov for å behandle og få tilgang til visse forretningshemmeligheter til de nærmere angitte formålene.

Departementet understreker at forretningshemmeligheter ikke må brukes eller formidles videre til andre formål eller til andre aktører enn de som omfattes av forslaget til § 11 d første ledd. Data som utgjør forretningshemmeligheter, må heller ikke spres

videre av de som mottar opplysningene. Dette ville motvirke hensynene bak forretningshemmelighetslovens bestemmelser om vern av forretningshemmeligheter.

Departementet foreslår derfor at det presiseres i tredje ledd at den som får tilgang på slike data i medhold av forslaget vil ha taushetsplikt etter forvaltningslovens taushetspliktbestemmelser om de mottatte opplysningene. Det er dermed ikke adgang til å dele dataene videre uten et særskilt rettsgrunnlag. Dette vil etter departementets syn ivareta hensynet til videre vern av forretningshemmeligheter for innehaveren.

## **5 Økonomiske og administrative konsekvenser**

Et tydelig og tilstrekkelig behandlingsgrunnlag for å behandle personopplysninger vil kunne gi administrative gevinster for de som i dag er underlagt restriksjoner for bruk av beskyttede data. Tilsvarende vil et tydelig rettslig rammeverk for bruk og formidling av forretningshemmeligheter kunne effektivisere arbeidet med dataforvaltning hos Entur og andre aktører i kollektivtransportsektoren.

Ved å fastsette nasjonale bestemmelser som i forslaget, blir regelverket klarere og gir større forutberegnelighet for hvordan og på hvilke vilkår innbyggernes personopplysninger kan behandles og vernes videre. Det samme gjelder for innehavere av forretningshemmeligheter som omfattes av forslaget. Det vil også gi bedre grunnlag for å vurdere lovligheten av konkrete behandlinger av personopplysninger.

Klare rammer for å bruke og dele data vil kunne bidra til større tilgang til data for aktører som ønsker å bruke dataen til samfunnsnyttige analyser, planlegging og andre formål omtalt i kapittel 2.2 over. Videre vil forslaget kunne styrke utviklingen av tilbudet til de reisende og gjøre det lettere å tilpasse tjenestene til de reisendes behov.

I dag benytter Entur samtykke som behandlingsgrunnlag samt ofte skjønnsmessige vurderinger i tråd med personvernforordningen. Forslaget legger opp til at behandlingen av personopplysninger skal skje med lovhjemmel som rettslig grunnlag. Dette vil kunne avskjære noen tvils- og tolkningsspørsmål som følger av dagens rettslige utgangspunkt. Forslaget vil derfor kunne innebære noe mindre administrativt arbeid og gi en større forutsigbarhet for datainnehavere, ettersom skjønnsmessige vurderinger vil erstattes med en klar lovhjemmel.

Forslaget vil ikke få økonomiske konsekvenser av betydning for private aktører i kollektivtransportsektoren.

Departementet legger til grunn at forslaget ikke vil medføre nevneverdige kostnader for offentlige aktører i kollektivsektoren. Som offentlig eid selskap utfører Entur allerede i dag oppgavene som fremgår av forslaget til jernbaneloven § 7 e og yrkestransportloven

§ 32 b første ledd. Forslaget gir Entur en tydeligere hjemmel for behandling av personopplysninger, samt bruk og formidling av forretningshemmeligheter. Forslaget innebærer imidlertid ikke en plikt til å behandle dataene, men en mulighet til dette. Forslaget gir med andre ord i seg selv ikke kostnader. Mer trolig vil forslaget medføre administrative besparelser og bedre måloppnåelse i sektoren. Eventuelle kostnader kan uansett håndteres innenfor gjeldende budsjetttrammer.

## **6 Merknader til de enkelte bestemmelsene**

### **6.1 Jernbaneloven § 7 e**

*Første ledd* fastslår at en virksomhet utpekt av departementet har ansvar for å utvikle og drifte nasjonal digital infrastruktur for multimodal reiseplanlegging, billetteringsfunksjoner og kollektivdataforvaltning. I dag er det Entur AS som utfører disse oppgavene, og forslaget medfører ingen reelle endringer i det som gjelder i dag. Billetteringsfunksjoner omfatter også funksjonalitet knyttet til oppgjør og avregning mellom operatører, administrasjonsselskaper og transportmyndigheter.

*Annet ledd* gir departementet en hjemmel til i forskrift nærmere angi hvilke oppgaver og tjenester som skal utføres av virksomhet med oppgaver nevnt i første ledd. Utkastet inneholder også en hjemmel til å fastsette særbestemmelser om konkurs der det er et aksjeselskap som utfører de nevnte oppgavene, se kapittel 4.4 over.

### **6.2 Jernbaneloven § 11 d**

*Første ledd* gir behandlingsgrunnlag for personopplysninger og hjemmel for bruk og formidling av forretningshemmeligheter. Med «*oppgaver gitt i eller i medhold av § 7 e*» menes myndighetslignende oppgaver som følger av forslaget til jernbaneloven § 7 e og den varslede forskriften. Avgrensningen til § 7 e medfører at jernbaneforetak, infrastrukturforvalter eller andre som driver ordinær jernbanevirksomhet og andre jernbanerelaterte tjenester vil trenge andre behandlingsgrunnlag enn det som foreslås her.

Departementet foreslår at det skal fremgå uttrykkelig av forslaget til at behandlingen av personopplysninger og forretningshemmeligheter må være «nødvendig» for å utføre oppgaver etter forskriften. For personopplysninger er dette er i samsvar med nødvendighetskravet i personvernforordningen artikkel 6 nr. 1 bokstav e. Dette innebærer at det ikke skal behandles og formidles flere opplysninger enn det som trengs for det aktuelle formålet. Opplysningene skal ha saklig sammenheng med

formålet eller formålene som søkes oppnådd ved behandlingen og som vil angis i forskrift.

Departementet kan etter første ledd siste punktum fastsette forskrift der det angis nærmere hvilke formål behandlingen kan søke å oppnå, se også kapittel 2.3 over.

Etter forslagets *annet ledd* får departementet hjemmel til å gi forskrift om behandling av personopplysninger, samt bruk og formidling av forretningshemmeligheter.

Departementet understreker slik det fremgår av forslag til *tredje ledd* at den som får tilgang på data i medhold av bestemmelsen vil ha taushetsplikt etter forvaltningsloven om de mottatte opplysningene slik at det ikke er adgang til å dele dataene videre. Taushetsplikten gjelder enhver virksomhet som mottar slike opplysninger. Dette vil etter departementets syn ivareta hensynet til videre vern av forretningshemmelighetene for innehaveren av disse.

### **6.3 Yrkestransportloven § 32 b**

Utkastet legger opp til at det i *første ledd* tas inn en egen bestemmelse om drift og utvikling av digital nasjonal infrastruktur for multimodal reiseplanlegging, billetteringsfunksjoner og kollektivdataforvaltning i en ny § 32 b i loven. Den foreslåtte bestemmelsen tilsvarer det materielle innholdet i forslagene til nye bestemmelser i jernbaneloven § 7 e, omtalt i kapittel 6.1. Departementet viser derfor til omtalen i kapittel 6.1.

Videre oppstiller forslaget i *annet ledd* en lovhjemmel for bruk og formidling av forretningshemmeligheter. Behandling og eventuell formidling av slike opplysninger kan bare gjøres for nærmere angitte formål. Departementet foreslår at disse formålene skal angis i forskrift. Den foreslåtte bestemmelsen tilsvarer det materielle innholdet i forslagene til nye bestemmelser i jernbaneloven § 11 d, omtalt i kapittel 6.2, unntatt behandling av personopplysninger, som er hjemlet i nåværende § 29 b første ledd, se kapittel 3.3 over. Departementet viser derfor til omtalen i kapittel 6.2.

I *tredje ledd* presiseres det at det fortsatt skal gjelde taushetsplikt for den som behandler og mottar slike forretningshemmeligheter. Taushetsplikten gjelder enhver virksomhet som mottar slike opplysninger.

Utkastet inneholder i *fjerde ledd* også en hjemmel til å fastsette særbestemmelser om konkurs der det er et aksjeselskap som utfører de nevnte oppgavene, se kapittel 4.4 over.

## 7 Forslag til endringer i jernbaneloven

I lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven) gjøres følgende endringer:

1. Ny § 7 e skal lyde:

### **§ 7 e. (Digital infrastruktur for reiseplanlegging, billettering og kollektivdata)**

En virksomhet utpekt av departementet skal utvikle og drifte digital nasjonal infrastruktur for multimodal reiseplanlegging, billetteringsfunksjoner og kollektivdataforvaltning.

Departementet kan i forskrift peke ut virksomhet etter første ledd og angi nærmere hvilke oppgaver virksomheten skal utføre. Departementet kan også gi forskrift om konkursboets rett til å tre inn i eiendeler, avtaler og rettigheter.

2. Ny § 11 d skal lyde:

### **§11 d. (Behandling av beskyttede data)**

Virksomhet med oppgaver gitt i eller i medhold av § 7 e kan behandle personopplysninger, samt bruke og formidle forretningshemmeligheter, når det er nødvendig for å utføre disse oppgavene og er innenfor formål fastsatt i forskrift.

Departementet kan gi forskrift om behandling av personopplysninger, blant annet formålet med behandlingen, hvilke opplysninger som kan behandles, hvem som kan behandle opplysninger, vilkår for eventuell utlevering, krav til sletting og viderebehandling for forskning og statistiske formål, samt bruk og deling av forretningshemmeligheter etter første ledd.

For virksomheter som mottar forretningshemmeligheter i medhold av bestemmelsen i første ledd, gjelder forvaltningslovens regler om taushetsplikt tilsvarende.

## 8 Forslag til endringer i yrkestransportloven

I lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova) gjøres følgende endringer:

Ny § 32 b skal lyde:

### **§ 32 b. Digital infrastruktur for reiseplanlegging, billettering og kollektivdata**

Ein verksemd utpekt av departementet skal utvikle og drifte digital nasjonal infrastruktur for multimodal reiseplanlegging, billetteringsfunksjonar og

kollektivdataforvaltning. Departementet kan i forskrift peike ut ein verksemd etter fyrste punktum og omtale nærare oppgåvene verksemda skal utføre.

Verksemder som er peikt ut etter første ledd, kan bruke og formidle forretningsløyndomar når det er naudsynt for å gjere desse oppgåvene. Bruk og formidling av forretningsløyndomar etter første ledd må vere i tråd med føremål fastsatt i forskrift. Departementet kan gje forskrift om bruk og formidling av forretningsløyndomar etter første ledd.

For verksemder som får forretningsløyndomar i medhald av første ledd, gjeld forvaltningslovas reglar om teieplikt tilsvarande.

Departementet kan òg gje forskrift om retten til konkursbuet til å tre inn i selskapet sine egedelar, avtalar og rettar.