

Regeringskansliet  
Justitiedepartementet  
103 33 Stockholm

## Kommissionens förslag till dataskyddsförordning

### Sammanfattning

Transportstyrelsen ställer sig i huvudsak positiv till förslaget. De bakomliggande grunderna för en EU-gemensam reglering är mycket angelägna. Ett förbättrat skydd för den personliga integriteten måste ses som en högst prioriterad fråga. En reglering som kan omhänderta och säkerställa de integritetsrisker som kan vara förknippade med ett alltmer ökat användande av elektroniska tjänster och tekniker är angelägen ur såväl den enskildes perspektiv men även ett samhällsekonomiskt perspektiv.

På grund av den korta tidsrymd vi haft till vårt förfogande att granska kommissionens förslag har vi tyvärr inte närmare kunnat analysera varje bestämmelse och de konsekvenser förslaget kan komma att få för myndigheten. Förslaget väcker dock en rad frågeställningar och innebörden av vissa bestämmelser är oklara. I det följande kommer därför Transportstyrelsen att peka på det vi kan se om eventuella problem och oklarheter som vi upplever med förslaget.

### Transportstyrelsens synpunkter

#### Allmänt

Genom införandet av en EU-förordning minskar möjligheten i allt väsentligt för Sverige att nationellt reglera olika frågor som idag utgör ett svenskt särdrag. Ett exempel på en oklarhet i detta hänseende är hur den svenska offentlighetsprincipen ställer sig i förhållande till den föreslagna förordningen. Såvitt framgår finns ingen uttrycklig reglering i förordningen som tar höjd för allmänhetens tillgång till allmänna handlingar och det är därför osäkert hur vi ska kunna tillämpa tryckfrihetsförordningens, arkivlagens samt offentlighets- och sekretesslagens bestämmelser i den mån

dessa kommer i konflikt med dataskyddsförordningens bestämmelser. I Transportstyrelsens verksamhet har vi också en rad olika registerförfattningar som reglerar behandling av personuppgifter där Transportstyrelsen är personuppgiftsansvarig och det är för oss oklart vad förslaget till dataskyddsförordning får för konsekvenser för tillämpningen av de olika registerförfattningarna.

Vidare tycks den i Sverige tillämpade s.k. missbruksmodellen inte få sin motsvarighet i förslaget. Detta kan Transportstyrelsen se som en brist då den modellen i allt väsentligt har underlättat den enkla och mer vardagliga hanteringen av personuppgifter. Om man går tillbaka till den s.k. hanteringsmodellen för samtlig behandling av personuppgifter finns risken för onödig och betungande administration.

Några särskilda restriktioner för behandling av personnummer eller samordningsnummer tycks inte heller följa av förordningen. Restriktivitet på grund av integritetsriskerna gäller idag enligt nationell reglering, såväl enligt personuppgiftslagen som enligt särskilda registerförfattningar. Det står inte klart för Transportstyrelsen vilka överväganden som gjorts när det gäller dataskyddsförordningen avseende behandling av s.k. identifikationsnummer och de därmed förknippade integritetsriskerna.

#### Artikel 4

När det gäller definitionen av registrerad ("data subject") är begreppet inte som i dataskyddsdirektivet knutet till fysisk person *i livet*.

Transportstyrelsen har svårt att förstå de bakomliggande syftena till detta. Menar man att det redan av definitionen av begreppet följer att en person ska vara i livet eller avser man att regleringen ska omfatta en vidare krets jämfört med idag, t.ex. avlidna personer? Om det senare är fallet ser Transportstyrelsen en risk för tillämpningssvårigheter vid t.ex. frågor om samtycke och vem som kan begära rättelse eller skadestånd.

Det införs också en företeelse personuppgiftsbrott ("personal data breach") och Transportstyrelsen ställer sig frågande till hur den bestämmelsen ska tillämpas när det gäller den av meddelarfriheten som följer av offentlighetsprincipen.

#### Artikel 6

I artikel 6.1. f) sista meningen undantas myndigheters behandling som utförs inom ramen för deras uppdrag och Transportstyrelsen ställer sig frågande till vad det innebär. Menar man att 6.1 f) i sin helhet inte gäller för myndigheters behandling eller är det vissa delar i punkten som inte omfattas, dvs. myndigheten behöver vid sin behandling inte ta hänsyn till den enskildes berättigade intressen eller grundläggande fri- och rättigheter? Om man ska förstå punkten som att den är helt undantagen myndighetens

behandling ser vi att det kan komma att innebära problem eftersom myndigheten behandlar uppgifter som inte omfattas av regleringen i a) - e) och också har ett behov av att kunna göra så. Vidare tycks regeln hindra att myndigheten i enlighet med den praxis som idag tillämpas lämnar ut vissa uppgifter enligt offentlighetsprincipen när det sker för exempelvis marknadsföringsändamål. En begränsning i det hänseendet torde få konsekvenser för de privata näringsidkarna. Men som dock påpekats ovan är offentlighets- och sekretesslagens tillämpning i förhållande till förordningsförslaget överhuvudtaget oklar.

Artikel 6.4 tycks också få oönskade konsekvenser för myndighetens verksamhet. Vi har ett behov av att – för att kunna förbättra service och tjänster till medborgarna – behandla personuppgifter som vi har tillgång till för nya ändamål som inte omfattas av punkterna 1 a) – e). Vi tolkar bestämmelsen så att vi kommer att vara förhindrade att göra det om vi inte inhämtar samtycke till det nya ändamålet med behandlingen från de registrerade. Att inhämta samtycke kommer dock i praktiken vara en omöjlighet för t.ex. det fallet att vi med hjälp av en enkätundersökning avser att fråga 10 000-tusentals körkortsinnehavare hur de upplevt bemötande och våra e-tjänster.

#### Artikel 9

Här har man fört samman behandling av de s.k. känsliga personuppgifterna och det som idag regleras avseende lagöverträdelse. När det gäller det senare tycks dock ha skett en inskränkning jämfört med idag eftersom förbudet att behandla uppgifter endast tar sikte på fällande brottmålsdomar ("criminal convictions"). Vi ställer oss frågande till att förbudet uttrycks så snävt. Ur integritetssynpunkt är det olyckligt om inte förbudet skulle omfatta även t.ex. misstanke om brott och strafförelägganden. Begreppet säkerhetsåtgärder ("security measures") är likaledes något otydligt, möjligen avses därmed på samma sätt som enligt dagens lagstiftning såväl straffprocessuella tvångsmedel och administrativa frihetsberövanden. Detta borde dock tydliggöras.

Artikel 9.2 j) väcker likaså frågeställningar när det gäller den sista meningen. Innebär den att register över brottsmisstänkta kan föras av vem som helst? Även detta skulle i sådana fall ur integritetssynpunkt vara en mycket olycklig konsekvens.

#### Artikel 12

Artikel 12.2 ger den registrerade långtgående möjligheter att få information när personuppgifter samlats in och behandlas vilket naturligtvis är positivt. Den här rätten gäller ju redan idag och utnyttjas också av den som är registrerad. Idag finns dock en begränsning för hur ofta den registrerade

kostnadsfritt kan begära och få ut information. Det vore önskvärt om även dataskyddsförordningen innehöll en begränsning i detta hänseende annars riskerar regeln att bli administrativt betungande för den registeransvarige

Enligt artikel 12.2 ska dessutom den registrerade ha rätt att få informationen i elektronisk form. Den information eller de registerutdrag Transportstyrelsen idag lämnar till den registrerade enligt 26 § personuppgiftslagen innehåller i många fall integritetskänslig eller sekretessbelagd information. Detta innebär att den måste kunna föras över till den enskilde på ett säkert sätt, vilket idag i praktiken innebär att den skickas med vanlig papperspost. Dock pågår idag utvecklingen av Mina Meddelanden vilket ska vara en lösning för att på elektronisk väg säkert kunna få sina meddelanden från en myndighet. Transportstyrelsen ser det som angeläget att, om det nationellt utvecklas och läggs resurser på bra och säkra it-lösningar, vi även fortsättningsvis måste ha en möjlighet att kunna använda dessa utan att det riskerar att komma i konflikt med eventuella krav från kommissionen (jfr artikel 12.6).

### Artikel 30

Artikel 30.3 och 30.4 ger kommissionen mandat att ta fram regelverk för att styra kraven på bl.a. tekniska lösningar. Detta kan komma att få ekonomiska konsekvenser, som kan bli stora beroende på vilka krav som kommer att ställas.

### Artikel 50

I Sverige kommer sannolikt tillsynsmyndigheten att vara en statlig myndighet. Tystnadsplikten för dess personal och ledamöter regleras för det fallet i offentlighets- och sekretesslagstiftningen varför bestämmelsen riskerar att komma i konflikt med den svenska rättsordningen.

---

Detta ärende har beslutats av generaldirektören Staffan Widlert. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog chefsjuristen Kristina Nilsson och juristen Eva-Lotta Sandström, den senare föredragande.

Staffan Widlert