

magazin

Direkt

FRÅN DATAINSPEKTIONEN #3/2006



Integritetskrock?

CHEFEN SER DIG

* NORMALT ÄR DET TILLÅTET ATT GPS-ÖVERVAKA FIRMANS BILAR OCH PERSONAL. SID 4

GRIPANDE FOTON

* VARJE DAG FOTOGRAFERAR BRITTISKA POLISEN 50 MILJONER NUMMERPLÅTAR. SID 5

VERKLIGHETSANPASSA LAGEN!

* EN LAG OM PRIVATLIVETS HELGD KAN STÄVJA ÖVERTRAMP PÅ INTERNET. SID 6

Integritetskrock?



Om fyra år ska alla bilar som säljs inom EU vara utrustade så att de automatiskt kallar på hjälp om de skulle krocka. Bilen ska skicka information om sig själv, sin position och detaljer om kraschen till larmcentralen. Sverige har förbundit sig att vara med i projektet – vi skrev under ett avtal redan 2004. Innebär det här att alla bilar kommer att övervakas?

SYSTEMET, SOM KALLAS FÖR ECALL, ska fungera inom hela EU och baseras på det gemensamma europeiska larmnumret 112. Larmet ska aktiveras när krockkudden på förarsidan löses ut, eller när man trycker på en larmknapp; det ska också gå att tala med larmcentralen via en särskild telefonlinje.

Än så länge finns inga konkreta svarta lådor som ska monteras i bilarna, så här långt handlar diskussionerna om finansiering och organisation. Men ett storskaligt införande av eCall är ett prioriterat projekt, det är den första byggstenen i EU:s strategi "i2010, Den intelligenta bilen".

DET ÄR EU-KOMMISSIONEN som i första hand verkar för att eCall ska införas. eCall är en viktig del i programmet som ska minska antalet trafikdödade till 25 000 år 2010, en halvering jämfört med 2001. Kommissionen vill att eCall ska bli standard i bilarna, dvs. det ska inte krävas något samtycke från bilägare och bilförare. Om alla EU-länder går med – ett gemensamt system är närmast ett villkor för att det hela ska fungera – räknar man med att det ska spara 2 500 liv om året – därav 10-20 i Sverige – eftersom ambulans kan komma fram snabbare än nu och dessutom dirigeras till rätt plats, vilket inte alltid är fallet idag. Vissa nödställda kan inte använda sin mobiltelefon och många av dem som ringer nödsamtal vet inte var de befinner sig; en del är skadade, chockade och kan till och med förlora medvetandet innan samtalet är slut.

DET FINNS ETT SAMFÖRSTÅNDSAVTAL, Memorandum of Understanding (MoU) och målsättningen är att alla EU-länder ska skriva under

så att eCall kan fungera överallt. EU-parlamentet stöder projektet och uppmanar medlemsstaterna att skriva på. De som skriver under avtalet förbinder sig att införa eCall enligt en överenskommen arkitektur och med vissa givna specifikationer. Sedan 2004 har 60 aktörer skrivit under: förutom EU-kommissionen är det en rad industrier, främst bilindustrier, men hittills bara sju av de 25 EU-länderna: Sverige, Finland, Grekland, Italien, Litauen, Slovenien och Cypern¹. Sverige och Finland var de första länderna som skrev under, man siktar på att bli testområde för systemet.

FÖR SVERIGES DEL är det Vägverket som är huvudman och har undertecknat avtalet. Nu väntar man på svar från Näringsdepartementet om hur projektet ska finansieras. Tanken är att eCall ska vara en tilläggstjänst till statens avtal med SOS Alarm, ett samhällsägt aktiebolag som idag har 18 larmcentraler och statens uppdrag att sköta 112-tjänsten. Men beskedet från Näringsdepartementet dröjer, vid det här laget har Vägverket väntat på svar i ett år.

DET ÄR NATURLIGTVIS BRA med ett system som sparar liv, men det finns också en integritetsaspekt. EU:s direktiv om integritet och elektronisk kommunikation innehåller bestämmelser om integritetsskydd och dessutom kan dataskyddsdirektivet bli aktuellt för viss behandling av personuppgifter. Men i nödsituationer kan man göra en intresseavvägning som säger att behovet av bistånd är större än behovet av integritetsskydd. Hur som helst är det en rad uppgifter som eCall ska spara och sända, i grundutförande kallas de MSD – Minimum Set of Data:

- * Tid för larmet
- * Bilens position (hämtas från GPS eller Galileo)
- * Riktning
- * Fordonsbeskrivning (färg och modell)
- * Aktiverade sensorer, dvs. krockens omfattning
- * ID på tjänsteleverantör
- * Landskod

DET HÄR FÖRUTSÄTTER JU att bilens position registreras hela tiden via GPS. Det är oklart om positionen enbart ska finnas i bilens svarta låda och sändas när larmet går, eller om det ska finnas möjlighet att kontinuerligt följa bilens position utifrån. Den grupp inom EU som ska se till att dataskyddsdirektivet efterlevs – 29-gruppen, där Datainspektionen representerar Sverige – gav i september ut en rapport med synpunkter på eCall och integriteten². Där gör man tolkningen att det finns garantier för att bilen inte ska kunna spåras kontinuerligt – positionen ska bara avslöjas om bilen, eller någon i bilen, larmar. Men samtidigt kan man notera att Volvos snarlika system "On Call" har en funktion för "Tracking", dvs. polisen kan via larmutrustningen lokalisera bilen om den blir stulen. Och det är ju bra, men samtidigt är det uppenbart att en tredje part måste kunna komma åt positionsuppgifterna. Dessutom innehåller utrustningen en mobiltelefon, som i vanlig ordning kopplas upp mot närmaste mast och de uppgifterna brukar man kunna använda för att lokalisera telefonen.

TANKEN ÄR att själva fordonbeskrivningen i MSD ska kopplas till ett program inom EU som ska ge alla bilar en unik, elektroniskt avläsbar identitet, Electronic Vehicle Identification EVI. Målet med EVI är "att bekämpa trafikstockningar, osäkert beteende och fordonrelaterad brottslighet på europeiska vägar".

Det alltså oklart hur mycket information om EU:s bilar som man kommer att kunna utvinna ur eCall, men rent tekniskt kommer det att finnas möjlighet till mycket detaljerad övervakning av alla bilar. På sikt ska man också kunna knyta tilläggstjänster, till exempel sjukjournaler och försäkringsuppgifter till systemet. Det kallas för FSD – Full Set of Data och är föremål för diskussion. Vid en olycka kan det ju bli problem med att veta vem som körde bilen så att journalen kopplas till fel person. Fordonsindustrin vill självklart få folk att betala extra och vill satsa på FSD. I Sverige tycker Vägverket att deras ansvar är att införa MSD, medan Volvo bara vill jobba med FSD.

VEM SKA DÅ BETALA KALASET? En förutsättning för eCall är förstås att avancerad utrustning installeras i alla bilar: satellitpositionering, krocksensorer, kommunikation via mobiltelefonnätet m.m. Det kostar förstås pengar. Det säljs 15–20 miljoner nya bilar om året inom EU, så en extra låda för några tusenlappar betyder astronomiska belopp.

EU-KOMMISSIONEN har låtit göra en beräkning som säger att 2 500 liv kan räddas per år, och skadornas allvarlighetsgrad kan minska med upp till 15 procent. Det ska sänka kostnaderna för olyckor med 22 miljarder euro årligen. Dessutom beräknar man att trafikstockningar och sekundärolyckor kommer att minska med upp till 20 procent, vilket ska ge en besparing på upp till 4 miljarder euro. Siffrorna presenteras i en rapport från EU-kommissionen³, Kostnaderna för eCall beräknas till 4,5 miljarder euro per år och det framgår inte av rapporten hur besparingarna ska kunna användas för att täcka kostnaderna (se vidare krönikan på sista sidan).

DET FINNS ALLTSÅ FORTFARANDE många frågetecken om eCall. Flera stora EU-länder har ännu inte gått med, och utan dem havererar projektet. Dessutom är det europeiska larmnumret 112 inte infört i alla länder. I vissa länder, till exempel Frankrike, finns det flera aktörer som sköter larmtjänsten och där blir det förstås diskussioner om vem som ska ta hand om eCall. Dessutom kräver 29-gruppen i sin rapport² att eCall ska vara frivillig; det ska åtminstone finnas en avstängningsknapp.

SVERIGE, som ligger väl framme både när det gäller bilindustri och telekommunikation, vill starta testverksamhet för eCall inom ramen för Volvos On Call-projekt. Om eCall havererar har Volvo för avsikt att fortsätta med On Call. Enligt uppgift fungerar det nu i sju länder och ytterligare sju är på gång. Man använder amerikanska GPS för positioneringen, men kommer troligen att gå över till Galileo, det nya europeiska navigeringssystemet med 30 satelliter, som beräknas vara i drift om några år. 📶

Se även krönikan på sista sidan.

1) på http://www.esafetysupport.org/en/ecall_toolbox/driving_group_ecall/ finns information om EU-ländernas status för eCall och 112.

2) http://ec.europa.eu/justice_home/fsj/privacy/docs/wpdocs/2006/wp125_en.pdf

3) http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/sv/com/2005/com2005_0431sv01.pdf

FAKTA

eCall (emergency call). EU:s planerade fordonssystem för nödsamtalstjänster. Stöds av EU-kommissionen och EU-parlamentet. Projektet är ännu på diskussionsstadiet.

MoU (Memorandum of Understanding). Avtal, där undertecknarna förbinder sig att verka för och införa eCall.

MSD (Minimum Set of Data). Baspaket med information som eCall ska sända till larmcentralen efter en krock.

FSD (Full Set of Data). Utvidgat informationspaket från eCall.

EVI (Electronic Vehicle Identification). EU-projekt som ska ge alla bilar en unik, elektroniskt avläsbar identitet.

On Call. Volvos system för nödsamtalstjänster. Påminner om eCall. Försöksverksamhet pågår sedan flera år. Finns installerad i ca 400 bilar.

GPS (Navigation Satellite Timing and Ranging Global Positioning System). Idag det enda praktiskt använda systemet för satellitnavigering. (Ryssland har ett eget system: Glonass). GPS drivs av USA:s försvarsdepartement.

Galileo. EU:s planerade system för satellitnavigering, som ska göra EU oberoende av GPS (där USA kan bestämma hur detaljerad information man får ut). Ska bestå av 30 satelliter, hittills har en skjutits upp. Dagens GPS-mottagare ska kunna fungera med Galileo.



Chefen ser dig – för säkerhets skull

Det har blivit vanligt att arbetsgivare använder GPS för att lokalisera firmabilar och anställda. Det ökar både säkerheten och effektiviteten, säger man. I de flesta fall är övervakningen tillåten enligt PuL, men det finns en rad saker man måste tänka på. Datainspektionen har inspekterat och gjort en checklista.

DEN SOM ANVÄNDER lokaliseringssuppgifter från GPS för att hålla koll på firmans bilar och personal behandlar i allmänhet personuppgifter som regleras av PuL. Vad gäller i sådana fall? Det har Datainspektionen studerat i ett projekt som bland annat har resulterat i en checklista och ett par tillsynsbeslut som kan ge vägledning.

Checklistan innehåller elva kontrollpunkter, flera av dem handlar om *ändamålet*, alltså att arbetsgivaren i förväg ska bestämma *varför* uppgifterna ska samlas in (till exempel av säkerhetsskäl eller för planering/resursfördelning) och *hur* de ska användas. När ändamålet väl är bestämt och man har börjat samla in uppgifter, får de inte användas till något annat – så om ändamålet är säkerhet, får inte uppgifterna senare användas för prestationsmätning. Det finns också punkter på listan som handlar om samtycke, hur länge uppgifterna får sparas, om hur de registrerade ska informeras och om informationssäkerhet. Hela listan finns på www.datainspektionen.se.

ETT VAKTBOLAG har sedan ett år utrustat 40 fordon med ett system för lokalisering. En GPS-sändare i fordonet lämnar sin position var trettionde sekund och dessutom sänds information om vilken kompetens som finns i fordonet. Väktarna har också handdatorer som kan kommunicera med larmcentralen. Syftet är dels effektivare planering och fördelning av resurser, dels förbättrad säkerhet för väktarna. I sitt beslut gjorde Datainspektionen ett antal påpekanden: hur länge uppgifterna ska få sparas, information till de registrerade, rutiner för loggning m.m.

ETT FÖRETAG SOM MONTERAR DÖRRAR fick liknande påpekanden efter Datainspektionens inspektion. Man har försett ett tiotal av servicebilarna med GPS-sändare och alla de 50 montörerna har fått handdatorer där de kan kommunicera med ledningscentralen. De olika montörerna är utbildade för att montera

olika typer av dörrar och systemet ska öka effektiviteten genom förbättrad planering av vilka montörer som ska skickas på vilka jobb. Det ska också ge snabbare fakturering och minska administrationen. På sikt kommer uppgifter i systemet att hämtas till företagets bonussystem.

Företaget anser att intresset av att använda systemet väger tyngre än de anställdas intresse av att ha sina uppgifter ifred och man tänker inte inhämta samtycke. Datainspektionen skriver i sitt beslut att positioneringsteknik i de flesta fall kan vara tillåten utan samtycke med stöd av en intresseavvägning – om alla punkter på checklistan är uppfyllda. Besluten, dnr 278-2006 och 315-2006, finns på www.datainspektionen.se. Även checklisten kan hämtas på sajten.

ARTIKEL 29-GRUPPEN är en arbetsgrupp som övervakar att EU:s dataskyddsdirektiv efterlevs (Datainspektionen representerar Sverige). I november 2005 yttrade sig gruppen om användning av lokaliseringssuppgifter. (Yttrandet finns på svenska: gå in på www.datainspektionen.se, Länkar, EU Data Protection, Art.29 Working Party, Documents Adopted, 2005, WP 115).

INTEGRITETSSKYDDET I ARBETSLIVET är under utredning. En särskild utredare har i år fått i uppdrag att lämna förslag till lagstiftning som på vissa punkter kan komma att ersätta PuL (Dir. 2006:55). Tidigare utredningar har lämnat lagförslag som har fått kritik och lagts åt sidan. Om den nya utredningen leder till lagstiftning, kan praxis för positioneringsteknik komma att ändras.

OM EN TELEOPERATÖR är direkt inblandad exempelvis genom att erbjuda positionering via GSM-nätet, kan lagen om elektronisk kommunikation, EkomL, vara tillämplig. Mer information om GPS, GSM och gränsdragningen mellan PuL och EkomL finns på www.datainspektionen.se. 📄

Gripande fotografier

Tio gånger fler gripanden och tre gånger fler upklarade brott. Det är statistik från den brittiska polisens projekt som går ut på att kartlägga hur alla bilar rör sig. Även din!

POLISEN I STORBRIANNIEN har en vision: *Deny Criminals the Use of the Roads!* Det trollspö som ska göra visionen till verklighet heter ANPR, Automatic Number Plate Recognition, alltså automatisk avläsning av nummerplåtar, och projektet är redan igång. Från maj i år sitter det tusentals övervakningskameror på ställen där bilar passerar: infarter till städer, gatukorsningar, motorvägar, hamnar, bensinmackor, parkeringsplatser.

TEKNIKEN som är densamma som användes i Stockholmsförsöket med trängselskatt. Kameran tar en bild med infraröd teknik, en osynlig blyxt fyras av, bilden bearbetas i dator så att informationen på nummerplåten kan registreras, data skickas vidare till en centraldator som blixtnabbt avgör om bilen är efterspanad. Den kan vara stulen, ha använts vid ett rån eller stöld, den kan också vara oskattad eller oförsäkrad. Om det blir träff, kan man se vilken kamera som har tagit bilden, tidpunkten och åt vilket håll bilen for, och larma en polispatrull längre fram efter vägen som stoppar bilen.

EN KAMERA kan varje sekund registrera nummerplåten på en bil som kör i upp till 200 kilometers fart. Det blir alltså mycket data som samlas i centraldatorn, 50 miljoner uppgifter per dag. I två år sparas data – vid brottsmisstanke upp till fem år. När systemet har varit igång några år kommer det alltså att finnas gott om data att gräva i. Om polisen fångar en rånare kan man gå tillbaka och se hur hans bil har rört sig två år tillbaka i tiden.

Självklart går det att få fram intressanta upplysningar ur materialet. Men samtidigt kan systemet ge en vanlig medborgare rysningar: Bland alla miljarder uppgifter finns ju också detaljerad information om hur *min* bil har rört sig de senaste två åren.

– Polisen är entusiastisk, man har redan gjort studier som visar på tio gånger fler gripanden och tre gånger fler upklarade brott än tidigare. Samtidigt har vi ett integritetsproblem, känslan av "vi" och "dom" förstärks, säger *David Smith*, Deputy Commissioner hos Storbritanniens Information Commissioner, en myndighet som bland annat har Datainspektionens funktion.

SYSTEMET ÄR DYRBART, men polisen räknar med att det kan finansieras via miljoner nya böteslappar för småbrott. I förlängningen kan man tänka sig att bilister automatiskt bötfälls för fortkörning och rödljuskörning. Polisen har också andra mål i kikaren: EVI, Electronic Vehicle Identification, alltså en unik märkning av alla fordon, det kan vara en svart låda med GPS-sändare eller en RFID-tag. Då kan man med rätt utrustning direkt se vilken bil som passerar utan att behöva gå omvägen via nummerplåten – som ju vara smutsig, borttagen eller falsk. Men tills vidare jobbar den brittiska polisen vidare med nummerplåtar under parollen: *Think crime, think car, think ANPR!*

I SVERIGE har vi än så länge bara våra hastighetskameror – 700 nya sätts upp i år – men polisen följer utvecklingen i Storbritannien och BRÅ undersöker möjligheterna att använda ANPR även här.





Anpassa reglerna till verkligheten!

På Internet kan man ostraffat mobba och kränka; dagens lagar och regler är inte anpassade till den nya tekniken. Och den som vill sälja känslig ekonomisk information på nätet kan köpa sig ett grundlagsskydd. Lagar och regler behöver anpassas till den nya tekniken, skriver Datainspektionens generaldirektör Göran Gräslund.

BEHÖVS EN NY LAG om skydd för privatlivets helgd? Den frågan diskuterades i några debattartiklar i DN i slutet av juli. Vi på Datainspektionen välkomnar diskussionen. Frågeställningen är högst berättigad och det är väl också därför som Integritetsskyddskommittén har fått i uppdrag att överväga behovet av generella bestämmelser till skydd för den personliga integriteten. Det uppdraget omfattar dock inte integritetsskyddet i förhållande till de grundlagsskyddade massmedierna.

MED DET HÄR INLÄGGET vill jag lyfta fram en annan fråga, det kanske viktigaste skälet för en lag om skydd för privatlivets helgd: **Internet**. Datainspektionen får dagligen klagomål om kränkningar på nätet som vi inte kan göra något åt eftersom de ligger i en gråzon.

"VÅR" LAG, personuppgiftslagen, reglerar behandling av personuppgifter, lagen ska särskilt skydda känsliga uppgifter

(etnicitet, religiösa och politiska åsikter, hälsodata, brottsuppgifter). Uppgifterna får inte behandlas så att de kränker den personliga integriteten. Men här finns en gråzon, påhopp som inte innehåller känsliga uppgifter och som inte är förtal, ärekränkning eller liknande. Till exempel är det rent märkvärdigt hur hund-, häst- och kaninägare kan ösa ovetta över dem som sköter, uppfostrar och avlar sina djur "fel". Mobbning av skolkamrater och lärare är också vanligt – det räcker ju att lägga ut ett telefonnummer och ett antytt erbjudande om massage för att den utsatte ska få ett elände i veckor. Före detta partners är ett annat mål, man publicerar intima detaljer, bilder, omdömen osv., och eftersom det är valår blir många politiker utsatta för trakasserier och hotfulla skrivelser på nätet.

SÅDANA HÄR FALL vållar stort lidande, och ofta ger personuppgiftslagen otillräckligt skydd. Det är tveksamt om en åklagare skulle väcka åtal för förtal och få vågar driva enskild process i domstol – det kan ju sluta med att man själv får betala rättegångskostnaderna. Här behövs en ny lag som täpper till luckan! Många europeiska länder har sådana lagar, tidigare svenska förslag har lagts åt sidan med hänvisning till pressens självansering, men den allmänna tillgången till mediet Internet har ändrat förutsättningarna radikalt.

Det finns också ett annan stor källa till klagomål på nätpublicering och det ämnet tog DN:s huvudledare upp den 27 juli: Det är enkelt för dig som publicerar personuppgifter på Internet att gå runt det integritetsskydd som personuppgiftslagen trots allt kan erbjuda. Du behöver bara betala 2 000:- till Radio- och TV-verket och anmäla en ansvarig utgivare, så skyddas din sajt av grundlag på precis samma sätt som DN och Expressen. Från sådana sajter ska Datainspektionen hålla fingrarna borta; där gäller inte personuppgiftslagen, så där är det fritt fram att använda den svenska öppenheten på nya kreativa och – som många tycker – kränkande sätt. Två exempel nämns i ledaren: dels telefonkataloger på nätet med närgångna bilder på huset där du bor, dels sajter där du för ett par tiotus kan köpa känslig ekonomisk information om grannar, arbetskamrater och tilltänkta pojkvänner – utan att den omfrågade har en aning om det.

OFFENTLIGHETSPRINCIPEN kom till för att medborgarna skulle kunna kontrollera Storebror. Nu används den alltmer när medborgarna vill kontrollera varandra. Även här behöver reglerna anpassas till verkligheten. En lag om skydd för privatlivets fred kan vara lösningen. 📄

Inlägget publicerades på DN Debatt den 29 augusti.

Läsvärt

Nytt informationsblad om informationssäkerhet

Informationssäkerhet är en viktig del av skyddet för den personliga integriteten. PuL säger att den personuppgiftsansvarige ska se till att personuppgifter som behandlas i verksamheten skyddas genom tekniska och organisatoriska åtgärder.

Datainspektionen har givit ut allmänna råd, "Säkerhet för personuppgifter". Där finns exempel på säkerhetsåtgärder som man kan vidta för att uppfylla kraven som PuL ställer. Nu har Datainspektionen tagit fram ett faktablad, en sammanställning av det viktiga i de allmänna råden.

Informationsbladet, *Informationssäkerhet*, finns på www.datainspektionen.se. En tryckt version är gratis och kan beställas på webbplatsen eller per telefon 08-657 61 42. De allmänna råden kan hämtas eller beställas på samma ställen, men här kostar den tryckta utgåvan 50:- inkl moms.



* Trådlösa nätverk är praktiska, men samtidigt ökar de riskerna för intrång i din dator. Därför är det viktigt att du ställer in nätverket så att det blir så säkert som möjligt. Post & Telestyrelsen har givit ut en liten skrift, "Om trådlösa nätverk", som är gratis och kan beställas från pts@pts.se. Du kan också ladda ner den på www.pts.se, "Säkerhet på Internet", "Informationsmaterial".





Nygammalt avtal om passagerardata

Det olagliga avtalet döptes helt enkelt om. Därmed kan USA fortsätta att hämta hem uppgifter om de europeiska flygbolagens passagerare.

Avtalet som tillät USA att hämta uppgifter om de europeiska flygbolagens passagerare var olagligt. Det beslutade EG-domstolen i våras i två domar: den ena sa att rådet inte hade laglig rätt att ingå avtalet, den andra sa att EU-kommissionen inte själv kunde avgöra om uppgifter som lämnas ut till USA får det skydd som dataskyddsdirektivet kräver. Domarna var alltså tekniska och klargjorde inte de frågor som egentligen är intressanta: Kränker utlämnandet passagerarnas integritet? Får uppgifterna tillräckligt skydd i USA?

EU-parlamentet och arbetsgruppen (där Datainspektionen ingår) som övervakar att EU:s dataskyddsdirektiv efterlevs, ansåg att avtalet kränkte passagerarnas integritet och att det bröt mot dataskyddsdirektivet, men det brydde sig inte Europeiska unionens råd om, man skrev under avtalet och gav USA-myndigheter rätt att hämta uppgifter från de europeiska flygbolagens bokningsdatabaser. Det gällde totalt 34 uppgifter, bl.a. namn, destination, telefonnummer, kreditkortnummer och specialmat (exempelvis koshermat eller inget fläsk). Fallet har varit en följetong i Direkt, se nummer 2/04, 3/04, 2/05 och 2/06.

Parlamentet kunde alltså inte stoppa avtalet, men man anmälde avtalet till EG-domstolen som ogiltigförklarade det på tekniska grunder. Dataskyddsdirektivet gäller enbart i gemenskapsrätten, dvs. i sammanhang som rör det fria flödet av varor och tjänster. Däremot gäller det inte när personuppgifter behandlas för frågor som rör säkerhet, försvar etc. I det här fallet lämnades uppgifterna ut för att säkerställa allmän säkerhet och tillgodose "repressiva syften" och därmed gällde inte direktivet. Det innebar att rådet inte hade rätt att ingå avtalet och kommissionen fick inte avgöra om uppgifterna får tillräckligt skydd när de lämnas ut till USA.

Rådet och kommissionen löste problemet genom att definiera om ärendet till att handla om EU:s säkerhet. Därmed behöver inte parlamentet eller dataskyddsdirektivet kopplas in och man har nu träffat ett nytt avtal med samma innehåll som det tidigare. Dock har man sagt att i en framtid ska utlämnandet ändras från "pull" (USA har direkt tillgång till bokningssystemen och hämtar själva uppgifterna) till "push" (flygbolagen skickar uppgifterna på begäran). 📧

Kortfattat

PuL stoppar inte Apotekets prestationsmätning

Apoteket registrerar hur många recept varje anställd expedierar. Svenska Farmaceutförbundet ansåg att det var en prestationsmätning som var kränkande och i strid med PuL och anmälde Apoteket till Datainspektionen. Samtidigt vände sig Apoteket till Datainspektionen; man begärde samråd för att klargöra om mätningen verkligen var otillåten enligt PuL.

I sitt samrådsyttrande skriver nu Datainspektionen att det i PuL:s bestämmelser inte finns några principiella hinder mot att en arbetsgivare kontrollerar sina anställda. Efter en intresseavvägning kan personuppgifter få behandlas för allmän uppföljning utan den registrerades samtycke. En arbetsgivare har rätt att leda och fördela arbetet och då kan det vara motiverat att följa upp enskilda arbetstagares insatser. Detta regleras till stor del i arbetsrättslig lagstiftning och eventuellt i kollektivavtal. Datainspektionens anser därför att frågan i första hand bör lösas mellan arbetsgivaren och de fackliga organisationerna.

Hela samrådsyttrandet, dnr 1010-2006, finns på www.datainspektionen.se, notis 2006-10-18.

Arbetsgivare fick kontrollera misstänkt fusk med arbetstiden

Sahlgrenska Universitetssjukhuset misstänkte fusk med arbetstiden. Då hade man rätt att kontrollera hur en anställd använde IT-verktygen.

Datainspektionen fick ett klagomål på att Sahlgrenska Universitetssjukhuset (SU) hade kontrollerat hur en anställd använde IT-verktygen. Syftet var att utreda misstankar om att arbetstiden hade redovisats felaktigt. Datainspektionen gjorde tillsyn. I vissa situationer får en arbetsgivare kontrollera hur en anställd använder IT-verktygen på arbetsplatsen, till exempel när arbetsgivarens intresse av att kontrollera den anställde väger tyngre än den anställdes intresse av integritetsskydd.

I det här fallet fanns det en konkret misstanke om allvarligt missbruk av arbetstidsredovisningen. Arbetsgivaren hade jämfört inloggningstider mellan de olika IT-verktygen. Man hade inte kontrollerat själva innehållet i den anställdes arbete eller korrespondens.

Datainspektionen ansåg att i det här fallet vägde SU:s intresse av kontroll tyngre än den anställdes intresse av integritetsskydd. Dock bör SU i framtiden bli bättre på att informera sina anställda om vilka kontroller av IT-verktygen som kan äga rum och vad syftet med kontrollerna är.

Hela beslutet, dnr 1897-2005 finns på www.datainspektionen.se, notis 2006-09-27.

Indraget inkassotillstånd

Datainspektionen har återkallat Acme Associates Collectors AB:s tillstånd att bedriva inkasso. Man anser att företaget inte längre uppfyller kraven i inkassolagen. Acme är försatt i konkurs och det finns inte längre någon i företagsledningen som Datainspektionen har prövat för sakkunnighet och omdömesgillhet – enligt inkassolagen ska det finnas minst en sådan person. En konkursförvaltare har tagit över driften av Acme och ska så snart som möjligt slutföra de uppdrag som företaget redan har åtagit sig.

Två män har dömts till fängelse för att ha anstiftat till brott mot inkassolagen. De hade givit tre Hells Angels-medlemmar i uppdrag att driva in en skuld. Man måste ha tillstånd från Datainspektionen för att få driva in skulder för andras räkning, och det hade inte Hells Angels-medlemmarna.



Straffbart att anlita indrivare utan tillstånd

EN MAN FRÅN KARLSTAD köpte ut sin kompanjon från deras gemensamt ägda krog. Efter en tid gick krogen i konkurs och mannen kunde inte betala hela köpesumman som avtalat. Då vände sig kompanjonen till en man med anknytning till mc-klubben Hells Angels för att få hjälp med att driva in skulden. Denne anlidade i sin tur tre Hells Angels-medlemmar som försökte tvinga mannen från Karlstad att betala tillbaka pengarna han var skyldig.

Eftersom det fanns en skuld bedömde tingsrätten att det inte handlade om utpressning. Däremot har kompanjonen och mannen som förmedlade kontakten med de tre Hells Angels-medlemmarna gjort sig skyldiga till att ha anstiftat till brott mot inkassolagen. Enligt inkassolagen måste man nämligen ha tillstånd från Datainspektionen för att få driva in skulder för andras räkning och det hade inte de tre Hells Angels-medlemmarna. De båda männen dömdes till en månads fängelse för anstiftan till brott

mot inkassolagen. De tre Hells Angels-medlemmarna dömdes för brott mot inkassolagen och för olaga hot. (Stockholms tingsrätt, mål 12367-06, rotel 1204)

HÅKAN MEURLING, handläggare på Datainspektionen, välkomnar domen:

– Tingsrättens dom visar på något som få är medvetna om, nämligen att också den som anlitar någon som inte har tillstånd att bedriva inkasso begår ett brott och kan straffas. Förhoppningsvis kan domen avskräcka andra från att anlita oseriösa aktörer – både svenska och utländska, vi har till exempel fått en del klagomål på baltiska indrivare som verkar i Sverige.

DATAINSPEKTIONEN HAR UTFÄRDAT drygt 200 tillstånd att bedriva inkasso-verksamhet. Listan finns på www.datainspektionen.se. 📄



Tummen ner för oklart lagförslag

Enligt ett nytt lagförslag ska det bli obligatoriskt för riksdagsledamöter att redovisa sina åtaganden och ekonomiska intressen. Datainspektionen har förståelse för att det kan behövas ett register med uppgifter om riksdagsledamöterna, men är kritisk till utformningen av förslaget eftersom det inte klart framgår vilka uppgifter som ska ingå i registret. Till viss del ska nämligen den enskilde ledamoten själv avgöra vilka uppgifter hon ska lämna. "Att ålägga enskilda personer att lämna uppgifter utan att klargöra vilka uppgifter det gäller är ett anmärkningsvärt tillvägagångssätt" skriver Datainspektionen i sitt yttrande, dnr 890-2006. Av rättssäkerhets- och integritetsskäl bör uppgiftsskyldigheten så långt som möjligt regleras i lag.

Tummen ner för gigantisk databas hos Skatteverket

En utredning har haft i uppdrag att ta fram bestämmelser som gör det möjligt att beräkna vinsten när fysiska personer och dödsbon säljer värdepapper. Eftersom det kan vara svårt att få fram uppgifter från försäljningen, föreslog man att Skatteverket i stället skulle registrera inköp av värdepapper och spara uppgifterna i en databas för att kunna beräkna vinsten vid en framtida försäljning, alltså innan man är skattskyldig.

Datainspektionen underkände förslaget som innebar att Skatteverket skulle skapa en gigantisk databas med uppgifter om aktier som ännu inte sålts. En sådan massregistrering är oförenlig med den grundläggande principen för dataskydd; att inte fler uppgifter får hanteras än vad som behövs för ändamålet.

Hela yttrandet, dnr 952-2005 finns på www.datainspektionen.se, notis 2006-10-12.

Vad innebär ändringarna i PuL? DI håller konferenser i fyra städer

Du som läser Direkt känner redan till att ett antal regler i PuL ändras den 1 januari, det har vi nämnt flera gånger i våra spalter. Du vet också att en viktig ändring är att hanteringsreglerna i PuL i de flesta fall inte kommer att gälla för personuppgifter i ostrukturerat material. Istället införs en missbruksmodell som riktar in sig på om uppgifterna missbrukas eller inte. Men vad är ostrukturerat material? Och hur definieras missbruk av uppgifter? I november och december anordnar Datainspektionen fyra konferenser i Malmö, Umeå, Stockholm och Göteborg, där våra jurister ger konkreta exempel på vad ändringarna kommer att betyda för dig som behandlar personuppgifter i ditt arbete. Vad får man göra och vad får man inte göra efter årsskiftet?

Eftersom flera av konferenserna redan är fulltecknade anordnas ytterligare en konferens i slutet av januari.

Så här ser turnéprogrammet ut:

| | | |
|------------------|---------------------------------|--------------------|
| Malmö | Fredag den 10 november | |
| Umeå | Fredag den 17 november | Fulltecknat |
| Stockholm | Tisdagen den 21 november | Fulltecknat |
| Göteborg | Fredag den 8 december | Fulltecknat |
| Stockholm | Fredag den 26 januari | |

Program, anmälan och fler detaljer finner du på www.datainspektionen.se. Deltagarna kan mejla sina frågor i förväg.



Kortfattat

Nya regler för hyresgästregister

Uppståndelsen blev stor i början av förra året, när det kom fram att Malmös kommunala bostadsbolag hade en "svart lista" med personer som inte var önskvärda som hyresgäster (se Direkt 1/05 och 2/05). Datainspektionen gjorde tillsyn och skrev i sitt beslut att det behövs tydligare regler för hur bostadsbolag får hantera personuppgifter. Därför tog man kontakt med bostadsbolagen och hyresgästföreningen som utarbetade en branschöverenskommelse. Nu har Datainspektionen godkänt reglerna.

– Branschöverenskommelsen är ett utmärkt exempel på ett proaktivt arbetssätt, ett försök att tydliggöra vad som är god sed inom ett viktigt område där känsliga personuppgifter cirkulerar. Viktiga företrädare inom branschen har nu tagit sitt ansvar, säger Datainspektionens generaldirektör Göran Gräslund.

Det är Fastighetsägarna (privatvårdarnas organisation) och Sabo (de allmännyttiga bostadsbolagens organisation) som i samverkan med Hyresgästföreningen har arbetat fram branschöverenskommelsen varefter Datainspektionen har kontrollerat och godkänt den.

Branschöverenskommelsen finns på www.datainspektionen.se, notis 2006-10-04.



Hur vill du ha
magazin

Direkt

i fortsättningen?

* På www.datainspektionen.se

Magazinen kan laddas hem i PDF-format från vår webbplats. Prenumerera på vårt nyhetsbrev så får du ett e-brev när något nytt publiceras på vår webbplats, t.ex. ett nytt nummer av magazin Direkt. Anmäl dig som prenumerant på www.datainspektionen.se.

* Med post

Vi kan också sända dig en tryckt utgåva av magazin Direkt. Fyll i uppgifterna på kupongen här nedanför och skicka eller faxa den till oss. Du kan också e-posta uppgifterna eller anmäla dig på vår webbplats. Det är gratis!

magazin Direkt produceras av Datainspektionen, Box 8114, 104 20 Stockholm

Tel: 08-657 6100 (växel), 08-657 6142 (beställningar)

Fax: 08-652 86 52

E-post: datainspektionen@datainspektionen.se

Webbplats: www.datainspektionen.se

Layout: Datainspektionen

Foto och illustration: Stone/Nick Daly omslag, Photodisc Green/David De Lossy s. 2, Photographer's Choice RF/Guy Vanderelst s. 5, Otto Dickmeiss s. 6 Getty Images/Sami Sarkis s. 8, Johnér/Stefan Berg s. 9, MediImages/MediImages s. 10.

Ansvarig utgivare: Göran Gräslund

Redaktör: Leif Stenström. ISSN 1404-7832

JA! JAG VILL HA MAGAZIN DIREKT MED POST

SKRIV TYDLIGT!

(Du behöver inte svara om du tidigare har skickat in kupongen eller om du hämtar Direkt via Internet)

Företag/myndighet/organisation.....

PersonnÄ.....

Postadress.....Ä

Jag medger att uppgifterna dataregistreras för administration av prenumerationen

Brevporto

DATAINSPEKTIONEN
BOX 8114
104 20 STOCKHOLM

Vad stort sker, sker tyst

JAG HAR ÄGNAT några dagar åt att ta fram material om larmsystemet eCall; resultatet av mina studier finns i en artikel på sidan två. Alla EU-bilar som krockar ska automatiskt skicka information till larmcentralen: om sig själv, sin position och detaljer om kraschen. Ju mer jag läste på, desto mer ringde – just det – larmklockor. Varför kände jag inte till detta tidigare? Sverige skrev ju på ett avtal redan 2004.

EU-KOMMISSIONEN har ett program som till 2010 ska halvera antalet trafikdödade i EU till 25 000 per år. Statistiken visar att var tredje trafikdödad har alkohol i blodet, och om alla håller hastighetsgränserna sparas vart fjärde liv. Här finns alltså nyckeln till att uppnå målet. Men ändå är eCall en prioriterad insats i programmet, kanske den högst prioriterade. Varför? Det är ett jättelikt, jättedyrt system med satelliter och miljoner svarta lådor som i bästa fall räddar 2 500 liv per år, alltså bara 10 procent av målet. Det kan också komma att användas för övervakning.

VILKA MOTIV kan EU-kommissionen ha för att gå i bränschen? Man kan konstatera att eCall gör det enklare att införa EVI, Electronic Vehicle Identification. EU-kommissionen vill nämligen ge alla bilar en unik, elektroniskt avläsbar identitet, som kan avläsas via GPS eller RFID. Målet med EVI är "att bekämpa trafikstockningar, osäkert beteende och fordonsrelaterad brottslighet på europeiska vägar". Ren övervakning alltså, svårt att genomföra utan kritik, men vem kan kritisera ett system som sparar liv?

DEN EKONOMISKA KALKYLEN förstår jag inte heller. En firma har på uppdrag av kommissionen beräknat att de sparade lives och snabbare insatser ska ge en vinst på 26 miljarder euro per år, vilket skulle betyda att man i själva verket skulle tjäna pengar på eCall. Hur kom man fram till den siffran? Ett räddat människoliv kan visserligen värderas högt i pengar, men det ger knappast några omedelbara intäkter som man kan investera i utrustning. Dessutom får man 2 500 mycket svårt skadade överlevande att ta hand om vilket ger höga vårdkostnader.

ATT BILINDUSTRIN driver på är knappast förvånande. Det säljs 15-20 miljoner nya bilar om året i Europa. Extrautrustning för 5-10 000 kronor per bil blir svindlande belopp som naturligtvis får det att vattnas i munnen – både på bilindustrier och regeringar i bilproducerande länder. "Det är många spelare som vill vara med när alla pilar pekar uppåt" säger ett analysföretag.

ETT SÅDANT HÄR JÄTTEPROJEKT borde ha föregåtts av en ordentlig debatt. Vart tog den vägen? Jag har i alla fall inte hört något.



Leif Stenström
DATAINSPEKTIONENS INFORMATIONSCHEF