

Den senaste versionen av styrande och stödjande dokument finns på
Transporten, utskrivet dokument är endast giltigt vid utskriftstillfället

Upprättad av
Mari Karlsson
Sjö- och luftfart
Enheten för juridik och internationell samordning
Juridiska sektionen för luftfart

Framställan om ändring i förordning (1986:172) om luftfartygsregistret m.m.

Behov av kompletterande regler avseende behandling av
personuppgifter till följd av nya EU-regler om drönare

Datum
2019-12-18Version
01.00

Den senaste versionen av styrande och stödjande dokument finns på
Transporten, utskrivet dokument är endast giltigt vid utskriftstillfället

Dnr/Beteckning
TSL 2019-8457**Versionshistorik**

Version	Datum	Beskrivning	Ansvarig
01.00	2019-12-18	Beslutad av GD	Mari Karlsson

Innehåll

SAMMANFATTNING	5
BAKGRUND	5
Vårt förslag	6
FÖRFATTNINGSFÖRSLAG	7
1 INLEDNING	16
1.1 Bakgrund.....	16
2 ÖVERVÄGANDEN	18
2.1 Behovet av kompletterande bestämmelser om behandling av personuppgifter	18
2.2 Kompletterande regler om behandling av personuppgifter kan föras in i förordning	20
2.3 Kompletterande bestämmelser förs in i förordningen om luftfartygsregister m.m.....	21
2.4 Registermyndighet.....	21
2.5 Dataskyddsförordningen och dataskyddslagen.....	22
2.6 Ändamål och syfte med operatörsregistret.....	23
2.7 Ytterligare uppgifter i operatörsregistret	30
2.8 Registreringen i operatörsregistret	32
2.9 Ändrade förhållanden	32
2.10 Avregistrering och gallring av uppgifter i operatörsregistret.....	33
2.11 Tillgång till uppgifter i operatörsregistret	34
2.12 Ytterligare uppgifter i luftfartygsregistret.....	37
2.13 Följdändringar i luftfartygsregisterförordningen.....	38
3 KONSEKVENSER	40
3.1 Vad är problemet/anledningen till regleringen?	40
3.2 Vad blir effekterna om någon lösning inte kommer till stånd?	40
3.3 Vad ska uppnås?	41
3.4 Vilka möjliga lösningar finns?	41
3.4.1 Alternativ som inte innebär reglering	41
3.4.2 Regleringsalternativ	41
3.5 Samhällsekonomisk analys	41
3.6 Fördelningsanalys.....	41
3.7 Analys av transportpolitisk måluppfyllelse	42
3.8 Överensstämmer förslaget med regleringen eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler som Sverige ska följa.....	42

Datum
2019-12-18Version
01.00

Den senaste versionen av styrande och stödjande dokument finns på
Transporten, utskrivet dokument är endast giltigt vid utskriftstillfället

Dnr/Beteckning
TSL 2019-8457

4	FÖRFATTNINGSKOMMENTAR	43
4.1	Förslag till förordning om ändring i förordningen (1986:172) om luftfartygsregistret m.m.....	43

Sammanfattning

Bakgrund

EU har beslutat om nya regler för obemannade luftfartyg (drönare), Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/947 av den 24 maj 2019 om regler och förfaranden för drift av obemannade luftfartyg, som ska börja tillämpas från och med den 1 juli 2020 (i det följande benämnd *genomförandeförordningen*), och Kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/945 av den 12 mars 2019 om obemannade luftfartygssystem och om tredjelandsoperatörer av obemannade luftfartygssystem (nedan benämnd *den delegerade förordningen*), som trädde i kraft den 1 juli 2019.

Enligt artikel 14.1 och artikel 18 m) i genomförandeförordningen ska den behöriga myndigheten införa och upprätthålla system för registrering av UAS-operatörer vars verksamhet kan utgöra en risk för säkerhet, luftfartsskydd, personlig integritet, skydd av personuppgifter och skydd av miljön. Med operatör av obemannat luftfartygssystem (UAS-operatör) avses enligt artikel 2.2 i genomförandeförordningen varje juridisk eller fysisk person som använder eller avser att använda ett eller flera UAS (drönare). Av artikel 14.5 i genomförandeförordningen framgår vilka UAS-operatörer som ska registrera sig; det är inte alla operatörer som omfattas av registreringskravet.

Av samma artiklar framgår även att den behöriga myndigheten ska införa och upprätthålla korrekta system för registrering av UAS vars konstruktion är föremål för certifiering.

Transportstyrelsen kommer att bli utpekad som behörig myndighet genom ett tillägg i förordning (1994:1808) om behöriga myndigheter på den civila luftfartens område. Det är i skrivande stund oklart om Transportstyrelsen kommer att bli behörig myndighet för alla uppgifter i genomförandeförordningen eller om även andra myndigheter kan bli det. Att Transportstyrelsen blir utpekad som behörig myndighet innebär bl.a. att myndigheten blir ansvarig för att föra det register över UAS-operatörer som ska finnas enligt genomförandeförordningen. Registrering kommer att ske i ett nytt register, operatörsregistret, medan registrering av certifierade drönare kommer att ske i det befintliga luftfartygsregistret.

I beaktandeskäl 19 i genomförandeförordningen anges att de nationella registreringssystemen bör uppfylla kraven i tillämplig unionsrätt och

nationell rätt om personlig integritet och behandling av personuppgifter. Transportstyrelsens behandling av personuppgifter i operatörsregistret ska följa kraven i dataskyddsförordningen, DSF¹ och dataskyddslagen². Transportstyrelsen har utrett om den reglering som finns i genomförandeförordningen är tillräcklig eller om den bör kompletteras med nationella regler för att säkerställa att Transportstyrelsens behandling av personuppgifter i operatörsregistret sker i enlighet med gällande regler avseende skydd av personuppgifter. Vår bedömning är att bestämmelserna i artikel 14 i genomförandeförordningen bör kompletteras för att säkerställa att personuppgiftsbehandlingen sker korrekt.

Transportstyrelsen har vidare noterat att de uppgifter som enligt artikel 14.3 i genomförandeförordningen ska registreras i fråga om ägare till certifierade drönare är fler än de som ska registreras för luftfartygsägare i luftfartygsregistret enligt nuvarande regler. För att Transportstyrelsen ska kunna leva upp till dels genomförandeförordningens krav på registrering av uppgifter, dels kraven i dataskyddsförordningen och dataskyddslagen bör reglerna om vilka uppgifter som ska registreras i luftfartygsregistret kompletteras med de uppgifter som krävs enligt genomförandeförordningen.

Vårt förslag

Transportstyrelsen föreslår att det i förordning (1986:172) om luftfartygsregistret m.m. (nedan benämnd *luftfartygsregisterförordningen*) införs bestämmelser som kompletterar artikel 14 i genomförandeförordningen för att säkerställa att Transportstyrelsens behandling av personuppgifter i operatörsregistret kan ske i enlighet med dataskyddsförordningens och dataskyddslagens bestämmelser. Vidare föreslår Transportstyrelsen att luftfartygsregisterförordningens regler om vilka uppgifter som ska föras in i luftfartygsregistret kompletteras med de uppgifter som krävs för certifierade drönare enligt genomförandeförordningen och att det även ska vara möjligt att registrera uppgifter om e-postadress och telefonnummer för samtliga luftfartyg. Förslaget medför även att vissa justeringar av redaktionell karaktär görs i förordningen.

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning)

² Lagen (2018:218) med kompletterande bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning

Författningsförslag

Förslag till förordning om ändring i förordningen (1986:172) om luftfartygsregistret m.m.

Regeringen föreskriver

dels att 1 och 39 §§ förordningen (1986:172) om luftfartygsregistret m.m.
ska ha följande lydelse,

dels att det i förordningen (1986:172) om luftfartygsregistret m.m. ska
införas elva nya paragrafer, 1 a, 1 b, 11 a, 11 b, 11 c, 14 a, 20 a, 26 a, 26 b,
37 a och 37 b §§, och närmast före 11 a §, 12 §, 14 a §, 20 a §, 21 §, 26 a §,
35 § och 37 § nya rubriker av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

Denna förordning innehåller i anslutning till luftfartslagen (2010:500)
föreskrifter om registrering i luftfartygsregistret samt om anteckningar i
bihanget till detta.

*Förordningen innehåller även
föreskrifter som kompletterar
bestämmelserna om
operatörsregister i artikel 14 i
Kommissionens
genomförandeförordning (EU)
2019/947 av den 24 maj 2019 om
regler och förfaranden för drift av
obemannade luftfartyg.*

*Transportstyrelsen ansvarar för
luftfartygsregistret i enlighet med 2
kap. 1 § luftfartslagen (2010:500)
och ska även ansvara för
operatörsregistret i enlighet med
denna förordning.*

*Transportstyrelsen är
personuppgiftsansvarig för den
behandling av personuppgifter som
myndigheten utför enligt denna
förordning i fråga om registrering
av luftfartyg och enligt*

Datum
2019-12-18Version
01.00

Den senaste versionen av styrande och stödjande dokument finns på
Transporten, utskrivet dokument är endast giltigt vid utskriftstillfället

Dnr/Beteckning
TSL 2019-8457

*Kommissionens
genomförandeförordning (EU)
2019/947 av den 24 maj 2019 om
regler och förfaranden för drift av
obemannade luftfartyg i fråga om
registrering av operatörer.*

1 a §

*Denna förordning innehåller
bestämmelser som kompletterar
Europaparlamentets och rådets
förordning (EU) 2016/679 av den 27
april 2016 om skydd för fysiska
personer med avseende på
behandling av personuppgifter och
om det fria flödet av sådana
uppgifter och om upphävande av
direktiv 95/46/EG (allmän
dataskyddsförordning), här
benämnd EU:s
dataskyddsförordning.*

1 b §

*Vid behandling av personuppgifter
enligt denna förordning gäller lagen
(2018:218) med kompletterande
bestämmelser till EU:s
dataskyddsförordning och
föreskrifter som har meddelats i
anslutning till den lagen, om inte
annat följer av denna förordning
eller föreskrifter som har meddelats
i anslutning till denna förordning.*

5 §

Luftfartygsregistret ska för varje registrerat luftfartyg innehålla uppgifter om följande.

1. Beträffande luftfartyget

- a) nationalitets- och registreringsbeteckning,
- b) tillverkare, tillverkningsort, tillverkningsår, tillverkningsnummer och typbeteckning,

- c) klass,
- d) omfattningen av gällande luftvärdighetsbevis och miljövärdighetsbevis,
- e) om luftfartyget har avregistrerats, anledningen till detta,
- f) om luftfartyget tidigare har varit registrerat i en annan stat, denna registrering,
- g) förekomsten av oåterkalleliga fullmakter för avregistrering och export enligt lagen (2015:860) om internationella säkerhetsrätter i lösa saker.

2. Ägarens namn, nationalitet och adress samt arten av *hans* förvärv.

2. Ägarens namn, nationalitet och adress, samt arten av *förvärvet*. För *certifierade obemannade luftfartyg* ska även uppgift om ägarens *e-postadress och telefonnummer* föras in. För övriga luftfartyg får uppgift om ägarens *e-postadress och telefonnummer* föras in.

3. Dagen för

- a) registrering,
- b) anteckning om att luftfartyget har bytt ägare,
- c) avregistrering,
- d) anteckning enligt 7, 8 eller 9 §.

4. Förekomsten av inteckningar.

Operatörsregistrets ändamål och innehåll

11 a §

Personuppgifter får behandlas i operatörsregistret om det är nödvändigt för att hantera frågor om 1. tillståndsprovning och tillsyn av efterlevnaden av reglerna i Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/947 av den 24 maj 2019 om regler och förfaranden för drift av obemannade luftfartyg och Kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/945 av den 12 mars 2019 om obemannade luftfartygssystem och om

Datum
2019-12-18Version
01.00

Den senaste versionen av styrande och stödjande dokument finns på
Transporten, utskrivet dokument är endast giltigt vid utskriftstillfället

Dnr/Beteckning
TSL 2019-8457

*tredjelandsoperatörer av
obemannade luftfartygssystem, eller
2. avgifter.*

*Personuppgifter i
operatörsregistret får även
behandlas om det är nödvändigt för
att tillhandahålla sådana uppgifter
om operatörer som behövs i en
verksamhet som stat eller kommun
eller leverantör av
flygtrafikledningstjänst ansvarar för
enligt lag eller förordning, när det
gäller*

- 1. statlig eller kommunal
räddningstjänst, eller*
- 2. säkerhets-, flygsäkerhets- eller
miljöändamål.*

*Personuppgifter i
operatörsregistret får även
behandlas när det är nödvändigt för
att tillhandahålla sådana uppgifter
om operatörer som behövs i*

- 1. Polismyndighetens,
Säkerhetspolisens,
Kustbevakningens eller Tullverkets
brottsbekämpande och lagförande
verksamhet,*
- 2. Polismyndighetens arbete med att
upprätthålla allmän ordning och
säkerhet, eller*
- 3. Försvarsmaktens arbete med att
försvara Sverige och främja
samhällets säkerhet.*

11 b §

*Personuppgifter som behandlas
enligt 11 a § får även behandlas när
det är nödvändigt för att fullgöra en
förpliktelse som följer av ett
internationellt åtagande.*

Datum
2019-12-18Version
01.00

Den senaste versionen av styrande och stödjande dokument finns på
Transporten, utskrivet dokument är endast giltigt vid utskriftstillfället

Dnr/Beteckning
TSL 2019-8457

Personuppgifter som behandlas enligt 11 a § får även behandlas när det är nödvändigt för att tillhandahålla information till

- 1. riksdagen eller regeringen,*
- 2. en annan myndighet eller en enskild, om uppgifterna lämnas med stöd av lag eller förordning,*
- 3. en utländsk myndighet, ett EU-organ eller en mellanfolklig organisation, om utlämnandet av uppgifterna sker med anledning av Sveriges medlemskap i Europeiska unionen eller i enlighet med en internationell konvention som Sverige har tillträtt eller ett av riksdagen godkänt avtal med en främmande stat eller en mellanfolklig organisation.*

11 c §

Utöver de uppgifter som anges i artikel 14.2 i förordning (EU) 2019/947 ska operatörsregistret innehålla uppgift om det unika digitala registreringsnummer som den behöriga myndigheten ska utfärda enligt artikel 14.6 i förordning (EU) 2019/947.

För fysiska personer ska operatörsregistret även innehålla person- eller samordningsnummer.

Registreringen

Luftfartygsregistret

12 §

I en ansökan om registrering av ett luftfartyg skall lämnas uppgifter om vem som tidigare har ägt luftfartyget och om de förhållanden som avses i 5 § 1 b och 2.

Till ansökningen skall fogas

Datum
2019-12-18Version
01.00

Den senaste versionen av styrande och stödjande dokument finns på
Transporten, utskrivet dokument är endast giltigt vid utskriftstillfället

Dnr/Beteckning
TSL 2019-8457

1. handlingar som visar luftfartygets tillverkare, tillverkningsort, tillverkningsår, tillverkningsnummer och typbeteckning,
2. personbevis, registreringsbevis eller motsvarande handling som visar ägarens nationalitet, samt
3. förvärvshandlingar eller annan utredning om ägarens förvärv av luftfartyget.

Operatörsregistret

14 a §

Ansökan om registrering i operatörsregistret ska innehålla följande uppgifter:

- a) Fysiska personers fullständiga namn och person- eller samordningsnummer och juridiska personers namn och organisationsnummer,*
- b) operatörens adress,*
- c) operatörens e-postadress och telefonnummer,*
- d) ett försäkringsavtalsnummer för UAS, om det krävs enligt unionsregler eller nationella regler, och*
- e) följande bekräftelse från juridiska personer: "Alla anställda som direkt medverkar i driften har kompetens för att utföra sina uppgifter och UAS:et kommer enbart att skötas av fjärrpiloter som har en behörig kompetensnivå."*

Ansökan ska göras skriftligen.

Ändring av förhållanden som är registrerade i operatörsregistret

20 a §

Operatören ansvarar för att omedelbart anmäla till Transportstyrelsen om denne:
1. har ny e-postadress, eller

Datum
2019-12-18Version
01.00

Den senaste versionen av styrande och stödjande dokument finns på
Transporten, utskrivet dokument är endast giltigt vid utskriftstillfället

Dnr/Beteckning
TSL 2019-8457

2. har nytt telefonnummer,
Operatörer som är juridiska
personer ansvarar för att
omedelbart anmäla till
Transportstyrelsen om företaget
byter namn, överlåts eller avvecklas.

Avregistrering m.m.*Luftfartygsregistret*

21 §

Bestämmelser om avregistrering av ett luftfartyg finns i 2 kap. 6 och 7 §§
luftfartslagen (2010:500).

Operatörsregistret

26 a §

*På ansökan av en operatör som inte
längre använder eller avser att
använda ett eller flera obemannade
luftfartygssystem får
Transportstyrelsen avregistrera
operatören från operatörsregistret.*

*Om en fysisk person som är
operatör avlider ska
Transportstyrelsen avregistrera
operatören från operatörsregistret.*

*Om en juridisk person som är
operatör försätts i konkurs eller
likvidation ska Transportstyrelsen
avregistrera operatören från
operatörsregistret.*

26 b §

*Om Transportstyrelsen får
kännedom om att en operatör är
registrerad i en annan medlemsstat
inom Europeiska unionen får
myndigheten besluta att operatören
ska avregistreras från
operatörsregistret. Innan ett sådant*

Datum
2019-12-18Version
01.00

Den senaste versionen av styrande och stödjande dokument finns på
Transporten, utskrivet dokument är endast giltigt vid utskriftstillfället

Dnr/Beteckning
TSL 2019-8457

*beslut fattas ska operatören ges
tillfälle att yttra sig över den
information Transportstyrelsen har
fått om registreringen i den andra
medlemsstaten.*

Särskilda bestämmelser*Luftfartygsregistret*

35 §

Om en handling som bifogas en ansökan eller en anmälan till
Transportstyrelsen är avfattad på ett annat språk än svenska, danska, norska
eller engelska, skall den åtföljas av en bestyrkt översättning till något av
dessa språk.

Operatörsregistret

37 a §

*Den registrerade får ha
direktåtkomst till personuppgifter
som rör honom eller henne.*

37 b §

*Uppgifter i operatörsregistret får till
statliga myndigheter och kommuner
lämnas ut på medium för
automatiserad behandling om
uppgifterna ska behandlas för de
ändamål som anges i 11 a § andra
och tredje stycket.*

39 §

Till böter döms den som
1. lämnar oriktiga uppgifter i
samband med en ansökan eller
anmälan enligt denna förordning,
2. underlåter att fullgöra
anmälningsskyldighet enligt denna
förordning,

Till böter döms den som
1. lämnar oriktiga uppgifter i
samband med en ansökan eller
anmälan *avseende*
luftfartygsregistret enligt denna
förordning,
2. underlåter att fullgöra
anmälningsskyldighet *avseende*

Datum
2019-12-18Version
01.00

Den senaste versionen av styrande och stödjande dokument finns på
Transporten, utskrivet dokument är endast giltigt vid utskriftstillfället

Dnr/Beteckning
TSL 2019-8457

*luftfartygsregistret enligt denna
förordning,*

3. inte rättar sig efter ett föreläggande som har meddelats enligt 24, 26 eller
36 §.

Denna förordning träder i kraft den xx.

1 Inledning

1.1 Bakgrund

EU har beslutat om nya regler för obemannade luftfartyg (i det följande benämnt som *drönare*), genom genomförandeförordningen, som ska tillämpas från och med den 1 juli 2020, och den delegerade förordningen, som trädde i kraft den 1 juli 2019.

Enligt artikel 14.1 och artikel 18 m) i genomförandeförordningen ska den behöriga myndigheten införa och upprätthålla system för registrering av UAS-operatörer vars verksamhet kan utgöra en risk för säkerhet, luftfartsskydd, personlig integritet, skydd av personuppgifter och skydd av miljön. Med operatör av obemannat luftfartygssystem (UAS-operatör) avses enligt artikel 2.2 i genomförandeförordningen varje juridisk eller fysisk person som använder eller avser att använda ett eller flera UAS (drönare).

Av artikel 14.5 i genomförandeförordningen framgår att UAS-operatörer ska registrera sig när de i den öppna kategorin använder drönare med en maximal startmassa på minst 250 gram eller som vid en kollision kan överföra över 80 joule kinetisk energi till en människa eller drönare som är utrustade med en sensor som kan fånga upp personuppgifter, såvida de inte motsvarar reglerna i direktiv 2009/48/EG³. Vidare ska UAS-operatörer registrera sig när de använder drönare oavsett massa i den specifika kategorin. Det är således inte alla operatörer som omfattas av registreringskravet. Vilka uppgifter operatörsregistret ska innehålla framgår av artikel 14.2 i genomförandeförordningen.

Av samma artiklar framgår även att den behöriga myndigheten ska införa och upprätthålla korrekta system för registrering av UAS vars konstruktion är föremål för certifiering. Vilka uppgifter rörande den certifierade drönaren som ska registreras framgår av artikel 14.3 i genomförandeförordningen.

Transportstyrelsen kommer att bli utpekad som behörig myndighet genom ett tillägg i förordning (1994:1808) om behöriga myndigheter på den civila luftfartens område. Det är i skrivande stund oklart om Transportstyrelsen kommer att bli behörig myndighet för alla uppgifter i förordningen eller om även andra myndigheter kan bli det.

I beaktandeskäl 19 i genomförandeförordningen anges att de nationella registreringssystemen bör uppfylla kraven i tillämplig unionsrätt och nationell rätt om personlig integritet och behandling av personuppgifter. Transportstyrelsens behandling av personuppgifter i operatörsregistret ska

³ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/48/EG av den 18 juni 2009 om leksakers säkerhet

följa kraven i dataskyddsförordningen, DSF⁴ och den kompletterande svenska dataskyddslagen⁵. Transportstyrelsen har utrett om den reglering som finns i genomförandeförordningen är tillräcklig eller om den bör kompletteras med nationella regler för att säkerställa att Transportstyrelsens behandling av personuppgifter i operatörsregistret sker i enlighet med gällande regler avseende skydd av personuppgifter. Myndighetens bedömning är att bestämmelserna i artikel 14 i genomförandeförordningen bör kompletteras för att säkerställa att personuppgiftsbehandlingen i operatörsregistret sker korrekt.

Transportstyrelsen har vidare noterat att de uppgifter som enligt artikel 14.3 i genomförandeförordningen ska registreras i fråga om ägare till certifierade drönare är fler än de som ska registreras för luftfartygsägare i luftfartygsregistret enligt nuvarande regler. För att Transportstyrelsen ska kunna leva upp till dels genomförandeförordningens krav på registrering av uppgifter, dels kraven i dataskyddsförordningen och dataskyddslagen bör reglerna om vilka uppgifter som ska registreras i luftfartygsregistret kompletteras med de uppgifter som krävs enligt genomförandeförordningen. Då de uppgifter som ska registreras i fråga om ägare av certifierade drönare och luftfartygsägare i övrigt är desamma föreslår Transportstyrelsen att det även för luftfartygsägare bör vara möjligt att registrera uppgift om ägarens e-postadress och telefonnummer.

⁴ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning)

⁵ Lagen (2018:218) med kompletterande bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning och föreskrifter som har meddelats i anslutning till den lagen

2 Överväganden

2.1 Behovet av kompletterande bestämmelser om behandling av personuppgifter

Förslag

Genomförandeförordningens bestämmelser om operatörsregistret ska kompletteras med regler om personuppgiftsbehandlingen i operatörsregistret för att säkerställa att Transportstyrelsens behandling av personuppgifter i operatörsregistret lever upp till dataskyddsförordningens krav.

De nya EU-bestämmelserna om drönare innebär att den behöriga myndigheten ska föra register över de operatörer som använder eller avser att använda en drönare i det land där operatören är bosatt eller har sitt huvudsakliga verksamhetsställe. De grundläggande bestämmelserna om registret och en beskrivning av det intrång i den personliga integriteten som registreringen kommer att innebära finns i genomförandeförordningen. I beaktandeskäl 19 i genomförandeförordningen anges att de nationella registreringssystemen bör uppfylla kraven i tillämplig unionsrätt och nationell rätt om personlig integritet och behandling av personuppgifter. Bestämmelserna i genomförandeförordningen är dock av grundläggande karaktär och behandlar inte flera av de aspekter, såsom ändamålet med behandlingen av personuppgifter och möjligheten att säkerställa att personuppgifterna är riktiga, som är av betydelse för skyddet av de enskilda registrerades integritet.

Genomförandeförordningen innehåller inte någon bestämmelse om att den behöriga myndigheten på nationell nivå ska komplettera förordningens regler om operatörsregistret. Samtidigt finns kravet att Transportstyrelsens behandling av personuppgifter ska ske i enlighet med gällande dataskyddsreglering. Avsaknaden av kompletterande reglering avseende personuppgiftsbehandlingen i operatörsregistret innebär att Transportstyrelsen får svårt att leva upp till det personuppgiftsansvar myndigheten har. Utan tydligt angivna ändamål för behandlingen av personuppgifter är det svårt för myndigheten att bestämma vilket ansvar myndigheten har. Det uppstår även svårigheter i ansvaret att leva upp till principen om integritet och konfidentialitet då det inte finns någon ledning för att avgöra vilka som ska få tillgång till uppgifterna.

Vidare måste regleringen i regeringsformen beaktas. Av 2 kap. 6 § andra stycket regeringsformen, RF, framgår att var och en är gentemot det allmänna skyddad mot betydande intrång i den personliga integriteten, om det sker utan samtycke och innebär övervakning eller kartläggning av den

enskildes personliga förhållanden. Skyddet mot intrång får enligt 2 kap. 20 § första stycket 2 RF begränsas i lag men får enligt 2 kap. 21 § RF endast göras för att tillgodose ändamål som är godtagbara i ett demokratiskt samhälle och begränsningen får aldrig gå utöver vad som är nödvändigt med hänsyn till det ändamål som har föranlett den.

I förarbetena till 2 kap. 6 § andra stycket RF anförs ”att en följd av denna reglering bl.a. [är] att lagstiftaren tvingas att tydligt redovisa vilka avvägningar som gjorts vid proportionalitetsbedömningen. Detta kan förväntas öka förutsättningarna för att avvägningarna i fråga om integritetsintrånget blir mer ingående belysta och att de presenteras på ett sådant sätt att kvaliteten i lagstiftningen höjs ytterligare.”⁶ Även i de fall en reglering faller utanför tillämpningsområdet för 2 kap. 6 § andra stycket RF gäller att inskränkningar i skyddet för den personliga integriteten ska vara proportionella i förhållande till det mål som ska uppnås och att det finns ”stöd i nationella normer som har beslutats i konstitutionellt föreskriven ordning. Sådana normer måste också uppfylla sedvanliga krav på rättssäkerhet”.⁷ Regleringen av kraven på samtycke i den numera upphävda personuppgiftslagen (1998:204) ansågs ”kunna tjäna som vägledning vid bedömandet av vad som fordras för att en åtgärd ska falla utanför grundlagsskyddet redan på grund av att den vidtas med den enskildes samtycke”.⁸

I förarbetena anges vidare att ”inte varje slags behandling av uppgifter om enskildas personliga förhållanden som sker utan samtycke [...] [är] så integritetskänslig att det är motiverat att låta den omfattas av integritetsskyddet i grundlag”, utan det finns även andra intressen att beakta. Det slags intrång som det anses viktigast att skydda enskilda mot är åtgärder som innebär kartläggning eller övervakning av enskildas personliga förhållanden. I många fall är uppgifter i register tillgängliga för myndigheterna på ett sådant sätt att lagringen och behandlingen av uppgifter kan sägas innebära en kartläggning även om det inte är det primära ändamålet med registret.⁹

Det är bara betydande intrång i den personliga integriteten som skyddas av bestämmelsen i 2 kap. 6 § andra stycket RF. I fråga om vad som ska omfattas uttalas i förarbetena att ”Vid bedömningen av hur ingripande intrånget i den personliga integriteten kan anses vara i samband med insamling, lagring och bearbetning eller utlämnande av uppgifter om

⁶ Prop. 2009/10:80 En reformerad grundlag, s 177

⁷ A prop. s 177

⁸ A prop. s 179

⁹ A prop. s 179 f

enskildas personliga förhållanden är det enligt regeringens mening naturligt att stor vikt läggs vid uppgifternas karaktär. Ju känsligare uppgifterna är, desto mer ingripande måste det allmännas hantering av uppgifterna normalt anses vara. Även hantering av ett litet fåtal uppgifter kan med andra ord innebära ett betydande intrång i den personliga integriteten om uppgifterna är av mycket känslig karaktär. Vid bedömningen av intrångets karaktär är det också naturligt att stor vikt läggs vid ändamålet med behandlingen.” Även mängden uppgifter och antalet registrerade kan vara en omständighet att ta hänsyn till vid bedömningen samt om uppgifterna sprids externt i en inte obetydlig omfattning.¹⁰

Det nya operatörsregistret kommer att innehålla personuppgifter. För att skydda de enskilda registrerades integritet behöver genomförandeförordningens bestämmelser kompletteras.

2.2 Kompletterande regler om behandling av personuppgifter kan föras in i förordning

Förslag

Kompletteringen av genomförandeförordningens bestämmelser om operatörsregistret ska göras i förordning.

Av 8 kap. 1 § första stycket RF framgår att föreskrifter meddelas av riksdagen genom lag och av regeringen genom förordning. Föreskrifter ska meddelas genom lag om de avser bl.a. skyldigheter för enskilda eller ingrepp i enskildas personliga eller ekonomiska förhållanden (8 kap. 2 § första stycket 2). Kravet på att en sådan föreskrift ska ha form av lag är emellertid inte obligatoriskt, utan riksdagen kan bemyndiga regeringen att meddela den typen av föreskrifter (8 kap. 3 §).

Enligt 8 kap. 7 § RF får regeringen bl.a. meddela föreskrifter som inte enligt grundlag ska meddelas av riksdagen. Att regeringen meddelar föreskrifter i ett visst ämne hindrar inte att riksdagen meddelar föreskrifter i samma ämne (8 kap. 8 §).

Registreringen av operatörer kommer inte att omfatta känsliga personuppgifter enligt artikel 9 DSF, lagöverträdelser enligt artikel 10 DSF eller andra uppgifter som kan anses vara integritetskänsliga, utöver personnummer (se avsnitt 2.7).

De kompletterande bestämmelser som behövs i fråga om registreringen av personuppgifter i operatörsregistret kan inte anses innebära ett sådant intrång i den personliga integriteten att det krävs att regleringen sker i lag.

¹⁰ A prop. s 183

De kompletterande bestämmelser rörande behandlingen av personuppgifter i operatörsregistret som krävs kan därför föras in i förordning.

2.3 Kompletterande bestämmelser förs in i förordningen om luftfartygsregister m.m.

Förslag

Bestämmelser om behandling av personuppgifter som kompletterar artikel 14 i genomförandeförordningen ska föras in i förordningen (1986:172) om luftfartygsregistret m.m.

Grundläggande regler om registrering av luftfartyg finns i 2 kap. luftfartslagen (2010:500). Dessa regler kompletteras av föreskrifter i förordningen (1986:172) om luftfartygsregistret m.m. (nedan benämnd *luftfartygsregisterförordningen*). De certifierade drönarna som ska registreras enligt artikel 14 i genomförandeförordningen kommer att registreras i luftfartygsregistret. Det framstår som lämpligt att även den kompletterande regleringen för operatörsregistret återfinns i den förordningen så reglerna om registrering finns samlade i en förordning vilket förenklar för både myndigheter och enskilda.

2.4 Registermyndighet

Förslag

1 § luftfartygsregisterförordningen ska kompletteras med bestämmelser om att Transportstyrelsen ansvarar för operatörsregistret och att registermyndigheten är personuppgiftsansvarig. Vidare ska en hänvisning göras till 2 kap. 1 § luftfartslagen där Transportstyrelsen pekas ut som ansvarig för luftfartygsregistret.

Enligt artiklarna 14.1 och 18 m) i genomförandeförordningen är det den behöriga myndigheten som ska införa och upprätthålla operatörsregistret. Transportstyrelsen kommer att utpekas som behörig myndighet genom ett tillägg i förordning (1994:1808) om behöriga myndigheter på den civila luftfartens område. Även om utpekandet som behörig myndighet i och för sig även innebär att Transportstyrelsen blir ansvarig myndighet för operatörsregistret bör det för tydlighetens skull i luftfartygsregisterförordningen föras in en bestämmelse som pekar ut Transportstyrelsen som registermyndighet för operatörsregistret.

Att Transportstyrelsen ansvarar för luftfartygsregistret framgår dels av 2 kap. 1 § luftfartslagen (Transportstyrelsen för register över luftfartyg [luftfartygsregistret]), dels av 5 § 2 i förordning (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen (Transportstyrelsen ska svara för --- 2.

luftfartygs- och inskrivningsregistret). För att regleringen ska bli enhetlig och konsekvent i fråga om ansvar för de två registren bör Transportstyrelsens ansvar för luftfartygsregistret anges även i luftfartygsregisterförordningen.

Dataskyddsregleringen ställer stora krav på den som är personuppgiftsansvarig för den personuppgiftsbehandling som sker. Det är även viktigt att den enskilde som registrerats kan identifiera vem som är personuppgiftsansvarig och som den registrerade kan vända sig till med frågor och klagomål gällande personuppgiftsbehandlingen. Även om personuppgiftsansvaret följer av att Transportstyrelsen pekas ut som registermyndighet bör det i förordningen finnas en bestämmelse som anger att det är registermyndigheten som är personuppgiftsansvarig för den personuppgiftsbehandling som sker både i luftfartygsregistret och operatörsregistret.

2.5 Dataskyddsförordningen och dataskyddslagen

Förslag

Det ska i luftfartygsregisterförordningen föras in två bestämmelser, 1 a och 1 b §§, om att luftfartygsregisterförordningen innehåller bestämmelser som kompletterar dataskyddsförordningen och dataskyddslagen.

Dataskyddsförordningen är direkt tillämplig och den huvudsakliga rättsakten på området för dataskydd. Den är direkt bindande och tillämplig i Sverige. Dataskyddsförordningen gäller alltså oavsett om det i luftfartygsregisterförordningen införs en bestämmelse som hänvisar till dataskyddsförordningen eller inte. Transportstyrelsen anser dock att det bör införas en bestämmelse i förordningen som tydliggör att den innehåller kompletterande bestämmelser till dataskyddsförordningen.

Det bör inte i varje bestämmelse anges om en viss reglering kompletterar eller förtydligar en artikel i dataskyddsförordningen. Det skulle tynga luftfartygsregisterförordningen utan att tillföra ett tillräckligt mervärde. Bestämmelsen som hänvisar till dataskyddsförordningen ska därför ange att luftfartygsregisterförordningen kompletterar dataskyddsförordningen.

Dataskyddslagen innehåller kompletterande bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning. Bestämmelserna i dataskyddslagen och föreskrifter som har meddelats i anslutning till dataskyddslagen ska gälla vid behandling av personuppgifter i luftfartygs- respektive operatörsregistret. En bestämmelse som upplyser om detta bör införas i luftfartygsregisterförordningen.

2.6 Ändamål och syfte med operatörsregistret

Förslag

Det ska i luftfartygsregisterförordningen föras in två bestämmelser, 11 a och 11 b §§, som tydliggör ändamålet och syftet med behandlingen av personuppgifter i operatörsregistret.

Personuppgifter ska enligt artikel 5.1 b DSF samlas in för särskilda, uttryckligt angivna och berättigade ändamål och får inte senare behandlas på ett sätt som är oförenligt med dessa ändamål (*principen om ändamålsbegränsning*). Dessa ändamål måste vara fastställda innan insamlingen av personuppgifter ska börja.

Artikel 14 i genomförandeförordningen innehåller inget tydligt uttalande om ändamål eller syfte med operatörsregistret eller behandlingen av personuppgifter i det. Eftersom ändamålet med operatörsregistret inte är tydligt angivet i genomförandeförordningen uppstår svårigheter för Transportstyrelsen att avgöra om myndigheten som personuppgiftsansvarig lever upp till principen om ändamålsbegränsning i artikel 5.1 b DSF. Det uppstår vidare oklarheter i förhållande till andra principer i dataskyddsförordningen, se närmare nedan.

I beaktandeskäl 13-16 i genomförandeförordningen anges några bakomliggande grunder till behovet av ett operatörsregister. Beaktandeskäl 14 tar upp de risker som vissa drönare kan innebära för människor, den personliga integriteten, skyddet av personuppgifter, luftfartsskyddet och miljön. Beaktandeskäl 15 tar enbart upp riskerna för luftfartsskyddet. Riskerna för den personliga integriteten och skyddet av personuppgifter tas även upp i beaktandeskäl 16.

I beaktandeskäl 17 anges att informationen om registrering av operatörer bör lagras i digitala harmoniserade, driftskompatibla nationella registreringssystem, vilka medger att de behöriga myndigheterna kan få tillgång till och utbyta denna information. Arrangemangen för att säkerställa de nationella registrens driftskompatibilitet bör inte påverka tillämpningen av reglerna om den framtida databas som avses i artikel 74 i förordning (EU) 2018/1139¹¹, den så kallade *grundförordningen*. I beaktandeskäl 19 anges att de nationella registreringssystemen bör uppfylla kraven i tillämplig unionsrätt och nationell rätt om personlig integritet och behandling av

¹¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 2111/2005, (EG) nr 1008/2008, (EU) nr 996/2010, (EU) nr 376/2014 och direktiv 2014/30/EU och 2014/53/EU, samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 552/2004 och (EG) nr 216/2008 och rådets förordning (EEG) nr 3922/91

personuppgifter, och att de uppgifter som lagras i dessa registreringssystem bör vara lättillgängliga. I en fotnot hänvisas till dataskyddsförordningen.

Av artikel 74 i grundförordningen framgår att EASA tillsammans med kommissionen och de nationella behöriga myndigheterna ska inrätta och förvalta en informationsdatabas. Informationsdatabasen ska innehålla uppgifter som är nödvändiga för att säkerställa ett effektivt samarbete mellan EASA och de behöriga nationella myndigheterna gällande utförandet av deras uppgifter i samband med certifiering, tillsyn och kontroll av efterlevnad av grundförordningen. Enligt beaktandeskäl 49 i grundförordningen är dataskyddsförordningen tillämplig på behandling av personuppgifter som utförs vid tillämpningen av grundförordningen. Vidare anges att utbytet av personuppgifter bör underkastas stränga villkor och begränsas till vad som är absolut nödvändigt för att uppnå målen med förordningen och att principerna i dataskyddsförordningen därför vid behov bör kompletteras eller förtydligas i grundförordningen. Det huvudsakliga målet med grundförordningen är enligt artikel 1.1 att fastställa och upprätthålla en hög och enhetlig säkerhetsnivå inom den civila luftfarten i unionen. Ytterligare mål för grundförordningen anges i artikel 1.2.

Utifrån skrivningarna i beaktandeskälerna i genomförandeförordningen samt artikel 74 i grundförordningen gör Transportstyrelsen tolkningen att ändamålet med operatörsregistret är att Transportstyrelsen ska ha information om de operatörer som omfattas av registreringskravet. Myndigheten behöver uppgifterna i registret för att kunna utöva tillsyn över dels att operatörerna följer genomförandeförordningens regler som syftar till att minska riskerna som användningen av drönare kan medföra för säkerhet, luftfartsskydd, personlig integritet, skydd av personuppgifter och skydd av miljön, dels den tillsyn som ska utföras enligt den delegerade förordningens regler. Vidare kommer uppgifterna i operatörsregistret att användas vid den tillståndsgivning för operatörerna som krävs enligt genomförandeförordningen, t.ex. vid beslut om operativt tillstånd enligt artikel 12 i genomförandeförordningen.

I artikel 18 a) i genomförandeförordningen anges att den behöriga myndigheten ska vara ansvarig för att förordningen efterlevs. Det innebär att den behöriga myndigheten ska se till bestämmelserna i genomförandeförordningen efterlevs.

Stora delar av uppgifterna i genomförandeförordningen förväntas falla inom Transportstyrelsens ansvarsområde. Vi ser dock att även andra myndigheter kommer att behöva ges tillgång till uppgifter ur operatörsregistret för att de ska kunna fullgöra sina uppdrag. Därför behöver t.ex. Polismyndigheten ta

del av uppgifter i registret. Ändamålet med Polismyndighetens behandling av personuppgifter kommer då att täckas av den föreslagna regleringen i 11 a § första stycket.

Riksdag och regering har beslutat att Transportstyrelsens verksamhet i form av tillståndsprövning, tillsyn och registerhållning i huvudsak ska finansieras med avgifter. Bemyndigande att ta ut avgifter finns i 11 kap. 4 § luftfartslagen (2010:500) och 11 kap. 3 § luftfartsförordningen (2010:770). Avgifter för tillståndsprövning och tillsyn avseende operatörer kommer att föreskrivas med stöd av nuvarande bemyndigande. Transportstyrelsen har uppmärksammat att bemyndigandet inte täcker avgifter för kostnader för registrering i operatörsregistret och har därför lämnat in en framställan om ändring i luftfartsförordningen (TSL 2019-7447). Uppgifterna i operatörsregistret kommer att användas för debitering och fakturering av de avgifter som Transportstyrelsen kommer att besluta för tillståndsgivning, tillsyn och registerhållning avseende operatörer.

Det finns inget som tyder på att avsikten med registret är att det ska vara ett offentligtregister så som fartygsregistret eller luftfartygsregistret. Operatörsregistret ska således inte ha offentliggörande av uppgifterna för allmänheten som ändamål.

Uppgifterna i operatörsregistret kommer även att användas för andra ändamål vilka bedöms inrymmas i områdena säkerhet, luftfartsskydd, personlig integritet, skydd av personuppgifter och skydd av miljön.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB, har ansvar för att stödja samhällets beredskap för olyckor, kriser och civilt försvar. MSB har ansvar för frågor om skydd mot olyckor, krisberedskap och civilt försvar, i den utsträckning inte någon annan myndighet har ansvaret. Ansvaret avser åtgärder före, under och efter en olycka, kris, krig eller krigsfara. All räddningstjänst är antingen kommunal eller statlig. Kommunerna har det huvudsakliga ansvaret för att det finns en organisation för skydd mot olyckor och räddningstjänst i Sverige. Den kommunala räddningstjänsten ingriper vid olyckor och andra akuta nödsituationer i samhället. I kommunernas och de kommunala räddningstjänsternas uppdrag ingår också att stärka samhällets förmåga att förhindra och förebygga olyckor. Vissa speciella former av räddningstjänst är dock statens ansvar. Polisen ansvarar för fjällräddningstjänst och efterforskning av personer som inte faller under annan myndighets ansvar för räddningstjänst. Sjöfartsverket ansvarar för flygräddningstjänst och sjöräddningstjänst. Miljöräddningstjänst till sjöss utförs av Kustbevakningen medan länsstyrelserna ansvarar för räddningstjänst vid utsläpp av radioaktiva ämnen.

Uppgifter om vem som är operatör av en drönare kan vara av stor betydelse vid samtliga former av räddningstjänst och andra insatser med anledning av olyckor och andra kriser. Transportstyrelsen gör därför bedömningen att uppgifterna i operatörsregistret även ska få behandlas för ändamål hänförliga till uppgifter som utförs inom ramen för statlig och kommunal räddningstjänst.

LFV är av regeringen utsedda att, med ensamrätt, tillhandahålla civil och militär flygtrafikledningstjänst (ATS). Detta innefattar också flyginformationstjänst (FIS) som är en undertjänst inom ATS-tillhandahållandet. LFV har därefter utnämnts av Transportstyrelsen som leverantör av flygtrafikledningstjänst i Sweden FIR (Flight Information Region). Utnämningen är giltig dygnet runt och täcker hela Sweden FIR, från marknivå och uppåt (med undantag för publicerade och etablerade CTR [kontrollzon], TMA [terminalområde], TIZ [trafikinformationszon] och TIA [trafikinformationsområde] där specifikt utpekande behövs). Tillhandahållande av ATS är öppet för konkurrens på icke-statliga flygplatser i Sverige. LFV är dock den enda ATS-leverantören på statliga Swedavia-flygplatser och på militära flygplatser. Det finns några privata företag som är utsedda som leverantörer av flygtrafikledningstjänst. Som exempel på när LFV har behov av uppgifter från operatörsregistret har LFV lyft fram att uppgifterna behövs för att kunna behandla en inlämnad drönarfärdplan på ett korrekt sätt vilket innefattar att kontrollera att operatören är den som den utger sig för att vara och har den kompetens och de tillstånd som den uppger att den har; för att omedelbart kunna kontakta en operatör i nära anslutning till eller under pågående flygning om en färdplan måste ändras eller om en flygning måste avbrytas eller omdirigeras; i samband med incidentutredningar.

Uppgifter om operatörer är av stor betydelse för flygsäkerheten och kommer att behövas bl.a. vid kontroll av om en operatör är den som den utger sig för att vara och om denne därmed har rätt att använda det färdplaneringssystem som är under framtagande. Vidare behövs uppgifter om vem som opererar en drönare vid störningar vid flygplatser och liknande. Transportstyrelsen gör därför bedömningen att uppgifterna i operatörsregistret även ska få behandlas för ändamål hänförliga till flygsäkerheten.

Det finns därutöver andra säkerhetsrelaterade uppgifter för vilka uppgifterna i operatörsregistret kan behöva behandlas. Ett exempel är de tillstånd att sprida material inhämtat från luftburen farkost, så kallat spridningstillstånd, enligt lagen (2016:319) och förordningen (2016:320) om skydd för geografisk information som Lantmäteriet ansvarar för att utfärda. I handläggningen av ansökningar om tillstånd är uppgifter kring adress,

registreringsnummer av operatör, farkost, och brukare av intresse för Lantmäteriet för att kunna kontrollera och säkerställa att den som ansöker om tillståndet är den som den uppger sig att vara och har rätt att flyga på det avsedda sättet.

Av 1 § polislagen (1984:387) framgår att som ett led i samhällets verksamhet för att främja rättvisa och trygghet ska polisens arbete syfta till att upprätthålla allmän ordning och säkerhet samt att i övrigt tillförsäkra allmänheten skydd och annan hjälp och att polisverksamhet bedrivs av Polismyndigheten och Säkerhetspolisen.

Av 2 § polislagen framgår att till Polismyndighetens uppgifter hör bl.a. att

1. förebygga, förhindra och upptäcka brottslig verksamhet och andra störningar av den allmänna ordningen eller säkerheten,
2. övervaka den allmänna ordningen och säkerheten och ingripa när störningar har inträffat, och
3. utreda och beivra brott som hör under allmänt åtal.

Till Säkerhetspolisens uppgifter hör enligt 3 § polislagen bl.a. att

1. förebygga, förhindra och upptäcka brottslig verksamhet som innefattar brott mot rikets säkerhet eller terrorbrott,
2. utreda och beivra sådana brott som anges i 1 eller som följer av 5,
3. fullgöra uppgifter i samband med personskydd av den centrala statsledningen och andra som regeringen eller Säkerhetspolisen bestämmer,
4. fullgöra uppgifter enligt säkerhetsskyddslagen (2018:585),
5. leda annan polisverksamhet om regeringen föreskriver det och i övrigt bedriva sådan verksamhet som framgår av lag eller förordning eller som regeringen uppdragit åt Säkerhetspolisen att i särskilda hänseenden ansvara för.

Av 1 och 2 §§ förordning (2019:84) med instruktion för Kustbevakningen framgår att Kustbevakningen har till uppgift att bedriva sjöövervakning och utföra räddningstjänst till sjöss och inom ramen för sjöövervakningen till uppgift att självständigt ansvara för eller biträda en annan myndighet med brottbekämpning och ordningshållning i enlighet med kustbevakningslagen (2019:32) och annan författning.

Tullverket ska enligt 2-4 §§ förordningen (2016:1332) med instruktion för Tullverket

1. övervaka och kontrollera trafiken till och från Sverige så att bestämmelser om in- och utförsel av varor följs
2. förebygga och motverka brottslighet i samband med in- och utförsel av varor, och

3. bedriva viss utrednings- och åklagarverksamhet i fråga om brott mot bestämmelser om in- och utförsel av varor.

Transportstyrelsens bedömning är att personuppgifter i operatörsregistret ska kunna behandlas för ändamål hänförliga till den brottsbekämpande och lagförande verksamhet som ovan nämnda myndigheter ansvarar för. Utöver att drönare kan komma att användas som hjälpmedel vid brottslighet av olika slag finns även vissa brott kopplade till användningen av drönare. Kustbevakningen har som exempel på situationer när uppgifter från operatörsregistret kan vara av betydelse för myndighetens verksamhet lyft fram fall där en drönare är involverad i ett brott kopplat till det direkta brottsbekämpningsområdet; om en insats bedrivs i till exempel en hamn och en okänd drönare kommer och flyger över insatsområdet; om en drönare äventyrar flygsäkerheten för myndighetens flygplan. Vidare kan Polismyndigheten behöva uppgifter om operatörer för att kunna ingripa mot drönare som på olika sätt stör den allmänna ordningen och säkerheten.

Försvarmakten ska enligt förordning (2007:1266) med instruktion för Försvarmakten leda och bedriva militär säkerhetstjänst. Den militära säkerhetstjänstens uppgift är enligt bilaga 4 till regeringsbeslut 2018-12-20 att skydda de säkerhetsintressen som berör Försvarmakten och dess tillsynsområden enligt säkerhetsskyddslagstiftningen. Det innefattar dels att klarlägga och analysera den säkerhetshotande verksamhetens mål, medel och metoder, dels att utifrån hotbild och säkerhetshotande verksamhet ge säkerhetsintressena relevant skydd. Drönare är ett tilltagande hot mot Försvarmaktens säkerhetskänsliga verksamhet. Försvarmakten har ifråga om behovet av tillgång till uppgifter i operatörsregistret lämnat följande information till Transportstyrelsen. För att kunna klarlägga, analysera och skydda Försvarmaktens säkerhetsintressen behöver Försvarmakten kunna ställa frågor in mot operatörsregistret. Detta för att effektivt kunna utreda potentiellt säkerhetshotande verksamhet riktad mot Försvarmaktens säkerhetskänsliga verksamhet. Försvarmakten behöver även kunna kontakta operatörer som flyger i närheten av, eller riskerar att flyga i närheten av, Försvarmaktens skyddsobjekt. En del av dessa objekt är inte offentligt kända, varvid Försvarmakten kan komma att behöva söka upp operatörer som bor eller verkar i närheten av objektet för att upplysa dem om att avbildningsförbud föreligger.

Mot bakgrund av den information Försvarmakten har lämnat gör Transportstyrelsen bedömningen att personuppgifter i operatörsregistret även ska få behandlas för ändamål hänförliga till Försvarmaktens uppdrag att försvara Sverige och främja svensk säkerhet.

Utöver nu angivna ändamål finns det även andra ändamål som personuppgifterna i operatörsregistret bör få behandlas för. Det bör till att börja med uttryckligen framgå att uppgifter får behandlas för att tillhandahålla information till riksdagen eller regeringen. Sådant uppgiftslämnande kan bli aktuellt vid återrapportering av uppdrag i regleringsbrev.

I de fall en skyldighet att lämna ut uppgifter inte omfattas av de specifikt angivna ändamålen i den föreslagna 11 a § gör Transportstyrelsen bedömningen att det även behövs ett generellt ändamål som medger att personuppgifter behandlas för att uppfylla en lagstadgad uppgiftsskyldighet. Ett exempel på en sådan skyldighet är regleringen i 6 kap. 5 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400), OSL, om att en myndighet är skyldig att på begäran av en annan myndighet lämna ut uppgift som den förfogar över, i den mån hinder inte möter på grund av bestämmelse om sekretess eller av hänsyn till arbetets behöriga gång. Vidare finns det bestämmelser som medför att sekretessbelagda uppgifter får lämnas ut. Ett exempel på en sådan bestämmelse är generalklausulen i 10 kap. 27 § OSL, som innebär att en sekretessbelagd uppgift får lämnas till en annan myndighet, om det är uppenbart att intresset av att uppgiften lämnas ut har företräde framför det intresse som sekretessen ska skydda. Transportstyrelsen kan även behöva lämna ut uppgifter på eget initiativ, till exempel för att kunna utföra en uppgift i den egna verksamheten. Det kan till exempel ske med stöd av 10 kap. 2 § OSL, som anger att sekretess inte hindrar att en uppgift lämnas till en enskild eller till en annan myndighet, om det är nödvändigt för att den utlämnande myndigheten ska kunna fullgöra sin verksamhet. I luftfartygsregisterförordningen bör det finnas en bestämmelse som medger att uppgifter som behandlas för något av de angivna ändamålen i 11 a § får lämnas ut till andra myndigheter eller enskilda om uppgiften ska eller får lämnas ut enligt lag eller förordning.

Samarbetet inom EU och det internationella samarbetet i övrigt inom luftfartens område är omfattande. Samverkan över gränserna innebär att Transportstyrelsen behandlar uppgifter genom utlämnande till luftfartsmyndigheter i andra länder. I vissa fall utgör utlämnandet av uppgifter del av ett bindande internationellt åtagande. Till exempel finns i artikel 72 i grundförordningen en bestämmelse om att kommissionen, EASA och de nationella behöriga myndigheterna ska utbyta all information som finns tillgänglig för dem inom ramen för tillämpningen av grundförordningen och de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av grundförordningen. Personuppgifter i operatörsregistret bör få behandlas även för att kunna fullfölja sådana

internationella åtaganden. Bestämmelserna kan dock även vara utformade som ett frivilligt informationsutbyte snarare än som ett bindande krav. För att uppgiftslämnande ska kunna ske även i sådana fall bör det införas en särskild ändamålsbestämmelse som medger uppgiftslämnande som sker i enlighet med EU-rättsliga bestämmelser eller med stöd av internationella överenskommelser som Sverige efter riksdagens godkännande har tillträtt.

2.7 Ytterligare uppgifter i operatörsregistret

Förslag

Det ska i luftfartygsregisterförordningen föras in en bestämmelse, 11 c §, om de uppgifter, utöver de som räknas upp i artikel 14.2 i genomförandeförordningen, som ska registreras i operatörsregistret.

Principen om *uppgiftsminimering* i artikel 5.1 c DSF innebär att de personuppgifter som ska behandlas ska vara adekvata, relevanta och inte för omfattande i förhållande till de ändamål för vilka de behandlas. Vidare finns principen om *riktighet* i artikel 5.1 d DSF som innebär att de personuppgifter som ska behandlas ska vara riktiga och om nödvändigt uppdaterade. Det är den personuppgiftsansvarige som enligt artikel 5.2 DSF ansvarar för att det efterlevs.

I artikel 14.2 i genomförandeförordningen anges att systemen för registrering av UAS-operatörer ska innehålla fält för att införa och utbyta följande information:

- a) Fysiska personers fullständiga namn och födelsedatum och juridiska personers namn och identifieringsnummer.
- b) UAS-operatörers adress.
- c) UAS-operatörers e-postadress och telefonnummer.
- d) Ett försäkringsavtalsnummer för UAS, om det krävs enligt unionsregler eller nationella regler.
- e) Följande bekräftelse från juridiska personer: ”Alla anställda som direkt medverkar i driften har kompetens för att utföra sina uppgifter och UAS:et kommer enbart att skötas av fjärrpiloter som har en behörig kompetensnivå.”
- f) De operativa tillstånd och LUC som innehas och deklARATIONER åtföljda av en bekräftelse i enlighet med artikel 12.5 b.

Enligt artikel 14.6 andra stycket i genomförandeförordningen ska den behöriga myndigheten utfärda ett unikt digitalt registreringsnummer till de UAS-operatörer som registreras. Registreringsnumret finns inte med i uppräkningsen i artikel 14.2 i genomförandeförordningen över de uppgifter som ska finnas med i operatörsregistret.

Registreringsnumret ska enligt artikel 14.8 i genomförandeförordningen anges på den eller de drönare som operatören använder. För drönare i klass C1-C3 samt de nya föreslagna klasserna C5 och C6¹² finns krav på att drönaren ska ha en fjärridentifiering som möjliggör uppladdning av operatörens registreringsnummer och i realtid under hela flygningen säkerställer direkt periodisk utsändning från luftfartyget av bl.a. operatörens registreringsnummer på ett sådant sätt att uppgifterna kan tas emot direkt av befintliga mobila enheter inom utsändningsområdet, se del 2-4 i bilagan till den delegerade förordningen. Operatörens registreringsnummer är alltså en viktig uppgift som kommer att vara den uppgift som myndigheter och allmänhet har tillgång till och vill kontrollera mot uppgifterna i operatörsregistret. Om uppgiften inte finns i operatörsregistret utan enbart i Transportstyrelsens diarium innebär det ett mer komplicerat förfarande för att söka fram information.

Operatörsregistret ska för fysiska personer som är operatörer endast innehålla uppgift om födelsedatum, dvs. år, månad och dag. Enligt artikel 14.6 genomförandeförordningen ska operatörer som är fysiska personer registrera sig i den medlemsstat där de är bosatta. För att Transportstyrelsen ska kunna kontrollera om en person är bosatt i Sverige behövs ett person- eller samordningsnummer som myndigheten kan kontrollera mot Skatteverkets folkbokföringsdatabas. Uppgift om person- eller samordningsnummer kommer således att behöva behandlas av Transportstyrelsen i handläggningen inför registreringen för att myndigheten inte ska registrera någon felaktigt i operatörsregistret. Den behandlingen kommer att ske för vikten av en säker identifiering med stöd av 3 kap. 10 § dataskyddslagen.

Om person- eller samordningsnummer inte kan registreras i operatörsregistret kan operatörsregistret inte uppdateras automatiskt via Skatteverkets förmedlingstjänst Navet. Det innebär att Transportstyrelsen manuellt måste uppdatera operatörsregistret med ändrade uppgifter för att kunna säkerställa att de personuppgifter som behandlas är korrekta och uppdaterade. Vidare kan avsaknad av person- eller samordningsnummer leda till oklarheter om vilken person som registrerats. Det är därför av vikt att person- och samordningsnummer kan registreras i operatörsregistret för att underlätta Transportstyrelsens förvaltning av operatörsregistret och myndighetens möjligheter att leva upp till dataskyddsförordningens princip om riktighet.

¹² Se EASA Opinion 05/2019

2.8 Registreringen i operatörsregistret

Förslag

Det ska i luftfartygsregisterförordningen föras in en bestämmelse, 14 a §, om vad en ansökan om registrering i operatörsregistret ska innehålla och att ansökan ska göras skriftligen.

I 12 § luftfartygsregisterförordningen finns en bestämmelse om vilka uppgifter en ansökan om registrering av luftfartyg ska innehålla.

Artikel 14.2 i genomförandeförordningen tar enbart upp vilka uppgifter som ska finnas i operatörsregistret men inte vem som ska lämna uppgifterna. Det bör därför i luftfartygsregisterförordningen för operatörsregistret föras in en bestämmelse motsvarande vad som gäller för ansökan om registrering av luftfartyg om vilka uppgifter en ansökan om registrering i operatörsregistret ska innehålla.

Det bör vidare införas en bestämmelse om att ansökan om registrering i operatörsregistret ska vara skriftlig. Ett krav på skriftlig ansökan om registrering ska ses som en markering av att ansökan ska ges en varaktig och tillgänglig form och inte kan ske muntligt. Vidare hindrar kravet på skriftlighet inte att ansökan görs i det digitala och automatiserade system för registrering som Transportstyrelsen för närvarande utvecklar. Kravet kommer snarare att vara en viktig förutsättning för att systemet ska fungera på ett effektivt sätt.

2.9 Ändrade förhållanden

Förslag

Det ska i luftfartygsregisterförordningen föras in en bestämmelse, 20 a §, om operatörens ansvar för att anmäla ändrade förhållanden till Transportstyrelsen.

Principen om *riktighet* i artikel 5.1 d DSF innebär att de personuppgifter som ska behandlas ska vara riktiga och om nödvändigt uppdaterade. Det är den personuppgiftsansvarige som enligt artikel 5.2 DSF ansvarar för att det efterlevs.

Vissa av de personuppgifter som operatörsregistret ska innehålla är desamma som de uppgifter som finns i folkbokföringsdatabasen som Skatteverket för. Genom Skatteverkets förmedlingstjänst Navet får Transportstyrelsen aviseringar om ändringar i folkbokföringen avseende namn och adress samt uppgifter om en person har utvandrat eller avlidit. Uppgifter om e-postadress och telefonnummer finns dock inte i folkbokföringen. För att Transportstyrelsen ska kunna säkerställa att även

dess uppgifter i registret är korrekta behöver operatören åläggas en skyldighet att anmäla ändringar av sådana uppgifter till Transportstyrelsen.

För att säkerställa att de uppgifter om operatörer som operatörsregistret innehåller bör juridiska personer som är operatörer åläggas att anmäla till Transportstyrelsen om det företag verksamheten bedrivs i ändras på något sätt. Uppgifter om konkurser kungörs i Post- och Inrikes Tidningar och på Bolagsverkets hemsida i ett särskilt insolvensregister och är därmed lätt tillgängliga för Transportstyrelsen. Däremot är information om namnbyten, avveckling eller överlåtelser inte tillgängliga på samma sätt. Operatören bör därför åläggas att anmäla sådana ändringar till Transportstyrelsen för att Transportstyrelsen ska kunna uppdatera operatörsregistret så att det alltid innehåller korrekta uppgifter om operatörerna.

2.10 Avregistrering och gallring av uppgifter i operatörsregistret

Förslag

Det ska i luftfartygsregisterförordningen föras in två bestämmelser, 26 a och 26 b §§, om på vilka grunder Transportstyrelsen kan besluta om avregistrering från operatörsregistret.

Bedömning

Det kan finnas behov av bestämmelser om gallring av uppgifter i operatörsregistret men det finns för närvarande inte något underlag för att lämna förslag till sådana bestämmelser.

Personuppgifter får inte förvaras i en form som möjliggör identifiering av den registrerade under en längre tid än vad som är nödvändigt för de ändamål för vilka de behandlas, principen om *lagringsminimering* i artikel 5.1 e DSF. Avsaknaden av bestämmelser i genomförandeförordningen om hur länge personuppgifterna ska finnas kvar i operatörsregistret innebär att det uppstår svårigheter för Transportstyrelsen att leva upp till principen om lagringsminimering.

Genomförandeförordningen innehåller inga bestämmelser om avregistrering från operatörsregistret. Kravet på registrering gäller för operatörer som använder eller kommer att använda en drönare och uppfyller villkoren i artikel 14.5 i genomförandeförordningen. En fysisk eller juridisk person som av något skäl väljer att inte längre använda drönare bör ha möjlighet att ansöka om och beviljas avregistrering från operatörsregistret. Transportstyrelsen bör även kunna besluta om avregistrering när en fysisk person avlider eller en juridisk person avvecklas genom t.ex. konkurs eller likvidation.

Enligt artikel 14.6 i genomförandeförordningen ska operatörer vara registrerade i den medlemsstat där de är bosatta eller där de har sitt huvudsakliga verksamhetsställe. Om Transportstyrelsen får kännedom om att en operatör är registrerad i en annan medlemsstat bör myndigheten ha möjlighet att avregistrera operatören från det svenska registret. Ett beslut om avregistrering bör dock föregås av en möjlighet för operatören att yttra sig över de uppgifter som Transportstyrelsen har fått kännedom om.

Operatörsregistret kommer att omfatta en stor mängd operatörer vilket innebär en omfattande mängd information inklusive personuppgifter. Det kan därmed finnas behov av regler om gallring av uppgifter i operatörsregistret eller en regel om avskiljande av personuppgifter när de inte längre behövs i Transportstyrelsens löpande verksamhet motsvarande regleringen i 2 kap. 20 § andra stycket vägtrafikdatalagen (2019:369). Transportstyrelsen har, på grund av den korta tiden som gått sedan genomförandeförordningen beslutades och behovet av att få kompletterande bestämmelser på plats till genomförandeförordningen ska börja tillämpas den 1 juli 2020, inte haft möjlighet att närmare utreda behovet av sådana bestämmelser eller vad de i så fall skulle innehålla. Det finns således för närvarande inte något underlag för att lämna något förslag till sådana bestämmelser.

2.11 Tillgång till uppgifter i operatörsregistret

Förslag

Det ska i luftfartygsregisterförordningen föras in två bestämmelser om vilka som ska ha rätt att få del av uppgifter från operatörsregistret genom dels direktåtkomst, 37 a §, dels genom utlämnande på medium för automatiserad behandling, 37 b §.

Utöver den ovannämnda principen om ändamålsbegränsning ska enligt artikel 5.1 a DSF personuppgifter behandlas på ett lagligt, korrekt och öppet sätt i förhållande till den registrerade (principen om *laglighet, korrekthet och öppenhet*). Kravet på laglighet innebär att det ska finnas en rättslig grund för behandlingen. Vidare framgår av artikel 5.1 f DSF att personuppgifter, med lämpliga tekniska eller organisatoriska åtgärder, ska behandlas på ett sätt som säkerställer lämplig säkerhet, inbegripet skydd mot obehörig eller otillåten behandling (principen om *integritet och konfidentialitet*). Av beaktandeskäl 31 i DSF framgår att varje begäran från en myndighet om att ta del av personuppgifter ska vara skriftlig, motiverad, läggas fram i det enskilda fallet och inte gälla ett helt register eller leda till att register kopplas samman. Vad som avses med ”register kopplas samman” är oklart.

I artikel 56.7 i grundförordningen anges att medlemsstaterna ska säkerställa att information om registrering av operatörer av obemannade luftfartyg lagras i digitala harmoniserade, driftskompatibla nationella registreringssystem. Medlemsstaterna ska ha tillgång till och kunna utbyta denna information genom den databas som avses i artikel 74.

Detta återfinns även, i något annorlunda lydelse, i artikel 14.4 i genomförandeförordningen där det framgår att medlemsstaterna ska säkerställa att registreringssystemen är digitala och driftskompatibla och möjliggör ömsesidigt tillträde till och utbyte av information via den databas som ska upprättas enligt artikel 74 i grundförordningen. Artikel 14 i genomförandeförordningen innehåller utöver detta inte någon bestämmelse om vem som ska få tillgång till uppgifterna i operatörsregistret. Inte heller artikel 18 i genomförandeförordningen innehåller någon bestämmelse om att den behöriga myndigheten ska göra registret tillgängligt för någon annan, vare sig andra myndigheter eller allmänheten.

Av beaktandeskäl 19 i genomförandeförordningen framgår att de uppgifter som lagras i medlemsstaternas registreringssystem bör vara lättillgängliga. Det framgår inte vad som avses med *lättillgängliga* men mot bakgrund av att ändamålet med operatörsregistret inte kan anses vara att det ska vara ett offentligt register motsvarande fartygs- eller luftfartygsregistret är det Transportstyrelsens bedömning att det inte ska tolkas som att registret ska vara allmänt tillgängligt.

Med direktåtkomst avses att någon har direkt tillgång till ett register och på egen hand kan söka efter information, dock utan att kunna påverka innehållet i uppgiftssamlingen. I uttrycket direktåtkomst ligger också att den som är ansvarig för uppgiftssamlingen inte har någon kontroll över vilka uppgifter som mottagaren vid ett visst tillfälle får del av. Om en myndighet måste reagera på en begäran om utlämnande av uppgifter anses utlämnandet istället ske på medium för automatiserad behandling. Om den utlämnande myndigheten automatiserat måste reagera på en begäran om att få ut en handling, har den mottagande myndigheten inte någon sådan tillgång till handlingen som avses i 2 kap. 6 § tryckfrihetsförordningen, TF. Handlingen är inte tillgänglig för den mottagande myndigheten förrän prövningen gjorts och handlingen har lämnats ut. Därmed uppkommer inte något överskott av allmänna handlingar hos den mottagande myndigheten. Det innebär att om en handling inte är tillgänglig enligt 2 kap. 6 § TF har den mottagande myndigheten inte heller direktåtkomst till den.

I fråga om operatörsregistret föreslås att den enskilde ska ha möjlighet att genom direktåtkomst se vilka personuppgifter om denne som finns

registrerade i operatörsregistret. Ett utlämnande till den registrerade av egna personuppgifter kan inte anses oförenligt med de ändamål för vilka uppgifterna samlas in. Några andra skäl som talar emot det föreligger inte heller. En sådan åtkomst kan också vara nödvändig för att den enskilde enkelt ska kunna kontrollera de uppgifter som finns registrerade om denne, t.ex. uppgifter om registreringsnumret och eventuella tillstånd som operatören har beviljats, och om denne behöver göra en anmälan enligt 20 a § om ändrade uppgifter. Risken för att personuppgifter om en enskild registrerad ska lämnas ut felaktigt vid en direktåtkomst bedöms vara liten då det nya system som är under utveckling för det nya operatörsregistret bygger på att den enskildes identitet kontrolleras med hjälp av e-legitimation. Behörighets- och säkerhetsfrågorna bedöms därmed vara lösta på ett sätt som är tillfredsställande ur integritetssynpunkt.

Leverantörer av flygtrafikledningstjänst behöver tillgång till uppgifterna i operatörsregistret dygnet om, alla dagar om året med anledning av de angivna skälen under avsnitt 2.6, kopplade till flygsäkerheten. Lantmäteriet behöver uppgifterna under ansökningsprocessen för spridningstillstånd. Även om själva handläggningen sker under kontorsarbetstid kan ansökningar göras när som helst och under själva ansökningsprocessen kan det komma att bli aktuellt att inhämta uppgifter digitalt från operatörsregistret. Kustbevakningen verkar 24 timmar om dygnet, 7 dagar i veckan, året om och har därför ett behov av att få tillgång till operatörsregistret utanför ordinarie arbetstid. MSB har anfört att man i det längre perspektivet ser ett behov av att få tillgång till uppgifter även utanför kontorsarbetstid med tanke på att verksamheten inte är begränsad till sedvanliga kontorstiden. Försvarsmakten gör av samma skäl bedömningen att myndigheten behöver tillgång till uppgifter utanför ordinarie kontorstid. Polismyndigheten gör bedömningen att det finns behov av tillgång till uppgifterna utanför kontorstid eftersom myndigheten verkar 24 timmar om dygnet, 7 dagar i veckan, året om. Tullverket för sin del har meddelat att de för närvarande inte ser något behov av tillgång till uppgifterna dygnet runt.

Transportstyrelsen gör bedömningen att det finns ett behov för statliga myndigheter och kommuner samt privata leverantörer av flygtrafiktjänst att kunna få tillgång till uppgifter i operatörsregistret även utanför sedvanliga kontorstider. Det stöds av den information Transportstyrelsen har fått från myndigheterna.

Tillgång till uppgifterna i operatörsregistret kan ges antingen via direktåtkomst eller genom utlämnande på medium för automatiserad behandling. Möjligheten till direktåtkomst ökar riskerna för intrång i den personliga integriteten, eftersom det typiskt sett innebär att uppgifter blir

tillgängliga för fler personer och att den utlämnande myndighetens möjligheter att kontrollera användningen av uppgifterna minskar. Vidare måste dataskyddsförordningens beaktandeskäl 31 vägas in vid bedömningen. I beaktandeskäl 31 DSF anges att offentliga myndigheters begäran om att uppgifter ska lämnas ut alltid ska vara skriftliga och motiverade, läggas fram i enskilda fall och inte gälla hela register eller leda till att register kopplas samman. Vid en direktåtkomst riskerar myndigheters register att bli ihopkopplade på ett sätt som strider mot dataskyddsförordningen. Transportstyrelsen anser därför att den tillgång som utomstående ska få till uppgifter som ska behandlas för de ändamål som anges i 11 a § ska ske genom utlämnande på medium för automatiserad behandling.

2.12 Ytterligare uppgifter i luftfartygsregistret

Förslag

Det ska i 5 § 2 i luftfartygsregisterförordningen göras ett tillägg om att luftfartygsregistret i fråga om ägare till certifierade drönare även ska innehålla uppgifter om ägarens e-postadress och telefonnummer samt att det ska vara möjligt att föra in sådana uppgifter även för övriga luftfartyg.

Det framgår av 5 § 2 luftfartygsregisterförordningen att luftfartygsregistret för registrerade luftfartyg ska innehålla uppgift om ägarens namn, nationalitet och adress samt arten av förvärvet. I artikel 14.3 genomförandeförordningen regleras vilka uppgifter som ska registreras gällande ägare till certifierade drönare. Utöver uppgifter om namn och adress ska enligt genomförandeförordningen även uppgift om ägarens e-postadress och telefonnummer registreras. För att Transportstyrelsen ska kunna leva upp till genomförandeförordningens krav på de uppgifter som ska registreras och dataskyddsregleringens krav på personuppgiftsbehandlingen krävs det att dessa tillkommande uppgifter får registreras i luftfartygsregistret. För att möjliggöra detta bör luftfartygsregisterförordningen uppdateras.

Då de uppgifter som ska registreras i fråga om ägare av certifierade drönare och luftfartygsägare i övrigt är desamma anser Transportstyrelsen att det även för luftfartygsägare bör vara möjligt att registrera uppgift om ägarens e-postadress och telefonnummer. Behovet av annan kommunikation med luftfartygsägarna än enbart brevledes har ökat och Transportstyrelsen anser därför att det bör finnas ges en möjlighet, men inte skyldighet, för övriga luftfartygsägare att lämna kontaktinformation i form av e-postadress och telefonnummer och därmed också en möjlighet för Transportstyrelsen att föra in den informationen i luftfartygsregistret.

2.13 Följdändringar i luftfartygsregisterförordningen

Förslag

Till följd av att luftfartygsregisterförordningen kompletteras med föreskrifter om det nya operatörsregistret behöver 39 § justeras för att enbart vara tillämplig för luftfartygsregistret. Vidare ska några nya rubriker införas.

Bedömning

Det kan finnas behov av straffbestämmelser kopplade till registreringen i operatörsregistret men det finns för närvarande inte tillräckligt underlag för att lämna förslag till sådana bestämmelser eller låta 39 § även omfatta operatörsregistret.

I 39 § luftfartygsregisterförordningen finns ansvarsbestämmelser för den som lämnar oriktiga uppgifter i samband med en ansökan eller anmälan, underlåter att fullgöra anmälningsskyldighet eller inte rättar sig efter ett föreläggande som har meddelats enligt 24, 26 eller 36 §.

Genomförandeförordningen innehåller inte någon bestämmelse om sanktioner för överträdelser av bestämmelserna om registrering i operatörsregistret. En sådan bestämmelse finns dock i artikel 131 i grundförordningen. I den anges att medlemsstaterna ska fastställa regler om sanktioner för överträdelse av bestämmelserna i grundförordningen och i delegerade akter och genomförandeaakter som antagits på grundval av grundförordningen. Medlemsstaterna ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att reglerna tillämpas. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande. Transportstyrelsen har inte haft möjlighet att, under den korta tid som förflutit sedan genomförandeförordningen beslutades och trädde i kraft, utreda i vilken utsträckning bestämmelserna om registrering i artikel 14 i genomförandeförordningen ska vara straffsanktionerade. I avvaktan på en sådan utredning behöver 39 § justeras till att avse endast luftfartygsregistret.

Genom att nya bestämmelser införs i luftfartygsregisterförordningen behöver några nya underrubriker införas för att klargöra vilka bestämmelser som hör till vilket register, luftfartygsregistret eller operatörsregistret.

Närmast före 5 § finns en rubrik om luftfartygsregistrets innehåll. Det behövs därför en ny rubrik närmast framför de nya 11 a-11 c §§ om operatörsregistrets ändamål och innehåll.

Rubriken närmast före 12 § handlar om registreringen i luftfartygsregistret. Den rubriken ska kvarstå men behöver kompletteras med två underrubriker närmast före 12 § och 14 a §.

Närmast före 15 § finns en rubrik om ändring av uppgifter som finns i luftfartygsregistret. Det behövs därför en ny rubrik närmast framför den nya 20 a § om ändring av de förhållanden som finns registrerade i operatörsregistret.

Närmast före 21 § finns en rubrik om avregistrering som idag endast gäller för luftfartygsregistret. Det behövs därför dels en ny rubrik närmast före 21 § för luftfartygsregistret, dels en ny rubrik närmast framför den nya 26 a § som gäller för avregistrering från operatörsregistret.

Närmast före 35 § finns en rubrik om särskilda bestämmelser. För att tydliggöra vilka bestämmelser som gäller för vilket register finns behov av dels en ny rubrik närmast före 35 § för luftfartygsregistret, dels en ny rubrik närmast framför den nya 26 a § för operatörsregistret.

3 Konsekvenser

3.1 Vad är problemet/anledningen till regleringen?

Det nya operatörsregister som ska inrättas enligt artikel 14 i genomförandeförordningen och som Transportstyrelsen, efter att ha blivit utpekad som behörig myndighet, ska ansvara för kommer att omfatta många fysiska personer inklusive minderåriga. De registrerade har rätt att förvänta sig att Transportstyrelsen använder deras personuppgifter på ett ändamålsenligt sätt med hänsyn till kraven i det europeiska regelverket samt att personuppgifterna skyddas på ett adekvat sätt. Regleringen i genomförandeförordningen är dock inte tillräcklig för att Transportstyrelsen vid personuppgiftsbehandlingen i registret ska kunna leva upp till kraven i dataskyddsförordningen och dataskyddslagen. Det innebär att det finns risk för att personuppgifter behandlas på ett sätt som riskerar de enskilda registrerades integritet och kan leda till skadeståndsanspråk och sanktionsavgifter mot Transportstyrelsen.

3.2 Vad blir effekterna om någon lösning inte kommer till stånd?

Avsaknaden av kompletterande bestämmelser avseende personuppgiftsbehandlingen i operatörsregistret leder till osäkerhet för både de enskilda registrerade och Transportstyrelsen.

För de enskilda handlar osäkerheten bland annat om vilka inskränkningar i deras integritet som registreringen i operatörsregistret kommer att medföra. Därtill kan avsaknaden av tydliga ändamål med registret leda till en oförutsägbarhet i fråga om hur personuppgifterna kommer att användas, både av Transportstyrelsen och andra myndigheter.

Vidare är det tveksamt om Transportstyrelsen kan upprätta och förvalta ett register över enskilda fysiska personer utan att riskera att bryta mot dataskyddsregleringen med de konsekvenser det innebär för de enskilda. Om Transportstyrelsen vid sin behandling av personuppgifter bryter mot någon av principerna i artikel 5 DSF är det en sådan överträdelse som avses i artikel 83.5 DSF. Myndigheten kan vid en sådan överträdelse åläggas sanktionsavgift på upp till 10 miljoner kronor enligt 6 kap. 2 § dataskyddslagen. Vidare har den enskilde registrerade rätt till ersättning för materiell eller immateriell skada till följd av överträdelse av DSF vilket framgår av artikel 82 DSF.

3.3 Vad ska uppnås?

Genom de föreslagna kompletterande bestämmelserna i luftfartygsregisterförordningen blir regleringen av hur personuppgifterna i operatörsregistret ska behandlas tydlig. Det medför att Transportstyrelsen får de förutsättningar som behövs för att kunna behandla personuppgifterna i operatörsregistret på ett säkert och för de enskilda registrerade förutsägbart sätt. Därigenom minskar riskerna för att enskilda drabbas av integritetsskador och för att Transportstyrelsen åläggs skadeståndsskyldighet eller sanktionsavgifter.

3.4 Vilka möjliga lösningar finns?

3.4.1 Alternativ som inte innebär reglering

Några andra alternativ än reglering bedöms inte som möjliga om Transportstyrelsen ska kunna upprätta och förvalta operatörsregistret och behandla personuppgifterna korrekt utifrån dataskyddsregleringens krav.

3.4.2 Regleringsalternativ

Transportstyrelsen föreslår att de kompletterande regler som behövs ska föras in den befintliga luftfartygsregisterförordningen.

Ett annat alternativ som övervägts är en fristående förordning för operatörsregistret. Ett sådant förslag skulle dock innebära att enskilda operatörer behöver känna till och följa två kompletterande svenska förordningar. Transportstyrelsen gör därför bedömningen att det lämpligaste är att samla regleringen av registren i en och samma författning.

3.5 Samhällsekonomisk analys

Den föreslagna regleringen innebär inte några ökade kostnader för vare sig enskilda eller Transportstyrelsen då de grundläggande bestämmelserna om operatörsregistret finns i genomförandeförordningen. Förslaget bedöms få positiva konsekvenser för både enskilda och Transportstyrelsen genom att Transportstyrelsen kan säkerställa att de enskildas personuppgifter behandlas korrekt i enlighet med dataskyddsregleringens krav.

3.6 Fördelningsanalys

Den föreslagna regleringen tros påverka samtliga berörda på någorlunda samma sätt.

3.7 Analys av transportpolitisk måluppfyllelse

Den föreslagna regleringen anses inte påverka funktionsmålet¹³ då den inte har någon påverkan på tillgänglighet eller jämställdhet. Förslaget bedöms däremot ha en viss inverkan på hänsynsmålet¹⁴ genom att minska riskerna för integritetsskador för enskilda registrerade. Operatörsregistret som sådant kommer dessutom att leda till en ökad säkerhet inom luftfarten.

3.8 Överensstämmer förslaget med regleringen eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler som Sverige ska följa

Förslagen bedöms överensstämma med reglerna i dataskyddsförordningen och vara nödvändiga för att Transportstyrelsen ska kunna uppfylla kravet på att inrätta ett operatörsregister enligt genomförandeförordningen.

¹³ Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

¹⁴ Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljökvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

4 Författningskommentar

4.1 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1986:172) om luftfartygsregistret m.m.

1 § Denna förordning innehåller i anslutning till luftfartslagen (2010:500) föreskrifter om registrering i luftfartygsregistret samt om anteckningar i bihanget till detta.

Förordningen innehåller även föreskrifter som kompletterar bestämmelserna om operatörsregister i artikel 14 i Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/947 om regler och förfaranden för drift av obemannade luftfartyg.

Registermyndighet för operatörsregistret är Transportstyrelsen. Att Transportstyrelsen ansvarar för luftfartygsregistret framgår av 2 kap. 1 § luftfartslagen (2010:500).

Registermyndigheten är personuppgiftsansvarig för den behandling av personuppgifter som myndigheten utför enligt denna förordning i fråga om registrering av luftfartyg och enligt Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/947 om regler och förfaranden för drift av obemannade luftfartyg i fråga om registrering av operatörer.

Frågan har behandlats i avsnitten 2.1, 2.2, 2.3 och 2.4. Paragrafen är ändrad.

Genom det nya *andra stycket* införs bestämmelser som kompletterar artikel 14 genomförandeförordningen vilket ger Transportstyrelsen bättre möjligheter att leva upp till dataskyddsregleringens krav i fråga om den personuppgiftsbehandling som kommer att genomföras i det nya operatörsregistret.

Den nya bestämmelsen i det nya *tredje stycket* pekar ut Transportstyrelsen som registermyndighet för det nya operatörsregistret. För tydlighetens skull införs även en hänvisning till bestämmelsen i luftfartslagen där Transportstyrelsen pekas ut som ansvarig för luftfartygsregistret.

Genom det nya *fjärde stycket* tydliggörs att det är Transportstyrelsen som är personuppgiftsansvarig för både luftfartygsregistret och operatörsregistret.

1 a § Denna förordning innehåller bestämmelser som kompletterar Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning), här benämnd EU:s dataskyddsförordning.

1 b § Vid behandling av personuppgifter enligt denna förordning gäller lagen (2018:218) med kompletterande bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning och föreskrifter som har meddelats i anslutning till den lagen, om inte annat följer av

denna förordning eller föreskrifter som har meddelats i anslutning till förordningen.

Paragraferna behandlas i avsnitt 2.5 och reglerar luftfartygsregisterförordningens förhållande till dataskyddsförordningen och den kompletterande svenska dataskyddslagen.

Av den nya paragrafen 1 a § framgår att luftfartygsregisterförordningen innehåller kompletterande bestämmelser till dataskyddsförordningen. Hänvisningen till dataskyddsförordningen är dynamisk, dvs. avser förordningen i dess vid varje tidpunkt gällande lydelse.

Den nya paragrafen 1 b § upplyser om hur luftfartygsregisterförordningen förhåller sig till dataskyddslagen och föreskrifter som har meddelats i anslutning till den lagen. Av paragrafen följer att dataskyddslagen och föreskrifter som har meddelats i anslutning till den lagen gäller för Transportstyrelsen behandling av personuppgifter i luftfartygs- och operatörsregistren.

5 § Luftfartygsregistret ska för varje registrerat luftfartyg innehålla uppgifter om följande.

1. Beträffande luftfartyget

- a) nationalitets- och registreringsbeteckning,
- b) tillverkare, tillverkningsort, tillverkningsår, tillverkningsnummer och typbeteckning,
- c) klass,
- d) omfattningen av gällande luftvärdighetsbevis och miljövårdighetsbevis,
- e) om luftfartyget har avregistrerats, anledningen till detta,
- f) om luftfartyget tidigare har varit registrerat i en annan stat, denna registrering,
- g) förekomsten av oåterkalleliga fullmakter för avregistrering och export enligt lagen (2015:860) om internationella säkerhetsrätter i lösa saker.

2 Ägarens namn, nationalitet och adress, samt arten av förvärvet. För certifierade obemannade luftfartyg ska även uppgift om ägarens e-postadress och telefonnummer föras in. För övriga luftfartyg får uppgift om ägarens e-postadress och telefonnummer föras in.

3. Dagen för

- a) registrering,
- b) anteckning om att luftfartyget har bytt ägare,
- c) avregistrering,
- d) anteckning enligt 7, 8 eller 9 §.

4. Förekomsten av anteckningar.

Paragrafen behandlas i avsnitt 2.12. Genom tillägget i den *andra punkten* kan Transportstyrelsen registrera e-postadress och telefonnummer för ägare

av certifierade drönare enligt kravet i artikel 14.3 genomförandeförordningen. Vidare ges en möjlighet att registrera e-postadress och telefonnummer även för ägare till övriga luftfartyg.

Operatörsregistrets ändamål och innehåll

11 a § Personuppgifter får behandlas i operatörsregistret om det är nödvändigt för att hantera frågor om

- 1. tillståndsprövning och tillsyn av efterlevnaden av reglerna i Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/947 av den 24 maj 2019 om regler och förfaranden för drift av obemannade luftfartyg och Kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/945 av den 12 mars 2019 om obemannade luftfartygssystem och om tredjelandsoperatörer av obemannade luftfartygssystem, eller*
- 2. avgifter.*

Personuppgifter i operatörsregistret får även behandlas om det är nödvändigt för att tillhandahålla sådana uppgifter om operatörer som behövs i en verksamhet som stat eller kommun eller leverantör av flygtrafikledningstjänst ansvarar för enligt lag eller förordning, när det gäller

- 1. statlig eller kommunal räddningstjänst, eller*
- 2. flygsäkerhets- eller miljöändamål.*

Personuppgifter i operatörsregistret får även behandlas när det är nödvändigt för att tillhandahålla sådana uppgifter om operatörer som behövs i

- 1. Polismyndighetens, Säkerhetspolisens, Kustbevakningens eller Tullverkets brottsbekämpande och lagförande verksamhet,*
- 2. Polismyndighetens arbete med att upprätthålla allmän ordning och säkerhet, eller*
- 3. Försvarsmaktens arbete med att försvara Sverige och främja samhällets säkerhet.*

11 b § Personuppgifter som behandlas enligt 11 a § får även behandlas när det är nödvändigt för att fullgöra en förpliktelse som följer av ett internationellt åtagande.

Personuppgifter som behandlas enligt 11 a § får även behandlas när det är nödvändigt för att tillhandahålla information till

- 1. riksdagen eller regeringen,*
- 2. en annan myndighet eller en enskild, om uppgifterna lämnas med stöd av lag eller förordning, eller*
- 3. en utländsk myndighet, ett EU-organ eller en mellanfolklig organisation, om utlämnandet av uppgifterna sker med anledning av Sveriges medlemskap i Europeiska unionen eller i enlighet med en internationell konvention som Sverige har tillträtt eller ett av riksdagen godkänt avtal med en främmande stat eller en mellanfolklig organisation.*

Den nya *rubriken* behandlas i avsnitt 2.13 och införs för att det ska vara tydligt vilka bestämmelser som hör till vilket register. De nya paragraferna behandlas i avsnitt 2.6.

Genom den nya *11 a §* fastställs för vilka ändamål personuppgifterna får behandlas i operatörsregistret. *Det första stycket* rör de ändamål som Transportstyrelsen har i sin egenskap av tillsyns- och tillståndsmyndighet och även Polismyndigheten i fall den kommer att utföra tillsyn över efterlevnaden av genomförandeförordningen. *Det andra stycket* omfattar de ändamål som kan kopplas till säkerhet och skydd för miljö och ryms inom ramen för den verksamhet som bedrivs av statliga och kommunala räddningstjänster. Stycket omfattar även den verksamhet som bedrivs för att säkerställa säkerhet och flygsäkerhet av både statliga myndigheter och privata leverantörer av flygtrafiktjänst. Ändamålen i *det tredje stycket* är hänförliga till den verksamhet som bedrivs inom ramen för de brottsbekämpande myndigheterna och Försvarmakten och syftar till att säkerställa att uppgifter kan behandlas även för dessa myndigheters behov vilka faller inom ramen för säkerhet, personlig säkerhet och skydd av personuppgifter.

Den nya paragrafen *11 b §* omfattar de sekundära ändamål som personuppgifterna får behandlas för i operatörsregistret. De gör det möjligt för Transportstyrelsen att behandla uppgifterna för att kunna fullgöra uppgiftsskyldigheter enligt både nationell rätt, EU-rätt och internationella åtaganden. Det blir vidare möjligt att behandla personuppgifter för att uppfylla andra krav på uppgiftslämnande.

11 c § Utöver de uppgifter som anges i artikel 14.2 i förordning (EU) 2019/947 ska operatörsregistret innehålla uppgift om det unika digitala registreringsnummer som den behöriga myndigheten ska utfärda enligt artikel 14.6 i förordning (EU) 2019/947.

För fysiska personer ska operatörsregistret även innehålla person- eller samordningsnummer.

Frågan behandlas i avsnitt 2.7. Genom den nya paragrafen får Transportstyrelsen möjlighet att, utöver de uppgifter som ska registreras i operatörsregistret enligt artikel 14.2 i genomförandeförordningen, i operatörsregistret föra in och behandla dels operatörens registreringsnummer, dels person- eller samordningsnummer.

Registreringen

Luftfartygsregistret

12 § I en ansökan om registrering av ett luftfartyg skall lämnas uppgifter om vem som tidigare har ägt luftfartyget och om de förhållanden som avses i 5 § 1 b och 2.

Till ansökningen skall fogas

1. handlingar som visar luftfartygets tillverkare, tillverkningsort, tillverkningsår, tillverkningsnummer och typbeteckning,
2. personbevis, registreringsbevis eller motsvarande handling som visar ägarens nationalitet, samt
3. förvärvshandlingar eller annan utredning om ägarens förvärv av luftfartyget.

Den nya rubriken närmast före 12 § behandlas i avsnitt 2.13 och införs för att det ska vara tydligt vilka bestämmelser som hör till vilket register.

Operatörsregistret

14 a § Ansökan om registrering i operatörsregistret ska innehålla följande uppgifter:

- a) Fysiska personers fullständiga namn och person- eller samordningsnummer och juridiska personers namn och organisationsnummer,
- b) operatörens adress,
- c) operatörens e-postadress och telefonnummer,
- d) ett försäkringsavtalsnummer för UAS, om det krävs enligt unionsregler eller nationella regler, och
- e) följande bekräftelse från juridiska personer: "Alla anställda som direkt medverkar i driften har kompetens för att utföra sina uppgifter och UAS:et kommer enbart att skötas av fjärrpiloter som har en behörig kompetensnivå."

Ansökan ska göras skriftligen.

Den nya rubriken behandlas i avsnitt 2.13 och införs för att det ska vara tydligt vilka bestämmelser som hör till vilket register. Den nya paragrafen behandlas i avsnitt 2.8. Genom bestämmelsen i det *första stycket* regleras vilka uppgifter en ansökan om registrering i operatörsregistret ska innehålla. Bestämmelsen i det *andra stycket* införs för att reglera hur ansökningar om registrering ska göras.

Ändring av förhållanden som är registrerade i operatörsregistret

20 a § Operatören ansvarar för att omedelbart anmäla till Transportstyrelsen om denne:

1. har ny e-postadress, eller
2. har nytt telefonnummer,

Operatörer som är juridiska personer ansvarar för att omedelbart anmäla till Transportstyrelsen om företaget överläts eller avvecklas.

Den nya *rubriken* behandlas i avsnitt 2.13 och införs för att det ska vara tydligt vilka bestämmelser som hör till vilket register. Den nya paragrafen behandlas i avsnitt 2.9. Genom kravet i *det första stycket* på att operatören ska anmäla ändrad e-postadress eller telefonnummer får Transportstyrelsen kännedom om de ändrade uppgifterna och kan säkerställa att de personuppgifter som behandlas är riktiga och uppdaterade. På motsvarande sätt innebär bestämmelsen i *det andra stycket* att Transportstyrelsen kan säkerställa operatörsregistrets riktighet.

Avregistrering m.m.

Luftfartygsregistret

21 § Bestämmelser om avregistrering av ett luftfartyg finns i 2 kap. 6 och 7 §§ luftfartslagen (2010:500).

Den nya *rubriken* behandlas i avsnitt 2.13 och införs för att det ska vara tydligt vilka bestämmelser som hör till vilket register.

Operatörsregistret

26 a § *På ansökan av en operatör som inte längre använder eller avser att använda ett eller flera obemannade luftfartygssystem får Transportstyrelsen avregistrera operatören från operatörsregistret.*

Om en fysisk person som är operatör avlider ska Transportstyrelsen avregistrera operatören från operatörsregistret.

Om en juridisk person som är operatör försätts i konkurs ska Transportstyrelsen avregistrera operatören från operatörsregistret.

26 b § *Om Transportstyrelsen får kännedom om att en operatör är registrerad i en annan medlemsstat inom Europeiska unionen får myndigheten besluta att operatören ska avregistreras från operatörsregistret. Innan ett sådant beslut fattas ska operatören ges tillfälle att yttra sig över den information Transportstyrelsen har fått om registreringen i den andra medlemsstaten.*

Den nya *rubriken* behandlas i avsnitt 2.13 och införs för att det ska vara tydligt vilka bestämmelser som hör till vilket register. De nya paragraferna behandlas i avsnitt 2.10. Genom bestämmelsen *det första stycket* i den nya 26 a § får Transportstyrelsen möjlighet att besluta om avregistrering från operatörsregistret i de fall den fysiska eller juridiska personen inte längre använder drönare. Att Transportstyrelsen ska avregistrera operatören i vissa fall framgår av *det andra* respektive *tredje stycket* i paragrafen.

Den nya paragrafen 26 b § ger Transportstyrelsen möjlighet att avregistrera en operatör från det svenska operatörsregistret om det framkommer att

operatören redan är registrerad i en annan medlemsstat. Sådana beslut bör dock inte fattas innan operatören fått möjlighet att yttra sig över den information om registreringen i den andra medlemsstaten som Transportstyrelsen har fått tillgång till.

Särskilda bestämmelser

Luftfartygsregistret

35 § Om en handling som bifogas en ansökan eller en anmälan till Transportstyrelsen är avfattad på ett annat språk än svenska, danska, norska eller engelska, skall den åtföljas av en bestyrkt översättning till något av dessa språk.

Den nya rubriken behandlas i avsnitt 2.13 och införs för att det ska vara tydligt vilka bestämmelser som hör till vilket register.

Operatörsregistret

37 a § Den registrerade får ha direktåtkomst till personuppgifter som rör honom eller henne.

37 b § Uppgifter i operatörsregistret får till statliga myndigheter och kommuner lämnas ut på medium för automatiserad behandling om uppgifterna ska behandlas för de ändamål som anges i 11 a § andra och tredje stycket.

Den nya rubriken behandlas i avsnitt 2.13 och införs för att det ska vara tydligt vilka bestämmelser som hör till vilket register. De två nya paragraferna behandlas i avsnitt 2.11. Den nya paragrafen 37 a § innebär att den registrerade får direktåtkomst att se de uppgifter om denne som finns registrerade i operatörsregistret.

Genom bestämmelsen i den nya 37 b § får Transportstyrelsen möjlighet att genom utlämnande på medium för automatiserad behandling ge tillgång till operatörsregistret för de ändamål som avses i 11 a §.

39 § Till böter döms den som

1. lämnar oriktiga uppgifter i samband med en ansökan eller anmälan *avseende luftfartygsregistret* enligt denna förordning,
2. underlåter att fullgöra anmälningsskyldighet *avseende luftfartygsregistret* enligt denna förordning,
3. inte rättar sig efter ett föreläggande som har meddelats enligt 24, 26 eller 36 §.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 2.13. Paragrafen är ändrad. Ändringen innebär att det klargörs att det bara är lämnande av oriktiga uppgifter eller underlåtenhet att fullgöra anmälningsskyldighet till luftfartygsregistret som är straffsanktionerat.