

Kopia till

ju.L4@regeringskansliet.se

Justitiedepartementet
Enheten för lagstiftning om allmän ordning och
säkerhet och samhällets beredskap (L4)

Remissvar: Promemoria Ett nytt regelverk för Schengens informationssystem (SIS) (Ds 2019:27)

Sammanfattning

Transportstyrelsen har i huvudsak inget att invända mot förslaget, men har följande synpunkter:

Transportstyrelsen uppmärksammar att det inte framgår när eller under vilka omständigheter sökningar ska genomföras i SIS.

För registrering och inskrivning av förvärv av fartyg (exempelvis passagerarfartyg, oljefartyg och pråmar), luftfartyg (exempelvis flygplan, helikoptrar och certifierade drönare) och flygmotorer, stadgas vissa krav för bifall. Om krav för bifall uppfylls, noterar Transportstyrelsen att handläggnings- och beslutsprocessen är oklar om en samtidig sökning i SIS resulterar i träff på exempelvis terroristbrott eller penningtvätt. Nuvarande reglering utgör nämligen hinder för att beslut om avslag ska kunna fattas i sådana fall.

Transportstyrelsen noterar även, att efter rapportering av träff i SIS till Sirenekontor, är det oklart om kommunikationen med Sirenekontoret påverkar den lagstadgade inskrivningsdagen. Om beslut inte kan fattas i registerärende, påverkar det nämligen handläggningen av ärenden på följande inskrivningsdagar, genom att beslut inte kan fattas i dessa ärenden och offentliggöras i inskrivningsregister vid Transportstyrelsen. Eftersom handläggning genomförs i realtid för att tillgodose branschens behov av snabba beslut om nationalitet, äganderätt och inteckningar m.m., uppstår hinder, särskilt för sjöfartsnäringen.

Det noteras, att transparensen för sjö- och luftfartsnäringens ekonomiska transaktioner riskerar minska, på grund av inskränkt förutsebarhet.

Transportstyrelsen observerar att det saknas enhetliga sökkriterier, såsom exempelvis IMO-nummer, registreringsbeteckning, eller serienummer, för sökning i SIS av fartyg, luftfartyg och flygmotorer.

Transportstyrelsen observerar även att det inte framgår vem som kan genomföra sökning i SIS och i vilken miljö sådan sökning kan genomföras, samt hur informationen i SIS ska hanteras beträffande sekretess.

Det observeras slutligen, att myndighetens IT-system för fartygs- respektive luftfartygsregistrering behöver omarbetas.

Transportstyrelsens direktåtkomst och nya hantering innebär ansenligt ökade kostnader för myndigheten, som inte är möjliga att beräkna i dagsläget. Kostnaderna belastar Transportstyrelsens förvaltningsanslag; anslagsposten för avgiftsbelagd verksamhet. Avgifterna kan inte tas inom befintlig anslagsram. Avgifter tas ut som motsvarar myndighetens kostnader.

Transportstyrelsens synpunkter

Transportstyrelsen har i huvudsak inget att invända mot regeringens förslag.

Av artikel 46 i EU-förordning 2018/1862 framgår, att enheter i medlemsstaterna som ansvarar för att utfärda registreringsbevis, ska ha åtkomst till uppgifter som förts in i SIS. Regeringen har ansett att Transportstyrelsen, i egenskap av fordonsregistreringsenhet, är behörig att inneha direktåtkomst till vissa uppgifter i SIS. Det finns därför ingen anledning för Transportstyrelsen att invända mot förslaget i sak.

Transportstyrelsen har emellertid uppmärksammat att det inte framgår när sökningar ska genomföras i SIS. Vid ärendehantering enligt sjölagen (1994:1009) finns olika beslutsskeden, vilket innebär att beslut om att skjuta upp ärende för komplettering kan fattas innan slutligt beslut, samt att sökning i SIS därför kan aktualiseras i olika skeden av ärendehantering. Eftersom det inte tydligt reglerats i vilka skeden av ärendehantering, eller under vilka omständigheter sökning ska genomföras, uppstår fråga om Transportstyrelsens ansvar om sökning inte sker, och det i efterhand framkommer att information om oegentligheter fanns registrerade i SIS, som hade uppmärksamats om sökning hade företagits. Det bör därför förtydligas i vilka skeden av beslutsprocessen sökning ska genomföras i SIS beträffande registrering av fartyg (exempelvis passagerarfartyg, oljefartyg och pråmar), luftfartyg (exempelvis flygplan, helikoptrar och certifierade drönare) och flygmotorer, samt under vilka omständigheter. Jämförelsevis framgår det av 2 kap. 5 § 1 stycket förordning (2019:383), att *”Transportstyrelsen ska göra en ursprungskontroll av ett fordon efter ansökan av fordonets ägare.”* I 2 kap. 6 § 1 stycket stadgas därefter förutsättningarna för att fordon efter ursprungskontroll ska kunna registreras, att fordonets identitet ska kontrolleras, samt att kontroll ska företas om fordonet är efterlyst. Av 5 kap.

7 § följer, att kontroll ska företas vid ägarbyte inom landet, eftersom registrering av ägarbyte kan vägras av Transportstyrelsen om fordonet är efterlyst eller taget i beslag.

I befintlig reglering om registrering och förvärv av fartyg, luftfartyg och flygmotorer, stadgas vissa krav för bifall. Om dessa krav uppfylls av sökanden, samtidigt som sökning i SIS resulterar i en träff på exempelvis kvarstad, stöld, terroristbrott eller penningtvätt, är den fortsatta handläggnings- och beslutsprocessen oklar. Den avslagskatalog som finns i 2 kap. 23 § sjölag (1994:1009) eller 45-47 §§ lag (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg, medför inte möjlighet att besluta om avslag. I lag (1979:377) om registrering av båtar och luftfartslag (2010:500) finns ingen avslagskatalog. Nuvarande reglering utgör således hinder för att beslut om avslag ska kunna fattas. Det bör därför förtydligas hur den fortsatta handläggnings- och beslutsprocessen ska hanteras för fartyg, luftfartyg och flygmotorer, om träff i SIS uppkommer, för att förhindra att Transportstyrelsen måste bifalla ansökan om det föreligger oegentligheter.

Efter rapportering av träff i SIS är det vidare oklart hur kommunikation med ansvarigt Sirenekontor påverkar den lagstadgade inskrivningsdag som Transportstyrelsen har att följa för registerärenden.¹ För att inskrivningsdag ska kunna upprätthållas för att tillgodose sjö- och luftfartsbranschernas behov av snabba beslut, kan kommunikation inte uppta mer tid än att inskrivningsdagen kan stängas när arbetsdagen är slut på Transportstyrelsen. I vissa typer av ärenden är det av helt avgörande betydelse att beslut fattas omedelbart efter kl. 12.00, för att exempelvis nationalitetsbyte ska fungera för skepp med byte av besättning, fungerande ekonomiska transaktioner, försäkringar m.m., samt äganderätt och inteckningar. Det framgår inte heller hur kommunikation med ansvarigt Sirenekontor ska genomföras. Tidsåtgång och formen för kommunikation bör därför förtydligas.

Det noteras även, att ovetskapen om sökning i SIS resulterar i träff, medför minskad transparens för sjö- och luftfartsnäringens ekonomiska transaktioner, såtillvida att förutsebarheten för visst ärendes utfall avseende fartyg, luftfartyg och flygmotorer, får anses vara obefintlig.

Transportstyrelsen observerar även att det saknas enhetliga sökkriterier, såsom exempelvis IMO-nummer, registreringsbeteckning, eller

¹ Registerärenden är bland annat ärenden om registrering och avregistrering, samt inskrivning av förvärv av skepp eller skeppsbygge, eller inteckning i skepp eller skeppsbygge. Registerärenden tas upp på inskrivningsdag. Sådan hålls till klockan tolv varje måndag till fredag, som inte är helgdag. En anmälan eller ansökan som kommer in efter klockan tolv anses gjord följande inskrivningsdag. I ett inskrivningsärende som inkommer före kl. 12.00 måndag till fredag, som inte är en allmän helgdag, fattas det därför i praktiken beslut innan arbetsdagen är slut.

serienummer, för sökning i SIS av fartyg, luftfartyg och flygmotorer. Avsaknaden av enhetliga sökkriterier medför att det är oklart hur sökningar i SIS ska genomföras. Om sådana kriterier inte finns i fartygsregisterförordning (1975:927) eller förordning (1986:172) om luftfartygsregistret m.m., kan dessa förordningar behöva revideras. Det bör därför fastställas enhetliga sökkriterier, för att förhindra att ansökan bifalls om det föreligger oegentligheter. Jämförelsevis framgår det av 4 kap. 1 § vägtrafikförordning (2019:382) att personnummer, organisationsnummer, modellkod, registreringsnummer och tidigare utländskt registreringsnummer får nyttjas för att eftersöka fordon. I 2 kap. 6 § 2 men. stadgas även, att fordonets identitet ska kontrolleras med utgångspunkt i tidigare registrering, fordonsidentifieringsnummer eller annan märkning för identifiering.

Det kan även noteras att användandet av SIS medför höga krav på säkerhetsklassning, datasäkerhet, samt dataskydd. Av den anledningen bör behörighet att genomföra sökning i SIS regleras, i vilken miljö sådan sökning kan företas, samt om och i vilken omfattning informationen i SIS ska hanteras beträffande sekretess.

Transportstyrelsen observerar slutligen, att Transportstyrelsens IT-system för fartygs- respektive luftfartygsregistrering behöver omarbetas.

Bearbetning av IT-system för beslut, datasäkerhet, dataskydd, kommunikation med Sirenekontor, eventuell framställan om förordningsändringar, samt tidsåtgång för sökningar i SIS, är förenat med ansevärt ökade kostnader för Transportstyrelsen. Det är inte möjligt att beräkna storleken av kostnaderna i dagsläget. Kostnaderna belastar Transportstyrelsens förvaltningsanslag; anslagsposten för avgiftsbelagd verksamhet. På grund av ett mycket ansträngt ekonomiskt läge kan dessa inte tas inom befintlig anslagsram. Eftersom avgiftsbelagd verksamhet avses, kommer avgifter tas ut som motsvarar myndighetens kostnader. Avgifterna redovisas mot inkomsttitel på statens budget.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog jurist Pontus Schenkel, den senare föredragande.

Jonas Bjelfvenstam
Generaldirektör