

MED STOREBROR I BAKSÄTET

Digital övervakning av dina bilfärder



PÄR STRÖM

Med storebror i baksätet

Digital övervakning av dina bilfärder

PÄR STRÖM

den
nya
välfärden

www.dnv.se

integritetsombudsmannen@dnv.se

© Stiftelsen Den Nya Välfärden och Pär Ström

FRÅN MEDBORGARNAS OFFENTLIGA UTREDNINGAR

- MOU 1988:1 En ny grundlag – ett förslag
- MOU 1989:1 Sänkt skatt för alla – ett förslag till nytt skattesystem
- MOU 1990:1 Minska statsskulden – sälj tillgångar
- MOU 1990:2 Medborgarnas miljömanifest – ett förslag till ny miljöpolitik
- MOU 1990:3 En marknad för bostäder åt alla – ett förslag till ny bostadspolitik
- MOU 1991:1 Företagsamhetens förutsättningar – ett förslag till näringspolitik för 2000-talet
- MOU 1991:2 Sänkta skatter för en ny välfärd – ett förslag till ny skattepolitik
- MOU 1991:3 Självständiga kommuner – mer medborgarmakt i kommunerna
- MOU 1991:4 Skolpeng hösten 92 – en handlingsplan för kommunerna
- MOU 1991:5 På egna ben – så kan organisationsstödet reformeras
- MOU 1991:6 Hur man säljer allmännyttehus – handledning för beslutsfattare i kommunerna
- MOU 1992:1 Eget val i äldreomsorgen – handledning för beslutsfattare i kommunerna
- MOU 1992:2 Hälso- och sjukvård för 2000-talet – ett förslag till ny sjukvårdsstruktur
- MOU 1993:1 Barnomsorg enligt kundvalsmodellen
- MOU 1993:2 Charta Nova – politik för entreprenörskap och nya jobb
- MOU 1994:1 HSF-modellen – patientmakt, kvalitet och kostnadseffektivitet i en ny sjukvårdsstruktur
- MOU 1995:1 När folkhemmets barn blivit vuxna – ett nytt trygghetssystem för jämlikhet, medmänsklighet, enkelhet och eget ansvar
- MOU 1995:2 Irrfärdens slut – spelregler för sunda statsfinanser
- MOU 1995:3 Järntrianglar – förnyelsens fiende nummer ett
- MOU 1996:1 Den nya arbetsrätten – ett förslag

- MOU 1996:2 Kommunala företag – hot mot demokrati och fri konkurrens
- MOU 1997:1 Entreprenören i högsätet – omprövning av beskattningsreglerna för fåmansföretag
- MOU 1998:1 Samhällsmoral i praktiken
- MOU 1999:1 För Sverige – på tiden!
- MOU 2000:1 Sveriges två gränser – om invandrapolitiken och hur den kan förbättras

FRÅN DEN NYA VÄLFÄRDEN

- Molnstoden – en vision för svenska folket (1994)
- Baksmällan – förutsättningar för politisk tillnyktring, 1995)
- Berättelsen om jobben (1996)
- Personvalsparti – bot för trötta partier (1999)
- Skärp dig, Svensson – med deklarationen om de medborgerliga skyldigheterna (2002)
- Beska Droppar – korta kritiska krönikor (2002)
- Entreprenören bakom allt – 101 svenska succéer från ABBA till ölburkar (2002)
- Tankebok för entreprenörer – 222 citat från Aristoteles till Ingvar Kamprad (2003)
- Bakom skurkar och skandaler (2004)
- Jobbet är att mata puman (2004)
- Så lyckas du som företagare – de bästa tipsen från svenska entreprenörer (2005)
- Ole, dole, arbetslös – nästan 3 av 10 ungdomar 16-24 år saknar jobb (2006)
- Hur hög är arbetslösheten, egentligen? (2006)
- Var tredje får inte vara med – en studie om arbetslösheten bland invandrare (2006)
- Med storebror i baksätet (2006)

Innehåll

Förord	9
Sju teknologier ska övervaka bilisters resor.....	10
”Gör vägarna oanvändbara för brottslingar”	17
– brittisk nummerplåtsinläsning	
Sminkande kvinnor och felparkerare ska jagas.....	23
Automatisk nummerplåtsinläsning i Sverige	25
Biltullar bryter mot mänskliga rättigheter?	28
Satellitövervakade resor för variabel vägskatt	33
Övervakning av körstil och automatisk motorstrykning	36
Svarta lådan i bilen – vem äger informationen?.....	40
EU-systemen E-call och Electronic Vehicle Identification...	46
Försäkringsbolag övervakar kundernas körning.....	48
Hyrbilsfirman skrev ut privata fartböter	52
Mobiltelefoner röjer bilister	54
Den övervakande bilen – nytt koncept från Toyota	56
Polisen avlyssnar bilar på distans	58
En framtid med automatisk polis?	60

Förord

Elektronik, datateknik och annan teknologi kommer att erbjuda allt fler verktyg som möjliggör en alltmer påträngande övervakning av människors privatliv – den digitala revolutionen har bara börjat. Men vill vi verkligen ha ett kontrollsamhälle som kanske till och med överträffar George Orwells skräckversion i romanen 1984? Finns det inga andra värden än brottsbekämpning att ta hänsyn till i ett samhällsbygge?

Pär Ström i juni 2006

Integritetsombudsman

Tankesmedjan Den Nya Valfärden

par.strom@dnv.se

Denna rapport kan kostnadsfritt nedladdas i pdf-version från www.dnv.se

Sju teknologier ska övervaka bilisters resor

Den digitala revolutionen som gör det möjligt, och det som är möjligt måste också genomföras. Så resonerar i alla fall många av makthavarna när de håller på att ta ifrån oss medborgarna vår personliga integritet. Ett av de områden där denna trend är tydligast är bilkörning.

Via så många som sju (!) olika teknologier byggs det upp system för övervakning av människors bilkörning. Långtifrån allt är infört eller ens föreslaget i Sverige än, men trenden sveper över hela världen och det vore naivt att tro att svenskarna klarar sig från storebrors expansionsförsök. Därför är det viktigt att agera NU, medan det går.

Om utvecklingen fortsätter som den börjat går vi mot kontinuerlig övervakning – överallt och alltid – av var vi kör, när vi kör, hur fort vi kör och på vilket sätt vi kör. Kanske till och med övervakning av vad vi gör inuti bilen. Det innebär att vi tvingas lämna ifrån oss stora mängder känslig information om vårt privatliv – i strid mot artikel tolv i

FN:s deklaration om mänskliga rättigheter (som slår fast vår rätt att behålla vårt privatliv för oss själva).

De syften som anges är naturligtvis behjärtansvärda. Ökad trafiksäkerhet, bättre miljö, minskad trängsel och effektiviserad offentlig administration är några av de viktigaste argumenten. Samhällets nyttokalkyl för bilövervakning väger därmed kraftigt över på plus – så länge som personlig integritet och frihet värderas till noll. Det är nämligen den värderingen som politiker och myndigheter brukar göra.



Det är viktigt att understryka att det INTE finns någon obeveklighet i den påbörjade utvecklingen. Vi medborgare måste inte acceptera den här sortens intrång i privatlivet. Vi kan – och ska – säga nej! Glöm inte att politiker är mycket känsliga för opinionsvindar i väljarkåren.

Teknologier för bilistövervakning

1. ”Vanliga” kameror

Fartkameror har funnits i många år. En nyhet är att kamerorna börjar användas för nya syften, exempelvis för att kontrollera att bilisterna inte talar i telefon medan de kör.

2. Automatisk inläsning av nummerplåtar

Denna teknologi kallas ANPR efter engelskans Automatic Number Plate Recognition. Övervakningskameror förses med en programvara som automatiskt tolkar bilderna och läser av registreringsnumret. Därmed elimineras behovet av mänsklig granskning, vilket i sin tur gör det möjligt att skala upp övervakningen till att bli allomfattande. Storbritannien storsatsar på ANPR, men vi har teknologin även i Sverige.

3. Satellitpositionering med telematik

Med hjälp av det globala satellitbaserade positionerings-systemet GPS (alternativt det kommande, europeiska alternativet Galileo) i

forts.

kombination med datakommunikation via mobiltelefonnäten kan bilar position och fart övervakas automatiskt.

4. Svarta lådan

Allt fler bilar har en inbyggd ”svart låda”, som kontinuerligt lagrar information om hur bilen framförs och hur reglagen används.

Snart kommer sannolikt alla bilar att ha en svart låda.

Informationen tas fram i händelse av en olycka.

5. RFID – radiochips

Genom EU:s försorg kan vi komma att få obligatorisk märkning av alla bilar med en slags kortdistans-radiosändare av en typ som kallas RFID (Radio Frequency IDentification). Syftet är att underlätta automatisk identifiering av bilar på ett visst avstånd.

6. Positionering av mobiltelefoner

I några länder har man börjat experimentera med att övervaka trafikflöden på vägar genom att mäta hur snabbt bilisternas mobiltelefoner rör sig (den informationen går att hämta från teleoperatörerna, som känner av vilken mobilmast som varje telefon är närmast).

7. Avlyssning av kupén via telematik

Bilar med telematik (dubbelriktad trådlös datakommunikation) kan utan ingrepp i bilen manipuleras av polisen så att ljudet inne i kupén skickas via mobiltelefonnätet till polisens avlyssnare.

Vilka är det som är intresserade av att övervaka människors bilkörande? Huvudsakligen handlar det om två aktörer: staten och försäkringsbolagen. Företrädare för statsmakterna kan räkna upp alla möjliga skäl till att bilövervakning ”behövs”: övervakning av fartgränser och efterlevnad av andra trafikregler, uppgiftsinsamling som underlag för variabel vägskatt eller biltullar, registrering av bilresor som verktyg i den generella brottsbekämpningen är några exempel. Försäkringsbolag har ett intresse av att separera högrisk kunder från lågrisk kunder, och de kan vinna affärsmässiga fördelar på att sälja fordonsförsäkringar med nya affärsmodeller (såsom att kunden betalar en rörlig premie baserad på faktisk riskexponering).

Syften som anges med bilistövervakning

- Övervaka farthållning
- Övervaka efterlevande av andra trafikregler
- Finna och stoppa stulna bilar, liksom oskattade och oförsäkrade bilar
- Upptäcka olämpligt beteende inne i bilen, såsom sminkning

forts.

- Skaffa debiteringsunderlag för biltullar, broavgifter etc
- Skaffa debiteringsunderlag för variabel vägs katt
- Skaffa information om bilars förflyttningar för generell brottsbekämpning
- Skaffa information för skuldbedömning vid olyckor
- Automatiskt ambulanslarm vid olyckor
- Förbättra bilars konstruktion med hjälp av data från olyckor
- Övervaka generella trafikflöden för trafikinformation och vägplanering
- Skaffa debiteringsunderlag för parkering
- Försäkringsbolags riskbedömning
- Försäkringsbolags debitering av rörlig premie

När informationen om människors bilresande väl är insamlad och kontrollsystemen väl är uppbyggda kan vi förvänta oss att den så kallade ändamålsglidningen sätter in. Det innebär att informationen och systemen börjar användas även för andra syften än vad som var tänkt från början. Varför inte använda biltullarnas information om passager för Skatteverkets kontroller? Ändamålsglidning behandlas längre fram i denna rapport.

Många andra aktörer än stat och försäkringsbolag kommer med tiden att ha ett intresse av information om bilars förflyttningar, och kan därför förväntas försöka komma åt den. På lagliga eller olagliga vägar. Det rör sig exempelvis om kriminella som vill spionera på offer eller konkurrenter i den undre världen, arbetsgivare som vill kontrollera sin personal, privatpersoner som vill snoka på sin partner eller granne, ”stalkers” (förföljare) som vill spåra sitt offer, och media som vill kartlägga en känd persons vanor och förehavanden.

“Gör vägarna oanvändbara för brottslingar” – brittisk nummerplåtsinläsning

Automatisk inläsning av passerande fordons nummerplåtar, via en programvara som efterbehandlar bilder från vanliga övervakningskameror, är en teknologi som i Sverige bland annat finns i Stockholms biltullar. En försmak av framtidens utnyttjande av ANPR kan vi få genom att blicka mot Storbritannien, där en satsning på denna teknologi görs redan idag.

Ett riksomfattande system av kameror med ANPR-programvara håller på att byggas upp. De ska sitta längs motorvägar, i städer, vid bensinstationer, hamnar och andra strategiska punkter som bilar måste passera. Till och med infarter till stormarknader ska förses med denna sorts registreringspunkter, enligt ett avtal mellan stormarknader och polisen. Enligt detta ska stormarknaderna leverera information till polisen om alla passerande fordon och i utbyte få en automatisk varning från polisen när en oönskad bil rullar in till stormarknaden.

Varje ANPR-kamera kan avläsa nästan ett fordon i sekunden i farter upp till 160 km/h. Med en kamera över varje fil innebär det att samtliga bilar registreras. Varje passage ska omedelbart matchas mot ett antal databaser med fordon som polisen (eller andra myndigheter) är ”intresserad” av. Vid träff går larmet, och en polisbil skickas ut för att stoppa det aktuella fordonet. Efter samkörningen mot databaserna skickas alla passager till det som kallas Police National Computer i londonförorten Hendon, där informationen lagras i två år. Förberedelser är vidtagna för att förlänga lagringen till fem år.

Storsatsningen har drivits fram av den brittiska polischefsöreningen, Association of Chief Police Officers (ACPO), men har fullt stöd av inrikesministern Paul Goggins. Det ursprungliga syftet var att finna stulna, oskattade och oförsäkrade bilar. En ändamålsglidning har dock redan ägt rum, och informationen ska nu användas av polisen för alla typer av brottslighet. Paul Goggins uttrycker det som ”justified policing needs”. Det orwelliknande storebrorssamhälle man bygger upp marknadsförs gentemot medborgarna med den stolta devisen ”Gör vägnätet oanvändbart för brottslingar!”.

Som stödargument förs ibland fram att systemet kan byggas upp utan kostnader eftersom det helt ska kunna finansieras av de ökade bötesintäkterna. ACPO räknar med att övervakningssystemet kommer att generera intäkter i nivån 200 miljoner pund om året genom ökade böter och större belopp inbetalade i fordonsskatt.

Ett antal polisdistrikt har använt teknologin i flera år, och användningen har mycket riktigt blivit bred. I ett fall har systemet används i jakten på en grupp snattare. I ett polisdistrikt har man ställt in kamerorna på att följa frisläppta sexualbrottslingars förflyttningar. Poliskåren i Thames Valley rapporterade för en tid sedan att man med hjälp av ANPR gripit 28 inbrottstjuvar. Det har också talats om att använda systemet för att jaga illegala invandrare.

Ytterligare en användning för APNR-teknologin är att låta en programvara mäta genomsnittsfarten mellan två kameror, och på så sätt förverkliga automatisk fartövervakning. I den utformningen går teknologin under benämningen SPECS. Sådan fartövervakning har införts eller provats bland annat i polisdistrikten Nottingham, Gloucester, Northamptonshire,

Cheshire, Kent, West Midlands, West Yorkshire och Greater Manchester.

Fartövervakning av typ SPECS blir naturligtvis avsevärt effektivare än traditionella fartkontroller, eftersom bilarnas genomsnittsfart kan mätas över långa sträckor. Det räcker alltså inte för bilisterna att bromsa till när de kör förbi en kamera. Dessutom borgar automatiken för en hög produktivitet – enligt en tillverkare av SPECS-kameror har polisen i Manchester med deras produkter lyckats handlägga 2.500 fortkörningar på sex mantimmar.

Polisen är exalterad över de nya möjligheterna. Ett polisdistrikt som använt ANPR en tid rapporterar om en tiodubbling av konstaplarnas produktivitet, mätt som antal gripanden per konstapel per år. Det handlar alltså om att erbjuda skattebetalarna mera nytta för varje pund. I ett strategidokument säger polisorganisationen ACPO att ANPR är en revolution i brottsbekämpningen. Andra poliskällor jämför dess betydelse med DNA-teknikens.

Polischefen i Hertfordshire, Frank Whiteley, leder styrgruppen för införande av ANPR. Han säger att det inte bara är intressant att följa ett visst fordon rörelser, utan även vad han kallar ”anknutna fordon”. Så här uttrycker han sig i en artikel i Dagens Nyheter:

”Brottslingar kan köra någonstans i en helt laglig bil, stjäla en annan bil och sedan köra därifrån i konvoj med andra bilar för att begå brott på annat håll. Då är man inte främst intresserad av den stulna bilen, utan av vad som rör sig tillsammans med den.”

För att finna detta mönster av samarbetande brottslingar och bilbyten ska polisen analysera ANPR-systemets data om fordonspassager med programvaror för så kallad data mining och mönsterigenkänning. Det handlar om programvaror som går igenom enorma informationsberg, hittar intressanta detaljer och ser mönster i helheten.

Storbritannien är världsledande på ANPR, men det finns exempel på långtgående användning även på annat håll.

Exempelvis har man i staden Manalapan i den amerikanska delstaten Florida byggt ett omfattande ANPR-system. Precis som i Storbritannien matchas varje bils passage mot en databas, men här lagras informationen bara i tre månader. I Manalapan kommer också en särskild uppsättning kameror att ta digitala bilder av förarna i bilarna. ”Domstolar har slagit fast att på allmän plats kan man inte förvänta sig någon personlig integritet”, säger stadens polischef Clay Walekr enligt nyhetsbyrån AP.

På väg E6 norr om Lillehammer i Norge provas ett system som i praktiken utgör ett exempel på SPECS (automatisk fartmätning på lång distans). Två vägkameror som läser in passerande fordons kännetecken har monterats med tre kilometers mellanrum, och bilarnas genomsnittshastighet räknas ut. Systemet kallas Automatisk trafik kontroll (ATK).

Sminkande kvinnor och felparkerare ska jagas

Ändamålsglidningen på ANPR-området har som framgått av det förra kapitlet redan pågått en tid i Storbritannien. Den rullar dock vidare. En rådgivare till en parlamentskommitté inom trafiksäkerhetsområdet föreslog nyligen att det rikstäckande nätet av ANPR-kameror ska börja användas även för att övervaka människors beteende inne i sina bilar.



Som exempel nämns det lämpliga i att börja jaga bilister som kör utan säkerhetsbälte, som trotsar förbudet mot användning av mobiltelefon och som sminkar sig under körning. I början av 2006 dömdes en kvinna till £200 i böter efter att en fartkamera avslöjat att hon sminkade sig vid ratten. Tidigare har bilister i Storbritannien åtalats för att ha fumlat med sin vägkarta under körning.

Det brittiska företaget ParkingEye har börjat marknadsföra ett system för att övervaka bilisters parkering med hjälp av ANPR. Så här fungerar det: Kameror bevakar samtliga parkeringsplatser, läser digitalt in registreringsnumret på bilar och noterar automatiskt vilka som parkerar. När en bil stannar börjar sekunderna att ticka. Om parkeringsavgiften inte har erlagts i en automat inom en viss tid förbereds boten automatiskt, och ett larm går till närmaste parkeringsvakt via dennes trådlösa terminal.

Enligt brittiska tidningsuppgifter räknar man i flera orter med att kunna minska antalet parkeringsvakter med hälften eller ännu mer. ParkingEye använder försäljningsargumentet ”drastiskt ökade bötesintäkter”.

Automatisk nummerplåtsinläsning i Sverige

Ännu har inget förslag lagts i Sverige på införande av ett allomfattande system för bilövervakning liknande det i Storbritannien. Tecknen finns dock på en successiv glidning åt det hållet. Exempelvis kunde Dagens Nyheter rapportera i början av 2006 att Vägverket och polisen överväger att börja använda de 700 nya (digitala) fartkameror som placerats ut längs svenska vägar för nya ändamål. Närmast till hands verkar ligga övervakning av att bilisterna håller avståndet till bilen framför. Trafksamordnaren Örjan Brodin på Rikspolisstyrelsen nämner även möjligheten att via kamerorna övervaka användningen av bilbälte.

I Stockholm har Gatu- och Fastighetskontoret byggt upp ett system som syftar till att ge bilister ständigt uppdaterad information om framkomlighet i trafiken. Systemet bygger på att 150 minikameror, försedda med ANPR, har monterats ovanpå trafikljus längs med 48 vägsträckor i Stockholms innerstad och på de stora trafiklederna. Infraröda kameror (som fungerar även i mörker) läser av registreringsnumret när en bil passerar. Detta bakas ihop med en tidkod, krypteras

och skickas till en central dator där informationen lagras. När samma bil sedan passerar en annan kamera noteras detta, och en programvara drar slutsatser om framkomlighet i trafiken baserat på hur lång tid som har gått.

Det officiella syftet har alltså ingenting med övervakning att göra, och i nuvarande utförande verkar systemet inte heller lagra information om passager för framtiden. Faran, ur ett integritetsperspektiv, ligger i ändamålsglidningen. Det skulle ju exempelvis vara mycket enkelt att låta en programvara slå larm när en viss bils restid mellan två punkter är så kort att hastighetsgränserna måste ha överskridits. Det skulle också vara lätt att låta systemet spana efter ”intressanta” bilar, så som i Storbritannien.

Projektledaren på Gatu- och Fastighetskontoret, Henrik Silfverstolpe, uttalade sig så här om systemets potential i en artikel i tidskriften Ny Teknik: ”Om det till exempel händer en olycka på Kungsgatan kan vi lätt gå tillbaka senare och se vad som faktiskt hände i trafiken runt omkring”. Det sa han innan systemet togs i drift, vilket tyder på att en ändamålsglidning varit påtänkt redan innan systemet var utvecklat.

Enligt Ny Teknik är även kommunförvaltningarna i Göteborg och Malmö intresserade av lösningen. I Göteborg genomför för övrigt Trafikkontoret i samarbete med Vägverket för närvarande en så kallad resvaneundersökning som också bygger på att små kameror ovanpå trafikljus läser in registreringsnummer på passerande bilar med hjälp av ANPR.

Biltullar bryter mot mänskliga rättigheter?

Gamla tiders biltullar (i andra länder) kunde passeras anonymt genom att betalning skedde med kontanter (som är en ur integritetssynpunkt mycket värdefull företeelse). Moderna tiders biltullar utformas däremot ofta så att anonyma passager omöjliggörs. Så är exempelvis fallet med de biltullar som byggts upp i Stockholm som ett led i det så kallade Stockholmsförsöket. Där sker avläsning av en transponder (en radiosändare) vars id-nummer är kopplat till bilägaren, och av bilens registreringsnummer.

Den som frågar Vägverket om integritetsrisker får beskedet att informationen om bilars passager lagras på ett skyddat sätt en kort tid och inte används för något annat än att utgöra debiteringsunderlag. Missbruk av informationen förutsätts vara otänkbar. Vilken ändamålsglidning som kommer att inträffa, om biltullarna permanentas efter försökstidens utgång, återstår att se.

Redan idag kan information från Stockholms biltullar i vissa lägen åstadkomma skada för individer, även om inget formellt missbruk äger rum. En bilägare har rätt att få reda på var och när han eller hon passerat, vilket exempelvis gör det möjligt för en kvinna att se sin makes detaljerade resemonster om bilen är skriven på henne. En arbetsgivare kan också i detalj studera exakt var och när anställda som har tjänstebil har kört på sin fritid.

Dessutom kan precis vem som helst få reda på om en viss bil passerat någon av Stockholms biltullar en viss dag (eftersom det formellt rör sig om en skatt och skattebeslut är offentlig handling). Då framgår inte vilken biltull som passerats och inte heller hur dags på dagen. Ändå kan detta möjliggöra ett påträngande spionerande, där exempelvis en person som bor i Uppsala inte kan hålla sina resor till Stockholm hemliga. En uppsalabos stockholmsresor skulle kunna vara känsliga av affärsmässiga skäl eller av relationsskäl. En fiende skulle kunna använda biltullsinformationen för att avslöja vederbörandes otrohet, eller avslöja falsk sjukskrivning, och sedan använda denna kännedom i påtryckningssyfte.

Man kan konstatera att polisen redan har begärt ut bilder från Stockholms biltullars databas. Minst ett fall är känt. Detta gällde misstänkt människorov, men det visade sig att det aktuella fordonet inte var inblandat i brott. Dock har företrädare för polisen uttalat sig och betecknat den nya informationskällan som mycket användbar. Flera försök att få ut information från databasen över passager, bland annat från en bilförare som blev påkörd av en annan bilförare, har också förekommit. Det har för övrigt också avslöjats att polisen sedan länge begär ut information om bilars passager över Öresundsbron (där trafiken också registreras) ett par gånger i veckan.

Datainspektionen varnar för att den personliga integriteten kan hotas, och flera andra aktörer uttalar oro över ändamålsglidning med biltullar. Datainspektionen kritiserade regeringens förslag till broskatt på Svinesundsbron, och sa att det är en mänsklig rättighet att kunna färdas anonymt till Norge. Den norska motsvarigheten till Datainspektionen – Datatilsynet – kräver att alla biltullar och liknande från början byggs med en möjlighet för den som vill att passera anonymt.



Frågan är särskilt känslig i Norge på grund av en händelse som gått så långt som till att diskuteras i det norska Stortinget (riksdagen). En skild man i Oslo förföljde sin ex-fru, han var en så kallad stalker. Genom att ringa till Fjellinjen, som driver biltullarna i staden, och ange kvinnans bilnummer fick han ut information om var och när hon passerat med sin bil. Med hjälp av dessa uppgifter kunde han spåra henne. Fram till denna incident kunde vem som helst få ut information om vilken bilpassage som helst.

Fjellinjens informationschef Svend Larsen har bekräftat både denna praxis och den aktuella incidenten. Efter att Fremskrittspartiets Kenneth Svendsen tog upp saken i det norska Stortinget har praxis ändrats. Nu skickas begärd

information om bilars förflyttningar bara skriftligt till den som är registrerad som ägare till bilen.

Fjellinjen sparar informationen om var och när bilar passerat i 30 dagar. Syftet är att kunderna ska kunna ifrågasätta sin faktura. Svend Larsen uppger att polisen ”ofta” begär ut information ur databasen om bilars tidigare förflyttningar. Enligt honom räcker det med att polisen misstänker en person för en ”olaglig handling” för att körinformation ska utlämnas. Från början krävdes domstolsbeslut, men det kravet har avskaffats.

För en tid sedan dömdes en man av Oslo tingsrätt till två månaders fängelse för försäkringsbedrägeri, baserat på bevis från stadens biltullar. Mannen anmälde sin bil som stulen, men försäkringsbolaget Gjensidige Nor fattade misstankar. Mycket riktigt visade det sig vid en kontroll att mannens uppgifter om när han blivit av med bilen inte stämde med biltullarnas information om hans körningar. Allt enligt den norska tidningen Aftenposten. Det är ett exempel på ändamålsglidning.

Satellitövervakade resor för variabel vägskatt

På flera håll i världen diskuteras satellitövervakning av bilar förflyttningar för att skaffa underlag för variabel vägskatt. Idén är att göra vägskatten mera ”rättvis”, samtidigt som statsmakterna får ett nytt verktyg för att styra människors bilanvändning. Styrningen motiveras ofta med trängsel- och miljöskäl.

I Storbritannien har transportminister Alistair Darling uttalat sig för ett sådant system. Meningen är att montera en svart låda i varje bil, som innehåller satellitbaserad positionering och via mobiltelefonnätet sänder information om varje bilresa till myndigheterna. Skatten beräknas sedan beroende på var och när fordonet har framförts.

Varje körd engelsk mile ska kosta mellan 2 pence (på småvägar vid lågtrafik) och £1.34 (på högratifierade motorvägar i rusningstid). Inom fem år (räknat från 2005) tror Alistair Darling att ett pilotförsök i en del av landet kan vara igång, och inom tio år tror han att det nya systemet kan omfatta hela landet. I en studie som genomförts inom

Transportministeriet hävdas att ”trängseln” med hjälp av variabel vägskatt kan minskas med 40% med en minskning av mängden bilar i omlopp om bara 4%.



Den politiska oppositionen utgör, liksom i Sverige, inget större hopp för vänner av personlig integritet. Skuggministern för trafikfrågor, torypolitikern Alan Duncan, har i ett uttalande visserligen uttryckt vissa tankar på den personliga integriteten men därefter sagt att han ”tror det är en vision för framtiden ... vi har fler bilar på samma plats så vi har verkligen ett problem med trängsel”.

Tankar på variabel vägskatt förekommer även i Sverige. År 1997 la den statliga kommunikationskommittén (”KomKom”) fram en vision av att varje meter i alla svenska

städer med mer än 60.000 invånare skulle få ett pris. Precis som i England skulle bilarnas position övervakas av satelliter. Upp till 80 kronor per mil skulle det kosta. Bilister skulle köpa elektroniska kort laddade med pengar, och sedan skulle pengar dras beroende på var och när de körde.

I början av 2006 föreslog en statlig utredning ett system med regional vägskatt baserat på antal körda kilometer. Utredaren, den förre kanslichefen i trafikutskottet Anders Engdahl, påpekade i Dagens Nyheter att tekniska lösningar för detta redan finns. ”Enskilda fordon kan lätt följas”, sa han med hänvisning till EU:s nya system för satellitpositionering Galileo. Detta blir färdigt 2010, och kommer att ha både bättre täckning och bättre noggrannhet (några decimeter) än dagens GPS-system.

I Tyskland finns redan ett system för lastbilar, där vägavgifterna beräknas med hjälp av satelliter som via en svart låda i bilen registrerar färdväg.

Övervakning av körstil och automatisk motorstrykning

Teknologin gör det lätt att inte bara övervaka plats för körning, tidpunkt och fart, utan även körstilen. Denna möjlighet har också så smått börjat utnyttjas. I den amerikanska delstaten Michigan, exempelvis, har domstolar börjat döma personer som upprepade gånger bryter mot trafikreglerna till övervakning av körstil via en svart låda. Företaget bakom lådan, Road Safety, säljer den även till privatpersoner som exempelvis vill övervaka sina tonåringars körstil.

Den svarta lådan ansluts via bilens så kallade diagnostiska port, som finns på de flesta fordon från 1996 års modell och som oftast sitter någonstans under ratten. Privatpersoner kan själva installera den. Lådan registrerar hastighet, så kallade aggressiva inbromsningar och aggressiva accelerationer samt häftiga svängar. Informationen utvinns sedan genom att koppla loss lådan och ansluta den till en vanlig dator. En ny förbättrad version av den svarta lådan är planerad. Denna

ska innehålla GPS-positionering och kommunikation via mobiltelefonnätet. Förarens kördata ska då sändas genom etern, och den tidigare informationen om körningarna ska kompletteras med geografiska data.

Förenade Arabemiraten har hos IBM lagt en order på utrustning för övervakning på distans av ”tiotusentals bilar”. Det ska röra sig om världens hittills största telematikinstallation. Under 2006 ska en prototyp för den svarta lådan vara klar, och 2009 ska hela installationen vara slutförd. Syftet sägs vara att öka trafiksäkerheten.

I fas ett ska myndigheterna övervaka trafikvanorna genom att i realtid jämföra varje bils aktuella fart med tillåten fart på sträckan, samt (enligt bland annat Financial Times) genom att i realtid detektera ”olämplig och farlig körstil”. Bilisten ska via högtalare i bilen varnas om de överskrider den fartgräns som gäller på aktuell sträcka. I fas två kan kommersiella tjänster komma att adderas.

Det amerikanska försäkringsbolaget Progressive erbjuder en övervakningsförsäkring där bolaget övervakar kundernas

körstil. Detta behandlas längre fram i denna rapport. I Sverige genomförde Vägverket 1999-2002 ett försöksprojekt med en teknologi som kallas Intelligent Speed Adaption (ISA), alltså intelligent fartanpassning. 250 personbilar och 150 yrkesfordon i Borlänge försågs med ISA-utrustning omfattande en färddator, GPS-positionering, kommunikation via mobiltelefonnät och en display i bilen. Genom radiokommunikation och kontakt med en kartdatabas med fartgränser inlagda visades hela tiden gällande fartgräns på displayen. Om fartgränsen överskreds lyste en röd lampa och en varningssignal ljöd. Denna ljudintensivare ju fortare föraren körde.

Här rörde det sig alltså inte om övervakning i formell mening, eftersom information om förarens fart inte sändes iväg. Steget till övervakning vore dock mycket litet. Alternativt skulle det gå att koppla färddatorn till bilens motor, så att det helt enkelt inte går att överskrida fartgränsen. Ett sådant system har provats av franska myndigheter i utkanten av Paris. Där ströps motorns bränsletillförsel automatiskt om fartgränsen på aktuell sträcka överskreds.

Under våren 2006 har kollektivtrafiken i London, Transport for London (TfL), börjat införa ett ISA-system för bussar och taxibilar. I det första skedet ska systemet enbart meddela föraren när fordonet kör in i ett område med en annan fartgräns, men systemet innehåller även teknologi för att automatiskt strypa motorn så att gällande fartgräns inte kan överskridas. Många briter verkar nu oroliga för att sådan motorfjärrstyrning på sikt ska införas även i privata bilar. Faktum är att BBC för några år sedan meddelade att regeringen har funderingar på just detta.

Paul Smith, som är grundare av organisationen Safe Speed, är en av dem som är mycket kritiska till automatisk fjärrstyrning av motorer: ”ISA är en livsfarlig teknologi för trafiksäkerhet. Förare måste vara engagerade i körningen och anpassa farten till omedelbara förändringar i trafiksituationen. ISA förvandlar förare till farliga zombies som lämnar över kontrollen över fordonet till satelliter och fartgränser”, säger han enligt BBC.

Svarta lådan i bilen – vem äger informationen?

Allt fler bilar tillverkas idag med en ”svart låda” inbyggd, en så kallad event data recorder (EDR). Det är sannolikt en tidsfråga innan alla bilar har denna teknologi. Den svarta lådan registrerar data om körningen och hur reglagen hanteras, exempelvis användning av gas, broms, ratt, blinkers och säkerhetsbälte. Exakt vad som lagras varierar från tillverkare till tillverkare. I dagsläget är det normalt bara de sista sekundernas körning som sparas.

I händelse av en olycka innehåller den svarta lådan information som kan vara användbar för att utreda orsaken, och därmed skuldförhållandet. Därför är den svarta lådan intressant för bland annat polis, domstolar och försäkringsbolag. Informationen har inte bara straffrättsligt utan även civilrättsligt intresse (som underlag för exempelvis skadestånd). Dessutom är den intressant för biltillverkarnas konstruktionsavdelningar (för att skaffa ledtrådar till tänkbara konstruktionsförbättringar) och för trafikforskare.

Det har redan förekommit att data från den svarta lådan använts i domstol och bidragit till att fälla bilföraren. Det principiellt intressanta är att bilägaren inte verkar tilldelas någon form av äganderätt till dessa data, trots att han eller hon äger fordonet. I Sverige har polisen enligt rättegångsbalken rätt att beslagta data lagrade i den svarta lådan efter en olycka.

Frågan om äganderätten till den svarta lådans innehåll har ställts på sin spets på Irland, där ett system är under uppbyggnad för att automatiskt sända iväg innehållet i den svarta lådan via mobiltelefonnätet efter en olycka. På 30 sekunder ska kördata ha ankommit till polis, försäkringsbolag och alarmeringscentral. Systemet stöds helhjärtat av den irländska transportministern, Séamus Brennan, som ser det som en möjlighet att bekämpa brottslighet, effektivisera försäkringsbolagens verksamhet och därmed möjliggöra sänkta försäkringspremier. Den irländska svarta lådan är liten, ungefär som två kortlekar, och installeras på lämplig plats under motorhuven. Den behöver strömförsörjning från bilen, men är i övrigt

inte inkopplad på bilens tekniska system. Lådan innehåller utrustning för satellitpositionering och sensorer som känner av kraften i smällen vid en kollision. Bakom det hela står två företag i samarbete - IBM och ett mindre amerikanskt företag specialiserat på kraschdata vid namn Safety Intelligence Systems (SIS). Dessa två företag kommer via sitt gemensamt ägda dotterbolag Global Safety Data att bygga upp en internationell infrastruktur för att samla in, lagra och analysera kraschdata från bilar. I Europa kommer lagringen att ske i en central databas kallad "European Safety Data Vault".

Exakt vilka parter som får ta del av krasch-informationen kommer att variera från land till land, beroende på lagstiftningen. Enligt chefen för SIS, Dr. Ricardo Martinez, är tumregeln att den kompletta krasch-informationen (med personuppgifter) bara ska skickas till alarmcentraler och försäkringsbolag, medan anonymiserade data även ska erbjudas andra, såsom biltillverkare, transportföretag och vägmyndigheter. Det är genom att sälja informationen i European Safety Data Vault som IBM och SIS ska

tjäna pengar - de svarta lådorna kommer att säljas till självkostnadspris, uppger företagen.

Det är intressant att notera med vilken emfas transportminister Brennan argumenterar för att inkludera försäkringsbolagen i den automatiska hanteringen av kraschdata. Han säger:

”Jag vill påminna försäkringsbolagen om att de inte kan stå utanför teknologier som denna. Försäkringsbolag bör undersöka dessa innovationer, helhjärtat ta dem till sig och sedan skicka besparingarna vidare till konsumenterna”.

En intressant fråga är hur mycket vår personliga integritet är värd, i pengar räknat. Vid en enkät i USA fann analysföretaget Gartner Group för några år sedan att 57% av bilförarna gärna skulle installera en ”svart låda” i bilen om det innebar sänkta försäkringskostnader. Är det kanske så att så snart vi kan göra en privatekonomisk vinst på några hundralappar offerar vi gladeligen vår personliga integritet? Å andra sidan var det i undersökningen bara 15% som INTE

kände någon oro över att myndigheterna i så fall skulle få möjlighet att lokalisera deras bil (de flesta kände alltså oro).

Många bilägare är inte medvetna om att deras bil lagrar information om körningen. Den amerikanska senatoren J. Barry Stout la våren 2006 ett förslag till en lag som skulle tvinga bilhandlare att informera bilköpare om den svarta lådans existens. ”Allmänheten vill inte att någon snokar eller spionerar på dem. Bilförare måste ha rätt till personlig integritet. Det är en konsumentskyddsfråga”, säger han.

North Dakota har som första amerikanska delstat antagit en lag som ger bilägaren äganderätt till de kördata som lagras i bilens svarta låda. Ägandet är dock inte ovillkorligt - en domstol kan efter en bilolycka begära tillgång till de lagrade uppgifterna. I lagförslaget som det från början var formulerat var det tänkt att domstolar skulle förbjudas använda svarta lådan-data som bevis.

I samma lag åläggs biltillverkare att informera bilköpare om förekomsten av en svart låda, och försäkringsbolag förbjuds

att ställa tillgång till data i en bils svarta låda som villkor för att teckna försäkring. Sju andra amerikanska delstater har liknande lagstiftning under beredning. I USA hade ca 65% av alla bilar som såldes 2004 inbyggd svart låda, och det finns förslag om att införa obligatorium från 2008.

EU-systemen E-call och Electronic Vehicle Identification

Mycket talar för att vi kommer att få ett paneuropeiskt system för satellitövervakning av bilar, utvecklat inom ramen för EU. Unionen har lanserat ett program för att utveckla ett EU-gemensamt system för att ge varje bil en unik, elektroniskt avläsbar identitet. Programmet kallas Electronic Vehicle Identification (EVI). Teknologi är såvitt känt inte vald, det kan komma att bli RFID (mikro-radiosändare i varje bil) eller satellitövervakning. Syftet med EVI beskrivs av EU som ”att bekämpa trafikstockningar, osäkert trafikbeteende och fordonsrelaterad brottslighet på europeiska vägar”. Man kan konstatera att det är en vid syftesbeskrivning.

EU har också dragit igång ett program som kallas E-call. Detta går ut på att alla bilar som säljs inom EU från 2009 ska ha utrustning med satellitpositionering och kommunikation via mobiltelefonnät som gör att om krockkudden utlöses skickas automatiskt information

om olycksbilens position och styrkan i kraschen till
alarmcentralen. E-call förväntas spara cirka 2.000 liv om året
i unionen, på grund av att ambulans kan vara snabbare på
plats. Systemet kan antingen utformas så att en bils position
skickas till alarmcentralen efter inträffad olycka, eller så att
bilen ständigt sänder sin position.

Försäkringsbolag övervakar kundernas körning

Försäkringsbolag har som nämnts kommersiella skäl för att övervaka kundernas bilkörning. Dels har de ett ekonomiskt intresse av att identifiera högrisk kunder, dels finns en möjlighet att göra sig attraktiv på marknaden genom att erbjuda låga premier till den som verkligen kör på ett sätt som innebär lågt risktagande.

Såvitt känt idag finns två försäkringsbolag med övervakningsförsäkringar, ett i Storbritannien och ett i USA. Låt oss börja med brittiska Norwich Union, som har lanserat försäkringsformen ”Pay as you drive”. Med början 2005 installerade man en svart låda i bilen hos ca 5.000 kunder. Lådan har GPS-positionering, och sänder information via mobiltelefonnätet till Norwich Union om var, när och hur fort bilen körs.

En programvara beräknar vilken risk bilägaren utsatt sig för, och varje månad beräknas försäkringspremien baserat på detta. Kunden får en noggrant specificerad faktura, som i detalj visar hur premien har beräknats. Därmed

ska kunderna kunna dra slutsatser om vilka förändringar i sitt körmöster de skulle kunna vidta för att sänka sina försäkringskostnader. En följd är förmodligen att alla i hushållet kan få information om alla genomförda bilresor.

”Vi tror att det här initiativet är ett stort genombrott i utvecklingen mot mera skraddarsydda försäkringspremier som gör det möjligt för oss att behandla alla förare som individer”, säger Roberg Ledger, programdirektör för Pay as you drive. Han hävdar att intresset för att delta i försöket har varit ”enormt”.

Den svarta lådan är mindre än en videokassett, och monteras antingen i bagageutrymmet eller passagerarutrymmet på bilen. Monteringens görs kostnadsfritt på en verkstad. Norwich Union har köpt licens för teknologin med ensamrätt för Europa från det amerikanska försäkringsbolaget Progressive (se nedan), som alltså äger två teknologier för övervakning av bilförare.

Progressive inledde också försök med en övervakningsförsäkring år 2005. Den kallas TripSense, och är annorlunda

uppbyggd. En liten dosa, stor som en tändsticksask, sticks in i den så kallade diagnostiska porten (som i de flesta bilar sitter under ratten). Dosan lagrar information om fart, körtider, ”aggressiva accelerationer” och ”aggressiva inbromsningar” (vilka definieras som en hastighetsökning respektive hastighetsminskning på mer än 7 mph under en sekund). För att få den lägre försäkringspremien ska kunden regelbundet ta loss dosan från bilen, koppla den via USB-porten till sin dator och sedan överföra körhistoriken till försäkringsbolaget.

Progressive säger att körinformationen inte kommer att användas för något annat ändamål än att sänka försäkringspremien. I sin FAQ (frågor och svar) på webbplatsen anger man dock att om polisen begär tillgång till en kunds kördata kommer dessa att lämnas ut (något annat vore inte att räkna med).

I Sverige har försäkringsbolaget Volvia/IF uttryckt intresse för att koppla kördata från bilars telematiksystem till försäkringen. Enligt affärsområdeschefen Lennart Lindorsson kan det framöver bli aktuellt för dem att prova

en lösning motsvarande Pay as you drive, men då bara för tjänstebilar. En lösning som i händelse av kollision sänder krockdata och geografisk position till Volvo – motsvarande det system som byggs upp på Irland – kan enligt honom vara intressant även på privatbilsmarkanden. För närvarande drivs emellertid inget av dessa projekt.

En reflexion är att ifall det blir vanligt att försäkringsbolag lagrar information om kundernas körning är det sannolikt en tidsfråga innan polisen – och andra myndigheter – begär tillgång till dessa databaser. Generellt föreligger en global trend mot att gränserna mellan den privata sektorns och den offentliga sektorns elektroniska fotspår håller på att luckras upp.

Hyrbilsfirman skrev ut privata fartböter

En person som hade hyrt en mini-van hos den amerikanska biluthyraren Acme Car Rental satte morgonkaffet i halsen när han upptäckte att 450 dollar för mycket hade dragits på hans kontokort. När han undersökte saken visade det sig att han fått tre automatböter för påstådda fortkörningar. Acme Car Rental har nämligen installerat telematikutrustning med GPS-navigering i alla sina bilar, utrustning som ständigt följer bilarnas position, körriktning och hastighet. Man hade ställt in kontrollsystemet på att slå larm ifall en bil körde fortare än 65 mph under mer än två minuter. Boten på 150 dollar per tillfälle drogs automatiskt från kundens kontokort.

Observera att det inte handlade om fortkörning avslöjad av polisen – det var Acme själva som övervakade, dömde ut privatböter och tog hand om pengarna. Det är förmodligen ett effektivt sätt att öka lönsamheten i en hårt konkurrensutsatt bransch som biluthyrning. Vid närmare granskning visade det sig att det fanns en formulering i den finstilta delen av hyreskontraktet om att bilarna var

”GPS-utrustade” och att kunden skulle debiteras en avgift vid fortkörning. Detta tolkades dock av många kunder som att en eventuell fortkörningsbot *utdömd av polisen* i en fartkontroll skulle adderas till bilhyran.

Acme ändrade efter omfattande kritik sin hastighetsgräns, så att deras privatböter utdömdes först om hastigheten 80 mph överskreds under minst två minuter. Senare förklarade dock högsta domstolen i delstaten Connecticut hela privatbötesförfarandet som olagligt.

Mobiltelefoner röjer bilister

På vägnätet kring staden Baltimore i USA har man infört ett system som mäter trafikflödets fart med hjälp av påslagna mobiltelefoner i bilarna. Data från mobilernas kontakt med olika master längs vägarna används för att med en patenterad teknologi beräkna hastigheten. Mobilerna ger ifrån sig den nödvändiga informationen om de är påslagna, även om inget samtal pågår. Bilisterna vet ingenting.

Teknologin kallas 'cell phone mining' på engelska, alltså 'gruvdrift på mobildata'. Syftet är att utvinna information om trafikströmmar och köbildning i realtid, för att kunna tillhandahålla medborgarna aktuell trafikinformation. I dagsläget samlas enligt uppgift inte några personuppgifter in, utan mobilernas elektroniska fotspår behandlas kollektivt och anonymt.

Det ligger förstås nära till hands att tänka sig en möjlig ändamålsglidning, där den råvara av information som ändå finns successivt börjar användas exempelvis för att avslöja fortkörare och för andra former av övervakning på

personnivå. De ansvariga bakom Multi-Modal Travelers Information Systems, som systemet kallas, förnekar dock alla sådana planer.

Det kan ju tänkas att de som utvecklat teknologin bakom det hela har en annan syn på saken, eller kan komma att få det, om de ser nya möjligheter till försäljning öppna sig. Teknologin ägs av företaget ITIS Holdings, som bjuder ut den till försäljning över hela världen. Liknande installationer som den i Baltimore har genomförts eller är under utarbetande i ytterligare några amerikanska städer samt i Tel Aviv och Antwerpen.

Den övervakande bilen – nytt koncept från Toyota

Tänk dig en bil som bara startar om den har fått ditt körkort. Den övervakar din körstil, sparar information om hur du kör och ger dig svagare motorstyrka om du har en tendens att köra lite väl hetsigt. Bilen heter Sportivo och presenterades 2004 av Toyota på bilmässan Melbourne Motor Show i Australien.

Visserligen är det bara en så kallad konceptbil, inte avsedd för produktion, men den visar ändå hur produktutvecklarens tankar går idag. Idén bygger på att morgondagens körkort kommer att vara ett så kallat smart kort, alltså ett plastkort med mikroprocessor och minne (en sannolik utveckling). För att Sportivo ska kunna startas måste ett körkort sitta i kortläsaren som är placerad mellan framsätena. Därmed vet bilen förstås också vem föraren är.

Sedan övervakar bilen både hur länge föraren kör och med vilken körstil. Allt loggas i körkortets minne. Fortkörare får som sagt automatiskt sänkt motorstyrka. Samma öde kan också drabba den som har ett färskt körkort, om

bilen programmeras för att agera på det viset. Ett resultat kan komma att bli att bilförare ”loggar mil” precis som piloter i alla tider har loggat flygtimmar. En tänkbar ändamålsglidning vore att automatiskt spärra bilen när en och samma förare kört ett visst antal timmar, för att förebygga trafikfarlig trötthet.

Ytterligare något som skiljer Toyota Sportivo från dagens bilar är nummerskyltarna. Dessa utgörs på övervakningsbilen av displayer. Det nummer som visas på skyltarna visar också vilken förare som satt sitt körkort i kortläsaren. Det innebär att bilen utåt visar vem som kör den och inte bara vem som äger den, något som underlättar så kallad ”automated law enforcement” (automatiskt polisarbete) och automatisk bestraffning.

Polisen avlyssnar bilar på distans

Allt fler bilar utrustas med datatjänster, så kallad telematik. Dessa bygger på att mobiltelefonnäten används för trådlös datakommunikation till och från bilen. Normalt ingår även positionsbestämning med hjälp av GPS. Många av de stora biltillverkarna erbjuder telematik som tilläggsutrustning eller som standardutrustning i dyrare modeller. I Sverige erbjuder exempelvis Volvo telematiktjänsten OnCall.

Redan år 2003 avslöjades det att polisen i USA hade tvingat en telematikleverantör att i hemlighet förvandla en kunds telematiksystem till ett avlyssningssystem. Under tre månader kunde polisen avlyssna allt som sades i den aktuella bilen, eftersom en mikrofon som hör till telematiksystemet sände ut allt ljud över mobilnätet. Bilägaren visste ingenting. Omställningen av telematiksystemet, från att erbjuda bilägaren nyttiga tjänster till att bli ett övervakningssystem, kunde göras av telematikleverantören på distans utan ingrepp i själva bilen.

Det ovan nämnda telematikföretaget överklagade den domstolsorder som gav polisen rätt att tvinga fram den aktuella avlyssningen. I första instans förlorade man, men i andra instans dömde en oenig jury med röstsiffrorna 2 mot 1 till telematikföretagets fördel. Därmed avbröts avlyssningen. Det utslaget är dock bara giltigt i nio av USA:s 50 delstater, och det motiverades inte med att avlyssningen skulle vara integritetskränkande utan med att den eliminerade delar av telematiksystemets normala funktionalitet.

Vilket telematikföretag det rör sig om har inte avslöjats. Saken är naturligtvis känslig. Den största telematikleverantören i USA, OnStar från General Motors, förnekar all inblandning i den hemliga avlyssningen. Experter tror att det rör sig om en konkurrent till OnStar vid namn ATX Technologies, som står bakom systemet Tele Aid som finns i Mercedes-bilar. De tekniska data som framkommit stämmer in på Tele Aid.

En framtid med automatisk polis?

En generell trend i samhället är att vi människor lämnar efter oss allt fler elektroniska fotspår i vardagslivet. Detta går igen även inom bilkörning. Som på andra områden är frestelsen från statsmakterna – liksom från många andra aktörer – stor att också använda fotspåren. Därför är det inte förvånande att vi ser en global trend mot en alltmer påträngande övervakning av människors förflyttning med bil.

Om inte medborgarna sätter ned foten och värnar rätten att ha sitt privatliv för sig själv – enligt artikel 12 i FNs deklaration om mänskliga rättigheter – är risken stor att vi snart har ett samhälle där det över huvud taget inte går att förflytta sig med bil utan att det registreras i olika databaser. Därmed blir vi spårbara på ett mycket ingående sätt, och stora delar av privatlivet kan övervakas. Även om de syften som uppges när systemen byggs upp är vällovliga – trafiksäkerhet, brottsbekämpning, miljövård och liknande – bygger hela den samhällliga nyttokalkylen på att den personliga integritetens värde sätts till noll.

Det är viktigt att komma ihåg att elektroniska fotspår från våra resor kan skada individen på många sätt om de kommer i orätta händer (se faktarutan här intill).

Så kan människor skadas av kördata i orätta händer

- En persons karriär kan bli förstörd om arbetsgivaren får reda på att han eller hon flera gånger besökt ett konkurrerande företag (kanske för att förhandla om ett nytt jobb).
- Ett äktenskap kan bli förstört om den ena parten får reda på att den andra parten varit på en annan plats än han eller hon uppgivit.
- En person som ofta besöker sin moster på kvällarna – och mostern råkar bo på exempelvis Malmskillnadsgatan i Stockholm – kan bli misstänkliggjord om resemonstret hamnar i orätta händer.
- Samma sak gäller den som ofta parkerar utanför, exempelvis, en avgiftningsklinik för alkoholister.
- En stalker (förföljare) kan hitta sitt offer med reseinformation.
- Inbrottsjuvar kan använda informationen till att göra inbrott när familjen är på behörigt avstånd från bostaden.
- Och så vidare...

Nu invänder naturligtvis anhängarna av kontrollsamhället att informationen om människors bilresor ska lagras skyddat mot intrång. Sanningen är att alla databaser läcker. Ofta mycket. Till och med polisens sekretessbelagda register läcker, genom att korrupta poliser säljer sökningar till den under världen, nyfikna arbetsgivare eller vem som helst som vill betala. Detta har inträffat upprepade gånger, även i Sverige. Dessutom finns risken för att hackare och andra utomstående skaffar sig tillträde till människors kördata. Den amerikanska biltullsdaten E-ZPass har blivit hackad, varvid namn och kördata föll i orätta händer. Till och med Pentagons datorer har blivit hackade.

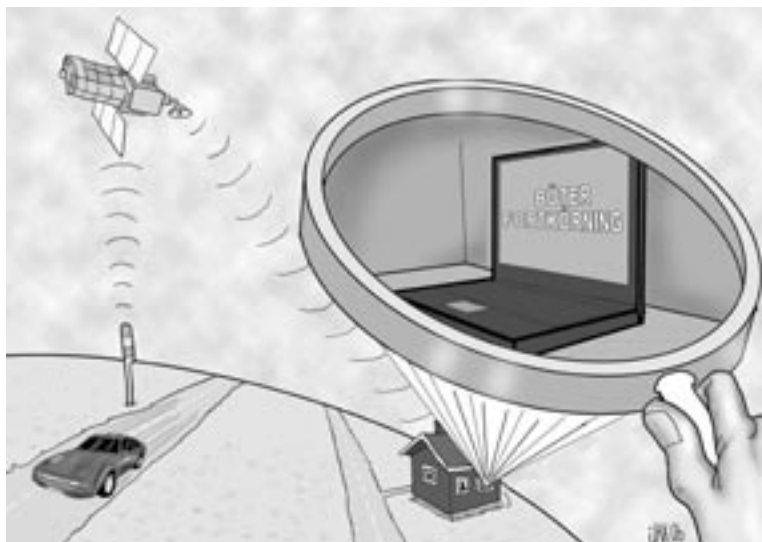


Vi kan komma att få ett samhälle där programvaror hela tiden, sekund för sekund, följer varje bils förflyttning och kontrollerar så att ingen trafikregel bryts. Fortkörning avslöjas naturligtvis obönhörligt, men även körning mot

enkelriktning, felparkering, stannande där det råder stoppförbud, körning i bussfil, körning med för kort avstånd till framförvarande bil, och så vidare. Dagens fartkontroller längs vägkanten blir hopplöst föråldrade.

Med lagstiftning som lägger ansvaret på bilägaren istället för bilföraren kan dessutom den automatiska övervakningen kompletteras med automatisk bestraffning. Varför krångla med bötesförelägganden på papper, när böterna kan dras med autogiro direkt från bilägarens bankkonto några sekunder efter förseelsen? I Storbritannien har man faktiskt redan diskuterat denna möjlighet (även om, såvitt känt, ingen ännu har lagt något konkret förslag om att ta detta steg). Automatiska böter kan ju motiveras med en effektivare hushållning med skattebetalarnas pengar.

Ovanstående vision betraktas inom vissa poliskretsar utomlands som framtidens melodi, och den går under benämningen ”automated law enforcement”. Alltså automatiskt upprätthållande av lagen, eller (enklare) automatisk polis. Programvaror gör jobbet genom att ständigt tröska igenom människors elektroniska fotspår – inte bara på trafikområdet.



Utöver övervakning av trafikreglernas efterlevnad kan vi förutse att systemen för bilistövervakning med tiden kommer att börja användas för helt andra syften än som angavs från början. I takt med att myndigheterna (och i vissa fall även det privata näringslivet) successivt tänjer gränserna kommer medborgarna att utsättas för en tillvänjning, och övervakningsformer som idag vore otänkbara kommer att införas. I faktarutan intill ser du några exempel på tänkbar, innovativ användning av data om människors bilkörning.

Tänkbar ändamålsglidning för övervakningssystemen

- Generell användning av bilresedata för alla typer av brottsbekämpning (inklusive jakt på flyktingar utan uppehållstillstånd)
- Registret över personer som uppbär arbetslöshetsersättning kan samköras med deras bilers förflyttningar. De som regelbundet kör bil klockan åtta på morgonen och klockan fem på kvällen arbetar förmodligen svart.
- Skatteverket kan automatkontrollera alla reseavdrag
- Försäkringskassan kan kontrollera huruvida personer som är sjukskrivna är ute och kör med sin bil. Sker det för ofta är de förmodligen inte sjuka. Om resorna sker till ett sjukhus så framgår ju detta.
- Småföretagare i hantverksbranscher kan få sina resor kartlagda, som en del i skattekontrollen (resorna ger ju en indikation på hur många kunder hantverkaren har). Upprepade resor till en viss adress indikerar att ett uppdrag utförts där.
- På motsvarande sätt kan en avsides liggande restaurang (eller annan näringsidkare) skattekontrolleras genom att antalet bilar (=kunder) som parkerar utanför räknas. Siffran kan jämföras med de intäkter som tas upp i bokföringen.

Nu kanske vän av ordning invänder. ”Men det är väl bara bra om lagen kan upprätthållas? Vi ska väl inte acceptera brott, bidragsfusk eller undanhållande av skatt?”

Då kommer vi in på etik, filosofi och politik. Det är klart att brott ska bekämpas. Men med vilka metoder? Hur långt är vi beredda att driva den tekniska övervakningen av människors privatliv för att upprätthålla lagar och regler? Finns det inga andra värden att ta hänsyn till i ett samhällsbygge än brotts- och fuskbekämpning? Tänk på att Moskva under Sovjetunionens tid var en mycket ”säker” stad att röra sig i. Men ... var det verkligen eftersträvansvärt?

Elektronik, datateknik och annan teknologi kommer att erbjuda allt fler verktyg som möjliggör en alltmer påträngande övervakning av människors privatliv – den digitala revolutionen har bara börjat. Men vill vi verkligen ha ett kontrollsamhälle som kanske till och med överträffar George Orwells skräckversion i romanen 1984? Blir det ett angenämt samhälle?

Detta är INTE en fråga som polisen ska besvara. Det är en allmänpolitisk, etisk och filosofisk fråga som måste debatteras i folkdjupet och sedan vara föremål för en demokratisk process. Författaren till denna rapport hyser åsikten att det totala kontrollsamhället inte är önskvärt. Att brottsbekämpningen inte blir riktigt lika supereffektiv som den skulle kunna bli om precis all tänkbar teknik sattes in i maximal omfattning mot individers privatliv – det är ett rimligt pris att betala för att rädda ett samhälle med ett mänskligt ansikte. Det är ju trots allt för oss individer som samhället är till. *Om vi skapar ett hemskt samhälle i vår strävan att skapa ett gott samhälle så har vi ju som man säger kastat ut barnet med badvattnet.*

Vad innebär då detta konkret? Vilka åtgärder ska vi vidta för att stoppa marschen in i övervakningssamhället på trafikområdet? Några viktiga huvudpunkter föreslås i faktarutan på nästa sida.

Integritetsombudsmannen, en del i tankesmedjan Den Nya Välfärden, arbetar för att stoppa marschen in i övervakningssamhället. Den går att stoppa, tvivla aldrig på det! När medborgarnas vrede väcks, och media hänger på, kan samhällsklimatet förändras fort. Dra ditt strå till stacken, genom att prata med vänner och bekanta om saken och genom att sprida denna rapport! Denna rapport kan kostnadsfritt nedladdas i pdf-version från www.dnv.se

Så kastar vi ut storebror ur baksätet

- Vi ska anta principen att samhällets olika system och infrastruktur alltid ska byggas på ett sådant sätt att mängden elektroniska fotspår som människor lämnar efter sig minimeras.
- Varje förändring av infrastruktur eller offentliga system ska föregås av en integritetskonsekvensutredning, som (i analogi med miljökonsekvensutredningar) utreder konsekvenserna för människors personliga integritet.
- Det ska vara möjligt att röra sig i samhället och utföra vardagshandlingar anonymt. Kanske ska en sådan rättighet skrivas in i grundlagen.

forts.

- Automatisk övervakning av identifierande karaktär ska bara ske av personer som misstänkts för grova brott.
- Vi ska därför inte bygga system med automatisk nummerplåtsinläsning, eller använda andra teknologier för att bygga system som registrerar bilars förflyttningar.
- Lagstifta om att den som äger en produkt (exempelvis en bil) också äger dess elektroniska fotspår (exempelvis data i den svarta lådan).
- Reglera arbetsgivares rätt att samla in personalens elektroniska fotspår, exempelvis från deras tjänstebilar
- När elektroniska fotspår trots allt samlas in ska medborgarna noggrant informeras om vilka fotspår som samlas in och för vilka ändamål de används.
- Övervakarna ska också övervakas. Reglerna och de tekniska systemen ska vara så utformade att ett personligt ansvar kan utkrävas då missbruk av information sker.

I hundra år har det varit självklart att kunna ta en tur med sin bil utan att myndigheterna får reda på det. Denna frihet kan snart tas ifrån oss, om vi inte reagerar med kraft.

I Storbritannien är man redan i färd med att bygga upp ett rikstäckande system som registrerar alla bilars förflyttningar, och lagrar informationen i flera år. Trenden är global. På sina håll börjar man till och med att registrera bilisters körstil (!) via trådlös datakommunikation. Så mycket som sju olika teknologier används för att övervaka bilars rörelser.

Ska vi införa ”automated law enforcement”, där programvaror kontrollerar varje bils rörelse och böterna dras med autogiro från bankkontot en minut efter att någon stannat där det råder stoppförbud? Denna skräckvision – eller drömvision, beroende på vem man frågar – är inte så avlägsen som man kan tro.

den nya välfärden

Box 5625, 114 86 Stockholm

Tel 08-545 038 11 Fax 08-611 35 62

www.dnv.se integritetsombudsmannen@dnv.se