

2026-10-01

kn.remissvar@regeringskansliet.se
ju.L4@regeringskansliet.se

Ert dnr: Ju2026/01011
Handläggare: Annarella Löfblad

Svensk Kollektivtrafiks remissvar betänkandet Tillgång till passageraruppgifter i brottsbekämpningen (SOU 2026:28)

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Ett normalår görs mer än 1,5 miljarder resor i våra medlemmars trafik. I Sverige görs 99 % av bussresorna och 90% av tågresorna med våra medlemmars trafik. Våra medlemmar ansvarar också för färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjuts helt eller delvis beroende på hur kommuner och regioner överlåtit ansvaret enligt färdtjänst- eller kollektivtrafiklagen. Här görs ca 86 miljoner resor årligen.

Kollektivtrafiken leder i dag arbetet mot ett fossilfritt transportsystem. Den upphandlade busstrafiken drivs i dag till 96 procent av förnybara drivmedel eller el. Spårvagns- och tunnelbanetrafiken drivs helt med el och tågtrafiken drivs nästan helt med el.

Sammanfattning av förslaget

PNR-systemet bygger på Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/681 av den 27 april 2016 om användning av passageraruppgiftssamlingar (PNR-uppgifter) för att förebygga, förhindra, upptäcka, utreda och lagföra terroristbrott och grov brottslighet, även kallat PNR-direktivet. I svensk rätt är PNR-direktivet genomfört genom lagen (2018:1180) om flygpassageraruppgifter i brottsbekämpningen.

Utredningen handlar till stor del av analys av den s.k. PNR-domen och hur detta ska hanteras i svensk lagstiftning. Utöver detta presenterar utredningen förslag på att lagstiftningen om att lämna passageraruppgifter i brottsbekämpande syfte ska utökas till flera trafikslag. Nedan följer en sammanfattning från utredningen gällande detta.

PNR-systemet för flygtrafiken har varit framgångsrikt och utgör ett viktigt verktyg för brottsbekämpande myndigheter i arbetet mot den gränsöverskridande brottsligheten. Utredningen har undersökt möjligheten att upprätta ett liknande system även för andra trafikslag. Det innebär i så fall att transportföretag som bedriver passagerartrafik med andra färdmedel än flyg åläggs en skyldighet att föra över vissa uppräknade PNR-uppgifter till enheten för passagerarinformation hos Polisen. I likhet med flygtrafiken bör skyldigheten att överföra uppgifter endast omfatta sådana uppgifter som transportföretaget

samlar in som en del av sin normala verksamhet. De trafikslag som bör omfattas av en trafikslagsneutral PNR-lagstiftning är gränsöverskridande tåg-, buss- och färjetrafik samt inrikes flygtrafik.

Det finns flera alternativ för hur ett sådant system kan se ut. De alternativ som har övervägts under utredningens gång är att använda den befintliga databasen eller en separat databas vid enheten för passagerarinformation, eller en separat databas vid en annan myndighet: Tullverket eller Säkerhetspolisen. Utredningen anser att fördelarna med att använda den befintliga databasen vid enheten för passagerarinformation väger tyngre och föreslår därför en sådan lösning. Det anses vara den minst kostsamma och tidskrävande lösningen. Det kommer även att finnas möjlighet att utbyta passageraruppgifter med andra länder som har utökat PNR-systemet till att omfatta andra trafikslag än lufttrafik.

De uppgifter om passagerare som är tillåtna att hämta in enligt 25 § polislagen är namn, resrutt, bagage, medpassagerare samt sättet för betalning och bokning. Utredningen anser att samma uppgifter bör få hämtas in som i tullbefogenhetslagen och att bestämmelsen därmed bör kompletteras med uppgifter om födelsedatum, kön, nationalitet, e-postadress och mobiltelefonnummer som transportföretaget har tillgång till.

Förslag som påverkar kollektivtrafiken

Transportföretag som bedriver passagerartrafik med tåg, buss eller färja ska inför varje resa som ankommer till eller avgår från Sverige överföra PNR-uppgifter till enheten för passagerarinformation.

De företag som omfattas av uppgiftsskyldigheten är transportföretag som har giltig operativ licens, tillstånd, certifikat eller motsvarande som ger rätt att mot ersättning utföra transporter av passagerare med tåg, buss eller färja, utöver redan gällande skyldighet vid transport med flygplan. Skyldigheten gäller företag som i sin normala verksamhet samlar in och behandlar PNR-uppgifter i ett elektroniskt system för hantering av reservationer och biljettköp.

Transportföretagen ska endast överföra PNR-uppgifter till enheten för passagerarinformation som företagen samlar in som en del av sin normala verksamhet. Vilka PNR-uppgifter för respektive trafikslag som ska överföras ska framgå av bilagor till lagen om passageraruppgifter i brottsbekämpningen.

Författningsförslaget föreslås träda i kraft 1 jan 2028

Svensk Kollektivtrafiks synpunkter

Detta remissvar berör inte analysen av PNR-domen utan endast förslagen om trafikslagsövergripande lagstiftning.

Svensk Kollektivtrafik är positiva till syftet med den föreslagna lagstiftningen. Att bidra i det brottsbekämpande arbetet är högt prioriterat hos våra medlemmar,

de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen, hädanefter kallade RKM. Vi håller med utredningen att lagstiftningen endast bör gälla gränsöverskridande trafik och ser positivt på att endast uppgifter som transportföretaget samlar in som en del av sin normala verksamhet ska rapporteras. Dock ser vi behov av förtydliganden och kostnadsersättning för att förslaget ska kunna genomföras rättssäkert och effektivt

Det framgår tydligt att det är det operativa företaget med någon form av trafiklicens som ska rapportera in uppgifterna. Samtidigt nämns att andra företag än transportföretaget som sköter bokning av transporter t.ex. speditörer även bör omfattas (sid 27). Utredningen beskriver även i 16.5 hur pendlingsbiljetter t.ex. köps via app hos Hallandstrafiken för pendling över Öresund.

I den samhällsorganiserade kollektivtrafiken ansvarar RKM bl.a. för planering, biljettförsäljning, upphandling av trafikföretag för utförande av trafik och information i egen regi eller via underleverantörer och ombud. RKM är offentliga verksamheter och inte företag med operativt tillstånd. För den storregionala tågtrafiken har flera RKM:er gått ihop och bildat bolag som ansvarar för tågtrafiken i ett länsöverskridande område t.ex. Öresundståg. Biljetter i den storregionala tågtrafiken säljs både via bolagen och RKM (och i andra kanaler). De trafikoperativa företagen som utför trafiken på uppdrag av RKM hanterar vanligtvis inte PNR-uppgifter.

Så vad är det som efterfrågas i utredningens förslag? PNR-uppgifter från de aktörer som har dessa för gränsöverskridande trafik eller uppgifter från de operativa trafikföretagen? Tillgången på uppgifter skiljer sig markant mellan valen. Regeringen behöver tydliggöra vem som är rapporteringsskyldig då det inte framgår med önskvärd tydlighet i förslaget.

Utredningen för ett resonemang om kostnadsfördelning i 16.7 och föreslår kostnaderna för insamling och överföring av data ska åläggas transportföretagen. Svensk Kollektivtrafik anser att staten i enlighet med finansieringsprincipen finansierar samtliga kostnader som uppstår till följd av den nya rapporteringsskyldigheten. Detta bör omfatta kostnader för systemutveckling, integrationer, testning, projektledning, utbildning, informationssäkerhet, förvaltning samt löpande rapportering. Förslaget syftar till att tillgodose ett statligt brottsbekämpande behov och kostnaderna bör därför inte belasta kollektivtrafikens verksamhet eller resenärernas biljettkostnader.

Gällande implementering så krävs även både tid och framförhållning för att de nya rapporteringsaktörerna att hinna med. Det är dessutom mycket viktigt med samråd och samarbete med de som ska rapportera så att implementeringen kan genomföras utan problem.