



2024-08-12

Ert dnr: Ju2024/00910

Justitiedepartementet

*Handläggare: Mattias Andersson*

## **Svensk Kollektivtrafiks remissvar rörande Kamerabevakning i offentlig verksamhet – lättnader och utökade möjligheter (SOU 2024:27)**

*Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Normalår görs mer än 1,7 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 99 % av landets busstrafik och 90 % av landets persontågstrafik. Kollektivtrafiken har kommit mycket långt i arbetet mot fossilfrihet. Den upphandlade busstrafiken drivs i dag till över 92 procent av förnybara drivmedel eller el. Spårvagns- och tunnelbanetrafiken drivs helt med el och tågtrafiken drivs nästan helt med el. Våra medlemmar ansvarar också helt eller delvis för färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjuts.*

### **Sammanfattning av remissförslag**

I betänkandet föreslås åtgärder som kan underlätta användandet av kamerabevakning för offentliga aktörer vilka idag haft krav att ansöka om tillstånd hos IMY samt åtgärder för att utöka möjligheten att kamerabevaka för brottsbekämpande myndigheter. Vårt fokus i remissvaret ligger i första hand på den första delen. Huvudförslaget är att tillståndsplikten för den offentliga verksamheten tas bort, för de sektorer där den inte redan tagits bort.

### **Svensk Kollektivtrafiks synpunkter**

#### **Huvudförslaget**

Svensk Kollektivtrafik välkomnar förslagen då de kommer leda till en mer likformig situation för olika myndigheter och inom olika verksamhetsområden inom samma myndigheter. Det kommer också minska ledtiderna mellan att behov uppstår och kamerabevakning påbörjas då nuvarande tillståndprocesser har varit långdragna och administrativt tunga. Våra medlemmar och deras ägare har lång tradition att bedriva personuppgiftsintensiv verksamhet på ett respekt fullt sätt.

Utredningens huvudförslag är att tillståndsplikten avskaffas i kamerabevakningslagen (2018:1200) för kommuner, regioner och statliga myndigheter samt vid verksamhet som på uppdrag av dessa utför en uppgift av allmänt intresse. Förslaget innebär att den gränslandsproblematik som uppstod i samband med tillståndspliktens avskaffande för kollektivtrafik visavi verksamhet nära knuten till kollektivtrafiken minskar. Det är positivt.



2024-08-12

Den erfarenhet SVK har av de tidigare lättnader som gjorts kring tillståndsplikt är goda i och med "Kamerabevakning i kollektivtrafik och apotek", men det finns fortfarande en bristande samsyn mellan branschen och IMY kring rimlig nivå i intresseavvägningen. Vilket gör att det uppstår en osäkerhet kring avvägningen mellan integritetsskyddet och de positiva effekterna som ges i skyddet för enskilda och myndigheter och dess entreprenörer att minskar riskerna att bli utsatt för brott, skapa trygghet samt för att skapa bevisning för brottsupplärande om brott ändå uppstår. Jämför detta med tex exemplet kring en järnvägsoperatör möjlighet att göra bedömningar utifrån EDPSs riktlinjer (s 104). Även oro att drabbas av böter, dras inför rätta av IMY (så som tex Trafikförvaltningen avseende om det är tillåtet att från kroppsburna kameror spara filmade segment 60 eller 30 sekunder) eller få negativ publicitet i media pga tillsynsärendet verkar återhållsamt på utsättandet av kameror enligt vår bedömning och därmed på brottsupplärande och brottsprevention.

### **Anmälningsskyldighet bör inte införas**

Utredningen konstaterar att anmälningsskyldighet är administrativt betungande. Vi delar den bedömningen. Prövningen ska enligt förslaget hanteras av myndigheterna själva i förslaget. Bedömning av avvägning ska dokumenteras och finns tillgänglig vid tillsyn. Myndighet ska förteckna vilka kameror som finns och vilka syften de har. Det finner vi som en klok reglering, men det är viktigt att ha förståelse för kollektivtrafikens förutsättningar kring detta, då den stora delen av verksamheten som regleras är rullande. Svensk Kollektivtrafik avstyrker därför förslaget som presenteras i kap 15.3 om en eventuell anmälningsskyldighet. Tidigare utredningar har inte sett nyttan utan enbart ökad administration, det skulle dessutom enligt förslaget innebära att de verksamheter som tidigare blivit befriade från ansökningstvång fortsatt skulle befrias samtidigt som de verksamheter som med detta förslag befrias från ansökningstvång inte blir det. Det kommer alltså att skapas en ny "gränslandsproblematik" som möjligen kommer vara lätt att hålla ordning med äldre lagstiftning friskt i minnet, men om målsättningen är att göra regelverket lika och förenkla kan detta inte vara vägen.

Förslagen gör det tydligare vilken typ av dokumentation som ska upprättas vid kamerabevakning men relativt omfattande. Det är därför av största vikt att IMY får i uppdrag att ta fram och över tid upprätthålla konkreta vägledningar och riktlinjer. Verksamheterna ska inte behöva "fällas" för att de försökt men inte helt lyckats enligt IMY:s efterhandsbedömning.

### **Ny rättslig grund**

Utredningen föreslår en ny rättslig grund för kamerabevakning för att öka samverkan med polisen som ges till kommuner, vilka har som uppgift att verka för trygga och säkra platser. Eftersom kollektivtrafiken är som en rullande förlängning av allmänna platser och kollektivtrafikanläggningar så som resecentra och busshållplatser bör samma lagstiftning införas för kollektivtrafiken som för kommuner.

Den bedömning utredning gör att det finns en risk för framtida brott som brottsbekämpande myndigheter ges möjlighet till kamerabevakning bör även ges till offentliga myndigheter. Att det skett brott på en busslinje i en stad som motiverar kamerabevakning men inte på en annan busslinje i samma stad



2024-08-12

omöjliggör en rationell fordonsförsörjning och leder antingen till ökade kostnader för ökat fordonsbehov eller att kamerabevakning inte kommer tillstånd alls i denna stad.

### **Tydliggörande välkomnas, men räcker de?**

De tydliggöranden som betänkandet lyfter i kapitel 13.6-13.7 välkomnas. Dock innebär det ändå fortsatt att myndigheterna tvingas göra skönsmässiga bedömningar mellan bevakningsintresset och den enskildes integritetsintresse. Ingen ledning ges kring när en tillräcklig volym av det ena övertrumfar en viss volym av det andra i dessa avancerade multikriteriabelut. Det innebär att de enskilda organisationerna i sin bedömning fortsatt riskerar att IMY som sanktionsmyndighet kan tolka vågskålarnas vikter olika fast man har samma underlag för handen. Om inte lagstiftaren har möjlighet att utveckla och tydliggöra avgörandegrunderna bör IMY ges i uppdrag att utarbeta en transparent avgörandemetod, med grunden i tex Hammond-Raiffa-Keeneys Even-swap metod.<sup>1</sup>

Resonemanget att en plats med många människor kan vara särskilt utsatt är viktiga att den lyfts fram speciellt vad gäller både stationer men även fordon som tåg och tunnelbana och annan kollektivtrafik med många resenärer. Där kollektivtrafiken med låga taxor och små möjligheter i lagstiftningen att stävja plankning blir både uppehållsplats och effektivt transportsätt för brottslingar och ordningsstörare.

Även de förmildrande omständigheterna som nämns kring en reception och de dolda vinklarna, motsvarande resonemang bör kunna gå att föra tex vad avser en buss och kameror som komplement till förarens möjlighet att övervaka passagerarnas beteenden.

En rättslig grund motsvarande den som föreslås införas för kommuner för kamerabevakning för att verka för trygga och säkra offentliga miljöer bör även införas för kollektivtrafikens aktörer. Någon motsvarande skrivning kring detta finns inte idag reglerat i Kollektivtrafiklagen eller annan lagstiftning som reglerar branschens verksamhet och alla färdmedel. Skälet att införa det är utifrån att kollektivtrafiken är en av de mest utsatta miljöerna när det kommer till brottsligheten och enligt Tryggare Sverige bör branschen därför göras till navet i det lokala brottsförebyggande och trygghetsskapande arbetet.<sup>2</sup>

### **Avstyrkande av föreslagen sanktionsavgift**

Svensk Kollektivtrafik avstyrker förslaget att införa sanktionsavgifter vid brott mot kravet på förteckning över pågående kamerabevakning och dokumenterad intresseavvägning. Detta eftersom förslaget i grunden syftar i att likställa kamerabevakning oavsett om den är av allmänt intresse av myndigheter eller av tex en kommersiell aktör. De medborgarundersökningar som betänkandet redogör för visar tydligt att allmänhetens förtroende för kamerabevakning i allmän regi är betydligt högre än för kommersiella aktörer. Om lagstiftaren ändå avser att en sanktionsavgift bör införas måste den stå i proportion till den

---

<sup>1</sup> Se tex Harvard Business Review, 1998 Mar-Apr; 76(2):137-8, 143-8, 150.  
<https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/10177863/>

<sup>2</sup> Tryggare Sverige, Rapport "Trygghet i Kollektivtrafiken, 2021,




2024-08-12

formella försummelsen. Detta berör visserligen betänkandet, men de beloppsnivåer som föreslås anser vi vara oerhört höga i proportion till tex att en myndighet saknar dokumentation för något som i grunden är helt korrekt bedömt.

**Rörande upplysningskravet bör kollektivtrafiken få anpassade regler**  
SVK vill samtidigt lyfta utmaningen i de krav som finns i IMYs rekommendation att ge information till de som riskerar att omfattas av kamerabevakning. I grunden är det en sund inställning, men de detaljerade krav som ställs att ge information kring ett stort antal informationsmängder som ska finnas med är inte proportionerliga. Utmaningen för kollektivtrafiken är att tex bussar och tåg "i ögonhöjd" främst består av stora fönster och få väggar, det saknas helt enkelt plats att sätta upp informationen på. Utanför fordonet kommer inte resenärerna ges tillräcklig tid att ta till sig informationen och ombord kommer platsanspråket i konflikt med dels den information som resenärerna själva efterfrågar, tex trafik- och realtidstrafikinformation, information om linjenät och bytespunkter etc samt dels ett flertal krav som ställs i passagerarrättslagstiftningar om att informera om. För tåg tex krav i Bilaga II, del II samt kap 5, artikel 30.2 och för buss finns även regler om att skylta kring bälten i trafikförordning (1998:1276) § 10a.

*Kravet idag på information. I annan lagstiftning ställs krav på kommunikation anpassad för personer med funktionsnedsättning, det innebär att texterna inte kan göras hur små som helst.*



**Kamerabevakning!**

Namn på personuppgiftsansvarig (och om tillämpligt dennes företrädare)  
Bolaget AB

Kontaktuppgifter, inklusive kontaktuppgifter till eventuellt dataskyddsombud  
Bolaget AB, Gatan 1, 123 45, Staden  
www.bolaget.se, +468 111 11 11

Information om den behandling som har störst konsekvenser för den registrerade, till exempel lagringstid av inspelat material, överföring eller publicering av bevakningsmaterial till tredje part:  
Vi lagrar material i tre (3) dagar.

Ändamål med kamerabevakningen  
Vi kamerabevakar i syfte att förhindra och utreda brott.

Ytterligare information finns tillgänglig via:  
• Affisch på anslagstavla  
• Kundtjänst  
• Vår webbsida: [www.bolaget.se/kamerabevakning](http://www.bolaget.se/kamerabevakning)

Registrerades rättigheter  
Som bevakad kan du utöva flera rättigheter, särskilt rätten att få tillgång till eller radering av dina personuppgifter.  
För ytterligare information om denna kamerabevakning, inklusive dina rättigheter, se den personuppgiftsansvarigas fulla information genom de alternativ som finns presenterade till vänster.

Jämför med den tydliga men enkla skylt som används tex vid kameraregistrering för hastighetsövervakning och trängselskatter på våra allmänna vägar. En motsvarande skylt/dekal tillsammans med en tilläggstext med syftet tex Brottsförebyggande kamerabevakning borde kunna användas i kollektivtrafiken.



*För kollektivtrafiken som helhet bör ett generellt undantag därför införas utifrån § 17 i Dataskyddslagen med hänvisning till utrymmesbrist ombord.*

### **Införandetiden bör tidigareläggas**

Svensk Kollektivtrafik föreslår att lagförändringarna genomförs tidigare än vad som anges i betänkandet. Lämpligen istället från årsskiftet 2024/2025. Den sista tiden inför genomförandet kommer ändå väldigt få ansökningar att inkomma



## SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

2024-08-12

eftersom de sökande kommer vänta tills ansökningar inte behöver göras med att genomföra sina kameraprojekt. Läger man dessutom till den historiskt långa handläggningstiden för ansökningar ser man att det inte är många månader kvar att ansöka för att få besked innan förslaget planerat träda i kraft. Lagstiftaren bör inte bidra med ett sådant mot förslaget kontraproduktivt tidsvacuum. IMY är en myndighet med erfarenhet av att bedriva tillsyn, det bör därför inte vara nödvändigt med en lång startsträcka för personalen att byta arbetsuppgift från att pröva ansökningar till att arbeta med tillsyn i precis samma frågor, speciellt när betänkandet är tydlig med att tillsynens initiala fas bör hållas på en låg nivå.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Johan Wadman

VD