

Kopia till

Justitiedepartementet
Grundlagsenheten
Rättssakkunnig
103 33 Stockholm

Slutbetänkandet Kamerabevakning i Kollektivtrafiken – ett enklare förfarande (SOU 2019:8)

Sammanfattning

Transportstyrelsen ställer sig positiv till de förslag som lämnas i betänkandet (SOU 2019:8).

Transportstyrelsen delar helt utredarens konstaterande att kamerabevakning snarare förstärker skyddet av den personliga integriteten än det motsatta och att det redan finns ett starkt och långtgående integritetsskydd genom den nu gällande Dataskyddsförordningen som alltid ska beaktas. (sid 13 i sammanfattningen)

Transportstyrelsens synpunkter

Redan 2006 visade Integritetsskyddskommitténs enkätundersökning att 9 av 10 tillfrågade ansåg att kamerabevakning skulle tillåtas på allmän plats om det behövs för att människor ska känna sig tryggare och man kan anta att andelen sannolikt inte är lägre idag även om det saknas specifika undersökningar som styrker detta. (p 4.4.1, sid 71 i utredningen). Vi ser positivt på möjligheten, som tas upp i utredningen, att få ett godkännande från tillsynsmyndigheten av en föreslagen ”uppförandekod”, vilket innebär att de som avser att använda kamerabevakning inte behöver känna osäkerhet över om en kommande tillsyn av hanteringen behöver innebära ett bakslag.

I avsnitt 7.6.1 redogörs för hur det utökade så kallade tunnelbane-undantaget bör utformas och det finns en beskrivning av vad som menas med kollektivtrafik. På sidan 167 tar man sedan upp den avsikt som finns att bygga linbanor och gör bedömningen att sådan kollektivtrafik kommer att vara högst begränsad varför den trafiken inte ska omfattas av undantaget. Denna skrivning ger intrycket av att linbanor trots vad som sagts innan utgör sådan kollektivtrafik som avses i kollektivtrafikförordningen (EU) nr

1370/2007 vilket inte är fallet. Istället kan den tilltänkta linbanetrafiken utgöra ett komplement till den vanliga kollektivtrafiken.

Utifrån ett hela-resan-perspektiv anser Transportstyrelsen det angeläget att parkeringar i anslutning till kollektivtrafikanläggningar också omfattas av undantaget. För den som kan behöva köra bil för att komma till kollektivtrafiken skulle otrygghet vid parkeringen kunna leda till att bilen används för hela resan istället. Transportstyrelsen ser därför positivt på förslaget i denna del. Om det skulle bedömas motiverat med en närmare avgränsning av vilka parkeringar som ska omfattas av undantaget är det lämpligt att använda begreppet infartsparkering – jämför märke F29, *infartsparkering*, i 2 kap. 17 § vägmärkesförordningen (2007:90).

Transportstyrelsen föreslår att ordet *fordon* i författningsförslaget byts mot ordet *färdmedel*. För kollektivtrafik på väg och på spår är fordon ett relevant begrepp medan kollektivtrafik på vatten i allmänhet sker med fartyg. För att författningstexten inte ska bli lång och komplicerad är det vara lämpligt att använda ett gemensamt begrepp. Transportstyrelsen förordar då *färdmedel* som används som ett gemensamt begrepp för de olika trafiklagen i förordningen (1980: 398) om handikappanpassad kollektivtrafik.

Beslut i detta ärende har fattats av Generaldirektör Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog enhetschef trafikant Björn Renberg och utredare Thomas Fahlander, den senare föredragande.

Jonas Bjelfvenstam
Generaldirektör