



Justitiedepartementet  
Grundlagsenheten  
103 33 Stockholm

Ju2017/05495/L6

Stockholm den 19 september 2017

## **En ny kamerabevakningslag (SOU 2017:55)**

SJ AB ("SJ") har fått inbjudan av Justitiedepartementet att lämna remissvar över ovan rubricerat betänkande ("Förslaget"). SJ har nedan kommenterat och lämnat synpunkter på delar av Förslaget.

### **1. Sammanfattning**

SJ motsätter sig att det krav på tillstånd som föreslås då privaträttsliga subjekt utför en uppgift av allmänt intresse som har stöd i lag ska gälla för järnvägstrafik och föreslår att järnvägstrafik undantas från tillståndskravet. Detta mot bakgrund av att tillståndskravet, av skäl som utvecklas nedan, blir mycket svårtillämpligt för järnvägsbranschen och att kamerabevakning i tunnelbanan redan är undantagen. Därtill skulle ett undantag från tillståndsplikten även behövas avseende platser i anslutning till järnvägslinjen dit allmänheten har tillträde, t ex vid plankorsningar och gångbroar.

SJ ställer sig positivt till ökade möjligheter till kamerabevakning, särskilt där risk för angrepp på person eller egendom föreligger. SJ ställer sig också positivt till att kraven på tillstånd begränsas så att processen för att inleda kamerabevakning förenklas. Vidare ställer SJ sig positivt till att begreppet "används" föreslås som gräns för när lagen ska äga tillämplighet och att begreppet "uppsatt" tas bort.

### **2. Synpunkter ang. tillståndskravet, avsnitt 11.5 i betänkandet**

I Förslaget föreslås bland annat ett krav på tillstånd till kamerabevakning av en plats dit allmänheten har tillträde om bevakningen ska bedrivas av ett privaträttsligt subjekt när det utför en uppgift som är av allmänt intresse som har stöd i lag (följer av lag eller annan författning, kollektivavtal eller beslut som meddelats med stöd av lag eller annan författning).

På s. 251 och 255 i Förslaget anges att tillståndskravet bör omfatta järnvägstransporter eftersom verksamheten tidigare har bedrivits i offentlig regi.

På s. 266 i Förslaget ges vidare följande exempel på kamerabevakning som ska omfattas av tillståndskravet:

”Tillståndskravet omfattar kamerabevakning i verksamhet som avser *kollektivtrafik, järnväg, flyg och liknande* i den mån något särskilt undantag inte gäller och förutsatt att verksamheten drivs av en myndighet eller någon som utför uppgiften till följd av lag eller annan författning eller av beslut som har stöd i författning.”

Såsom utredningen också är inne på är tågtrafiken i Sverige avreglerad. Det innebär att den inte längre bedrivs i offentlig regi utan i stor utsträckning av privata aktörer som själva, i konkurrens och utifrån lönsamhet, väljer vilka sträckor de ska trafikera och när. SJ är ett statligt ägt bolag som har som uppgift att bedriva lönsam tågtrafik. Den största delen av SJs verksamhet består i kommersiell trafik som SJ bedriver just för att den är lönsam. SJ har, liksom sina konkurrenter, inget uppdrag att bedriva samhällsnyttig trafik eller liknande och den kommersiella tågtrafiken i Sverige är inte reglerad i lag eller annan författning eller baserad på ett beslut som meddelats med stöd i lag eller annan författning. Den kommersiella tågtrafiken i Sverige är således ingen förvaltningsuppgift som har anförtrots privaträttsliga subjekt utan drivs på frivillig basis av aktörerna på marknaden. Argumentet i Förslaget att tillståndskravet för kamerabevakning bör omfatta verksamhet som avser järnvägstransporter eftersom verksamheten tidigare har bedrivits i offentlig regi är utifrån detta perspektiv svårt att förstå.

Som SJ tolkar Förslaget innebär det att för merparten av SJs trafik, d.v.s. den kommersiella trafiken, liksom för andra operatörers kommersiella trafik, skulle något tillstånd inte krävas för kamerabevakning. Uppgiften att bedriva tågtrafik anses visserligen vara av allmänt intresse men saknar sådant stöd i lag som utredningen anser ska utgöra avgränsningen för tillståndskravet. Tillståndskravet i Förslaget kommer således inte att omfatta all järnvägstrafik.

Med anledning av att viss tågtrafik i Sverige inte är lönsam och att det därför finns sträckor som är samhällsviktiga men som av kommersiella skäl ingen aktör väljer att trafikera sker det också upphandlingar av tågtrafik i Sverige. Detta har stöd i lag (2010:1065) om kollektivtrafik (”Kollektivtrafiklagen”) och görs av regionala kollektivtrafikmyndigheter. Endast sådan tågtrafik som upphandlats enligt Kollektivtrafiklagen skulle, som SJ tolkar Förslaget, falla inom ramen för föreslaget tillståndskrav för kamerabevakning.

SJ har, liksom andra privata aktörer på tågtrafikmarknaden, valt att komplettera sin kommersiella trafik med upphandlad trafik. SJ bedriver således både a) kommersiell trafik som inte utgör ett uppdrag från någon myndighet och som saknar författningsstöd och b) upphandlad trafik som SJ tilldelats genom beslut som meddelats med stöd i lag (Kollektivtrafiklagen). Enligt SJs tolkning av Förslaget, d.v.s. att kamerabevakning i kommersiell trafik inte skulle kräva tillstånd medan kamerabevakning i upphandlad trafik skulle kräva tillstånd, innebär det att för två motsvarande sträckor i SJs tågtrafik som trafikeras med samma tågfordon skulle tillståndsplikten se olika ut. Exempelvis skulle kamerabevakning på SJs tåg på sträckan Eskilstuna - Stockholm (som är upphandlad) enligt

Förslaget kräva tillstånd för kamerabevakning medan SJs tåg på sträckan Västerås-Stockholm (som inte är upphandlad) inte skulle kräva tillstånd för kamerabevakning. Några skillnader ur integritetshänseende föreligger här inte. Sträckorna är ungefär lika långa och ungefär lika brottsutsatta.

Ett annat exempel är då en aktör kör kommersiell trafik på en sträcka medan en annan aktör kör upphandlad trafik på samma sträcka, t.ex. på sträckan Uppsala-Stockholm där SJ kör kommersiell trafik men SL därutöver har upphandlat trafik av en annan operatör. Detsamma gäller på sträckan Göteborg-Halmstad där SJ kör kommersiell trafik men Öresundståg har upphandlat trafik av en annan operatör. Med de krav på tillstånd som presenteras i Förslaget skulle SJs kamerabevakning inte vara tillståndspliktig medan de andra aktörernas kamerabevakning på samma sträcka skulle vara tillståndspliktig. Integritetsskyddsaspekterna torde även här vara desamma oberoende av operatör/avgång.

På vissa sträckor är det dessutom så att SJ trafikerar en sträcka av kommersiella skäl, dock inte i den utsträckning som behörig regional kollektivtrafikmyndighet anser är lämplig, varför den regionala kollektivtrafikmyndigheten har upphandlat ytterligare trafik på samma sträcka, t.ex. på sträckan Skövde-Göteborg. På denna sträcka kör SJ således både kommersiell trafik och upphandlad trafik. Med stöd i ovanstående resonemang om krav på tillstånd skulle detta innebära att på sådan sträcka skulle de avgångar som SJ trafikerar av kommersiella skäl inte omfattas av tillståndsplikt för kamerabevakning medan kamerabevakning på sådan avgång som upphandlats av myndighet skulle vara tillståndspliktig. Det skulle i sin tur innebära att olika regler skulle gälla för samma operatör, samma sträcka och samma tågfordon för olika avgångar under samma dag. Detta trots att integritetsskyddsaspekterna är desamma.

Vi har också fall där den regionala kollektivtrafikmyndigheten inte bara upphandlar extra avgångar utan även upphandlar ospecificerade platser på tåg som SJ kör i kommersiell trafik så att deras resenärer kan resa med SJs egna tåg på sina regionala periodkort och myndigheten därmed slipper upphandla fler avgångar, t ex på sträckan Sundsvall-Gävle. Frågan är om kamerabevakning på ett sådant tåg, som alltså innehåller både kommersiell trafik och upphandlad trafik blandat i samma tåg, skulle omfattas av tillståndsplikten enligt Förslaget.

Med anledning av att Förslaget såvitt gäller avgränsningen av tillståndskravet får ovan nämnda ologiska konsekvenser motsätter sig SJ att föreslaget tillståndskrav ska gälla för tågtrafiken. SJ föreslår att samtlig järnvägstrafik undantas från tillståndskravet.

### **3. Undantag från tillståndsplikten, avsnitt 11.8**

#### *3.1 Kamerabevakning i en tågvagn*

I Förslaget diskuteras om ett undantag för annan järnvägstrafik än tunnelbanetrafik bör införas. Som framgår ovan anser SJ att det undantag som idag finns för tunnelbanan bör

omfatta kamerabevakning även i andra typer av tågagnar eftersom reglerna annars blir både svårtolkade och svårtillämpade för tågoperatörerna, som ibland skulle behöva ansöka om tillstånd och ibland inte. Det skulle dessutom i praktiken bli svårt att hålla reda på vilka avgångar som skulle vara tillståndspliktiga och vilka som inte skulle vara det. Vidare har pendeltåg och andra kortare järnvägssträckor blivit betydligt mer brottsutsatta de senaste åren, vilket gör att intressena av kamerabevakning idag är starkare och att integritetsintresset på motsvarande sett har minskat. Därutöver skulle kamerabevakning vara till stor hjälp ifall SJ direkt eller indirekt skulle drabbas av terroristdåd, vilket med hänsyn till det försämrade säkerhetsläget i omvärlden och de terroristdåd som bland annat utförts ombord på tåg i Europa tyvärr inte är helt osannolikt. Vidare har det visat sig att den upplevda tryggheten hos resenärerna ombord på tåg på brottsutsatta sträckor ökar markant vid kamerabevakning, vilket torde innebära att integritetsskyddsintresset för resenärerna ombord på dessa tåg är begränsat.

Denna utveckling innebär i sin tur att skillnaderna i integritetsskyddshänseende mellan tunnelbanan å ena sidan och många andra järnvägssträckor å andra sidan har minskat. Dessutom skulle kamerabevakningen ändå omfattas av kamerabevakningslagens andra bestämmelser. Vidare skulle en prövning av om intresset av kamerabevakningen väger tyngre än integritetsskyddsintresset ändå behöva göras i varje enskilt fall enligt dataskyddsförordningen och endast i de fall operatörens intresse av kamerabevakning överväger eventuellt integritetsintrång skulle kamerabevakning vara tillåten. Vidare skulle också samråd med Datainspektionen behöva ske i vissa fall. Risken med att undanta kamerabevakning även i tågagnar från tillståndsplikten skulle således vara begränsad.

### 3.2 *Kamerabevakning på platser längs med järnvägslinjen dit allmänheten har tillträde*

På s. 276-277 i Förslaget görs också vissa överväganden beträffande om även annan kamerabevakning bör vara tillståndsfri, varvid järnvägslinjen nämns. SJ vill härmed poängtera att intresset av kamerabevakning på platser i anslutning till järnvägsspår som allmänheten har tillträde till, såsom exempelvis plankorsningar och gångbroar, är mycket starkt.

Kamerabevakning av sådana platser har till syfte att förebygga och motverka olyckor (plankorsningsolyckor är idag den största olycksrisken i järnvägstrafiken), att larma om rätt hjälp vid inträffad olycka och därmed minska följderna av en olycka samt att förebygga brott (skadegörelse på järnvägsspår, stenkastning från gångbroar/viadukter samt stölder av kritisk järnvägsutrustning som t.ex. koppar). Riskerna för intrång i den personliga integriteten vid en sådan kamerabevakning måste anses vara ytterst begränsad. Ytterligare ett skäl till att göra sådan kameraövervakning tillståndsfri är att det kan finnas ett intresse av att snabbt kunna agera och flytta kameror i fall då en viss plats under en period är särskilt brottsutsatt.

Det föreligger således starka skäl för att också undanta platser längs med järnvägslinjen som allmänheten har tillträde till från tillståndskravet. Som nämnts ovan angående en utvidgning av undantaget för tunnelbanan till att omfatta all järnvägstrafik skulle ett sådant undantag inte medföra ett undantag från skyldigheten att göra en helhetsbedömning där intresset av kamerabevakning vägs mot integritetsskyddsintresset etc. eftersom kamerabevakningen fortfarande skulle falla såväl under den föreslagna kamerabevakningslagen som

dataskyddsförordningen och dess regler om behandling av personuppgifter. Risken med ett sådant undantag för platser längs med järnvägslinjen dit allmänheten har tillträde skulle således vara begränsad.

#### 4. Övriga synpunkter

SJ ställer sig positivt till att utökade möjligheter till kamerabevakning föreslås, särskilt att det införs större möjligheter att använda kamerabevakning i preventivt syfte där särskild risk för angrepp på person eller egendom föreligger.

SJ ställer sig även positivt till att kraven på tillstånd begränsas så att processen för att inleda kamerabevakning på en ny plats förenklas.

Slutligen ställer sig SJ positivt till att lagen föreslås bli tillämplig och tillståndskravet inträda först vid användandet av kameran och att begreppet "uppsatt" tas bort eftersom kameror då kan installeras på tåg i samband med tillverkningen och man i ett senare skede kan ta ställning till var och när de ska användas. Om det är användningen som styr tillståndsplikten kan ett tåg med kameror installerade också trafikera både sträckor där kamerabevakning är tillåten och sträckor där kamerabevakning inte är tillåten, genom att kamerorna i det senare fallet inte används.

SJ AB



Crister Fritzon  
Verkställande direktör