



2017-09-11

Ert dnr: Ju2017/05495/L6

Ju.16@regeringskansliet.se

Handläggare: Mattias Andersson
mattias.andersson@svenskkollektivtrafik.se

Remissvar angående En ny kamerabevakningslag

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och serviceorganisation för länstrafikbolag och regionala kollektivtrafikmyndigheter vilka också är organisationens medlemmar. Årligen görs mer än 1,5 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 96 % av landets busstrafik och 62 % av landets persontågstrafik. Utöver detta bedriver våra medlemmar spårvagns-, tunnelbane-, båt-, färdtjänst- och skolskjutstrafik. På många platser ansvarar våra medlemmar också för hållplatser och resecentrumanläggningar.

Trygghet och säkerheten är viktiga frågor för både våra passagerare och våra medarbetare. Hot och våldssituationer förekommer dagligen i och i anslutning till våra medlemmars trafik. Kollektivtrafik är i sig ett tydligt mål för terrorattentat men har också visats sig vara en använd transportform till och från brottsplatser. Kollektivtrafiken är också ofta utsatt för både ordningsstörningar tex i samband med idrottsevenemang men också genom färdsnyltning, plankningsbrott och spärrforcering. Utredaren nämner själv att polisen rutinmässigt tar kontakt med ansvariga för kollektivtrafiken för att få tillgång till material från bevakning.¹ Det är till och med att det uttryckts vara i allmänhetens intresse att kameraövervakning sker.

En rimlig slutsats är därför att kollektivtrafiken bör vara navet i det lokala brottsförebyggande och trygghetsskapande arbetet. Efter att man i New York insåg kollektivtrafikens betydelse har man lyckats vända en mycket dyster utveckling och uppnått mycket goda resultat vad gäller att stävja brott, öka säkerhet och skapa trygghet.^{2,3}

Vi finner det därför lovvärt när utredningen föreslår att lagen bör ge ökade möjligheter till kamerabevakning och att kamerabevakning i många verksamheter blir tillstånds- och anmälningsfri. Vi ser kamerabevakning som ett modernt hjälpmedel att förebygga, upptäcka och utreda brott samt att öka tryggheten. Detta är precis vad medborgarna upplever enligt utredningen. Införandet av kameror i Stockholms tunnelbana påvisar en minskning av brott

¹ En ny kamerabevakningslag, s189

² www.mynewsdesk.com/se/stiftelsen-tryggare-sverige/pressreleases/brott-och-o-trygghet-i-kollektivtrafiken-goer-kollektivtrafiken-till-navet-i-det-lokala-brottsfoerebyggande-arbetet-2019340

³ A C Uittenbogaard, Crime Clusters and Safety in Underground Stations. Doctoral Thesis, KTH 2014



2017-09-11

samtidigt som brotten på referensstationer där kameror inte installerade ökade under samma tid.⁴

Dagens lagstiftning möjliggör för länsstyrelserna så som tillståndsmyndighet att hantera ärenden godtyckligt sett ur ett nationellt perspektiv. Länen där våra medlemmar haft svårt att få tillstånd för kamerabevakning är det också de län där resenärerna känner sig mer otrygga. Exempel på sådana län är Dalarna och Jönköping jämför man dem med grannlänen Västra Götaland och Uppsala län, där en generösare policy vad gäller kamerabevakning har tillämpats, upplever sig resenärerna upp till 10 procentenheter mindre trygga i kollektivtrafiken. Utifrån den nationella trygghetsundersökningen och Tryggare Sveriges databas kan man utträna att 10-30 % av medborgarna någon gång under det senaste året undvikt att resa med kollektivtrafiken utifrån bristande trygghet definierat som trygghet kopplat till brott och ordningsstörning.



Figur 1, Resultatet visar tydligt att län med mindre generös tillämpning vid nuvarande tillståndsprövning skapar otryggare resenärer (Jönköping och Dalarna) jämfört med jämförbara grannlän (Uppsala och Västragötaland). Data ur Kollektivtrafikbarometern, löpande nationell undersökning kring nöjdhet och resvanor. Årligen 69 000 respondenter bland resenärer och medborgare.

Begreppet "Plats dit allmänheten har tillträde"

Svensk Kollektivtrafik invänder sig kraftfullt mot begreppets avgränsning. Att en gata, ett torg och även en park som är allmän plats ingår ser vi som självklart. Men att även inkludera kollektivtrafiken och de områden i kollektivtrafikanläggningen där enbart resenärer med giltig biljett får vistas finner vi otillfredsställande. Låt oss göra en jämförelse; enligt förslaget ges en näringsidkare som förestår ett varuhus rätt att sätta upp kameror för bevakning utan anmälningsplikt. Som privatperson kan man strosa omkring i varuhuset utan någon förpliktelse att köpa något, för många är det till och med ett fritidsintresse att fönstershoppa. Motsvarande område inom kollektivtrafiken är

⁴ En ny kamerabevakningslag, s64f



2017-09-11

att jämföra med centralhallen på Stockholms C. Däremot bör områden ombord på ett kollektivtrafikfordon eller innanför en spärrlinje där man enbart får vistas i de fall man betalt en biljett inte inkluderas i begreppet "dit allmänheten har tillträde" eftersom allmänheten faktiskt inte har tillträde dit. Jämför gärna med avgränsning i Lag (1977:67) om tilläggsavgift i kollektiv persontrafik samt inom det arbete som pågår inom näringsdepartementet med att ta fram ett nytt regelverk för tilläggsavgift där man tydliggör avgränsningen " ...för ett område som är avsett för kollektivtrafik som allmänheten har tillträde till endast om avgift för resa har betalats." ⁵

Skiljelinjen mellan offentlig och privat

Utredningen landar i detta förslag utifrån att kravet på tillstånd ska träffa alla myndigheter men inte för privaträttsliga subjekt. Det är här förslaget halkar riktigt snett inom kollektivtrafikens område. Sedan 1989 har en succesiv omreglering av kollektivtrafiken skett i landet. Statens och regionernas roll har förändrats och under det senaste decenniet har det kommersiella inslaget uppmuntrats extra tydligt. Det innebär att det finns buss- och tåglinjer samt resecentrum som är kommersiella och privatägda (tex MRT Express och Knutpunkten i Helsingborg), det finns buss- och tåglinjer och resecentrum som är kommersiella och samhällsägda (tex SJ och Jernhusen) samt buss- och tåglinjer och resecentrum som är samhällsägda och utan vinstintresse. Dessutom finns det idag mellanformer där samhället utger koncessionsrättigheter till kommersiella aktörer att trafikera (tex Norrtåg) eller fattar beslut om trafikplikt för biljettgiltighet ombord på kommersiella trafikföretags trafik. Det bör noteras att den strikt kommersiella trafiken kommer till stånd på helt fria grunder, utan subvention och utan krav på någon närmare samverkan med det offentliga, och alltså inte bedrivs ur "allmänt intresse".

Det kan inte vara lagstiftarens avsikt att skapa olika möjligheter och nivå av trygghet beroende på kollektivtrafikens finansierings- och driftsform. Utifrån denna utrednings smalare perspektiv måste integritetsskyddsaspekterna i grunden vara desamma oavsett om man sitter på ett pendeltåg eller ett MTR-tåg och därmed statens ambition att pröva om integritetsintresset väger högre än bevakningsnyttan vara lika stor. Eller är det avsikten att den samhällsorganiserade trafiken ska vara den otrygga trafiken där även de som inte betalar sin biljett ska kunna få åka fredade från kontroll och bevakning? I så fall kommer branschen svårligen att kunna uppnå det av riksdag och regering omfamnade fördubblingsmål för kollektivtrafiken, viljan att resa kollektivt är stark kopplad till om man känner sig trygg.

Åhlens City i Stockholm har 13 miljoner besökare årligen, stadstrafiken i Borlänge har 1,8 miljoner resor årligen. Var i finns logiken och proportionen att sätta upp byråkratiska hinder och kontrollstationer för samhällets funktioner att skapa trygghet och säkerhet men inte för kommersiella organisationer? Sverige växer och kollektivtrafikens resande ökar årligen. Regeringens och branschens mål för kollektivtrafiken är dock mer ambitiösa. För att öka medborgarnas

⁵ <http://www.regeringen.se/contentassets/2a868b52f58b4a95a208aa51372a2367/ny-lag-om-tillaggsavgift-i-kollektivtrafik.pdf>



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

2017-09-11

tillgänglighet och möjligheter att arbeta och utbilda sig på andra platser samt att minska trängsel och miljöbelastning är kollektivtrafiken ett av de viktigaste verktygen för att nå målen. Marknadsandelen för kollektivtrafiken måste alltså öka, men så länge säkerheten är bristande och otryggheten hög kommer detta inte att ske.

Den nuvarande tillståndsgivningen har för kollektivtrafiken inneburit problem även när tillstånd har getts, då tillstånden har begränsats till vissa busslinjer. För att hushålla med skattepengar eftersträvas effektivitet i trafikproduktionen, det innebär att en buss först kör på en linje för att senare under dagen köra på en annan linje utifrån resenärernas efterfrågan på att resa. När länsstyrelsernas beslut enbart omfattar vissa linjer blir konsekvensen därmed att fler bussar måste användas för trafiken än nödvändigt eller att bussar trafikerar de "tillåtna linjerna" utan kamera. Om det fortsatt måste vara tillståndspliktigt för kollektivtrafiken bör det rimligen vara så att besluten inte kan avgränsas till vissa linjenummer eller vissa tider på dygnet. Utifrån resenärsperspektiv är det rimligt att kunna känna samma säkerhet oavsett när och var man reser inom ett trafiksystem.

Vi finner därför inte att utredarens förslag är tillfredställande för kollektivtrafiken och dess möjlighet att skapa säkra miljöer och allmänhetens känsla och berättigade krav av trygghet.

Utredningen ger för handen att den nya lagen blir generösare med vilka situationer som kan berättiga till tillstånd för kollektivtrafikens behov då det anges ha ett allmänintresse. I så fall bör den generella dispensen från kravet på tillstånd som finns i nuvarande lagstiftning utökas till att gälla all kollektivtrafik. Detta skulle avsevärt minska byråkratin och samhällets kostnader för ansökning, handläggning och kontroll samt ge lika villkor mellan samhällsstöd och kommersiell trafik. Eftersom anmälningsförfarandet är tänkt att avskaffas föreslår vi därför en generell dispens från tillståndstvånget.

Vi föreslår därför att nuvarande § 14 i Kameraövervakningslag (2013:460) följer med till ny lag och ändras i sin lydelse för att täcka det ovan beskrivna fallen. Den bör införas så som en del av föreslagen § 10 c 6.

Utredningens förslag

6. bevakning i en tunnelbanevagn eller av en tunnelbanestation, om bevakningen har till enda syfte att förebygga, förhindra eller upptäcka brottslig verksamhet eller utreda eller lagföra brott eller förebygga, förhindra eller upptäcka olyckor eller begränsa verkningarna av inträffade olyckor,

Svensk Kollektivtrafiks förslag

6. bevakning i *ett kollektivtrafikfordon eller i och i anslutning till terminaler och bytespunkter för kollektivtrafiken*, om bevakningen har till enda syfte att förebygga, förhindra eller upptäcka brottslig verksamhet eller utreda eller lagföra brott eller förebygga, förhindra eller upptäcka olyckor eller begränsa verkningarna av inträffade olyckor,

Att samla tillståndsgivningen m.m.

Svensk Kollektivtrafik ser positivt på förslaget att överlämna tillståndsprövningen från länsstyrelserna till en nationell myndighet, detta kommer att trygga mer likartade bedömningar och öka professionalismen i handläggningen.



2017-09-11

Vi ser positivt till förslaget om att nuvarande reglering kring fast monterade kameror med fast optik föreslås utgå. Likaså ställer vi oss positiva till förslaget att möjligheten till ljudupptagning i samband med kamerabevakning utvidgas.

Det vi saknar i utredningen

Svensk Kollektivtrafik saknar ett grundläggande avsnitt som diskuterar integritet vs integritetsavvägningar. Vilka avvägningar har gjorts, hur har rättspraxis förändrats inom gällande lagstiftning? Hur förändrar den nya europeiska regleringen dagens svenska syn på integritet?

Vi saknar också en förståelse för att kollektivtrafiken anses vara en samhällsviktig verksamhet, och att det därmed finns ett behov av ett högt skydd för att säkerställa och hantera störningar i verksamhetens funktion.⁶

Slutligen saknar vi en spaning vad gäller den framtida utvecklingen av kollektivtrafiken. Ett troligt framtidsscenario är kollektivtrafik i både små och stora fordon som saknar både förare och annan ombordpersonal. Hur påverkar det behovet av bevakning och villkoren för att få tillstånd till bevakning ombord?

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Helena Leufstadius

VD

⁶ Svensk Kollektivtrafik deltar i Transportsektorns samverkan inför samhällsstörningar (TP SAMS) som är ett anslagsfinansierat samverkansorgan mellan offentliga och privata aktörer inom Transportsektorn.