Trafikförvaltningen
Ledningsstaben
Juridik

Handläggare
Sara Catoni
08-686 19 37
sara.catoni@sll.se

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2020-11-10

Trafiknämnden
2020-12-15, punkt 6

Ärende
TN 2020-1445

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Hemställan om lagändringar i syfte att öka framkomligheten i kollektivtrafikkörfält

Ärendebeskrivning

Förvaltningen återkommer med förslag till hemställan till regeringen att utreda lagändringar som möjliggör att sätta upp kameror på bussar i syfte att bistå polis och väghållare i att bötfälla bilister som hindrar framkomligheten i kollektivtrafikkörfält.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande

Förslag till beslut

Förvaltningschefen föreslår att trafiknämnden beslutar följande.

1. Nämnden godkänner förslag till hemställan om lagändringar i syfte att öka framkomligheten i kollektivtrafikkörfält i enlighet med vad som framgår av detta tjänsteutlåtande.

2. Förvaltningschefen uppdras att inge hemställan till regeringen.

Trafikförvaltningen
Ledningsstaben
Juridik

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2020-11-10

Ärende
TN 2020-1445

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Förslag till hemställan och motivering

Bakgrund

Trafiknämnden har i budget för år 2020 fått i uppdrag att fortsätta arbeta för att staten skapar rättsliga möjligheter att sätta upp kameror på bussar i syfte att bistå polis och väghållare i att bötfälla bilister som stannar eller kör i busskörfält och cykelbanor samt, som en del i detta, verka för att ändra parkeringslagstiftningen så att fler som parkerar i bussfiler bötfälls.

Den lagliga regleringen avseende kameraövervakning har nyligen setts över. Den 1 augusti 2020 utökades det s.k. tunnelbaneundantaget som innebär att kravet på tillstånd till kamerabevakning för bevakning i färdmedel som används i kollektivtrafik och för stations-, terminal- och hållplatsområden som används för sådan trafik togs bort. Undantagen gäller om bevakningen sker i brotts-bekämpande syfte, i syfte att förhindra olyckor eller i ordningshållande syfte.

I kamerabevakningsutredningen som föregick det utökade undantaget togs frågan om bevakning av miljön utanför ett fordon upp och utredningen fann att ett sådant undantag inte är motiverat. Regeringen anslöt sig till utredningens bedömning och anförde i det aktuella lagstiftningsärendet att undantaget endast bör gälla för bevakning i färdmedel och inte i fråga om bevakning av miljön utanför.

I Region Stockholms yttrande över kamerabevakningsutredningens slutbetänkande anfördes bl.a. att regionen avser att i särskild ordning återkomma i frågan om att montera kameror i bussar för övervakning av t.ex. kollektivkörfält till ansvarigt departement.

Överväganden och motivering

Rättsläget

Kamerabevakning i kollektivtrafiken

När en bevakningskamera fångar en person på bild på ett sätt som gör att personen kan identifieras, är det fråga om personuppgiftsbehandling. När det handlar om varaktig eller regelbundet upprepad personbevakning gäller kamerabevakningslagen (2018:1200). Enligt den lagen krävs tillstånd till

kamerabevakning av platser dit allmänheten har tillträde, om bevakningen bedrivs av en myndighet eller någon annan än en myndighet som utför en uppgift av allmänt intresse som följer av lag eller annan författning, kollektivavtal eller beslut som har meddelats med stöd av lag eller annan författning.

Kamerabevakning av tunnelbanevagnar och tunnelbanestationer har sedan tidigare omfattats av ett undantag från tillståndsplikten, det s.k. tunnelbaneundantaget.

Regeringen tillsatte i december 2017 en utredning med uppdrag att bl.a. analysera förutsättningarna för kamerabevakning av allmänna transportmedel och stationer och överväga om det bör införas ett utökat undantag från tillståndsplikten för sådan bevakning (”Möjligheterna till kameraövervakning ska förenklas”, dir. 2017:124). Utredningen (Kamerabevakningsutredningen) lämnade i februari 2019 över sitt slutbetänkande ”Kamerabevakning i kollektivtrafiken – ett enklare förfarande”, SOU 2019:8.

Den 1 augusti 2020 trädde den nya kamerabevakningslagen i kraft och tunnelbaneundantaget utökades genom att kravet på tillstånd till kamerabevakning togs bort för bevakning i färdmedel som används i kollektivtrafik samt för stations-, terminal- och hållplatsområden som används för sådan trafik. Kravet på tillstånd togs även bort för bevakning av vissa platser vid spårområden och av flygplatser. Undantagen gäller om bevakningen sker i brottsbekämpande syfte, i syfte att förhindra olyckor eller i ordningshållande syfte.

<u>Frågan om att sätta upp kameror på bussar</u>

Utredningen

Trafikförvaltningen och ett flertal andra aktörer inom kollektivtrafiken deltog i utredningen och framförde totalt 30 önskemål, vilka behandlades i utredningen. 29 av dessa önskemål togs hänsyn till i utredningen och medförde ändringar. Önskemålet om att sätta upp kameror på bussar och övervaka den kringliggande miljön övervägdes också men har inte lett till ändrad lagstiftning. I utredningen angavs följande.

> *Kameror som riktas ut från ett fordon omfattas av lagen om användningen innebär att människor ofta passerar i kamerans upptagningsområde på ett sätt som gör dem möjliga att identifiera, så länge kameran inte kan anses vara manövrerad på platsen. Om kameran används på ett sätt som endast innebär enstaka fall av helt kortvarig personbevakning är lagen inte tillämplig (prop. 2017/18:231 s. 137). Att undantaget bör gälla för bevakning i fordon på väg, järnväg, vatten och spårväg innebär att undantaget inte är tillämpligt i fråga om bevakning av miljön utanför ett fordon. Ett undantag som även skulle omfatta bevakning av ett kollektivtrafiksfordons kringliggande miljö är inte motiverat. Ett sådant undantag skulle nämligen träffa stora delar av den offentliga miljön. Behovet av att bevaka miljön utanför fordon som används i kollektivtrafik har dessutom inte framstått som särskilt påtagligt. Sveriges Bussföretag har visserligen pekat på ett behov av att bevaka området precis utanför utgångarna på bussar i syfte att förhindra och utreda brott mot busschaufförer. Ett sådant område kan dock bevakas med stöd av föreslaget undantag för stations-, terminal- och hållplatsområden. Inte heller bevakning av kringliggande miljö från ett spårbundet fordon omfattas av undantaget.*

Region Stockholm noterade i sitt remissyttrande till Justitiedepartementet att utredningen inte hade möjlighet att inom ramen för uppdraget även tillgodose frågan om att montera kameror i bussar för övervakning av t.ex. kollektivkörfält, i syfte att bistå polis och väghållare i att bötfälla bilister som stannar i eller olovligen kör i kollektivtrafikkörfälten. I yttrandet angavs att regionen avser att i särskild ordning återkomma i denna fråga till ansvarigt departement.

Propositionen

Regeringen anslöt sig i det aktuella lagstiftningsärendet till utredningens uppfattning att det s.k. tunnelbaneundantaget endast bör gälla för bevakning i färdmedel och inte i fråga om bevakning av miljön utanför. Ett undantag som även skulle omfatta bevakning av ett färdmedels kringliggande miljö skulle nämligen träffa stora delar av den offentliga miljön.

Trafikförvaltningen
Ledningsstaben
Juridik

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2020-11-10

Ärende
TN 2020-1445

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Önskemål om fortsatt utredning

De förändringar som införts genom det utökade undantaget för kamera-bevakning i kollektivtrafiken är positiva och innebär ökade möjligheter till effektiv och ändamålsenlig användning av kamerabevakning i kollektivtrafiken.

Regeringen har i det senaste lagstiftningsärendet även tagit ställning till frågan om bevakning av miljön utanför ett fordon och ansett att ett sådant undantag inte är motiverat. Nämnden önskar framhålla att det är av vikt att regeringen ytterligare utreder frågan.

Traditionell parkeringsövervakning har naturliga begränsningar då bilförare ofta parkerar under en kort stund. Det är svårt att komma åt rörlig obehörig trafik i kollektivkörfält eftersom det förutsätter att det finns bötfällande poliser på plats, dvs. i trafikmiljön där bussarna kör. En förändrad lagstiftning skulle möjliggöra att kameror på bussar skulle kunna avläsa det felparkerade fordonets registreringsnummer, varefter felparkeringsavgiften skickas till fordoninnehavarens adress. Sannolikt skulle det innebära en beteendeförändring där färre förare chansar, och färre fordon skulle hindra busstrafikens framkomlighet.

Framkomligheten inom kollektivtrafiken behöver således arbetas vidare med. En möjlighet för polis och väghållare att via kameror på bussar bevaka trafikmiljön och registrera bilister som stannar i eller olovligen kör i kollektivtrafikkörfälten bedömer nämnden skulle vara ett värdefullt komplement. Bevakningen bör även kompletteras med generella förskrifter om påföljder vid överträdelse.

Parkeringslagstiftning

Enligt trafikförordningen (1998:1276) är det, med vissa undantag, förbjudet för andra än fordon i linjetrafik att köra i ett kollektivtrafikfält (8 kap 2 §). Det är också förbjudet att stanna eller parkera i ett kollektivtrafikfält (3 kap 53 § p 10). En förare som kör i ett kollektivtrafikfält kan dömas till böter direkt enligt reglerna i trafikförordningen (14 kap 3 §). Det finns ingen motsvarande påföljd kopplad till förbudet mot att stanna eller parkera. För att bötfälla någon som stannar eller parkerar i ett kollektivtrafikfält krävs därför lokala trafikföreskrifter.

Trafikförvaltningen
Ledningsstaben
Juridik

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2020-11-10

Ärende
TN 2020-1445

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Felparkerade bilar på gator och torg är ett återkommande problem som medför problem för busstrafikens framkomlighet och både påverkar möjligheten att hålla tidtabell och den regularitet som är så viktigt för kontinuiteten i busstrafiken.

Nämnden föreslår mot ovanstående bakgrund att regeringen överväger ytterligare reglering som innebär att förbudet att stanna eller parkera i ett kollektivtrafikfält kopplas till en tydlig sanktion som inte grundar sig på att lokala ordningsföreskrifter utfärdats.

David Lagneholm
Förvaltningschef

Sara Catoni
Stabschef