Regionrådsberedningen

SKRIVELSE
2019-06-05

RS 2019-0412

Regionstyrelsen

Yttrande över slutbetänkandet Kamerabevakning i kollektivtrafiken - ett enklare förfarande (SOU 2019:8)

Föredragande regionråd: Kristoffer Tamsons

Ärendebeskrivning

Justitiedepartementet har genom remiss bjudit in Region Stockholm att yttra sig gällande slutbetänkandet Kamerabevakning i kollektivtrafiken – ett enklare förfarande (SOU 2019:8).

Förslag till beslut

Regionrådsberedningen föreslår att regionstyrelse beslutar följande.

Regiondirektörens tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande över slutbetänkandet Kamerabevakning i kollektivtrafiken - ett enklare förfarande (SOU 2019:8).

Regionrådsberedningens motivering

För att kollektivtrafiken ska vara attraktiv för alla resenärer och en god arbetsplats för personalen måste kollektivtrafiken också vara trygg och säker. Inte bara i själva kollektivtrafiken men även utanför den. Det handlar om ett helhetsperspektiv för trygga resor.

Region Stockholm lägger i dag stora resurser på att göra kollektivtrafiken trygg och säker. Det handlar bland annat om trygghetsvärdar, ordningsvakter, väktare och ett välintegrerat arbete med trygghetscentralen, men även att utveckla mer attraktiva och trivsamma resenärsmiljöer. För att ta nästa steg i detta arbete och använda våra resurser mer effektivt behövs även trygghetskameror i anslutning till kollektivtrafiken.

Regionrådsberedningen ser därför positivt på ett utökat undantag från tillståndsplikten för trygghetskameror i och utanför kollektivtrafiken. Detta ger större möjlighet att förebygga att incidenter sker och även ingripa om de sker. Det kan handla om att tillkalla ordningsvakter, polis eller annan räddningstjänst beroende på situationens beskaffenhet. Vikten av en god balans mellan personlig integritet och säkerhetsåtgärder måste dock hela

tiden beaktas och gällande lagstiftning ska följas. Med ett bredare perspektiv där kollektivtrafiken ses som en helhet och stationer, bussterminaler, hållplatsområden och infartsparkeringar får samma undantag som gällt sedan tidigare i tunnelbanan ges bättre möjlighet för att fortsätta motverka otrygghet. Ytterst handlar det om att ge kollektivtrafikresenärerna en så trygg och bra kollektivtrafik som möjligt.

I ett bredare perspektiv är det angeläget att även få möjlighet att montera kameror i bussar för övervakning av t.ex. kollektivtrafikkörfält, i syfte att bistå polis och väghållare i att bötfälla bilister som stannar i eller olovligen kör i kollektivtrafikkörfälten. Detta skulle sannolikt öka framkomligheten för kollektivtrafiken och bidra till att göra det mer attraktivt att åka med densamma.

Med förändrad och mer komplex samhällssituation där hotbilder kan variera över dygnet och platser och uppträde mer oförutsägbart är det viktigt att regionen snabbt kan förändra sin verksamhet. Genom en slopad tillståndsplikt ökar regionens flexibilitet att i ett tidigt skede komma tillrätta med ordningsstörande problem som riskerar att eskalera. En utökad möjlighet till trygghetskameror med en slopad tillståndsplikt kommer vara ett viktigt fundament för att fortsätta göra kollektivtrafiken trygg för all personal och resenärer.

Beslutsunderlag
Regiondirektörens tjänsteutlåtande
Sammanfattning av slutbetänkandet Kamerabevakning i kollektivtrafiken - ett enklare förfarande (SOU 2019:8)
Trafiknämndens protokollsutdrag den 14 maj 2019
Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande den 6 maj 2019

Irene Svenonius Kristoffer Tamsons

Regionstyrelsen
Regionledningskontoret
SLL Säkerhet och beredskap
Andreas Heuer

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2019-05-21

RS 2019-0412

Regionstyrelsen

Yttrande över slutbetänkandet Kamerabevakning i kollektivtrafiken - ett enklare förfarande (SOU 2019:8)

Ärendebeskrivning

Justitiedepartementet har genom remiss bjudit in Region Stockholm att yttra sig gällande slutbetänkandet Kamerabevakning i kollektivtrafiken – ett enklare förfarande (SOU 2019:8).

Beslutsunderlag

Regiondirektörens tjänsteutlåtande
Sammanfattning av slutbetänkandet Kamerabevakning i kollektivtrafiken - ett enklare förfarande (SOU 2019:8)
Trafiknämndens protokollsutdrag den 14 maj 2019
Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande den 6 maj 2019

Förslag till beslut

Regionrådsberedningen föreslår att regionstyrelse beslutar följande.

> Regiondirektörens tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande över slutbetänkandet Kamerabevakning i kollektivtrafiken - ett enklare förfarande (SOU 2019:8).

Regionledningskontorets förslag och motivering

Sammanfattning

Utredningens uppdrag har varit att analysera ett utökat undantag från tillståndsplikten för kamerabevakning av allmänna transportmedel och stationer. Motsvarande undantag finns redan för tunnelbanevagnar och tunnelbanestationer, det så kallade tunnelbaneundantaget.

Utredningen föreslår att tunnelbaneundantaget ersätts av ett nytt utökat undantag från tillståndsplikten. Det nya undantaget föreslås gälla för bevakning i ett fordon som används i kollektivtrafik på väg, järnväg, vatten, spårväg eller i tunnelbana. Vidare ska undantag gälla för bevakning av ett stations-, terminal- eller hållplatsområde avsett för kollektivt resande på

väg, järnväg, vatten, spårväg eller i tunnelbana. Undantaget ska även gälla för bevakning av plats vid järnvägs-, spårvägs- eller tunnelbanespår liksom för områden som nära ansluter till ett stations-, terminal eller hållplatsområde, till exempel cykel- och bilparkeringar avsedda för pendlare samt gångvägar till sådana områden. Slutligen föreslås ett undantag från tillståndsplikten som gäller för bevakning av ett flygplatsområde.

Undantagen föreslås förutom att gälla för bevakning som har till syfte att förebygga, förhindra eller upptäcka brottslig verksamhet eller utreda eller lagföra brott, även att omfatta bevakning i ordningshållande syfte.

För Region Stockholm är kamerabevakning ett viktigt verktyg för att trygga ordning och säkerhet i trafiksystemet. Andra åtgärder omfattar bland annat en omfattande inhyrning av ordningsvakter, väktare och trygghetsvärdar samt tekniska och byggnadstekniska skyddsåtgärder.
Regionledningskontoret anser att det är viktigt att nuvarande undantag från tillståndsplikten utökas och tillstyrker därför utredningens förslag.

Bakgrund
Regeringen beslutade den 13 december 2017 att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att föreslå åtgärder som kan underlätta kamera-övervakning som sker i brottsbekämpande syfte samt att analysera förutsättningarna för kameraövervakning av allmänna transportmedel och stationer (dir. 2017:124). Utredningens delbetänkande Kamerabevakning i brottsbekämpningen – ett enklare förfarande (SOU 2018:62) har tidigare behandlats, LS 2018-0989. Det nu aktuella betänkandet om kamera-övervakning av allmänna transportmedel och stationer är utredningens slutbetänkande.

Utredningens uppdrag har varit att analysera om och, i de fall det bedöms lämpligt, lämna förslag på hur det undantag från tillståndsplikt som redan i dag gäller för tunnelbanevagnar och tunnelbanestationer, det så kallade tunnelbaneundantaget, ska utökas till att även gälla allmänna transport-medel och stationer.

Av den kartläggning som utredningen genomfört framgår att behovet av kamerabevakning i kollektivtrafiken är stort. Det finns, i varierande grad, problem med brottslighet och ordningsstörningar i kollektivtrafiken och på vissa kollektivtrafikplatser. Nyttan av bevakning upplevs som stor, inte bara för att öka tryggheten, utan i förlängningen även vid brottsbekämpning.

Kamerabevakning behövs dessutom för att förhindra olyckor och begränsa verkningar av eventuella terrorattentat.

Dagens tillståndsförfarande medför enligt utredningen flera problem i fråga om bevakning såväl i kollektivtrafiken som vid flygplatser. Förutom att kravet på tillstånd är tids- och resurskrävande förhindrar det att bevakning kan användas på ett flexibelt sätt och leder dessutom till gränsdragnings-problem i förhållande till sådan bevakning som inte är tillståndspliktig. Utredningen menar därför att tillståndskravet på så sätt motverkar en effektiv och ändamålsenlig användning av kamerabevakning i kollektiv-trafiken och på flygplatser.

Mot bakgrund av dels det starka generella bevakningsintresset, dels behovet och nyttan av bevakning, anser utredningen att det är viktigt att möjligheterna att bevaka inte försvåras genom ett tillståndsförfarande, såvida inte starka integritetsskäl talar för ett sådant förfarande. Även om kamerabevakning utgör ett intrång i grundläggande fri- och rättigheter som framförallt rätten till skydd för privatlivet och den personliga integriteten samt rätten till skydd för personuppgifter anser utredningen dels att skyddet för den personliga integriteten har stärkts bland annat genom dataskyddsförordningen och dels att intresset av att skydda den personliga integriteten inte alltid står i motsats till intresset av kamerabevakning utan tvärtom kan förstärka detta.

Utredningen föreslår därför att ett undantag ska utökas till att gälla för bevakning i ett fordon som används i kollektivtrafik på väg, järnväg, vatten, spårväg eller i tunnelbana. Vidare ska undantag gälla för bevakning av ett stations-, terminal- eller hållplatsområde avsett för kollektivt resande på väg, järnväg, vatten, spårväg eller i tunnelbana. Undantaget ska även gälla för bevakning av plats vid järnvägs-, spårvägs- eller tunnelbanespår. Slutligen föreslås ett undantag från tillståndsplikten som gäller för bevakning av ett flygplatsområde.

Undantag från tillståndsplikten ska gälla om bevakningen har till syfte att förebygga, förhindra eller upptäcka brottslig verksamhet eller utreda eller lagföra brott. Det föreslås också gälla om bevakningen har till syfte att förebygga, förhindra eller upptäcka störningar av allmän ordning och säkerhet eller olyckor eller begränsa verkningarna av sådana störningar eller av inträffade olyckor.

När det gäller konsekvenserna av den föreslagna slopade tillståndsplikten hävdar utredningen att stora delar av den administration som

tillståndsförfarandet medför försvinner. Förslagen kommer dock att medföra ett ökat ansvarstagande för aktörerna, som i högre grad får göra bedömningar av en bevaknings rättsenlighet på egen hand.

Ärendet har remitterats till trafiknämnden och nämndens remissvar har beaktats i regionledningskontorets förslag till yttrande nedan.

Överväganden

Region Stockholms yttrande till Justitiedepartementet över slutbetänkandet Kamerabevakning i kollektivtrafiken - ett enklare förfarande (SOU 2019:8)

Regionledningskontoret konstaterar inledningsvis att Region Stockholm både ska kunna garantera resenärers säkerhet och garantera medarbetare en trygg och säker arbetsmiljö. Kollektivtrafiken är en samhällsviktig funktion som bedrivs i miljöer där hot, stölder, våld och andra brottsliga angrepp förekommer. I takt med att hotbilden i samhället i stort har blivit mer komplex och oförutsägbar har också otryggheten och osäkerheten runt Region Stockholms verksamheter tagit sig nya former. I närtid har stenkastning och skadegörelse riktats mot bland annat bussar och terrorattentat har ägt rum i Stockholms innerstad. Förändringar i omvärlden kräver att Region Stockholm ser över de verktyg som verksamheterna har till förfogande för att kunna bedriva ett effektivt säkerhets- och trygghetsarbete. Kamerabevakning utgör i detta sammanhang ett viktigt komplement till en rad andra åtgärder för att trygga ordning och säkerhet i våra trafiksystem och övriga verksamheter. Detta omfattar bland annat en omfattande inhyrning av ordningsvakter, väktare och trygghetsvärdar samt tekniska och byggnadstekniska skyddsåtgärder. Regionledningskontoret anser därför att det är viktigt att de föreslagna förändringarna av tillstånds-plikten genomförs.

De förslag som utredningen nu lämnar överensstämmer till fullo med de förslag om undantag för kollektivtrafiken som Region Stockholm, då under beteckningen Stockholms läns landsting, lämnade i sitt yttrande över förslaget till ny kamerabevakningslag (SOU 2017:55), LS 2017-0968. Landstinget avstyrkte då utredningens förslag att det, förutom för det så kallade tunnelbaneundantaget, fortsatt skulle gälla tillståndsplikt för kollektivtrafiken, samt att det skulle göras en åtskillnad på tunnelbana och järnväg. Stockholms läns landsting menade att detta vore inkonsekvent i förhållande till de i utredningen övriga redovisade skäl, där

kollektivtrafiken ansågs vara särskilt brottsutsatt och historiskt sett varit föremål för terroristattacker.

Sammantaget tillstyrker regionledningskontoret utredningens förslag.

När det gäller eventuella konsekvenser för Region Stockholm kommer en slopad tillståndsplikt, precis som utredningen anger, att leda till minskad administration. Detta bedöms dock uppvägas av den ökade mängd konsekvensbedömningar som kommer att behöva genomföras för att kunna ta hänsyn till bestämmelserna i data-skyddsförordningen, GDPR, om bevakningens rättsenlighet.

Regionledningskontoret noterar avslutningsvis att utredningen inte hade möjlighet att inom ramen för uppdraget, även utreda 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. Regionledningskontoret ser det som önskvärt att sådana busskameror ingår i uppdraget och avser att i särskild ordning återkomma i denna fråga till ansvarigt departement.

Ekonomiska konsekvenser
De minskade administrativa kostnader som följer av att kravet på tillståndsansökningar slopas bedöms i ekonomiska siffror motsvara de konsekvensbedömningar som kommer att behöva genomföras.

Carina Lundberg Uudelepp
Regiondirektör

Karin Öhlander
T.f. chef ledningsstaben

Beslutsexpediering:
Akt
Justitiedepartementet
Trafiknämnden
Säkerhet och Beredskap

Godkänd av Carina Lundberg Uudelepp, 2019-05-21

Sammanfattning

Vårt uppdrag

Den här delen av vårt uppdrag tar sikte på kamerabevakning av allmänna transportmedel och stationer. Sådan kamerabevakning är många gånger, enligt reglering i kamerabevakningslagen (2018:1200), tillståndspliktig. Kamerabevakning av tunnelbanevagnar och tunnelbanestationer omfattas dock av ett undantag från tillståndsplikten, det s.k. tunnelbaneundantaget. I vårt uppdrag ingår att analysera om det bör införas ett utökat undantag från tillståndsplikten för kamerabevakning av allmänna transportmedel och stationer. I uppdraget ingår även att lämna de författningsförslag som bedöms lämpliga. Vi är oförhindrade att ta upp och lämna författningsförslag i frågor som har samband med de frågeställningar som ska utredas särskilt.

Grundläggande rättigheter

Kamerabevakning utgör ett intrång i grundläggande fri- och rättigheter. De rättigheter som främst är av intresse för uppdraget är rätten till skydd för privatlivet och den personliga integriteten samt rätten till skydd för personuppgifter. Dessa rättigheter garanteras i Europakonventionen, EU:s rättighetsstadga och regeringsformen. Det finns två sidor av enskildas grundläggande rättigheter; dels enskildas rätt att bli fredade från kränkningar från statens sida, dels statens plikt att tillförsäkra enskilda ett skydd mot kränkningar från andra enskilda. Staten är skyldig att upprätta ett ramverk som tillgodoser dessa delvis konkurrerande intressen.

För bevakning av allmänna transportmedel och ytor på stationer där allmänheten uppehåller sig gäller ofta kamerabevakningslagens tillståndskrav. Tillståndskravet är avsett att garantera enskilda ett starkt

skydd mot bevakning och samtidigt ge ändamålsenliga möjligheter till kamerabevakning.

Tillståndsförfarandet medför flera problem i fråga om bevakning i kollektivtrafiken och av flygplatser

I syfte att klarlägga om tillståndsförfarandet i praktiken medför ändamålsenliga möjligheter till bevakning av allmänna transportmedel och stationer har vi genomfört en kartläggning. Inom ramen för kartläggningen har ett frågeunderlag riktats till en rad aktörer som är verksamma inom sektorn. Frågorna har bl.a. tagit sikte på vilka problem som tillståndsförfarandet medför. Kartläggningen visar att tillståndsförfarandet medför flera problem i fråga om bevakning i kollektivtrafiken. Det medför även problem gällande bevakning av flygplatser. Tillståndskravet – som utgör en administrativ pålaga i förhållande till den generella dataskyddsregleringen – innebär ett tids- och resurskrävande förfarande. Tillståndskravet hindrar vidare att bevakning kan användas på ett flexibelt sätt och leder dessutom till gränsdragningsproblem i förhållande till sådan bevakning som inte är tillståndspliktig. I vissa fall söks därför inte tillstånd trots att behov finns. Tillståndskravet motverkar på så sätt en effektiv och ändamålsenlig användning av kamerabevakning i kollektivtrafiken och på flygplatser. Till detta kan läggas att tunnelbaneundantaget framstår som svårt att motivera och medför gränsdragningsproblem.

Samtidigt upplevs behovet av bevakning som stort

Behovet av ett utökat undantag från tillståndsplikten tar primärt sikte på bevakning i kollektivtrafiken. Kamerabevakning är ett verktyg som används för att öka tryggheten bland resenärer, personal och andra som vistas i kollektivtrafiken. Genom vår kartläggning har det framkommit att behovet av kamerabevakning i kollektivtrafiken är stort. Det finns nämligen, i varierande grad, problem med brottslighet och ordningsstörningar i kollektivtrafiken och på vissa kollektivtrafikplatser. Problemen är inte begränsade till storstäder, utan finns även på mindre orter och på landsbygden. Problemen är extra påtagliga i särskilt utsatta områden. Kollektivtrafiken är dessutom

ett särskilt mål för terrorattentat. Behov av ett utökat undantag från tillståndsplikten finns även på flygplatser.

Nyttan av bevakning upplevs som stor, inte bara för att öka tryggheten, utan i förlängningen även i brottsbekämpningen. Bevakning behövs dessutom för att förhindra olyckor och begränsa verkningar av eventuella terrorattentat. Bevakningsintresset är med andra ord starkt i många fall.

Det finns numera, oberoende av ett tillståndskrav, ett långtgående integritetsskydd vid kamerabevakning

Mot bakgrund av dels det starka generella bevakningsintresset, dels behovet och nyttan av bevakning, är det viktigt att möjligheterna att bevaka inte försvåras genom ett tillståndsförfarande, såvida inte starka integritetsskäl talar för ett sådant förfarande. Skyddet för den personliga integriteten har dock stärkts, senast genom dataskyddsförordningen. Ett syfte med den regleringen är att skydda grundläggande fri- och rättigheter i samband med personuppgiftsbehandling. Att tillståndsplikten tas bort innebär alltså inte att det är fritt fram att bevaka. Inför en bevakning måste en mängd överväganden göras utifrån regleringen i dataskyddsförordningen, bl.a. i fråga om proportionalitet. Regleringen i dataskyddsförordningen ger, oberoende av ett tillståndskrav, ett långtgående förebyggande och korrigerande integritetsskydd. Dataskyddsförordningen ger dessutom ett starkt integritetsskydd under tiden som en bevakning pågår. Vidare står intresset av att skydda den personliga integriteten inte alltid i motsats till intresset av kamerabevakning utan kan tvärtom förstärka detta. Slutsatsen är därför att ett utökat undantag från tillståndsplikten nu bör införas.

Tunnelbaneundantaget ersätts av ett nytt utökat undantag från tillståndsplikten

Vi föreslår att tunnelbaneundantaget ersätts av ett nytt utökat undantag från tillståndsplikten. Det nya undantaget omfattar bevakning av fler fordon och platser än tunnelbanevagnar och tunnelbanestationer. Syftena med bevakningen utökas dessutom till att omfatta även bevakning i ordningshållande syfte.

Undantag från tillståndsplikt ska inledningsvis gälla för bevakning i ett fordon som används i kollektivtrafik på väg, järnväg, vatten, spårväg eller i tunnelbana. Vidare ska undantag gälla för bevakning av ett stations-, terminal- eller hållplatsområde avsett för kollektivt resande på väg, järnväg, vatten, spårväg eller i tunnelbana. Var gränserna för ett sådant område går får bedömas i varje enskilt fall utifrån förhållandena på platsen. Platser i direkt anslutning till stationer, terminaler och hållplatser som är avsedda att underlätta för det kollektiva resandet, t.ex. cykel- och bilparkeringar samt passager till och från en sådan plats kan många gånger ingå i ett stations-, terminal- eller hållplatsområde.

Vidare ska undantag från tillståndsplikten gälla för bevakning av en plats vid järnvägs-, spårvägs- eller tunnelbanespår. Undantaget tar sikte på platser längs spåren där det av någon anledning finns en risk för olyckor, sabotage eller angrepp på person. Slutligen föreslås ett undantag från tillståndsplikten som gäller för bevakning av ett flygplatsområde. Undantaget tar sikte på själva flygplatsen och kringliggande miljöer, som t.ex. parkeringar.

Undantagen föreslås gälla om bevakningen har till syfte att förebygga, förhindra eller upptäcka brottslig verksamhet eller utreda eller lagföra brott. De föreslås också gälla om bevakningen har till syfte att förebygga, förhindra eller upptäcka störningar av allmän ordning och säkerhet eller olyckor eller begränsa verkningarna av sådana störningar eller av inträffade olyckor.

Det behövs inte någon kompletterande integritetsstärkande reglering i kamerabevakningslagen

I vårt delbetänkande Kamerabevakning i brottsbekämpningen – ett enklare förfarande (SOU 2018:62) har vi föreslagit att tillståndsplikten ska tas bort för Polismyndigheten och andra centrala brottsbekämpande myndigheter. Samtidigt har vi föreslagit en bibehållen proportionalitetsbedömning med överviktsprincip i kamerabevakningslagen för dessa myndigheter. I delbetänkandet har vi framhållit flera positiva effekter med en sådan lösning.

Vi föreslår dock inte att en sådan reglering införs på kollektivtrafikområdet eller för bevakning av flygplatsområden. Skälen för att ha en förtydligande integritetsstärkande reglering i kamerabevakningslagen i fråga om bevakning som bedrivs av aktörer i kollektivtrafiken och på flygplatsområden är nämligen betydligt svagare än för de brottsbekämpande myndigheterna. Utan en kompletterande reglering i kamerabevakningslagen är det visserligen rimligt att tro att det under en tid kommer att råda viss osäkerhet kring hur motsvarande proportionalitetsbedömningar enligt dataskyddsförordningen närmare ska gå till. Aktörer på kollektivtrafikområdet har dock inte de befogenheter gentemot enskilda som de brottsbekämpande myndigheterna har. Detsamma gäller de aktörer som bevakar flygplatser. Att det under en tid råder en viss osäkerhet i rättstillämpningen bedöms därför inte påverka enskildas fri- och rättigheter på samma sätt som när osäkerhet råder för de brottsbekämpande myndigheterna. Det har varit vår utgångspunkt att inga tvivel får råda när det gäller hur de brottsbekämpande myndigheterna får hantera kamerabevakning.

En lösning utan en bibehållen proportionalitetsbedömning med överviktsprincip i kamerabevakningslagen svarar dessutom bäst mot en enhetlig reglering inom aktuell sektor. Lösningen innebär också att bevakning i tunnelbana inte kommer att omfattas av en mer omfattande administration än i dag, vilket får anses vara en förutsättning för vårt uppdrag.

Betydelsen av tillsyn och intern kontroll ökar

Även utan ett tillståndsförfarande finns en typ av förhandsgranskning av tillsynsmyndigheten genom dataskyddsförordningens reglering om förhandssamråd. Den regleringen aktualiseras vid höga integritetsrisker. Datainspektionen har långtgående befogenheter inom ramen för ett förhandssamråd. I yttersta fall kan en tänkt bevakning förbjudas. I de fall ett förhandssamråd har genomförts är vår bedömning att den korrigerande tillsynen inte kommer att förändras nämnvärt i förhållande till om tillståndsplikt gäller.

I de fall regleringen om förhandssamråd inte aktualiseras kommer emellertid berörda aktörer på egen hand att få bedöma om en bevakning är förenlig med regleringen i dataskyddsförordningen. Möjligheterna att bedriva en effektiv korrigerande tillsyn kommer att bli viktigare i dessa fall. Dataskyddsförordningens bestämmelser ger emellertid goda möjligheter för en effektiv korrigerande tillsyn. Tillsynsmyndigheten kan t.ex. besluta om föreläggande, begränsningar eller förbud. Den som ansvarar för kamerabevakningen riskerar dessutom att drabbas av administrativa sanktionsavgifter.

Utöver att Datainspektionen bedriver en effektiv tillsyn är det, mot bakgrund av de lättnader vi föreslår, av stor vikt att aktörer på området bedriver en effektiv och omfattande intern kontroll. Vidare är det angeläget att branscherna, i samråd med Datainspektionen, arbetar fram uppförandekoder på kamerabevakningsområdet. På så sätt skapas goda förutsättningar för en korrekt tillämpning av dataskyddsförordningen i fråga om kamerabevakning i kollektivtrafiken och av flygplatsområden.

Förslagens konsekvenser

Förslagen förenklar för berörda aktörers arbete med kamerabevakning, eftersom de inte längre behöver ansöka om tillstånd innan de påbörjar en bevakning. Förslagen innebär ett ökat ansvarstagande för aktörerna, som i högre grad får göra bedömningar av en bevaknings rättsenlighet på egen hand. Förslagen innebär att kamerabevakning kommer att kunna användas på ett mer flexibelt sätt i kollektivtrafiken och på flygplatsområden än i dag. Förslagen kommer sannolikt leda till ökad bevakning i kollektivtrafiken och av flygplatsområden.

Förslagen förväntas få positiva effekter för det trygghetsskapande arbetet i kollektivtrafiken. I förlängningen medför förslagen dessutom positiva effekter i brottsbekämpningen och för rättssäkerheten. Vidare gynnar förslagen samarbetet mellan brottsbekämpande myndigheter och aktörer på kollektivtrafikområdet respektive flygplatshavare.

Att bevakning i kollektivtrafiken och på flygplatser inte kommer att omfattas av tillståndsplikt kan dock även medföra vissa risker för enskildas personliga integritet. Dessa risker minskas dock genom det skydd som dataskyddsförordningen ger. I den utsträckning våra förslag medför färre brott och ökad trygghet innebär de dessutom ett förstärkt skydd för enskildas personliga integritet.

Som framgått kan våra förslag bidra till en tryggare kollektivtrafikmiljö. Förslagen kan på så sätt bidra till att fler åker kollektivt, vilket ligger i linje med samhällets mål att kollektivtrafikens omfattning ska öka markant. Ett ökat kollektivt resande ger dessutom förutsättningar att nå samhällets målsättningar vad gäller t.ex. kollektivtrafikens nåbarhet, minskad trängsel i städer och att begränsa klimatpåverkan.

Förslagen väntas inte leda till ökade kostnader för berörda aktörer.

Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

Förslagen föreslås träda i kraft den 1 januari 2020. Samtidigt ska beslutade tillstånd för berörda aktörer upphöra att gälla under förutsättning att de avser bevakning som inte längre omfattas av tillståndskravet.

Trafikförvaltningen
STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING

Region Stockholm

Trafiknämnden

PROTOKOLLSUTDRAG

Nr 5/2019

Sammanträdesdatum
2019-05-14

Datum för justering: 2019-05-14

Datum för anslag: 2019-05-16

Kristoffer Tamsons (M)
Jens Sjöström (S)

---

§ 94

Remiss avseende slutbetänkande om kameraövervakning i kollektivtrafiken (SOU 2019:8)
(TN 2019-0390)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 29 april 2019 från förvaltningschefen.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt

att godkänna detta tjänsteutlåtande som yttrande till regionledningskontoret över slutbetänkandet Kamerabevakning i kollektivtrafiken - ett enklare förfarande (SOU 2019:8)

Vid protokollet

Karoline Sandar

Trafikförvaltningen
STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING

Ledningsstaben
Säkerhet

Handläggare
Lars H Ericsson
08-686 1885
lars.ericsson@sll.se

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2019-05-06

Trafiknämnden
2019-05-14, punkt 36

Ärende
TN 2019-0390

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Yttrande över slutbetänkandet: Kamerabevakning i kollektivtrafiken - ett enklare förfarande (SOU 2019:8)

Ärendebeskrivning

Justitiedepartementet har genom remiss bjudit in Region Stockholm att yttra sig gällande slutbetänkandet Kamerabevakning i kollektivtrafiken - ett enklare förfarande (SOU 2019:8). Som en del i processen inom Region Stockholm föreslås Trafiknämnden avge detta yttrande i ärendet till regionledningskontoret.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande 2019-05-06.

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

att godkänna detta tjänsteutlåtande som yttrande till regionledningskontoret över slutbetänkandet Kamerabevakning i kollektivtrafiken - ett enklare förfarande (SOU 2019:8)

Förvaltningens förslag och motivering

Sammanfattning
Utredningens uppdrag har i denna del varit att analysera ett utökat undantag från tillståndsplikten för kamerabevakning av allmänna transportmedel och stationer. Motsvarande undantag finns redan för tunnelbanevagnar och tunnelbanestationer, det så kallade tunnelbaneundantaget.

Utredningen föreslår att tunnelbaneundantaget ersätts av ett nytt utökat undantag från tillståndsplikten. Det nya undantaget föreslås gälla för bevakning i ett fordon

som används i kollektivtrafik på väg, järnväg, vatten, spårväg eller i tunnelbana. Vidare ska undantag gälla för bevakning av ett stations-, terminal- eller hållplatsområde avsett för kollektivt resande på väg, järnväg, vatten, spårväg eller i tunnelbana. Undantaget ska även gälla för bevakning av plats vid järnvägs-, spårvägs- eller tunnelbanespår liksom för områden som nära ansluter till ett stations-, terminal eller hållplatsområde, till exempel cykel- och bilparkeringar avsedda för pendlare samt gångvägar till sådana områden.

Undantagen föreslås förutom att gälla för bevakning som har till syfte att förebygga, förhindra eller upptäcka brottslig verksamhet eller utreda eller lagföra brott, även att omfatta bevakning i ordningshållande syfte.

Bakgrund
Regeringen beslutade den 13 december 2017 att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att föreslå åtgärder som kan underlätta kameraövervakning som sker i brottsbekämpande syfte samt att analysera förutsättningarna för kameraövervakning av allmänna transportmedel och stationer (dir. 2017:124). Utredningens delbetänkande Kamerabevakning i brottsbekämpningen – ett enklare förfarande (SOU 2018:62) har tidigare behandlats, LS 2018-0989. Det nu aktuella betänkandet om kameraövervakning av allmänna transportmedel och stationer är utredningens slutbetänkande.

Utredningens uppdrag har varit att analysera om och, i fall så bedöms lämpligt, lämna förslag på hur det undantag från tillståndsplikt som redan i dag gäller för tunnelbanevagnar och tunnelbanestationer, det så kallade tunnelbaneundantaget, ska utökas till att även gälla allmänna transportmedel och stationer.

Av den kartläggning som utredningen genomfört framgår att behovet av kamerabevakning i kollektivtrafiken är stort. Det finns nämligen, i varierande grad, problem med brottslighet och ordningsstörningar i kollektivtrafiken och på vissa kollektivtrafikplatser. Nyttan av bevakning upplevs som stor, inte bara för att öka tryggheten, utan i förlängningen även i brottsbekämpning. Bevakning behövs dessutom för att förhindra, och lämna rätt hjälp, vid olyckor och begränsa verkningar av eventuella terrorattentat.

Dagens tillståndsförfarande medför dock enligt utredningen flera problem i fråga om bevakning av kollektivtrafiken. Förutom att kravet på tillstånd är tids- och resurskrävande hindrar det att bevakning kan användas på ett flexibelt sätt och leder dessutom till gränsdragningsproblem i förhållande till sådan bevakning som inte är tillståndspliktig. Utredningen menar därför att tillståndskravet på så sätt motverkar en effektiv och ändamålsenlig användning av kamerabevakning i kollektivtrafiken.

Mot bakgrund av dels det starka generella bevakningsintresset, dels behovet och nyttan av bevakning, anser utredningen att det är viktigt att möjligheterna att bevaka inte försvåras genom ett tillståndsförfarande, såvida inte starka integritetsskäl talar för ett sådant förfarande. Även om kamerabevakning utgör ett intrång i grundläggande fri- och rättigheter som framförallt rätten till skydd för privatlivet och den personliga integriteten samt rätten till skydd för personuppgifter anser utredningen dels att skyddet för den personliga integriteten har stärkts bland annat genom dataskyddsförordningen och dels att intresset av att skydda den personliga integriteten inte alltid står i motsats till intresset av kamerabevakning utan tvärtom kan förstärka detta.

För trafikförvaltningens del kommer vi särskilt att säkerställa att rutinerna kring skyltning om kamerabevakning och strikt hantering av inspelet material är fullgoda och vid behov löpande uppdateras

Utredningen föreslår därför ett att undantag ska utökas till att gälla för bevakning i ett fordon som används i kollektivtrafik på väg, järnväg, vatten, spårväg eller i tunnelbana. Vidare ska undantag gälla för bevakning av ett stations-, terminal- eller hållplatsområde avsett för kollektivt resande på väg, järnväg, vatten, spårväg eller i tunnelbana. Undantaget ska även gälla för bevakning av plats vid järnvägs-, spårvägs- eller tunnelbanespår.

Undantag från tillståndsplikten ska gälla om bevakningen har till syfte att förebygga, förhindra eller upptäcka brottslig verksamhet eller utreda eller lagföra brott. Det föreslås också gälla om bevakningen har till syfte att förebygga, förhindra eller upptäcka störningar av allmän ordning och säkerhet eller olyckor eller begränsa verkningarna av sådana störningar eller av inträffade olyckor.

När det gäller konsekvenserna av den föreslagna slopade tillståndsplikten hävdar utredningen att stora delar av den administration som tillståndsförfarandet medför försvinner. Förslagen kommer dock att medföra ett ökat ansvarstagande för aktörerna, som i högre grad får göra bedömningar av en bevaknings rättsenlighet på egen hand.

Överväganden
Trafikförvaltningen konstaterar inledningsvis att trafikförvaltningen både ska kunna garantera resenärers säkerhet och garantera medarbetare en trygg och säker arbetsmiljö. Kollektivtrafiken är en samhällsviktig funktion som bedrivs i miljöer där hot, stölder, våld och andra brottsliga angrepp förekommer i en inte obetydlig omfattning. I takt med att den allmänna hotbilden i hela samhället har blivit mer komplex och oförutsägbar har också otryggheten och osäkerheten runt trafikförvaltningens

verksamheter tagit sig nya former. I närtid har stenkastning och skadegörelse riktats mot bland annat bussar och terrorattentat har ägt rum i Stockholms innerstad.

Förändringar i omvärlden kräver att trafikförvaltningen ser över de verktyg som verksamheterna har till förfogande för att kunna bedriva ett effektivt säkerhets- och trygghetsarbete. Kamerabevakning utgör i detta sammanhang ett viktigt komplement till en rad andra åtgärder för att trygga ordning och säkerhet i våra trafiksystem och övriga verksamheter. Detta omfattar bland annat en omfattande inhyrning av ordningsvakter, väktare och trygghetsvärdar samt tekniska och byggnadstekniska skyddsåtgärder. Även bemanningen av en särskild trygghetscentral ingår i de åtgärder som trafikförvaltningens tvingats vidta för att trygga ordning och säkerhet i trafiksystemet. Generellt anser trafikförvaltningen därför att det är viktigt att de föreslagna förändringarna av tillståndsplikten genomförs.

De nu lämnade förslagen i utredningen överensstämmer till fullo med de förslag om undantag för kollektivtrafiken som Region Stockholm, då under beteckningen Stockholms läns landsting, lämnade i sitt yttrande över förslaget till ny kamerabevakningslag (SOU 2017:55), LS 2017-0968. Landstinget avstyrkte då utredningens förslag att det, förutom för det så kallade tunnelbaneundantaget, fortsatt skulle gälla tillståndsplikt för kollektivtrafiken, inklusive att det även fortsatt skulle göras en åtskillnad på tunnelbana och järnväg. Stockholms läns landsting menade att detta vore inkonsekvent i förhållande till i utredningen övriga redovisade skäl, där kollektivtrafiken sågs som särskilt brottsutsatt och historiskt sett varit föremål för terroristattacker.

Mot bakgrund av det ovan anförda föreslås Trafiknämnden tillstyrka utredningen ”Kamerabevakning i kollektivtrafiken - ett enklare förfarande” (SOU 2019:8) förslag i sin helhet.

Trafikförvaltningen noterar avslutningsvis att utredning inte hade möjlighet att, inom ramen för uppdraget,[1] även utreda frågan att montera kameror i bussar för övervakning av t.ex. kollektivkörfält, i syfte att bistå polis och väghållare i att bötfälla bilar som stannar i eller olovligen kör i kollektivkörfälten. Trafikförvaltningen ser det som önskvärt att sådana busskameror ingår i uppdraget och förvaltningen avser att i särskild ordning återkomma ytterligare en gång i denna fråga till ansvarigt departement.

Konsekvenser av beslutet
När det gäller eventuella konsekvenser för trafikförvaltningen kommer en slopad tillståndsplikt, precis som utredningen anger, att leda till minskad administration

[1] Enligt muntligt besked från utredarna.

och därmed minskade kostnader. Detta bedöms dock uppvägas av den ökade mängd konsekvensbedömningar som kommer att behöva genomföras för att kunna ta hänsyn till bestämmelserna i dataskyddsförordningen, även på svenska förkortad GDPR, om bevakningens rättsenlighet.

Ekonomiska konsekvenser av beslutet
Beslutet att avge yttrande har inga ekonomiska konsekvenser. De minskade administrativa kostnader som följer av att kravet på tillståndsansökningar slopas bedöms gå på ett ut med de konsekvensbedömningar som kommer att behöva genomföras.

Riskbedömning
Bedömningen är att den föreslagna lagändringen inte medför några nya risker för trafikförvaltningens verksamhet.

Konsekvenser för miljön
Bedömningen är att den föreslagna lagändringen inte medför några negativa konsekvenser för miljön.

Sociala konsekvenser
Bedömningen är att den föreslagna lagändringen kommer att ha positiva sociala konsekvenser, bl.a. genom att kameraövervakningen kan genomföras med större flexibilitet än idag. Vikten av en god balans mellan personlig integritet och säkerhetsåtgärder måste dock hela tiden beaktas.

Caroline Ottosson
Förvaltningschef

Lars H Ericsson
Säkerhetsdirektör