

Stockholm den 7 juni 2019

R-2019/0661

Till Justitiedepartementet

Ju2019/00886

Sveriges advokatsamfund har genom remiss den 7 mars 2019 beretts tillfälle att avge yttrande över slutbetänkandet Kamerabevakning i kollektivtrafiken - ett enklare förfarande (SOU 2019:8).

Sammanfattning

Advokatsamfundet, som hänvisar till tidigare remissyttranden avseende kamerabevakning,¹ avstyrker förslagen i betänkandet, eftersom de till stora delar skulle sätta väsentliga rättssäkerhetsgarantier ur spel om de genomförs.

Överväganden

Två centrala principer avseende enskildas grundläggande rättigheter måste beaktas vid lagstiftning som reglerar övervakning av enskilda; dels enskildas rätt att bli fredade från kränkningar från statens sida, dels statens plikt att tillförsäkra enskilda ett adekvat skydd mot kränkningar från andra enskilda.

Förslag om lagstiftning som innehåller åtgärder som kan underlätta för kamerabevakning i brottsbekämpande syfte aktualiserar med nödvändighet viktiga rättssäkerhets- och integritetsfrågor, såsom framgår av ovan refererade

¹ Se främst Advokatsamfundets remissyttrande den 12 december 2018 över delbetänkandet Kamerabevakning i brottsbekämpningen – ett enklare förfarande (SOU 2018:62), den 19 september 2017 över betänkandet En ny kamerabevakningslag (SOU 2017:55) samt den 13 februari 2017 över promemorian Kameraövervakningslagen och möjligheten att använda drönare för berättigade ändamål. Se även Advokatsamfundets yttrande den 12 april 2012 över promemorian med kompletterande beredningsunderlag till betänkandet En ny kameraövervakningslag (SOU 2009:87), yttrande den 8 mars 2010 över betänkandet En ny kameraövervakningslag (SOU 2009:87) samt yttrande den 29 april 2003 över betänkandet Allmän kameraövervakning (SOU 2002:110). Advokatsamfundet hänvisar i nu aktuella hänseenden till dessa yttranden. Advokatsamfundet har dessutom i straffprocessuella sammanhang yttrat sig över hemlig kameraövervakning, se t.ex. yttrande den 27 juni och 6 juli 2007 samt den 26 november 2003 över promemorior rörande frågan om fortsatt giltighet av 1952 års tvångsmedelslag och lagen om hemlig kameraövervakning.

remissyttranden. I betänkandet SOU 2018:62 föreslogs ett slopande av tillståndskravet vad gäller kamerabevakning hos de brottsbekämpande myndigheterna. Dessa myndigheter har bred kompetens och erfarenhet av att göra bedömningar vad gäller material och omständigheter kring brottsbekämpning, proportionalitetsbedömningar och intresseavvägningar.

Nu redovisat förslag innebär att tillståndskravet skulle avskaffas vad gäller kamerabevakning av allmänna transportmedel och stationer. Det innebär att relevanta proportionalitetsbedömningar och avvägningar ska göras av aktörer inom aktuella områden som inte är vana att hantera brottsbekämpning och den typen av avvägningar som där aktualiseras. Företrädare för flygplats, kollektivtrafiken och hamnar etc. kommer att möta svårigheter när de ska göra dessa bedömningar.

Ett av de starkaste argumenten – enligt utredningen – för att ta bort tillståndskravet är att detta innebär ett tids- och resurskrävande förfarande för aktörerna på området. Enligt utredningen föreligger det därvid också en gränsdragningsproblematik för aktörerna på området angående vad som är tillståndspliktigt och inte tillståndspliktigt, vilket medför att det i vissa fall inte sökts tillstånd.

Ett borttagande av tillståndsplikten skulle enligt utredningen innebära *”ett ökat ansvarstagande för aktörerna, som i högre grad får göra bedömningar av en bevaknings rättsenlighet på egen hand”*.

Det kan då noteras att om aktörer redan i dag har betydande svårigheter att avgöra och bedöma huruvida en bevakning är tillståndspliktig eller inte, bör samma aktörer rimligen ha ännu större svårigheter att göra bedömningar av en bevaknings rättsenlighet.

Eventuella svårigheter med att ansöka om tillstånd kan enligt Advokatsamfundet inte väga tyngre än de risker ur ett integritets- och rättssäkerhetsperspektiv, som det skulle innebära att ta bort tillståndskravet. Ett borttagande av tillståndskravet skulle riskera att leda till att beslut om kamerabevakning fattades lättvindigt i för stor utsträckning och utan reell rättslig prövning.

Det kan också konstateras att det s.k. tunnelbaneundantaget inte framstår som svårt att motivera, då tunnelbanan är ett särskilt färdmedel som sker under marknivå där stora delar av färden äger rum där det inte finns någonstans att lämna tunnelbanan. Det finns heller ingen konduktör eller liknande som upprätthåller ordningen. Tunnelbanan intar således en särskild ställning och det är därför också som det finns ett sådant undantag.

Vidare kan konstateras att framlagt förslag skulle innebära att tillståndsplikten skulle tas bort, inte bara beträffande fordon som används i kollektivtrafik, utan också

beträffande stations-, terminal- och hållplatsområde samt även platser i direkt anslutning till stationer, terminaler och hållplatser såsom cykel- och bilparkeringar etc. Förslaget framstår mot denna bakgrund som djupt problematiskt från integritets- och rättssäkerhetssynpunkt med beaktande av bl.a. de avgränsningsfrågor och integritetsfrågor som följer av kamerabevakning. Om förslagen skulle leda till lagstiftning skulle det innebära att samma aktörer som redan i dag anser att det är svårt med ansökningsförfarande och bedömningar beträffande vilka kamerabevakningar som är tillståndspliktiga eller inte, skulle bedöma huruvida vissa områden skulle omfattas av rätt till kamerabevakning och andra svåra bedömningar och avvägningar om bevakningen är rättsenlig. Det medför en uppenbar risk för ett slentrianmässigt och rättsosäkert förfarande.

Sammantaget kan konstateras att frågor kring kamerabevakning innebär mycket svåra bedömningar för aktörer inom kollektivtrafiken och avser viktiga frågor gällande rättssäkerhet och integritet. Redan i nuläget råder en besvärlig tillämpnings- och gränsdragningsproblematik. I en sådan situation kan enligt Advokatsamfundet inte ett avskaffande av tillståndsplikten i kollektivtrafiken vara en lösning för att säkerställa nödvändiga hänsyn till individens integritet och rättssäkerhet. Snarare borde en lösning sökas genom att underlätta rutiner och utbilda de aktörer som ska ansöka om tillstånd. Då skulle en adekvat kamerabevakning i kollektivtrafiken kunna upprätthållas utan att tumma på rättssäkerhets- och integritetskrav. Tillståndsplikten skulle därmed kunna behållas som en garant för att integritetsskyddet rättssäkert upprätthålls.

Sammantaget anser Advokatsamfundet att utredningens förslag om att avskaffa tillståndsplikten därför inte bör genomföras.

SVERIGES ADVOKATSAMFUND

Anne Ramberg/

genom Maria Billing