

Justitiedepartementet
ju.remissvar@regeringskansliet.se
ju.L4@regeringskansliet.se

Vår referens/dnr: SN 2026-101

Er referens/dnr:
Ju2026/01011

2026-09-30

Remissvar

Tillgång till passageraruppgifter i brottsbekämpningen SOU 2026:28

Svenskt Näringsliv har fått möjlighet att lämna synpunkter på betänkandet Tillgång till passageraruppgifter i brottsbekämpningen (SOU 2026:28).

Inledning

Svenskt Näringsliv delar ambitionen att ge de brottsbekämpande myndigheterna effektiva och rättssäkra verktyg mot terrorism och annan allvarlig och gränsöverskridande brottslighet. Att förebygga och förhindra dessa brott är av stor betydelse, inte bara för människors trygghet och säkerhet utan även för att värna ett väl fungerande samhälle och näringsliv.

PNR-systemet har till syfte att förebygga, förhindra, upptäcka, utreda och lagföra terroristbrottslighet och annan allvarlig brottslighet. Ett utvidgat system innebär emellertid nya skyldigheter för företag som bedriver internationell persontrafik med tåg, buss och färja. Det är därför avgörande att regelverket utformas med hänsyn till skillnaderna mellan trafikslagen, företagens storlek och deras tekniska förutsättningar. Samtidigt måste regleringen utformas så att den är proportionerlig, förutsebar och inte skapar onödiga administrativa bördor eller nationella särkrav som missgynnar och påverkar svenska transportföretag och andra berörda aktörer.

Svenskt Näringsliv avstyrker dock förslaget om trafikslagsneutral PNR-lagstiftning i dess nuvarande utformning.

Även om syftet att skapa en mer trafikslagsneutral PNR-lagstiftning är välgrundad anser Svenskt Näringsliv att förslaget kräver en fördjupad beredning av ansvarsfördelning, tekniska standarder, kostnader, administrativa bördor, informationssäkerhet och samordning med EU-rätt och internationella regelverk innan det kan genomföras

Sammanfattning

Svenskt Näringsliv sammanfattar sina synpunkter enligt följande:

- förslaget bör bli föremål för en fördjupad beredning innan det kan genomföras,
- avgränsningen, som innebär att inrikes tåg-, buss- och färjetrafik lämnas utanför regleringens tillämpningsområde är väl avvägd,
- regleringen av gränsöverskridande trafik bör så långt som möjligt samordnas med EU-rätten och den internationella regelutvecklingen, så att nationella särlösningar, överimplementering och parallella rapporteringssystem undviks,
- rapporteringsskyldigheten bör begränsas till sådana uppgifter som transportföretaget faktiskt samlar in inom ramen för sin ordinarie verksamhet,
- ansvarsfördelningen behöver tydliggöras när biljettförsäljning, bokningshantering och utförandet av transporten sker i olika företag,
- konsekvensanalysen behöver kompletteras med en närmare bedömning av företagens faktiska kostnader, administrativa bördor samt av effekterna på konkurrenskraft, marknadsstruktur och små och medelstora företag
- staten bör finansiera den gemensamma tekniska infrastrukturen och bära de kostnader som följer av myndigheternas särskilda tekniska krav och att finansieringsmodellen bör utformas så att små och medelstora företag inte missgynnas

Avgränsning till gränsöverskridande trafik och internationell harmonisering

Svenskt Näringsliv delar utredningens bedömning att inrikes tåg-, buss- och färjetrafik lämnas utanför regleringens tillämpningsområde är en motiverad och väl avvägd avgränsning, såväl utifrån proportionalitetsskäl som med hänsyn till skyddet för den personliga integriteten.

Gränsöverskridande transporter bedrivs på en gemensam europeisk och internationell marknad. Sverige bör därför undvika nationella särlösningar som riskerar att behöva ändras eller ersättas när gemensamma regler och standarder utvecklas. Ett företag ska inte behöva rapportera olika uppgifter, vid olika tidpunkter och genom olika system för samma resa beroende på vilken medlemsstat som berörs.

Transportföretagens ansvar och uppgiftsmängd

Svenskt Näringsliv delar utredningens bedömning att överföringsskyldigheten ska vara begränsad till sådana PNR-uppgifter som transportföretaget samlar in inom ramen för sin ordinarie verksamhet eftersom detta borgar för att nationella särlösningar eller ev. överimplementeringar inte sker. Denna utgångspunkt bör komma till tydligt uttryck i såväl lagtext som författningskommentar. Det bör därvid säkerställas att avgränsningen inte utvidgas genom föreskrifter, tekniska krav eller tillämpningen av sanktionsbestämmelserna. Regelverket bör inte medföra krav på att transportföretag ändrar sina affärsmodeller eller samlar in fler personuppgifter än vad som följer av den ordinarie verksamheten.

I den fortsatta beredningen bör hänsyn tas till att transportföretagens försäljningsmodeller varierar och att uppgifter kan finnas i bokningssystem, biljettförsäljning eller incheckning, alternativt hos en extern distributör. Biljetter kan även säljas utan fullständiga kontakt- eller identitetsuppgifter. Vid den fortsatta beredningen bör även de skilda trafikslagens förutsättningar beaktas.

Ansvarsfördelning vid separerad biljettförsäljning

En central oklarhet gäller situationer där den gränsöverskridande transporten utförs av ett annat företag än det som säljer biljetten eller innehar boknings-, kontakt- och betalningsuppgifterna. Detta kan exempelvis förekomma när biljetten säljs av ett annat transportföretag, en resebyrå, en reseagent, en digital plattform, en regional försäljningsaktör eller ett företag som säljer en sammanhållen resa med flera transportörer.

Ett transportföretag bör inte ansvara för att rapportera uppgifter som företaget saknar faktisk och rättslig möjlighet att få tillgång till. Det bör därför inte heller krävas att ett utförande transportföretag samlar in uppgifter från andra aktörer för att kunna rapportera dem vidare. En sådan ordning skulle skapa ytterligare behandling av personuppgifter, administrativa bördor, nya överföringsrisker och oklarhet om ansvar och sanktioner. Ansvarsfördelningen mellan det företag som säljer biljetten, den aktör som hanterar bokningen och det företag som utför transporten måste därför klargöras i den fortsatta beredningen.

Teknik, standardisering och kostnadsansvar

Rapporteringen bör bygga på en gemensam och säker digital infrastruktur. Ett standardiserat API, tydliga meddelandeformat och automatiserade flöden bör vara utgångspunkten. Manuella och parallella förfrågningar från flera myndigheter bör begränsas till verkliga undantagsfall och, när de behövs, hanteras genom samma säkra och spårbara tekniska lösning.

Svenskt Näringsliv anser att konsekvensanalysen inte ger ett tillräckligt underlag för att bedöma företagens administrativa bördor, ev. risk för överimplementering eller nationella krav som missgynnar svenska företag jämfört med deras konkurrenter, samlade kostnader eller för att fastställa en ändamålsenlig kostnadsfördelning. Analysen behöver kompletteras med en närmare bedömning av företagens kostnader för teknisk utveckling, anslutning, drift, underhåll, informationssäkerhet och administration samt av konsekvenserna för konkurrenskraft och marknadsstruktur. Effekterna för små och medelstora företag måste belysas särskilt. Att hänvisa till att kostnader i slutänden kan föras över på resenärerna är inte en tillräcklig analys av dessa konsekvenser.

Svenskt Näringsliv avstyrker utredningens föreslagna huvudprincip att varje transportföretag ska bära kostnaderna för insamling och överföring av passageraruppgifter. Staten bör finansiera en gemensam, säker och standardiserad teknisk grundlösning, inklusive nödvändiga anslutningsgränssnitt, och bära de kostnader som följer av myndigheternas särskilda tekniska krav. Företagens kostnadsansvar bör begränsas till rimliga verksamhetsnära anpassningar. Finansieringsmodellen måste utformas så att små och medelstora företag inte missgynnas. En sådan modell minskar risken för fragmenterade lösningar, informationsfel och konkurrenssnedvridning.

Svenskt Näringsliv

Göran Grén

Lena Nitz