

Datum: 2026-10-01
Diarienummer Ju2026/01011
Justitiedepartementet
ju.remissvar@regeringskansliet.se
ju.L2@regeringskansliet.se

Remissvar "Tillgång till passageraruppgifter i brottsbekämpningen" (Ju 2026:01011)

DFRI, Föreningen för Digitala Fri- och Rättigheter, avvisar förslaget i sin nuvarande utformning

DFRI välkomnar ambitionen att anpassa svensk rätt till EU-domstolens dom i mål C-817/19 (PNR-domen). Vi delar utredningens bedömning att massinsamling av passageraruppgifter är ett allvarligt integritetsintrång.

Vi kan dock inte ställa oss bakom utvidgningen till fler rutter och långsammare trafikslag. Avsaknad av incitament och verifiering för trafikbolagen gör lagen verkningslös och inte värt de 3000 ord som föreslås läggas till lagstiftningen.

Ändamålsglidning framstår som sannolik, vilket förslaget också uttryckligen öppnar för.

Brist på verifieringsmekanismer

Betänkandet förutsätter att transportföretag delar "de uppgifter de har" med polisen. Utredningen konstaterar uttryckligen att "transportföretagen har dock ingen skyldighet att samla in och lämna uppgifter till Polismyndigheten som de inte har" (SOU 2026:28 s. 424).

Detta skapar ett grundläggande problem: det finns ingen oberoende verifiering av vad företagen faktiskt har. Systemet bygger på företagets självrapportering, utan att det finns mekanismer för att kontrollera om rapporteringen är korrekt.

Tvärtom så finns det incitament att mörka register för att undvika att spendera resurser på att hjälpa polisen; Enligt aktiebolagslagen (2005:551) 8 kap. 41 § får styrelsen inte "företa en [...] åtgärd som är ägnad att ge en otillbörlig fördel åt en aktieägare eller någon annan till nackdel för bolaget".

Resebolag delger dock redan IMY vilka personuppgiftsregister de har. Enligt GDPR artikel 30 ska varje personuppgiftsansvarig föra register över sin behandling. Dessa register innehåller dock endast kategorier av uppgifter (t.ex. "betalningsinformation"), inte de detaljerade specifika datapunkter som SOU 2026:28 bilaga 1–4 specificerar (t.ex. "faktureringsadress"). Dessa specifika krav kan inte verifieras genom artikel 30-registret.

Integritetspolicyn som verifieringsverktyg

Vi föreslår istället att polismyndigheten och tullen, innan den begär ut personuppgifter från ett transportföretag, ska läsa företagets publika integritetspolicy. Polisen bör endast begära den data som företaget självt har uppgett att det samlar in och delar.

Om ett företag delar data med polisen måste detta stå i integritetspolicyn. Om det inte står där begår företaget redan ett GDPR-brott.

Denna metod har flera fördelar:

- Den utnyttjar befintlig infrastruktur (integritetspolicyer är redan publika)
- Den kräver ingen ny lagstiftning
- Den skapar självbeträffande – företaget kan inte hävda att det inte har data det självt säger att det samlar in
- Den möjliggör medborgarinsyn – alla kan läsa policyn och granska

Rätten att välja ett reseföretag som inte samlar in data

För övrigt anser DFRI att rätten att resa utan att bli massövervakad är en grundläggande fri- och rättighetsfråga. Om PNR-systemet genomförs i sin nuvarande form, kommer varje resenär i praktiken att tvingas acceptera att hans resemonster registreras och lagras i upp till fem år – oavsett om hen har begått något brott eller inte.

Avsaknad av statistik

Betänkandet hänvisar till att PNR-systemet har varit "framgångsrikt" och gett "påtagliga resultat", men presenterar ingen konkret statistik som stöder dessa påståenden. Det finns inga uppgifter om:

- Hur långt i förväg misstänkta brottslingar typiskt bokar sina biljetter (och om 24–48 timmars överföring ens är tillräckligt)
- Hur många ärenden som faktiskt lett till åtal eller fällande dom
- Hur stor andel av PNR-träffarna som varit falska positiva
- Hur systemet presterar jämfört med andra metoder
- Vilken typ av brottslighet som systemet faktiskt har bidragit till att bekämpa

SOU:n nämner att cirka 250 ärenden per år rör tillgång till PNR-uppgifter under pågående förundersökning, men detta är inte samma sak som att systemet har varit effektivt. Inte heller motiveras den avgränsning till enbart landsgränskorsande rutter, man kan anta att brottslingar rör sig inrikes också.

Vi noterar att EU-kommissionens rapport från 2020 bygger på medlemsstaternas egna, ej verifierade, påståenden om framgång. Polismyndighetens redan inkomna remissvar ger inga konkreta exempel på framgångar med systemet.

Utan data om utfall, träffsäkerhet och jämförelse med alternativa metoder saknas grund för att bedöma om systemet överhuvudtaget är motiverat.

Aningslöshet

Utredningen vill inte specificera vilka brott som får utredas med hjälp av inhämtade passagerardata, utan vill hålla öppet för "...gärningar som kriminaliseras i framtiden" (s305). DFRI anser detta i bästa fall som aningslöst.

I linje med detta ligger konstanterandet att insamling av PNR-data från inrikesflyget skall ske i syfte att bekämpa terrorbrott, men kan få lov att användas för mycket annan brottslighet (s306, 371). Som exempel anges välfärdsbrott (s277).

Vilket syfte syftet med begränsning till terrorbrott då har framstår som oklart.

Ändamålsglidning är sannolik

Som huvudsakliga skäl för att undanta markbunden inrikestrafik anförs att det skulle vara alltför integritetskränkande (s377) samt att kostnaden för särskilt mindre transportörer skulle bli för stor (s329) då de ofta saknar automatiserade system för att överföra passagerardata (s262).

Men om förslagen som framförts politiskt om ett integrerat boknings- och biljettsystem för hela Sverige blir verklighet faller kostnadsargumentet och då tror vi att integritetsargumentet inte kommer att ensamt väga så tungt, utan det kommer att "falla sig naturligt (s24) att inkludera också markbunden inrikestrafik.

En politik som drivs av "naturliga" nästa steg saknar förutsägbar slutpunkt och vi är självklart kritiska mot detta.

Föreningen för Digitala Fri- och Rättigheter, DFRI, gm

Christian Häggström, styrelseledamot

Övriga delaktiga i författandet av remissvaret har varit

Bengt Jonsson (medlem i DFRI)

Börje Ohlman (generalsekreterare i DFRI)

<https://dfri.se> , e-post styrelse@dfri.se