

REMISSYTTRANDE

Justitiedepartementet

103 33 Stockholm

E-post: ju.remissvar@regeringskansliet.se och ju.L4@regeringskansliet.se

Dnr: Ju2026/01011

Datum: 24 september 2016

Från Norwegian Air Shuttle ASA och Norwegian Air Sweden AB (Norwegian)

Office One

Tornvägen 19A

190 60 Stockholm Arlanda

Remissyttrande av betänkandet "Tillgång till passageraruppgifter i brottsbekämpningen (SOU 2026:28)"

Sammanfattande synpunkter

Norwegian välkomnar möjligheten att yttra sig över betänkandet "Tillgång till passageraruppgifter i brottsbekämpningen (SOU 2026:28)."

Norwegian ställer sig bakom syftet med utredningens förslag; att skapa ett modernt, rättssäkert och ändamålsenligt regelverk för brottsbekämpning som respekterar den personliga integriteten och överensstämmer med EU-domstolens praxis. Säkerheten för våra passagerare och medarbetare har alltid högsta prioritet. Ett effektivt samarbete mellan flygbranschen och rättsvårdande myndigheter är en viktig del i detta arbete.

Samtidigt vill Norwegian understryka att föreslagna lagändringar måste utformas med stark hänsyn till flygbolagens administrativa, tekniska och ekonomiska förutsättningar.

Utredningens bedömning att förslagen inte medför några märkbara merkostnader eller hinder för flyget speglar inte fullt ut den operativa verkligheten.

Norwegians huvudsakliga ställningstaganden:

- Norwegian ser positivt på ett harmoniserat och förutsägbart regelverk samt att regelverket görs trafikslagsneutralt, vilket skapar mer likvärdiga villkor mellan transportslagen.
- Det föreslagna systemet med riskbaserade urval av flyglinjer inom EU riskerar att skapa betydande IT-komplexitet och ständiga systemanpassningar om urvalsbesluten ändras med kort varsel.

- Förslaget att återinföra enskild datautlämning via polislagen och tullbefogenhetslagen måste ske genom automatiserade, enhetliga digitala gränssnitt för att undvika resurskrävande manuell jourhantering.
- Nya krav på systemintegrationer, anpassningar för inrikesflyg samt tätare gallrings- och anonymiseringsrutiner genererar faktiska utvecklings- och förvaltningskostnader som staten bör beakta eller ersätta.
- Vitesförelägganden bör endast aktualiseras vid uppsåtlig eller grovt oaktsam underlåtenhet, inte vid oförutsedda tekniska driftstörningar utanför transportörens kontroll.
- Tidsplanen med ikraftträdande den 1 januari 2028 kräver att myndigheternas tekniska specifikationer och föreskrifter är fastställda i mycket god tid dessförinnan.

Allmänna utgångspunkter: Säkerhet som högsta prioritet

Flygbranschen är en starkt reglerad sektor där säkerhet och trygghet utgör själva fundamentet för den dagliga verksamheten. Norwegian har väl fungerande rutiner för att bistå Polismyndigheten och Säkerhetspolisen i arbetet mot terrorism och grov brottslighet.

Norwegian välkomnar att svensk lagstiftning anpassas till EU-domstolens rättspraxis avseende personlig integritet och dataskydd. Det är av yttersta vikt för passagerarnas förtroende att uppgifter behandlas proportionerligt och raderas eller anonymiseras när laglig grund saknas.

Synpunkter på utredningens specifika förslag

Utredningen föreslår att generell PNR-insamling inom EU endast får ske vid ett faktiskt och påtagligt terrorhot, och att insamlingen i övrigt ska begränsas till ett riskbaserat urval av rutter fastställt av Säkerhetspolisen och Försvarsunderrättelsedomstolen.

- Flygbolagens boknings- (CRS/GDS) och avgångskontrollsystem (DCS) är globalt integrerade och bygger på automatiserade dataflöden enligt internationella IATA/ICAO-standarder. Att dynamiskt aktivera, exkludera och justera överföringen av passagerardata för enskilda linjer eller säsonsdestinationer innebär betydande konfigurations- och övervakningsarbete.
- Om ett system med urvalslinjer införs måste besluten gälla för sammanhängande, förutsägbara tidsperioder.

Administrativ börda vid parallella inhämtningsvägar

Utredningen föreslår att polisen, Säkerhetspolisen och Tullverket åter ska få befogenhet att begära ut passageraruppgifter direkt från flygbolagen med stöd av polislagen och tullbefogenhetslagen, även utanför PNR-systemets ramar och för andra brottskategorier.

Att svara på ad-hoc-förfrågningar från olika myndigheter vid sidan av den etablerade PNR-kanalen innebär en markant administrativ belastning. För ett flygbolag med omfattande tidtabell och drift dygnet runt kräver detta dedikerad personal för manuell ärendehantering.

Norwegian anser att all datautlämning, så långt det är tekniskt möjligt, bör kanaliseras via Polismyndighetens enhet för passagerarinformation (PIU) eller ett gemensamt, krypterat digitalt gränssnitt.

Inrikesflygets inkludering och kostnadsbilden

Utredningen konstaterar att inrikesflyget formellt ska omfattas av lagen och drar slutsatsen att detta inte medför märkbara kostnader eftersom aktörerna redan har system för utrikesflyget.

Även om Norwegian redan är uppkopplat mot Polismyndighetens PIU för internationella flighter, medför varje utökning till nya flöden (inrikeslinjer) kostnader för bland annat datatransaktioner och licenser till systemleverantörer.

Norwegian menar därför att utredningens kostnadsanalys är alltför förenklad. Staten bör överväga modeller för ersättning för nödvändiga anpassnings- och driftskostnader kopplade till renodlat myndighetsstöd.

Vitesförelägganden och sanktioner

Utredningen föreslår att Polismyndigheten och Säkerhetspolisen ska kunna meddela vitesföreläggande mot transportörer som inte lämnar efterfrågade uppgifter i rätt tid.

Dataöverföringar inom flyget är beroende av komplexa globala IT-infrastrukturer där driftstörningar, telekomavbrott eller tredjepartsfel hos distributionssystem kan uppstå utan flygbolagets förskyllan.

Vite får inte tillgripas vid tillfälliga tekniska störningar eller när ett flygbolag agerat i god tro och skyndsamt åtgärdat felet. Det måste finnas en tydlig dialog- och eskaleringsprocess innan sanktioner övervägs.

Trafikslagsneutralitet och konkurrensvillkor

Norwegian ser mycket positivt på att motsvarande skyldigheter nu föreslås omfatta även internationell tåg-, buss- och färjetrafik. Flyget har under lång tid burit en ensam börda vad

gäller PNR-rapportering och tillhörande kostnader. Att skapa ett regelverk som omfattar gränsöverskridande persontransporter oavsett trafikslag skapar inte bara ett mer heltäckande skydd mot grov brottslighet, utan motverkar även konkurrenssneda effekter mellan transportslagen.

Tidsplan och genomförande

Ett ikraftträdande den 1 januari 2028 bedöms som principiellt genomförbart, under förutsättning att:

1. De tekniska föreskrifterna och gränssnittsspecifikationerna fastställs senast 18 månader före ikraftträdandet.
2. Flygbolagen ges möjlighet till strukturerad testverksamhet i en verifieringsmiljö i god tid innan skarp drift.
3. Myndigheterna inrättar en operativ samverkansgrupp tillsammans med flygbranschens aktörer för att lösa praktiska och tekniska tillämpningsfrågor under implementeringsfasen.

Sammanfattande kommentarer

Norwegian delar regeringens ambition att bekämpa grov brottslighet och värna medborgarnas säkerhet. För att lagstiftningen ska bli framgångsrik i praktiken måste den dock utformas med förståelse för flygbolagens operativa verklighet. Den administrativa och tekniska bördan måste hållas på en rimlig nivå genom hög grad av automatisering, tydliga ledtider, proportionerliga sanktionssystem och förutsägbara urvalsprocesser.

Norwegian står gärna till förfogande för fortsatt dialog och tekniskt samråd med Justitiedepartementet och berörda myndigheter.

Charlotte Holmbergh

Country Director Corporate Affairs

Norwegian

E-post: charlotte.holmbergh@norwegian.com