

Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se

Dnr: M26005
2026-04-23

LI2025/02164
LI2025/02165

Remissvar: Enhetliga ordningsregler för kollektivtrafiken

Gemensamt yttrande lämnat av remissinstanserna Almega Säkerhetsföretagen och Svenska Transportarbetareförbundet, vilka tillsammans med Bevakningsbranschens Yrkes- och Arbetsmiljönämnd (BYA) representerar bevakningsbranschen.

Bevakningsbranschen består av ca 200 auktoriserade bevakningsföretag med totalt cirka 25.000 medarbetare. En stor del av dessa bidrar dagligen till att upprätthålla trygghet och säkerhet i kollektivtrafiken, bland annat genom att tjänstgöra som ordningsvakt, väktare etc.

Yttrande

1. Bevakningsbranschen avstyrker utredningens förslag att införa föreslagna 10-13 §§ i ett nytt 4 a kap. till ordningslagen (OL) då förslaget innebär att befogenheter att använda våld och tvång tillerkänns en personalkategori som inte omfattas av krav på lämplighetsprövning, utbildning eller tillsyn motsvarande dem som gäller för ordningsvakter. Att dessa befogenheter ska kunna utövas utan motsvarande krav på prövning och utbildning innebär en ordning som framstår som svår att förena med kraven på en konsekvent och förutsebar rättstillämpning.

Att därför tilldela järnvägstjänstemän befogenhet att använda våld eller tvång utan krav på enhetlig utbildning och prövning av myndighet innebär en avsevärd risk, dels för att enskildas grundlagsskyddade fri- och rättigheter kan komma att kränkas på grund av bristande juridisk kompetens, dels att både järnvägstjänstemän och den som ett ingripande riktar sig mot onödigtvis kan komma att skadas till följd av otillräckliga kunskaper i självskydd, kommunikation och konflikthantering.

2. Branschen föreslår att förslaget arbetas om och utformas exakt som 4 kap. OL i den mening att en järnvägstjänstemans befogenheter ska vara samma som en trafik tjänstemans, dvs. avgränsade till att enbart få ge de anvisningar eller tillsägelser som behövs för att ordningen eller säkerheten i trafiken ska upprätthållas, vägra tillträde till järnvägens område eller färdmedel, uppmana den som är berusad, stör ordningen eller äventyrar säkerheten i trafiken att lämna järnvägens område eller färdmedel, samt med möjlighet att tillkalla polis eller ordningsvakt i de fall tvång måste användas för avvisande eller avlägsnande.

Motivering p. 1 och 2

Det kan konstateras att utredningens förslag inte leder till en mer enhetlig reglering. Skillnaden mellan trafik tjänstemän enligt 4 kap. ordningslagen och den föreslagna kategorin järnvägstjänstemän kvarstår, utan att det redovisas tillräckliga skäl för denna ordning.

Enligt förslaget ska beslut om att tilldela befogenheterna fattas av enskilda järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare. Någon enhetlig prövning eller samlad tillsyn föreslås inte. Ordningen innebär därmed att privata aktörer ges ett betydande utrymme att avgöra vem


som ska utöva tvångsbefogenheter gentemot enskilda, utan de kontrollmekanismer som annars är förknippade med sådana befogenheter, varför regleringen inte kan anses vara tillräckligt genomarbetad eller rättssäker.

Utredningen ger samtidigt uttryck för tveksamhet kring behovet av att behålla dessa befogenheter och pekar på behovet av en översyn. I det avseende bör beaktas att ändringen av lagen om ordningsvakter 2023 medfört utökade möjligheter att meddela tillstånd att använda ordningsvakter. Finns det behov av ordningshållande befogenheter inom järnvägen kan det behovet därför bättre tillgodoses av ordningsvakter, antingen som anställda eller uppdragstagare, vilket även säkerställer att befogenheter förenas med krav på utbildning, prövning och tillsyn samt tydliga ansvarsförhållanden.

3. Branschen betonar att utredningens hänvisning till äldre förarbetsuttalanden avseende bevakningsföretag framstår som mindre väl avpassad till gällande rätt. För att undvika oklarheter i rättstillämpningen bör därför klargöras att allt yrkesmässigt tillhandahållande av bevakningspersonal, vilket även omfattar uppdragstagare i funktionen järnvägstjänsteman, förutsätter auktorisation enligt lagen (1974:191) om bevakningsföretag.
4. Branschen tillstyrker förslaget att ändra lagen (1975:688) om skydd för viss tjänsteutövning så att järnvägstjänsteman läggs till som p. 4 avseende kategorier med förstärkt rättsskydd enligt 17 kap. 5 § brottsbalken (BrB).
5. Branschen föreslår att ordningsvakt samtidigt läggs till som p. 5. till 17 kap. 5 § BrB. Detta motiverat av att rättsläget för ordningsvakt är oklart vilket leder till olika bedömningar i domstol i de fall ordningsvakt utsätts för våld i sin yrkesutövning, exempelvis bedöms våld mot ordningsvakt i samband med s k envarsgripande inte alltid som våld mot tjänsteman utan som vanlig misshandel.


Stockholm 2026-04-23

Svenska Transportarbetareförbundet




Magnus Thelander
Central Ombudsman

Säkerhetsföretagen, Almega



Joachim Källsholm
Ordförande

Bevakningsbranschens Yrkes- och Arbetsmiljönämnd



Martin Bjurhem
Vd