

Datum

2026-04-27

Mottagare

li.remissvar@regeringskansliet.se

Era diariernr: LI2025/02164

LI2025/02165

Remissvar avseende promemorian *Enhetligare ordningsregler för kollektivtrafiken*

Tåg företagen är bransch- och arbetsgivarorganisationen med cirka 100 medlemmar som har närmare 19 000 medarbetare. Bland medlemmarna finns de flesta av Sveriges aktiva tågoperatörer och ett flertal järnvägsinfrastrukturföretag.

Tåg företagen har beretts tillfälle att yttra sig över promemorian *Enhetligare ordningsregler för kollektivtrafiken* och lämnar härmed synpunkter enligt nedan.

1. Inledning

Tåg företagen välkomnar i huvudsak förslaget syfte att skapa enhetligare och tydligare ordningsregler för järnvägssystemet. Det är positivt att järnvägstjänstemannens roll och befogenheter tydliggörs samt att ordningsbestämmelserna för järnväg samlas i ordningslagen och görs mer likvärdiga mellan de olika formerna av spårtrafik. Tåg företagen har dock synpunkter på fyra områden där förslaget behöver justeras eller förtydligas för att uppnå sitt syfte:

- Den föreslagna regleringen av polisens och ordningsvaktens prövningsrätt vid handräckning enligt det föreslagna 4 a kap. 9 § ordningslagen riskerar att i praktiken undergräva järnvägstjänstemannens beslut.
- Järnvägstjänstemäns särskilda befogenheter är en operativ nödvändighet och bör bevaras och stärkas.
- Begränsningen som innebär att väktare anställda hos bevakningsföretag som anlitas av järnvägsvägsföretag inte kan ges särskilda befogenheter är inte ändamålsenlig och bör omprövas.
- Tillstånd att vistas och utföra aktiviteter i spårområdet bör kunna hanteras även av andra tillståndshavare som verkar självständigt i järnvägssystemet, framför allt för personal hos underhållsansvariga enheter.

2. Den föreslagna regleringen och dess innebörd

Enligt förslaget ska en polisman eller ordningsvakt, när järnvägstjänsteman begär handräckning för avvisning eller avlägsnande, göra en självständig prövning av om förutsättningarna för åtgärden är uppfyllda. Polis mannen eller ordningsvakten ges rätt att vägra handräckning om det är uppenbart att grund för avvisning eller

avlägsnande saknas. Bestämmelsen är utformad i analogi med 4 kap. 9 § ordningslagen avseende tunnelbana, spårväg och buss.

Promemorian konstaterar att polismannen eller ordningsvakten i allmänhet torde kunna godta de uppgifter som järnvägstjänstemannen lämnar om händelseförloppet, och att prövningen inte kan bli alltför ingående. Tåg företagen anser att detta inte är en tillräcklig reglering med hänsyn till de praktiska förhållanden som råder i järnvägstrafiken.

Promemorian föreslår vidare att de särskilda befogenheterna ska vara förbehållna järnvägsföretagens och infrastrukturförvaltarnas egen personal och inte kunna delegeras till bevakningsföretag eller motsvarande. Tåg företagen avstyrker denna begränsning av skäl som redovisas nedan.

3. Argumentation avseende polisens och ordningsvaktens prövningsrätt

3.1 Situationen förändras typiskt sett när polis anländer

Ett välkänt och i verksamheten väl dokumenterat fenomen är att ordningsstörande passagerare i många fall uppträder väsentligt lugnare och mer kooperativt när en polisman eller ordningsvakt anländer till platsen, jämfört med hur de betett sig mot tågpersonal dessförinnan. Hot, aggressivt beteende och vägran att följa anvisningar kan ha pågått under lång tid innan polis tillkallats, men upphör – åtminstone synbart – i det ögonblick uniformerad ordningsmakt träder in.

Konsekvensen av detta är att polismannen eller ordningsvakten vid sin prövning på plats saknar direkt iakttagelse av det beteende som utgjorde grunden för järnvägstjänstemannens beslut. Prövningen riskerar därmed att i praktiken bli en bedömning av personens uppträdande i stunden snarare än en prövning av om de legala förutsättningarna för avlägsnande är uppfyllda. Det är en allvarlig brist i den föreslagna konstruktionen.

3.2 Risk för att avlägsnande aldrig verkställs

Om polismannen eller ordningsvakten på grundval av personens momentana uppträdande vid ankomsten – trots järnvägstjänstemannens detaljerade redogörelse – bedömer att uppenbar grund för avlägsnande saknas och vägrar handräckning, uppstår en ohållbar situation. Personen tillåts i praktiken att resa vidare i järnvägssystemet trots att denne under resan uppträtt hotfullt, stört ordningen eller agerat på annat sätt som berättigar avlägsnande. Järnvägstjänstemannens beslut sätts därmed i praktiken ur spel, inte till följd av att beslutet var rättsligt felaktigt, utan till följd av den ordningsstörande passagerarens eget taktiska beteende.

Detta riskerar att järnvägstjänstemannens befogenheter urholkas och att personalen i järnvägssystemet upplever regelverket som verkningsslöst. Det är svårt att förena med promemorians uttalade syfte att stärka möjligheterna att upprätthålla ordning och säkerhet i järnvägssystemet.

3.3 Järnvägstjänstemannen är närmast källan till informationen

En järnvägstjänsteman med uppgifter avseende ordning och säkerhet i järnvägssystemet är den som kontinuerligt befunnit sig i situationen och iakttagit händelseförloppet. Det är denne som har bäst förutsättningar att bedöma om de

lagliga förutsättningarna för avlägsnande är uppfyllda. Järnvägstjänstemannen är vidare yrkesutbildad för sina uppgifter och, om vederbörande tilldelats särskilda befogenheter, identifierad i järnvägsföretagets eller infrastrukturförvaltarens säkerhetsstyrningssystem. Det finns mot denna bakgrund goda skäl att tillmäta järnvägstjänstemannens bedömning större vikt än vad som följer av den föreslagna regleringen.

3.4 Analogin med 4 kap. 9 § ordningslagen är inte utan vidare tillämplig

Att det föreslagna 4 a kap. 9 § utformats i analogi med 4 kap. 9 § ordningslagen är förståeligt från ett systematiskt perspektiv. Tåg företagen vill emellertid framhålla att järnvägssystemet i ett avseende skiljer sig från tunnelbana och buss: järnvägssystem innefattar långa sträckor mellan stationer, ibland i helt obebodda eller svårtillgängliga områden, och resor kan pågå under lång tid. En ordningsstörande passagerare som inte avlägsnas vid närmaste möjliga station kan orsaka fortsatt störning under avsevärd tid, med begränsade möjligheter för järnvägstjänstemannen att vidta ytterligare åtgärder. Det gör att konsekvenserna av ett misslyckande med handräckning är mer kännbara i järnvägssystemet än i stadsbusstrafik eller tunnelbana.

4. Järnvägstjänstemäns särskilda befogenheter bör bevaras och stärkas

4.1 Järnvägens särskilda förhållanden motiverar bibehållna befogenheter

Tåg företagen tillstyrker att järnvägstjänstemän med särskilda befogenheter, i enlighet med förslaget, ges rätt att avvisa, avlägsna och i absolut nödvändiga situationer omhänderta personer i järnvägssystemet. Tåg företagen vill emellertid understryka att dessa befogenheter inte enbart bör ses som ett provisorium i avvaktan på en framtida översyn, utan att de fyller en omedelbar och nödvändig funktion i järnvägsföretagens dagliga verksamhet.

Järnvägstrafiken bedrivs under förhållanden som saknar direkt motsvarighet i annan kollektivtrafik. Tåg trafikerar sträckor som kan uppgå till hundratals mil, ofta utan att polis eller ordningsvakt finns att tillgå inom rimlig responstid. Mellanstationer är ofta obemannade och saknar möjlighet att ta emot en avlägsnad person. Möjligheten att snabbt avbryta en resa och invänta polisförstärkning är begränsad och kan påverka trafikflödet och övriga resenärers säkerhet allvarligt.

I detta sammanhang är järnvägstjänstemannen med särskilda befogenheter den enda aktör som på plats och i realtid kan ingripa mot allvarlig ordningsstörning. Tåg företagen betonar att detta inte är en befogenhet som används annat än i situationer där andra åtgärder är otillräckliga och omedelbart ingripande är nödvändigt för att skydda övriga resenärers och personalens säkerhet.

4.2 Promemorians eget konstaterande stödjer bibehållna befogenheter

Utredaren konstaterar i promemorian att det behöver finnas någon som kan ingripa om polismän och ordningsvakter inte finns att tillgå tillräckligt snabbt, och att det därför är nödvändigt att befogenheterna förs över till det nya regelverket. Tåg företagen instämmer i denna bedömning och anser att den på ett tydligt sätt illustrerar att befogenheterna inte är en historisk kvarleva utan en operativ nödvändighet.

Utredaren anser vidare att en översyn av befogenheterna bör göras på sikt och att det i ett sådant sammanhang kan finnas skäl att exempelvis uppställa krav på säkerhetsprövning, kompetens och utbildning. Tåg företagen välkomnar en sådan översyn, men vill betona att utfallet av densamma inte bör vara att befogenheterna avskaffas eller väsentligen inskränks utan att alternativa mekanismer för omedelbart ingripande etableras. En framtida reglering med tydligare kompetenskrav och utbildningskrav för järnvägstjänstemän med särskilda befogenheter kan tvärtom stärka legitimiteten för dessa befogenheter och bidra till ett mer rättssäkert system.

5. Väktare anlitate av järnvägsföretag bör kunna ges särskilda befogenheter

5.1 Promemorians begränsning är inte ändamålsenlig

Promemorian föreslår att de särskilda befogenheterna ska vara förbehållna järnvägsföretagens och infrastrukturförvaltarnas egen personal och att befogenheterna inte ska kunna delegeras till bevakningsföretag eller motsvarande. Tåg företagen avstyrker denna begränsning.

Skälet som anförs i promemorian är att tilldelning av befogenheter som kan innebära användning av tvång och våld bör ske på ett permanent sätt och vara förbehållen personal med nära och varaktig koppling till verksamheten. Tåg företagen förstår de principiella utgångspunkterna bakom detta ställningstagande, men anser att de leder till ett resultat som inte är förenligt med de praktiska förhållanden som råder i järnvägstrafiken.

5.2 Väktare utgör i praktiken ett nödvändigt komplement

Järnvägsföretag hanterar regelmässigt situationer där ordningsstörningar uppstår och varken polismän, ordningsvakter eller järnvägsföretagets egen personal med särskilda befogenheter finns att tillgå på platsen inom rimlig tid. I dessa situationer anlitas väktare från auktoriserade bevakningsföretag som ett nödvändigt operativt komplement. Väktarna är på plats, de är utbildade för att hantera konfliktfyllda situationer och de agerar på uppdrag av järnvägsföretaget.

Det är mot denna bakgrund svårt att motivera varför en väktare som tjänstgör på uppdrag av ett järnvägsföretag och som i praktiken fullgör samma funktion som en järnvägstjänsteman med särskilda befogenheter, inte ska kunna ges motsvarande befogenheter att ingripa. Den nuvarande ordningen leder till att väktaren i dessa situationer är hänvisad till envarsgripande och nödvärn – befogenheter som tillkommer envar – vilket är otillräckligt för att effektivt hantera allvarliga ordningsstörningar i järnvägssystemet.

5.3 Uppdragets karaktär bör vara avgörande, inte anställningsformen

Det avgörande bör inte vara om den som fullgör ordnings- och säkerhetsuppgifter är anställd direkt hos järnvägsföretaget eller verkar på uppdrag av ett auktoriserat bevakningsföretag som järnvägsföretaget anlitar. Det avgörande bör i stället vara om uppdraget är tydligt definierat, om personen är lämplig och har erforderlig utbildning och kompetens, samt om järnvägsföretaget har tagit ett tydligt ansvar för att uppdraget utförs korrekt.

Tåg företagen föreslår därför att regleringen förtydligas så att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ges möjlighet att tilldela särskilda befogenheter även till

väktare som på uppdrag av järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren tjänstgör i järnvägssystemet, förutsatt att väktaren uppfyller de krav på lämplighet, kompetens och utbildning som bör uppställas för innehavet av sådana befogenheter. En sådan ordning bör lämpligen utformas i samband med den framtida översyn som utredaren aviserar.

5.4 Förenlighet med den framtida översynen

Tåg företagen noterar att utredaren i promemorian aviserar en framtida översyn av befogenheterna, och att det i det sammanhanget kan finnas skäl att uppställa bl.a. krav på säkerhetsprövning, kompetens och utbildning. Tåg företagen anser att frågan om väktares befogenheter bör hanteras inom ramen för denna översyn, och att utgångspunkten bör vara att rätten att tilldela särskilda befogenheter knyts till uppdragets karaktär och personens kvalifikationer – inte till anställningsformen. Tåg företagen uppmanar regeringen att ge en sådan inriktning åt det kommande översynsarbetet.

6. Stationsmiljöer och tillämpningsområden

Tåg företagen vill även uppmärksamma betydelsen av att de nya ordningsbestämmelserna får ett tillämpningsområde som fungerar i praktiken i stationsmiljöer och andra större bytespunkter. Stationer utgör centrala noder i järnvägssystemet där resenärflöden möts och där en stor andel av de ordningsstörningar och trygghetsrelaterade situationer som påverkar järnvägstrafiken uppstår.

Mot denna bakgrund ser Tåg företagen en risk för att den föreslagna regleringen, genom sin snäva koppling till begreppet järnvägssystem, leder till att olika ordningsregler gäller parallellt inom vad som i praktiken uppfattas som samma stationsmiljö. Detta riskerar att försvåra såväl tillämpning som samordning mellan järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare och andra aktörer med ansvar för ordning och säkerhet i stationsnära miljöer.

Tåg företagen anser därför att stationära utrymmen som är funktionellt integrerade med järnvägsdriften, såsom plattformar, gångförbindelser, vänthallar och andra driftskritiska ytor för resenärflöden, bör omfattas av de nya ordningsbestämmelsernas tillämpningsområde. En sådan ordning ligger väl i linje med promemorians syfte att skapa enhetligare och mer ändamålsenliga ordningsregler och skulle bidra till ökad tydlighet, rättssäkerhet och effektivitet i det samlade säkerhetsarbetet kring järnvägstrafiken.

7. Förslag till ändringar

Tåg företagen föreslår att regleringen ändras eller förtydligas på följande punkter:

Punkt 1 – Obligatorisk handräckning från Polismyndigheten och presumtionsverkan för järnvägstjänstemannens bedömning

Den föreslagna regleringen i 4 a kap. 9 § ordningslagen är otillräcklig i fråga om Polismyndighetens skyldighet att bistå med handräckning vid järnvägstjänstemans begäran om avvisning eller avlägsnande. Tåg företagen föreslår att en bestämmelse

med motsvarande innebörd som 5 § andra stycket lagen (1994:685) om tilläggsavgift i kollektivtrafik införs i 4 a kap. ordningslagen, förslagsvis med följande lydelse:

"På begäran av en järnvägstjänsteman ska Polismyndigheten lämna handräckning för att verkställa sådan avvisning eller avlägsnande som beslutats av järnvägstjänstemannen."

Det är inte rimligt att Polismyndighetens skyldighet att bistå med handräckning är starkare reglerad vid utebliven biljettbetalning än vid ordningsstörningar och säkerhetsshot i järnvägssystemet. Att lagstiftaren i en nära jämförbar situation – avgiftskontroll i kollektivtrafik – valt en obligatorisk och otvetydig formulering gentemot Polismyndigheten visar att en sådan reglering är möjlig och ändamålsenlig.

Lagtexten eller de tillhörande förarbetena bör vidare förtydligas så att en järnvägstjänstemans dokumenterade eller muntliga redogörelse för händelseförloppet presumeras utgöra tillräcklig grund för handräckning. Det bör uttryckligen framgå att ett momentant lugnt uppträdande från den berörda personen vid polisens ankomst inte i sig utgör skäl att vägra handräckning. En obligatorisk handräckningsskyldighet utesluter inte att polismannen på plats gör en summarisk prövning av om förutsättningarna för avvisning eller avlägsnande är uppfyllda, men innebär att Polismyndigheten som organisation är skyldig att prioritera och verkställa begäran.

Punkt 2 – Väktare på uppdrag av järnvägsföretag bör kunna tilldelas särskilda befogenheter

Regleringen bör ändras så att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ges möjlighet att tilldela särskilda befogenheter även till väktare som tjänstgör på deras uppdrag i järnvägssystemet. Frågan bör beredas inom ramen för den framtida översyn som utredaren aviserar, med utgångspunkten att uppdragets karaktär och personens kvalifikationer – inte anställningsformen – ska vara avgörande.

Punkt 3 – Även andra tillståndshavare än infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag bör kunna ge tillstånd att verka inom spårområde

I den föreslagna regleringen i 4 a kap, 4 § tillförs för järnväg ny reglering om förbud mot att beträda fordons utsida och vidröra anordningar etc – vilket är bra och välkommet.

Regleringen avgränsar dock – liksom i nuläget – att det är en infrastrukturförvaltarens eller ett järnvägsföretags tillstånd som krävs. Detta medför en begränsning utifrån den nuvarande rollen som underhållsansvarig enhet (ECM) för järnvägsfordon på det internationella nätet. Sådana har certifiering för den aktuella rollen och är ofta egna järnvägsföretag inom avgränsade områden, men kan behöva verka självständigt även på annat håll. Vi föreslår att även underhållsansvariga enheter för järnvägsfordon får ge medgivanden att beträda spår och vidröra fordon m.m.

Vidare ifrågasätter vi nyttan och behovet av att införa en sådan avgränsning som föreslås i 4§: "Ett järnvägsföretag får endast meddela tillstånd att beträda ett spårområde enligt första stycket 1 i den utsträckning järnvägsföretaget har rätt att använda infrastrukturen för sin järnvägstrafik."

8. Avslutning

Tågföretagen är positivt inställd till promemorians övergripande syfte och tillstyrker i huvudsak förslagen om ett nytt 4 a kap. i ordningslagen, de nya yrkeskategorierna och det utvidgade förbudsregelverket. De synpunkter som framförs ovan avser att stärka den praktiska ändamålsenligheten i förslaget och att säkerställa att järnvägstjänstemannens befogenheter inte i praktiken urholkas i de situationer då de har som störst betydelse. Tågföretagen understryker vidare att en ordning där väktare anlitade av järnvägsföretag saknar de befogenheter som krävs för att effektivt hantera allvarliga ordningsstörningar inte är förenlig med de faktiska förhållanden under vilka järnvägstrafiken bedrivs.

För Tågföretagen 27 april 2026,

Lina Lagerroth
Senior Näringspolitisk expert