

Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se
Postadress
Ort

Remiss av Promemorian En ny lag om kollektivtrafikskydd och Uppdrag att ta fram underlag för ett nationellt program för järnvägs- och kollektivtrafikskydd (dnr LI2025/01371)

Tågforetagen är bransch- och arbetsgivarorganisation med cirka 90 medlemmar som har närmare 19 000 medarbetare. Bland medlemmarna finns de flesta av Sveriges aktiva tågoperatörer och ett flertal järnvägsinfrastrukturföretag.

Tågforetagen har tagit del av remiss av promemorian En ny lag om kollektivtrafikskydd och Uppdrag att ta fram underlag för ett nationellt program för järnvägs- och kollektivtrafikskydd (dnr LI2025/01371) och inkommer med remissvar enligt nedan.

Sammanfattande synpunkter

Tågforetagens medlemmar arbetar kontinuerligt med säkerhets- och trygghetsarbete. Tågforetagen ställer sig därför positiva till det författnings- och utvecklingsarbete som genomförts inom ramen för utredningen med syfte att stärka tryggheten och säkerheten inom järnvägs- och kollektivtrafiken. Utredningens förslag bedöms skapa goda förutsättningar för ett fortsatt utvecklat och effektivt säkerhets- och trygghetsarbete. Tågforetagen vill även framföra sin uppskattning för det transparenta och inkluderande arbetssätt som präglat utredningen, där möjlighet givits, genom NRJK, att fortlöpande ta del av förslagen och lämna synpunkter.

Tågforetagen ser dock utmaningar med anledning av att delar av det brottsförebyggande arbetet nu generellt förskjuts till näringslivet. För att säkerställa att förslagen får avsedd verkan samt blir effektiva och praktiskt genomförbara anser Tågforetagen att de bör vidareutvecklas innan de fastställs i gällande författning. Tågforetagen vill även understryka vikten av att programmets innehåll och tillämpning samt förslag till "ny lag om kollektivtrafikskydd" präglas av proportionalitet, tydligt definierade ansvarsförhållanden samt förutsägbarhet vad gäller kostnadsfördelning och genomförande. Det är avgörande att de åtgärder som föreslås inte innebär oproportionerliga ekonomiska eller administrativa konsekvenser för Tågforetagens medlemmar.

Det nationella programmets roll och formella status

Det anges i utredningen att den ska lämna förslag på "vidareutvecklade strategiska förutsättningar för, och genomförande av, ett nationellt program för järnvägs- och kollektivtrafikskydd." I utredningen lämnas dessa genom att "peka ut en gemensam inriktning för arbetet med kollektivtrafikskydd, visa hur kollektivtrafiksystemet är uppbyggt och vilka aktörer som verkar inom systemet, och underlätta aktörernas arbete genom att initiera och förstärka förutsättningsskapande åtgärder som staten, genom myndigheter, kan bidra med."

Tåg företagen ser positivt på valt tillvägagångssätt och, i huvudsak även positivt, på de förslag som lämnas men föreslår att:

- Utredningens förslag, nu och över tid, ges en ”hemvist” och formell status för att ge önskad effekt.
- Det nationella programmet på ett tydligare sätt kopplas till förslaget till ” En ny lag om kollektivtrafikskydd”, LI2025/00197

Viktiga principer för skyddsarbetet

- **Ett ”system” för hela händelseskalan**
Hela skalan inom hot- och våldsproblematiken omhändertas - från verbala kränkningar, spott i ansiktet, knuffar, slag, stölder, klotter, sabotage till situationen att vara ett mål för terrorhandlingar. Tåg företagens uppfattning är att utredningens förslag här behöver utvecklas för att hantera hela händelseskalan. Utredningens förslag att placera in kollektivtrafikskydd ”som en sektorsspecifik del i krisberedskapen. ” medför att risken för att det som inte når upp till nivån ”fredstida krishändelser”, inte kommer hanteras.
- **Resenärer OCH medarbetare**
Både resenärer och medarbetare omfattas av det skydd som föreslås i förslaget. Tåg företagens uppfattning är att utredningens förslag tillgodoser detta behov. Detta framgår inte minst genom den föreslagna visionen som inkluderar ”alla” i kollektivtrafiken samt också på ett tydligt sätt klargör begreppen trygghet och säkerhet
- **Adresserar alla relevanta aktörer – inom/utanför branschen**
Tydliggörande av Transportstyrelsens och Trafikverkets (och andra myndigheters) roller – i den kontinuerliga utvecklingen av skyddet för järnväg- och kollektivtrafik liksom hantering före, under och efter inträffade händelser och hot.

Tydliggörande av verksamhetsutövarnas roll – infrastrukturförvaltare, stationsförvaltare och järnvägsföretag.

Tåg företagens uppfattning är att:

- Utredningens förslag tydliggör Trafikverkets, Transportstyrelsen och MSB roller liksom verksamhetsutövarnas i ”En ny lag om kollektivtrafikskydd” samt Trafikverkets och Trafikanalys roller genom lämnade författningsförslag i underlaget för nationellt program för järnvägs och kollektivtrafikskydd.
- Ytterligare tydliggörande kan vara lämpligt, till exempel myndigheternas roll när det gäller ansvar för genomförande och finansiering av övningar och kompetenshöjningar.
- Behov kvarstår att tydliggöra rollen för arbetet med kollektivtrafikskyddet för samtliga aktörer, både myndigheter, utförare samt Regionala kollektivtrafikmyndigheterna respektive brottsbekämpande myndigheterna de nya roller som föreslås i förslaget till ” En ny lag om kollektivtrafikskydd”. Detta tydliggörande behöver också inkludera hur aktörernas engagemang säkerställs till exempel genom lagstiftning.

Finansiering – kostnadsansvar och ersättningsprinciper

Utredningen redovisar förväntade konsekvenser för företag utifrån lämnade författningsförslag men inte konsekvenserna för genomförande av arbetet med kollektivtrafikskydd. Realisering av utredningens förslag till "En ny lag om kollektivtrafikskydd" kommer därutöver att generera substantiella kostnader för de aktörer som pekas ut. Även i utredningen konstateras att "Skyddsarbete är resurskrävande...". Utredningen saknar utförliga ekonomiska konsekvensanalyser. Som exempel sägs att kostnader för att olika aktörer ska göra risk- och sårbarhetsanalyser samt att upprätta skyddsplaner vid utsedda bytespunkter bedöms bli marginella. Samtidigt betonas vikten av att skyddsarbetet ska vara ändamålsenligt och säkerställa en lämplig nivå på kollektivtrafikskyddet. Tågfaretagens uppfattning är att omfattningen på dessa konsekvenser för företag, inklusive kostnader för genomförande av arbetet med kollektivtrafikskydd, behöver utredas vidare och kvantifieras samt förslag tas fram på hur kostnaderna på ett konkurrensneutralt sätt finansieras.

Synkat regelverk och tillsyn

Tågfaretagen ser behov av att ansvarsförhållandena i programmet tydliggörs ytterligare. Det är centralt att det framgår vem som är ansvarig för att vidta och bekosta skyddsåtgärder i upphandlad trafik – är det den upphandlande myndigheten eller trafikfaretaget? I dag finns risk för tolkningsutrymme, vilket skapar osäkerhet i upphandlingar och vid tillsyn. Det bör också säkerställas att eventuella föreskrifter inte leder till dubbelt regelverk vid sidan av redan existerande krav från huvudmännen.

Utredaren föreslår att det är Transportstyrelsen som ska utöva tillsyn och meddela föreskrifter om förelägganden, viten och avgifter. Tågfaretagen betonar vikten av att myndigheten utför sitt arbete transparent och lyhört, särskilt i samband med att regelverket införs. En alltför stelbent tillämpning av framarbetat regelverk kan skapa onödig byråkrati och försvåra ett effektivt arbete när det gäller att implementera ett förbättrat kollektivtrafikskydd. De avgifter som tas ut ska vara välmotiverade, välgrundade och balanserade.

Realiserbarhet och effekt

Utredningen till "En ny lag om kollektivtrafikskydd" föreslår inrättandet av nya begrepp och roller inom kollektivtrafiken – utsedda bytespunkter respektive skyddspliktig transportör liksom nya uppgifter för bland annat MSB i utpekandet av dessa. Tågfaretagens uppfattning är att realiserbarhet och effekt från införandet av dessa nya begrepp och roller behöver utvärderas ytterligare till exempel med avseende på möjligheten till likvärdig säkerhet i hela kollektivtrafiksystemet liksom konkurrensneutralitet mellan aktörer innan de introduceras.

Detaljerade kommentarer till "En ny lag om kollektivtrafikskydd"

Löpnr	Sida	Avsnitt	Synpunkt
1	4	3§	Skyddsåtgärder..."lämplig nivå" bör ändras till "beslutad nivå"
2	4	4§	Uppdelningen bytespunkt-utsedd bytespunkt bör utredas vidare för att säkerställa en likvärdig säkerhetsnivå i systemet. T.ex. bör man titta på vilket skydd ICKE utsedda bytespunkter skall ha.
3	4	4§	Definitionen av bytespunkt kan tolkas som den endast avser platser där man <u>byter</u> mellan färdmedel.
4	4	4§ och 5§	Oklart på vilket sätt fysisk person är relevant i detta sammanhang? Avses enskild näringsverksamhet?

Löpnr	Sida	Avsnitt	Synpunkt
5	5	8§	Definiera "betydande" samt "dagligen" (12 h dag, 12 h natt eller 24 h)
5	6	16§	Uppdelningen skyddspliktig transportör-icke skyddspliktig transportör: 1. Hur säkerställa en likvärdig säkerhet för resenärerna oavsett om man reser med en skyddspliktig resp icke skyddspliktiga transportör? 2. Konkurrensneutralitet – hur säkerställs konkurrensneutralitet mellan skyddspliktiga resp. icke skyddspliktiga transportör?
6	6	17§-3	Vad avses i denna lag med "extraordinär händelse"?
7	6	20§	Myndigheterna behöver tillhandahålla ingångsvärden avseende hotbilder och modus för att en transportör skall kunna upprätta sin Risk- och sårbarhetsanalys.
8	7	23§	"Skyddsplanen ska uppdateras löpande..." föreslår att texten ändras till "Skyddsplanen ska uppdateras regelbundet..."
9	7	23§	Vilken aktör skall bekosta åtgärderna som definieras i skyddsplanen?
10	7	29§	Vad avses med "möjliga och rimliga"? Vem och vad avgör? Åtgärder i en skyddsplan ska genomföras. I annat fall ändrar man innehållet i planen.
11	8	30§	Vem arrangerar och finansierar gemensamma övningar?
12	11	10§-4	Behov av tydliggörande om att "genomföra utbildningar, övningar och andra kompetenshöjande" avser myndighetens egen förmåga och övning eller även inkluderar övriga aktörer inom kollektivtrafiken.
13	13	--	I texten anges "Skyddsarbete är resurskrävande och det är inte tillräckligt att förlita sig på frivillighet." Detta konstaterande förstärker behov av att klarlägga hur arbetet med kollektivtrafikskydd skall finansieras.
14	15	--	I texten anges "Lagen utgör inte i sig stöd för att kunna vidta konkreta skyddsåtgärder i kollektivtrafiken." samt "Andra åtgärder kräver inget sådant stöd." Förstår ej denna text.
15	15	--	I texten anges "Den brottslighet och de ordningsstörningar som i övrigt förekommer inom kollektivtrafiken, bör kunna hanteras med stöd av befintlig lagstiftning, exempelvis ordningslagen (1993:1617) och polislagen (1984:387)." Två synpunkter: 1. Saknar referens till Järnvägssäkerhetslagen. 2. Olyckligt om säkerhets och trygghetsarbete som adresserar "vardagsbrottslighet" inte sammanhålls i lagförslaget utan förutsätts hanteras "någon annanstans".
16	15-16	--	I texten anges "Även om skyddet främst är inriktat på resenärer inom kollektivtrafiken,.... skyddas mot angrepp utifrån." För Tågföretagen är detta en mycket central princip, nämligen att skyddet som ges minst skall inkludera resenärer och personal.
17	23, 25	--	I texten anges ".....Det är alltså inte den som upphandlat trafiken som avses utan utförarna...." resp "Det finns skäl att överväga huruvida de regionala kollektivtrafikmyndigheterna skulle kunna ha en roll i den nya lagen."

Löpnr	Sida	Avsnitt	Synpunkt
			Upphandlande organisation, tex Trafikverket och RKM, har en mycket central roll i utförande och/eller förutsättningsskapandet av "arbete med kollektivtrafikskydd". Upphandlande organisationers ansvar bör därför tydliggöras i lagen.
18	34-35	--	I texten anges "Det saknas således tillräckliga skäl för att införa krav på särskilda bakgrundskontroller i den nya lagen." Oklart för Tågföretagen på vilket sätt behov av bakgrundskontroll i realiteten tillgodoses i nuvarande resp. kommande lagstiftningar.
19	54	--	I texten anges " sektorsansvarig myndighet inom sin beredskapssektor ska leda arbetet med att samordna åtgärder inför och vid fredstida krissituationer och höjd beredskap." Som följd av detta föreslås "den nationella kontaktpunkten" även inneha en uppgift att " leda arbetet med att samordna åtgärder inför och vid händelser i kollektivtrafiken." alternativt etablera en sådan funktion.

Utöver ovanstående önskas att sekretessklass föreslås beträffande förvaring av skyddsplaner.

Samverkan

Det framförs i "En ny lag om kollektivtrafikskydd" att de fora som BT POS och NRK utgör i dag, där engagemanget bygger frivillighet, skulle kunna ikläda sig rollen som en nationell kontaktpunkt för kollektivtrafikskyddet. Utredningen hänvisar mot denna bakgrund att en nationell kontaktpunkt inte nödvändigtvis innebär ökade kostnader för deltagarna. Tågföretagen är dock tveksamma till ett dylikt resonemang. Det finns skäl att det samverkans- och informationsarbete som sannolikt kommer att behövas framgent ökar i omfattning, vilket innebär att företagen behöver avsätta mer resurser för att möta upp dessa krav och förväntningar. Att bidra till en ökad trygghet och säkerhet i kollektivtrafiken ligger högt på företagens agenda men ökade insatser ställer krav på att mer resurser avsätts, resurser som kostar pengar i varje enskilt fall.

Avslutande kommentarer

Att fortsatt utveckla och stärka tryggheten och säkerheten inom järnvägs- och kollektivtrafiken är positivt och något som Tågföretagen ställer sig bakom. Det är dock av stor vikt – när en stor del av det brottsförebyggande arbetet läggs över på näringslivet – att staten och huvudmännen tydligt anger hur kostnadsansvaret ska fördelas samt vilka åtgärder som är att betrakta som statligt ansvar respektive trafikföretagsansvar. Det kräver noggrann analys av ekonomiska konsekvenser, en tydlig roll- och ansvarsfördelning och olika regelverk är synkade och tydliga.

För Tågföretagen, den 10 november 2025

Shashika Sellgren

Näringspolitisk expert