

Enhetligare ordningsregler för kollektivtrafiken

Promemorians huvudsakliga innehåll

Regeringskansliet beslutade den 14 januari 2025 att uppdra åt en utredare att biträda Landsbygds- och infrastrukturdepartementet med att genomföra en bokstavsutredning om en lag om järnvägs- och kollektivtrafikskydd (LI2025/00066) med slutredovisning senast den 16 juni 2025. I uppdraget ingår även att överväga mer enhetliga ordningsregler för de olika trafiklagen och hur rapportering av iakttagelser och tips kan ske inom kollektivtrafiken. Uppdraget har härefter den 19 maj 2025 ändrats (LI2025/01020) så att en delredovisning med ett förslag till en ny lag skulle lämnas senast den 16 juni 2025 och en slutredovisning senast den 12 december 2025. En delredovisning av uppdraget i form av en promemoria med ett förslag till en ny lag och en förordning om kollektivtrafikskydd har lämnats den 16 juni 2025. Denna promemoria utgör en del av slutredovisningen av uppdraget och innehåller en översyn av ordningslagstiftningen. De bedömningar som görs och de förslag som lämnas i denna promemoria är utredarens egna.

Med ett enhetligt och tydligt regelverk ökar förutsättningarna för att snabbt och effektivt kunna ingripa mot ordningsstörningar. Detta borde också öka tryggheten hos resenärer och andra som befinner sig i kollektivtrafiken. Det föreslås därför att ordningsbestämmelserna i järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem förs över till ordningslagen. Det ska införas ett nytt kapitel, 4 a kap., med bestämmelser om ordning och säkerhet i järnvägssystem. Motsvarigheter till bestämmelserna i 4 kap. ordningslagen, som handlar om ordning och säkerhet i trafik med tunnelbana och spårväg, taxitrafik och busstrafik, ska införas i det nya kapitlet där det är lämpligt. Det innebär att det införs nya bestämmelser om vilka handlingar och beteenden som inte är tillåtna, hur överträdelse sanktioneras och vilka yrkeskategorier som upprätthåller ordning och säkerhet i järnvägssystemet. Det nya kapitlet ska ha en liknande struktur som 4 kap. ordningslagen. Befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnväg ska ersättas av järnvägstjänstemän med särskilda befogenheter. En översyn av de långtgående befogenheterna inom järnväg behöver dock göras på sikt. Införandet av ett nytt kapitel i ordningslagen innebär att ändringar i andra lagar behöver göras. Författningsändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2027.

Susanna Halling

Innehållsförteckning

1	Författningsförslag.....	5
1.1	Förslag till lag om ändring i ordningslagen (1993:1617)	5
1.2	Förslag till lag om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkohol m.m.....	9
1.3	Förslag till lag om ändring i lagen (1975:688) om skydd för viss tjänsteutövning	12
1.4	Förslag till lag om ändring i järnvägssäkerhetslagen (2022:367)	13
1.5	Förslag till lag om ändring i lagen (2022:368) om nationella järnvägssystem.....	14
2	Uppdraget.....	15
3	Dagens reglering	15
3.1	Tunnelbana, spårväg, taxi, buss.....	15
3.1.1	Ordning inom trafikföretagets område	16
3.1.2	Trafiktjänsteman.....	16
3.2	Järnväg	17
3.2.1	Säkerhetsansvar och säkerhetsstyrningssystem	17
3.2.2	Ordning inom järnvägssystem.....	18
3.2.3	Befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst inom järnvägssystem.....	18
3.3	Sjöfart.....	19
3.3.1	Ordning inom sjöfarten.....	19
3.3.2	Befälhavare och sjöfartsskydds- och hamnskyddskontrollanter	19
4	Behov av en enhetligare reglering	21
4.1	Bakgrund.....	21
4.2	Dagens problematik.....	22
4.3	Ett nytt kapitel om järnväg i ordningslagen.....	22
4.4	Ingen separat reglering av transportområdet	24
4.5	Tillämpningsområdet	26
4.6	Ord och uttryck.....	27
5	Handlingar och beteenden som är förbjudna i ett järnvägssystem.....	28
5.1	En enhetligare reglering av överträdelser.....	28
5.2	Förbud mot intag av alkoholdrycker inom ett järnvägssystem	29
5.3	Förbud mot att beträda ett spårområde för järnväg	30
5.4	Förbud mot att beträda utsidan av ett järnvägsfordon	30
5.5	Förbud mot att vidröra anordningar eller på annat sätt hindra järnvägstrafikens gång.....	31
5.6	Förbud mot att medföra viss egendom i ett järnvägssystem	32
5.7	Förbud mot att röka, förorena eller skräpa ned i ett järnvägssystem	33

6	Vilka som upprätthåller ordning och säkerhet i ett järnvägssystem.....	34
6.1	Polismän.....	34
6.2	Ordningsvakter m.fl.....	35
6.3	Järnvägspersonal	35
6.3.1	En ny yrkeskategori – järnvägstjänstemän	35
6.3.2	Järnvägstjänstemän med särskilda befogenheter	36
7	Hur ordning och säkerhet upprätthålls i ett järnvägssystem.....	39
7.1	Anvisningar eller tillsägelser.....	39
7.2	Vägrat tillträde.....	40
7.3	Skyldighet att lämna järnvägssystemet på uppmaning.....	41
7.4	Handräckning av polisman och ordningsvakt.....	42
7.5	Särskilda befogenheter för vissa järnvägstjänstemän	43
7.5.1	Rätt att avvisa och avlägsna.....	43
7.5.2	Rätt att omhänderta.....	45
7.5.3	Proportionalitet och användande av våld.....	45
8	Tillsynsmyndigheternas roller.....	46
9	Straffbestämmelser m.m.	48
10	Följdändringar i annan lagstiftning	50
11	Ikraftträdande.....	50
12	Konsekvenser.....	50
12.1	Problemen som förslaget syftar till att lösa	50
12.2	Konsekvenser om förslaget inte genomförs	51
12.3	Alternativa lösningar	51
12.3.1	Nuvarande reglering behålls.....	51
12.3.2	En gemensam reglering i 4 kap. ordningslagen	51
12.3.3	En särskild ordningslag för transportområdet.....	52
12.4	Skälen till att ett nytt kapitel i ordningslagen bedöms vara den lämpligaste åtgärden	53
12.5	Ekonomiska och andra konsekvenser.....	54
12.5.1	Ekonomiska konsekvenser i staten	54
12.5.2	Kommuner och regioner.....	55
12.5.3	Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag	55
12.5.4	Privatpersoner.....	55
12.6	Förslagets förhållande till unionsrätten	56
12.7	Kompensatoriska åtgärder.....	56
12.8	Tidpunkt för ikraftträdande och behov av informationsinsatser	56
12.9	Utvärdering efter genomförandet	56
13	Författningskommentar.....	56
13.1	Inledning.....	56

13.2	Förslaget till lag om ändring i ordningslagen (1993:1617)	57
13.3	Förslaget till lag om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkohol m.m.....	65
13.4	Förslaget till lag om ändring i lagen (1975:688) om skydd för viss tjänsteutövning	67
13.5	Förslaget till lag om ändring i järnvägssäkerhetslagen (2022:367)	68
13.6	Förslaget till lag om ändring i lagen (2022:368) om nationella järnvägssystem.....	68
Bilaga 1	Uppdraget, beslut 2025-01-14 (LI2025/00066).....	69
Bilaga 2	Ändring av uppdraget, beslut 2025-05-19 (LI2025/01020)	71

1 Författningsförslag

1.1 Förslag till lag om ändring i ordningslagen (1993:1617)

Härigenom föreskrivs i fråga om ordningslagen (1993:1617)

dels att 1 kap. 1 § ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas ett nytt kapitel, 4 a kap., av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

1 §¹

Denna lag innehåller särskilda föreskrifter om allmänna sammankomster och offentliga tillställningar (2 kap.) samt föreskrifter om allmän ordning och säkerhet i övrigt dels vid sammankomster och tillställningar, på offentliga platser och vid vissa anläggningar och verksamheter (3 kap.), dels i viss kollektiv persontrafik (4 kap.), dels vid vissa idrottsarrangemang (5 kap.).

Denna lag innehåller särskilda föreskrifter om allmänna sammankomster och offentliga tillställningar (2 kap.) samt föreskrifter om allmän ordning och säkerhet i övrigt dels vid sammankomster och tillställningar, på offentliga platser och vid vissa anläggningar och verksamheter (3 kap.), dels i viss kollektiv persontrafik (4 kap.), *dels i järnvägssystem (4 a kap.)*, dels vid vissa idrottsarrangemang (5 kap.).

4 a kap. Ordning och säkerhet i järnvägssystem

Inledande bestämmelser

1 § Bestämmelserna i detta kapitel gäller järnvägssystem som omfattas av järnvägssäkerhetslagen (2022:367) eller lagen (2022:368) om nationella järnvägssystem.

2 § I detta kapitel betyder

infrastrukturförvaltare: den som har tillstånd att förvalta järnvägsinfrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen enligt 3 kap. 6 § järnvägssäkerhetslagen (2022:367) eller 4 kap. 4 § lagen (2022:368) om nationella järnvägssystem,

järnvägsföretag: den som har tillstånd att utföra järnvägstrafik enligt 3 kap. järnvägssäkerhetslagen eller 4 kap. lagen om nationella järnvägssystem,

järnvägssystem: sådana fordon och sådan infrastruktur som omfattas av järnvägssäkerhetslagen eller lagen om nationella järnvägssystem,

¹ Senaste lydelse 2009:101.

järnvägstjänsteman: förare samt den som annars, på grund av anställning eller uppdrag hos ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare, har uppgifter som avser ordningen och säkerheten i ett järnvägssystem och som tydligt visar detta genom att bära uniform, märke eller på annat sätt, och

säkerhetsstyrningssystem: en sådan organisation och ett sådant förfarande som fastställts av ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare i enlighet med 2 kap. 2 § järnvägssäkerhetslagen eller 2 kap. 2 § lagen om nationella järnvägssystem.

Förbud mot intag av alkoholdrycker

3 § Alkoholdrycker och alkoholdrycksliknande preparat får inte intas inom ett järnvägssystem. Detta gäller inte i fråga om intag av drycker eller preparat vid tillåten servering och inte heller om ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare för särskilt fall har medgett intag.

Med alkoholdrycker och alkoholdrycksliknande preparat förstås sådana drycker och preparat som avses i 1 kap. 5 § och 10 a § alkohollagen (2010:1622).

Förbud mot beträdande av spårområde och fordons utsida, vidrörande av anordningar eller annat hindrande av trafik

4 § Utan en infrastrukturförvaltares eller ett järnvägsföretags tillstånd får inte någon

1. beträda ett spårområde för järnväg, utom på platser som det klart framgår att allmänheten har tillgång till,
2. beträda ett järnvägsfordons utsida, eller
3. vidröra manöver- och signalanordningar eller liknande anordningar eller på annat sätt hindra järnvägstrafikens behöriga gång.

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.

Förbud mot medförande av egendom, rökning och nedskräpning

5 § Det är förbjudet att i ett järnvägssystem

1. utan tillstånd av en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag medföra egendom som är av farlig beskaffenhet eller som kan orsaka avsevärd olägenhet,
2. röka, eller
3. förorena eller skräpa ned.

Hur ordning och säkerhet upprätthålls

En järnvägstjänsteman upprätthåller ordning och säkerhet

6 § En järnvägstjänsteman får ge trafikanter och andra anvisningar eller tillsägelser som behövs för att ordningen eller säkerheten i ett järnvägssystem ska upprätthållas.

7 § En järnvägstjänsteman får vägra någon tillträde till ett järnvägssystem om personen

1. är berusad,
2. medför egendom som avses i 5 § 1, eller
3. annars uppträder på ett sådant sätt att det finns anledning att befara att han eller hon kommer att störa ordningen eller äventyra säkerheten i järnvägssystemet.

8 § Skyldighet att lämna järnvägssystemet på uppmaning av en järnvägstjänsteman gäller den som

1. är berusad eller stör ordningen eller äventyrar säkerheten i järnvägssystemet,
2. har brutit mot någon av 3–5 §§, om överträdelsen har väsentlig betydelse för ordningen eller säkerheten i järnvägssystemet, eller
3. har underlåtit att följa en anvisning eller tillsägelse av en järnvägstjänsteman enligt 6 §, om underlåtelserna har väsentlig betydelse för ordningen eller säkerheten i järnvägssystemet.

9 § Om den som har vägrats tillträde enligt 7 § eller som uppmanats enligt 8 § att lämna järnvägssystemet inte gör som han eller hon blir tillsagd, får en polisman eller ordningsvakt avvisa eller avlägsna honom eller henne.

Särskilda befogenheter för vissa järnvägstjänstemän

10 § En järnvägstjänsteman får tilldelas särskilda befogenheter av ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare för att upprätthålla ordningen och säkerheten i järnvägssystemet. Det ska framgå av järnvägsföretagets eller infrastrukturförvaltarens säkerhetsstyrningssystem vilka järnvägstjänstemän som har sådana särskilda befogenheter som avses i 11–13 §§.

11 § En järnvägstjänsteman med särskilda befogenheter enligt 10 § får avvisa eller avlägsna den som har vägrats tillträde enligt 7 § eller som uppmanats enligt 8 § att lämna järnvägssystemet om denne inte gör som han eller hon blir tillsagd.

12 § En järnvägstjänsteman med särskilda befogenheter enligt 10 § får, om det är absolut nödvändigt, omhänderta den som överträder förbudet i 4 § 1, den som uppträder berusad eller stör ordningen och den som genom sitt uppträdande utgör en risk för säkerheten i järnvägssystemet.

Vid ett omhändertagande ska Polismyndigheten omedelbart underrättas. En omhändertagen person får hållas kvar till dess att personen har överlämnats till en polisman eller det inte längre finns skäl för omhändertagandet, dock längst sex timmar.

13 § För att verkställa en åtgärd enligt 11 eller 12 § får en järnvägstjänsteman med särskilda befogenheter inte använda strängare medel än förhållandena kräver.

Våld får användas i den mån andra medel är otillräckliga och det med hänsyn till omständigheterna är försvarligt för att uppnå det avsedda resultatet. Våld får inte användas längre än vad som är absolut nödvändigt.

Straff

14 § Den som bryter mot någon av 3–5 §§ döms till penningböter, om gärningen inte är belagd med strängare straff i brottsbalken eller någon annan författning.

Beslag och förverkande

15 § I fråga om beslag och förverkande av alkoholdrycker eller alkoholdrycksliknande preparat enligt alkohollagen (2010:1622) hos den som intar sådana drycker eller preparat i strid med 3 § finns bestämmelser i lagen (1958:205) om förverkande av alkohol m.m.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2027.

1.2 Förslag till lag om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkohol m.m.

Härigenom föreskrivs att 1 och 2 §§ lagen (1958:205) om förverkande av alkohol m.m.² ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §³

Alkohol eller andra medel som har trafikfarlig påverkan, vilka påträffas hos den som brutit mot 4 eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 7 kap. 2, 3 eller 4 § järnvägssäkerhetslagen (2022:367), 8 kap. 2, 3 eller 4 § lagen (2022:368) om nationella järnvägssystem, 13 kap. 2 eller 3 § luftfartslagen (2010:500) eller 20 kap. 4 eller 5 § sjölagen (1994:1009) ska förverkas, om det inte finns särskilda skäl mot det.

Detsamma ska gälla om alkohol eller sådana andra medel som avses i första stycket påträffas hos den som medföljt vid tillfället, om medlen kan antas ha varit avsedda även för den som begått gärningen.

Spritdrycker, vin, starköl eller andra jästa alkoholdrycker eller alkoholdrycksliknande preparat enligt alkohollagen (2010:1622) som påträffas hos den som intar eller förvarar sådana drycker eller preparat i strid med villkor enligt 2 kap. 16 § andra stycket första meningen eller med 2 kap. 18 § ordningslagen (1993:1617) eller med lokal ordningsföreskrift ska, oavsett vem dryckerna eller preparaten tillhör, förverkas, om inte särskilda skäl talar mot det. Detsamma ska gälla alkoholdrycker eller alkoholdrycksliknande preparat som påträffas hos den som intar sådana drycker eller preparat i strid med 4 kap. 4 § ordningslagen, med 5 kap. 2 § järnvägssäkerhetslagen eller med 6 kap. 2 § lagen om nationella järnvägssystem.

Spritdrycker, vin, starköl eller andra jästa alkoholdrycker eller alkoholdrycksliknande preparat enligt alkohollagen (2010:1622) som påträffas hos den som intar eller förvarar sådana drycker eller preparat i strid med villkor enligt 2 kap. 16 § andra stycket första meningen eller med 2 kap. 18 § ordningslagen (1993:1617) eller med lokal ordningsföreskrift ska, oavsett vem dryckerna eller preparaten tillhör, förverkas, om inte särskilda skäl talar mot det. Detsamma ska gälla alkoholdrycker eller alkoholdrycksliknande preparat som påträffas hos den som intar sådana drycker eller preparat i strid med 4 kap. 4 § eller med 4 a kap. 3 § ordningslagen.

Tredje stycket gäller också i fråga om sådana drycker eller preparat som avses där och som påträffas hos någon som vid tillfället var i sällskap med den som bröt mot bestämmelsen, om det är sannolikt att dryckerna eller preparaten var avsedda även för den senare.

² Senaste lydelse av lagens rubrik 2019:347.

³ Senaste lydelse 2024:790.

Vid beslag av egendom som avses i 1 § ska vad som i allmänhet är föreskrivet om beslag i brottmål tillämpas, dock med följande avvikelser:

1. Beslagtagen egendom får bevisligen förstöras om värdet är ringa eller om det annars måste anses försvarligt att förstöra egendomen. I annat fall får egendomen säljas. Spritdrycker, vin, starköl och öl får säljas till den som har rätt att tillverka eller att bedriva partihandel med sådana varor enligt alkohollagen (2010:1622). I fråga om försäljning till partihandlare omfattas även alkoholdrycksliknande preparat om de är skattepliktiga varor enligt lagen (2022:156) om alkoholskatt. Annan egendom får säljas på det sätt som med hänsyn till egendomen är lämpligt. Intäkter vid försäljning av beslagtagen egendom tillfaller staten.

Beslut om att förstöra eller sälja egendom får fattas av undersökningsledaren eller åklagaren. I de fall som avses i 23 kap. 22 § första stycket rättegångsbalken får ett sådant beslut fattas även av Polismyndigheten eller Kustbevakningen.

Om ett beslag hävs och egendomen är förstörd eller såld enligt denna paragraf, ska ersättning betalas av allmänna medel. Ersättningens storlek ska motsvara egendomens pris vid försäljning till allmänheten eller vad som annars är skäligt. Beslut om ersättning fattas av åklagaren. Den som drabbats av beslaget får begära rättens prövning av beslutet om ersättning. Det ska göras inom en månad från det att han eller hon fick del av beslutet. Ansökan görs vid den domstol som kunnat pröva beslaget. Ersättning betalas ut av länsstyrelsen på begäran av åklagaren.

1 a. Om värdet på beslagtagen alkohol är ringa, får en polisman eller en kustbevakningstjänsteman besluta att den bevisligen ska förstöras. Även i dessa fall tillämpas 1 tredje stycket.

2. Om en polisman verkställer beslag och förelägger förverkande av den beslagtagna egendomen i ett föreläggande av ordningsbot, ska anmälan om beslaget göras till Polismyndigheten.

3. I fråga om sådana drycker eller preparat som avses i 1 § tredje stycket och som intas eller förvaras i strid med villkor enligt 2 kap. 16 § andra stycket första meningen eller med 2 kap. 18 § eller med 4 kap. 4 § ordningslagen (1993:1617) eller med 5 kap. 2 § järnvägssäkerhetslagen (2022:367) eller med 6 kap. 2 § lagen (2022:368) om nationella järnvägssystem har den som tjänstgör som ordningsvakt vid en allmän sammankomst eller offentlig tillställning eller inom ett trafikföretags område eller dess färdmedel eller som befattningshavare i säkerhets- eller

3. I fråga om sådana drycker eller preparat som avses i 1 § tredje stycket och som intas eller förvaras i strid med villkor enligt 2 kap. 16 § andra stycket första meningen eller med 2 kap. 18 § eller med 4 kap. 4 § eller med 4 a kap. 3 § ordningslagen (1993:1617) har den som tjänstgör som ordningsvakt vid en allmän sammankomst eller offentlig tillställning eller inom ett trafikföretags område eller dess färdmedel eller som järnvägstjänsteman med särskilda befogenheter samma rätt att ta egendomen i beslag som enligt rättegångsbalken tillkommer en polisman.

ordningstjänst vid järnväg samma rätt att ta egendomen i beslag som enligt rättegångsbalken tillkommer en polisman.

En ordningsvakt eller en *befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnväg* som har verkställt beslag ska skyndsamt anmäla detta till Polismyndigheten och överlämna den beslagtagna egendomen. Om värdet på beslagtagna alkohol är ringa, får Polismyndigheten i stället besluta att den bevisligen ska förstöras av en ordningsvakt. Även i dessa fall tillämpas 1 tredje stycket.

En ordningsvakt eller en *järnvägstjänsteman med särskilda befogenheter* som har verkställt beslag ska skyndsamt anmäla detta till Polismyndigheten och överlämna den beslagtagna egendomen. Om värdet på beslagtagna alkohol är ringa, får Polismyndigheten i stället besluta att den bevisligen ska förstöras av en ordningsvakt. Även i dessa fall tillämpas 1 tredje stycket.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2027.

1.3 Förslag till lag om ändring i lagen (1975:688) om skydd för viss tjänsteutövning

Härigenom föreskrivs att lagen (1975:688) om skydd för viss tjänsteutövning⁵ ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Skydd som avses i 17 kap. 5 § första stycket brottsbalken ska tillkomma

1. befattningshavare som handhar säkerhets- eller ordningstjänst vid kanal- eller slussverk *eller järnvägsanläggning* eller flygplats,

2. den som för försvaret fullgör bevaknings- eller ordningsuppgift och bär uniform eller märke som tydligt utvisar denna uppgift,

3. trafiktjänsteman som enligt 4 kap. 2 § ordningslagen (1993:1617) omfattas av bestämmelserna i det kapitlet.

Föreslagen lydelse

Skydd som avses i 17 kap. 5 § första stycket brottsbalken ska tillkomma

1. befattningshavare som handhar säkerhets- eller ordningstjänst vid kanal- eller slussverk eller flygplats,

2. den som för försvaret fullgör bevaknings- eller ordningsuppgift och bär uniform eller märke som tydligt utvisar denna uppgift,

3. trafiktjänsteman som enligt 4 kap. 2 § ordningslagen (1993:1617) omfattas av bestämmelserna i det kapitlet,

4. järnvägstjänsteman som enligt 4 a kap. 2 § ordningslagen omfattas av bestämmelserna i det kapitlet.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2027.

1.4 Förslag till lag om ändring i järnvägssäkerhetslagen (2022:367)

Härigenom föreskrivs i fråga om järnvägssäkerhetslagen (2022:367)
dels att 5 kap. och 7 kap. 5 och 6 §§ ska upphöra att gälla,
dels att 1 kap. 2 § ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

2 §

Bestämmelserna i lagen avser
– inledande bestämmelser
(1 kap.),
– säkerhetsansvar och säkerhetskrav (2 kap.),
– tillstånd för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare (3 kap.),
– tillsyn (4 kap.),
– *ordning* (5 kap.),
– sanktionsavgift (6 kap.),
– straff (7 kap.),
– omprövning och överklagande (8 kap.).

Bestämmelserna i lagen avser
– inledande bestämmelser
(1 kap.),
– säkerhetsansvar och säkerhetskrav (2 kap.),
– tillstånd för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare (3 kap.),
– tillsyn (4 kap.),
– sanktionsavgift (6 kap.),
– straff (7 kap.),
– omprövning och överklagande (8 kap.).

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2027.

1.5 Förslag till lag om ändring i lagen (2022:368) om nationella järnvägssystem

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (2022:368) om nationella järnvägssystem

dels att 6 kap. och 8 kap. 5 och 6 §§ ska upphöra att gälla,

dels att 1 kap. 2 § ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

2 §

Bestämmelserna i lagen avser
– inledande bestämmelser

(1 kap.),

– säkerhetsansvar och säkerhetskrav (2 kap.),

– godkännande av järnvägsinfrastruktur och fordon (3 kap.),

– tillstånd för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare (4 kap.),

– tillsyn (5 kap.),

– *ordning* (6 kap.),

– sanktionsavgift (7 kap.),

– straff (8 kap.), och

– överklagande (9 kap.).

Bestämmelserna i lagen avser
– inledande bestämmelser

(1 kap.),

– säkerhetsansvar och säkerhetskrav (2 kap.),

– godkännande av järnvägsinfrastruktur och fordon (3 kap.),

– tillstånd för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare (4 kap.),

– tillsyn (5 kap.),

– sanktionsavgift (7 kap.),

– straff (8 kap.), och

– överklagande (9 kap.).

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2027.

2 Uppdraget

Regeringens målsättning är att resenärer ska kunna känna sig trygga när de reser kollektivt i Sverige, oavsett trafikslag, såväl under resan som på stationer och i terminaler. I uppdraget för denna utredning ingår att överväga mer enhetliga ordningsregler för de olika trafikslagen med utgångspunkt i de rekommendationer som Trafikverket och Transportstyrelsen redovisade i rapporten Uppdrag att utreda behovet av att stärka det svenska järnvägs- och kollektivtrafikskyddet (LI2024/00224) i januari 2024. Myndigheterna har i sin problembeskrivning angett att liknande bestämmelser inte är exakt lika formulerade för de olika trafikslagen, vilket i sig kan skapa en osäkerhet i tillämpningen. Det finns också kravområden som skiljer sig åt i större omfattning. De anser därför att ordningsreglerna bör ses över och att översynen bör belysa om nuvarande bestämmelser, med skillnader och placering i olika lagar, ger ett tillfredsställande, tydligt lagstöd för effektiv hantering av ordning och säkerhet. Om nuvarande lagstiftning inte är tillfredsställande bör den ändras. En omständighet som särskilt bör beaktas är att de olika trafikslagen möts och att gränserna mellan dem kan vara svåra att urskilja vid exempelvis stora bytespunkter.

De i rapporten uppmärksammade problemen rör ordningsregler för landbaserad kollektivtrafik. Därför avser översynen inte sjöfart och luftfart. I jämförelsesyfte redogörs dock kortfattat för ordningsregler på sjöfartsområdet.

3 Dagens reglering

3.1 Tunnelbana, spårväg, taxi, buss

Bestämmelser om ordning och säkerhet i viss kollektiv persontrafik finns i 4 kap. ordningslagen (1993:1617). Bestämmelserna gäller trafik med tunnelbana och spårväg, taxitrafik, samt sådan yrkesmässig trafik för persontransporter som avses i förordning (EG) nr 1071/2009⁶. Kapitlet omfattar alltså taxitrafik som i vanliga fall inte brukar ingå i begreppet kollektivtrafik. Med yrkesmässig trafik för persontransporter avses i praktiken busstrafik. Bestämmelserna i 4 kap. ordningslagen omfattar inte järnvägstrafik eller kollektivtrafik på vatten.

⁶ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG.

3.1.1 Ordning inom trafikföretagets område

Bestämmelserna i 4 kap. ordningslagen gäller inom trafikföretagets område. Med trafikföretagets område avses enligt förarbetena till ordningslagen⁷ det område som trafikföretaget disponerar för trafikdriften. Utrymmen som väntsalar, biljetthallar och andra utrymmen där allmänheten betjänas hör hit. Detsamma gäller själva färdmedlet. Även hela det område som är avsett för tunnelbanetrafiken räknas hit. I ett avseende omfattas mer än trafikföretagets område. Det är i fråga om en trafiktjänstemans rätt att ge anvisningar och tillsägelser enligt 4 kap. 3 § ordningslagen. Det kan anses vara av stor betydelse för ordningen och säkerheten inom kollektivtrafiken att en trafiktjänsteman ska kunna ingripa med anvisningar eller tillsägelser även utanför vad som i egentlig mening utgör trafikföretagets område. Därför har trafiktjänstemannens verksamhetsområde i lagtexten knutits an till själva trafikfunktionen. Detta innebär att t.ex. områden vid större knutpunkter, hållplatser och taxistationer omfattas av bestämmelsen i 4 kap. 3 § ordningslagen. Det tycks inte vara en förutsättning att ett område är en offentlig plats enligt 1 kap. 2 § ordningslagen för att det ska kunna ingå i trafikföretagets område.

Av bestämmelserna i 4 kap. ordningslagen framgår att alkoholdrycker och alkoholdrycksliknande preparat som huvudregel inte får intas inom ett trafikföretags område eller på dess färdmedel. Man får inte utan tillåtelse beträda spårområde för tunnelbana eller sådan del av spårvägs spårområde för vilken det genom stängsel eller skyltar eller på annat liknande sätt klart framgår att allmänheten inte har tillträde. Man får inte heller beträda spårfordons utsida, eller vidröra manöver- och signalanordningar eller liknande anordningar eller på annat sätt hindra trafikens behöriga gång. Det är också förbjudet att utan tillstånd av trafikföretaget inom dess område eller på dess färdmedel medföra egendom som är av farlig beskaffenhet eller som kan orsaka avsevärd olägenhet. Vidare är det förbjudet att röka inom ett trafikföretags område som är beläget inomhus eller under jord och på andra färdmedel än som ingår i taxitrafik, att förorena eller skräpa ned, eller att skaffa sig tillträde till område innanför ingångssparren till tunnelbana utan att kunna uppvisa giltigt färdbevis.

3.1.2 Trafiktjänsteman

Trafiktjänstemannen har en viktig roll enligt 4 kap. ordningslagen. Med trafiktjänsteman avses förare och den som annars, på grund av anställning eller uppdrag hos ett trafikföretag, har uppgifter som avser ordningen och säkerheten i trafiken. Trafiktjänstemannen bär uniform eller märke eller visar på annat sätt att han är trafiktjänsteman.

En trafiktjänsteman får ge trafikanter och andra anvisningar eller tillsägelser som behövs för att ordningen eller säkerheten i trafiken ska upprätthållas. Tillträde till ett trafikföretags område eller färdmedel får vägras den som är berusad eller medför egendom som är av farlig beskaffenhet eller som kan orsaka avsevärd olägenhet, eller som annars

uppträder på ett sådant sätt att det finns anledning att befara att han kommer att störa ordningen eller äventyra säkerheten i trafiken. Trafiktjänstemannen kan i vissa situationer uppmana någon att lämna trafikföretagets område eller färdmedel men har inte själv rätt att avvisa eller avlägsna personen. En polisman eller ordningsvakt får avvisa eller avlägsna personer om de inte gör som de blir tillsagda. En trafiktjänsteman har inte rätt att beslagta alkoholdrycker och alkoholdrycksliknande preparat, utan behöver i dessa situationer bistås av ordningsvakter eller polismän.

3.2 Järnväg

3.2.1 Säkerhetsansvar och säkerhetsstyrningssystem

Järnvägsregleringen bygger på att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ansvarar för en säker drift i sina respektive delar av järnvägssystemet.⁸ Det är i järnvägssystemet som järnvägsverksamheten äger rum. För att säkerställa en säker drift behöver infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag inrätta säkerhetsstyrningssystem. Ett säkerhetsstyrningssystem ska utgöras av den organisation som införts och de åtgärder och förfaranden som fastställts för att säkerställa en säker drift. Säkerhetsstyrningssystemet ska utformas så att hanteringen av alla risker som en infrastrukturförvaltares eller ett järnvägsföretags verksamhet kan ge upphov till tryggas. Även de risker som uppstår i samband med verksamhet som bedrivs av andra aktörer ska beaktas.

Ordningsbestämmelserna för järnväg har en nära koppling till reglerna om utövande av verksamhet vid järnväg. Därför finns ordningsbestämmelserna i järnvägssäkerhetslagen (2022:367) och lagen (2022:368) om nationella järnvägssystem. Uppdelningen i två lagar är gjord utifrån att vissa delar av järnvägssystemet i Sverige ingår i Europeiska unionens järnvägssystem. Den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem regleras i järnvägssäkerhetslagen. Andra delar av järnvägssystemet regleras nationellt i lagen om nationella järnvägssystem.

Bestämmelserna om ordning finns i 5 kap. järnvägssäkerhetslagen respektive 6 kap. lagen om nationella järnvägssystem. Bestämmelserna är likalydande och tillkom vid genomförandet av det så kallade fjärde järnvägspaketet, som utgör en del i den europeiska harmoniseringen av järnvägsregleringen.⁹ Det fjärde järnvägspaketet omfattar sex rättsakter, bl.a. ett järnvägssäkerhetsdirektiv¹⁰. Genomförandet av det fjärde järnvägspaketet medförde att järnvägslagen (2004:519) upphävdes och ersattes av fyra nya lagar: järnvägsmarknadslagen, järnvägstekniklagen, järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem.¹¹

⁸ 2 kap. 1–3 §§ järnvägssäkerhetslagen (2022:367) och 2 kap. 1–3 §§ lagen (2022:368) om nationella järnvägssystem.

⁹ Prop. 2021/22:83 Fjärde järnvägspaketet.

¹⁰ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 av den 11 maj 2016 om järnvägssäkerhet.

¹¹ Järnvägsmarknadslagen (2022:365), järnvägstekniklagen (2022:366), järnvägssäkerhetslagen (2022:367) och lagen (2022:368) om nationella järnvägssystem.

Bestämmelserna om ordning grundar sig på 9 kap. i den numera upphävda järnvägslagen. Några sakliga ändringar av ordningsbestämmelserna gjordes inte i samband med genomförandet av det fjärde järnvägspaketet.

3.2.2 Ordning inom järnvägssystem

Ordningsbestämmelserna i 5 kap. järnvägssäkerhetslagen respektive 6 kap. lagen om nationella järnvägssystem är tillämpliga på järnvägssystem. Det görs inte någon begränsning till kollektivtrafik. Både godstrafik och persontrafik framförs på samma infrastruktur i ett järnvägssystem.

I ett järnvägssystem ingår järnvägsnät och fordon.¹² I järnvägssäkerhetslagen används begreppet unionens järnvägssystem som egentligen har en vidare betydelse eftersom det kan delas upp i strukturellt och funktionellt definierade delsystem.

Ordningsbestämmelserna i järnvägsregleringen är mindre omfattande än motsvarande bestämmelser i 4 kap. ordningslagen. Av bestämmelserna i järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem framgår att ingen får beträda ett spårområde utan infrastrukturförvaltarens eller ett järnvägsföretags tillstånd. Vidare finns bestämmelser om att alkoholdrycker och alkoholdrycksliknande preparat inte får intas inom järnvägssystemet. I övrigt saknas ordningsbestämmelser för järnväg, förutom att det framgår att det är en befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst hos en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag som upprätthåller ordningen och därför har tillerkänts vissa befogenheter.

3.2.3 Befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst inom järnvägssystem

En befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst hos en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag är en central aktör vid upprätthållandet av ordningen i järnvägssystemet. Av förarbetena till den upphävda järnvägslagen¹³ framgår att en befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst inom järnvägssystem är en person med en sådan befattning hos en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag.

En befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst har större befogenheter än vad trafiktjänstemannen har enligt 4 kap. ordningslagen. Motiveringen till detta är järnvägstrafikens speciella förhållanden. Vid införandet av ordningslagen gjordes överväganden kring trafiktjänstemännens befogenheter. Av förarbetena till ordningslagen framgår att det, vad avser järnvägstrafik, kan vara svårt för polis att tillräckligt snabbt kunna ingripa på ett färdmedel och att det därför har ansetts motiverat att befattningshavaren ges de befogenheter som här behövs. Det anfördes att det inte förelåg samma behov att ge trafiktjänstemän vid annan kollektivtrafik sådana befogenheter.¹⁴

¹² Prop. 2021/22:83 Fjärde järnvägspaketet s. 581 och s. 615 f.

¹³ Prop. 2003/04:123 Järnvägslag s. 201.

¹⁴ Prop. 1992/93:210 om ny ordningslag m.m. s. 213 f.

En befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst får från järnvägsinfrastrukturen eller ett fordon avlägsna den som överträder förbudet mot att beträda ett spårområde, den som uppträder berusad eller stör ordningen och den som genom sitt uppträdande utgör en risk för säkerheten i järnvägsdriften. Om det är absolut nödvändigt, får befattningshavaren omhänderta en sådan person. Polismyndigheten ska då omedelbart underrättas. En omhändertagen person får som längst hållas kvar sex timmar. Befattningshavaren får vidare från järnvägsinfrastrukturen avlägsna den som utan medgivande intar alkoholdrycker eller alkoholdrycksliknande preparat. Befattningshavaren har samma rätt att ta alkoholdrycker och alkoholdrycksliknande preparat i beslag som enligt rättegångsbalken tillkommer en polisman.

3.3 Sjöfart

3.3.1 Ordning inom sjöfarten

I jämförelsesyfte redogörs här kortfattat för ordningsbestämmelser på sjöfartsområdet. Det görs ingen begränsning till kollektivtrafik. För upprätthållandet av ordningen till sjöss gäller sjömanslagen (1973:282) och sjölagen (1994:1009). Även regelverken om hamnskydd och sjöfartsskydd behöver nämnas i sammanhanget. Avseende hamnar finns i 3 kap. 10 § ordningslagen ett bemyndigande till regeringen att meddela de föreskrifter om ordningen och säkerheten i en hamn som behövs med hänsyn till den verksamhet som bedrivs i hamnen. Denna föreskriftsrätt kan delegeras vidare till kommuner och länsstyrelser.

3.3.2 Befälhavare och sjöfartsskydds- och hamnskyddskontrollanter

I sjömanslagen¹⁵ anges att befälhavaren, för att upprätthålla ordning ombord får bruka det våld som med hänsyn till omständigheterna kan anses försvarligt. Detsamma gäller den som befälhavaren beordrar att biträda härvid och den som utan anmaning kommer befälhavaren till hjälp. Det anges även att den som gjort större våld eller svårare skada än som är medgivet dömes likväl ej till ansvar, om omständigheterna var sådana, att han svårigen kunde besinna sig. Finnes gärningen brottslig, får dömas till lindrigare straff än som eljest är stadgat för brottet. Om en sjöman begår ett brott, för vilket kan följa fängelse i minst ett år, och upptäcks brottet när fartyget inte befinner sig i svensk hamn, ska befälhavaren se till att sjömannen inte lämnar fartyget. Om befälhavaren finner det nödvändigt, får han hålla sjömannen i förvar ombord tills han eller hon kan överlämnas till svensk utlandsmyndighet eller till Polismyndigheten. Befälhavaren är ansvarig för att sjömannen inte behandlas strängare än nödvändigt. Av sjölagen framgår att de nämnda bestämmelserna i sjömanslagen om

¹⁵ 53–54 §§ sjömanslagen (1973:282).

tvångsmedel mot besättningsmedlem även ska tillämpas i fråga om passagerare.¹⁶

Av förarbetena till bestämmelserna i sjömanslagen framgår att den isolering som präglar livet ombord på fartyget, särskilt när det seglar på utländska hamnar, innebär att fartyget långa tider är avskuret från den allmänna polisiära samhällsmakten. Vanligen ger inte detta upphov till några problem. I lagstiftningen kan dock inte undvaras bestämmelser för sådana särskilda tillfällen, när ordningen ombord inte kan upprätthållas med vanliga medel. Det anses i lagens förarbeten vara ofrånkomligt att behålla bestämmelser som ger befälhavaren rätt att i yttersta fall använda tvång för att upprätthålla ordningen ombord.¹⁷ På så sätt liknar argumentationen skälen för att en befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst inom järnvägssystem har långtgående befogenheter, dvs. det kan dröja innan polisen hinner komma till platsen.

Förutom regleringen i sjömanslagen och sjölagen gällande befälhavarens befogenheter, finns regler om åtgärder som får vidtas enligt lagen (2004:487) om sjöfartsskydd. Lagen grundar sig på EU-rätt och tillåter kroppsvisitation och annan undersökning. Sådan annan undersökning får avse väska, fordon, gods, rum och annat slutet förvaringsställe. Åtgärderna utförs av en polisman, en tjänsteman vid Kustbevakningen eller annan särskilt utsedd person som förordnats av Polismyndigheten. Det finns även bestämmelser om att personer får avvisas eller avlägsnas från fartyget eller hamnanläggningen. Även i lagen (2006:1209) om hamnskydd finns bestämmelser om undersökning av väskor som någon bär med sig, övrigt bagage och gods samt kontroll av identitet. En polisman, en tjänsteman vid Kustbevakningen, en särskilt utsedd person som förordnats av Polismyndigheten, eller den som hamnskyddsorganet tilldelar uppgiften är aktörer som kan vidta åtgärder enligt bestämmelserna. Det finns även bestämmelser om att personer får avvisas eller avlägsnas från hamnen.

Rikspolisstyrelsen har meddelat föreskrifter om de särskilt utsedda personerna som får vidta åtgärder enligt lagen om sjöfartsskydd respektive lagen om hamnskydd.¹⁸ I föreskrifterna anges hur Polismyndigheten ska hantera ärenden som avser förordnanden av sjöfartsskydds- och hamnskyddskontrollanter samt vilka krav som ska ställas på den som förordnas som kontrollant. För att kunna antas till utbildning krävs att man har fyllt 20 år, uppfyller vissa krav på syn och hörsel, med hänsyn till laglydnad och övriga omständigheter är lämplig för uppdraget, och kan antas vara lojal mot de intressen som skyddas i säkerhetsskyddslagen och i övrigt är pålitlig ur säkerhetssynpunkt. Av föreskrifterna framgår vidare krav på innehåll i kontrollanternas grundutbildning. Sjöfartsskydds- och hamnskyddskontrollanternas arbete ska utföras under polismans ledning.

¹⁶ 15 kap. 9 § sjölagen (1994:1009).

¹⁷ Kungl. Maj:ts proposition med förslag till sjömanslag, m.m.; given Stockholms slott den 2 mars 1973, Prop. 1973:40 s. 172.

¹⁸ Rikspolisstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om förordnande av sjöfarts- och hamnskyddskontrollanter, FAP 699-1, RPSFS 2009:21.

4 Behov av en enhetligare reglering

4.1 Bakgrund

Frågan om en enhetlig reglering av ordningsbestämmelser för den landbaserade kollektivtrafiken har varit uppe för diskussion tidigare. När frågan togs upp i samband med införandet av ordningslagen i april 1994 uttalade föredraganden¹⁹ att det i och för sig skulle vara tilltalande att i den nya ordningslagen föra samman alla bestämmelser om ordning och säkerhet i den kollektiva persontrafiken till lands. Trots detta ansågs det motiverat att bestämmelserna med hänsyn till järnvägstrafikens speciella förhållanden hölls samman med övriga bestämmelser om järnvägstrafik. Det ansågs även motiverat att befattningshavare vid järnvägen fortsättningsvis skulle ha särskilda befogenheter när det gäller att upprätthålla allmän ordning och säkerhet. Regeringen ansåg att uppgiften att upprätthålla allmän ordning och säkerhet i samhället i princip ankommer på polisen. Det skulle därför krävas starka skäl för att till andra lämna över sådana uppgifter som innefattar användning av tvångsåtgärder. Uttalandet avsåg trafiktjänstemännens befogenheter. För järnvägstrafik kunde det däremot vara svårt för polisen att tillräckligt snabbt kunna ingripa på färdmedel. Därför ansågs det motiverat att befattningshavare vid järnvägen gavs de befogenheter som behövs.

Även vid senare lagstiftningsarbete har överväganden gjorts kring skillnaderna mellan ordningsbestämmelser för tunnelbana och spårväg respektive för järnvägstrafik.²⁰ AB Storstockholms lokaltrafik (SL) hade i en skrivelse (dnr Ju1996/4348/PO) till Justitiedepartementet begärt ett flertal ändringar i ordningslagen om ordning och säkerhet i samband med spårtrafik. SL hade bl.a. begärt att regeringen gör en översyn av gränsdragningen mellan ordningsbestämmelserna på pendeltåg (regional järnvägstrafik) och tunnelbana. Regeringen menade att det i och för sig kan finnas skäl att överväga gränsdragningen mellan vilken verksamhet som ska omfattas av bestämmelserna i ordningslagen och vilken som ska regleras av den föreslagna järnvägslagen. Regeringen menade att det är särskilt tydligt när det gäller gränsdragning mellan kollektivtrafiken i Stockholm, där tunnelbana och regional järnvägstrafik bedrivs parallellt. De olika regelsystem som reglerar ordningsbestämmelser och personalens befogenheter kan i några fall leda till oklarheter. Regeringen ansåg dock att detta problem är specifikt för Stockholm eftersom det inte bedrivs tunnelbanetrafik någon annanstans i Sverige. I övriga delar av landet är det endast regional järnvägstrafik och annan järnvägstrafik som bedrivs parallellt. Den ändring som SL ville ha till stånd innebär, enligt regeringens dåvarande mening, att regional järnvägstrafik och tunnelbana ska regleras på samma sätt, och på ett sätt som avviker från järnvägstrafik. En sådan ordning skulle enligt regeringens dåvarande bedömning möjligen leda till en klarare gränsdragning i Stockholmsområdet. I de delar av landet där regional järnvägstrafik bedrivs parallellt med annan järnvägstrafik skulle dock förhållandet bli det motsatta. Mot denna

¹⁹ Prop. 1992/93:210 om ny ordningslag m.m. s. 202 och s. 213 f.

²⁰ Prop. 2003/04:174 Några frågor om ordningslagen s. 22 f.

bakgrund ansåg regeringen att det ter sig olämpligt att tillämpa ordningslagens bestämmelser om tunnelbana på den regionala järnvägstrafiken. Regeringen föreslog därför inte heller då någon ändring av regleringen.

4.2 Dagens problematik

Det främsta skälet till att en översyn av ordningsbestämmelserna bedöms vara nödvändig är att bestämmelser med liknande eller samma utgångspunkter och syften inte har formulerats exakt lika för de olika trafiklagen, vilket i sig kan skapa osäkerheter eller omotiverade skillnader i tillämpningen. Det finns också kravområden för de olika trafiklagen som skiljer sig åt. Att regelverkens tillämpningsområden möts eller överlappar varandra vid bytespunkter för kollektivtrafik, är också problematiskt.

Ordningsbestämmelser för tunnelbana, spårväg, taxi och buss återfinns i 4 kap. ordningslagen medan motsvarande bestämmelser för järnväg återfinns i 5 kap. järnvägssäkerhetslagen och 6 kap. lagen om nationella järnvägssystem. En del av problemen som förslaget syftar till att lösa gäller enbart järnvägsregleringen. Ett sådant exempel är begreppet befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnväg, där innebörden av begreppet upplevs som oklar. Uppdelningen i två olika lagar med ordningsbestämmelser för järnväg i järnvägssäkerhetslagen respektive lagen om nationella järnvägssystem kan också innebära svårigheter att avgöra vilken av lagarna som är tillämplig. Det råder också osäkerhet om möjligheten att få handräckning av polisman och ordningsvakt. Av 4 kap. ordningslagen framgår att en polisman eller ordningsvakt får avvisa eller avlägsna personer från trafikföretagets område eller färdmedel om de inte gör som de blivit tillsagda. Motsvarande bestämmelse saknas i järnvägsregleringen. Vidare är vissa handlingar och beteenden förbjudna enligt 4 kap. ordningslagen, men inte enligt järnvägsregleringen.

Kollektivtrafiken fyller en viktig funktion i samhället och behöver fortsätta att fungera smidigt i takt med att antalet resenärer ökar. Det är också viktigt att kollektivtrafiken upplevs trygg för alla som befinner sig där. Kollektivtrafiken är ett känsligt system där ordningsstörningar kan få stora konsekvenser. Ordningsstörningar, exempelvis i form av spårspring, medför säkerhetsrisker och ökade kostnader för samhället. Det behöver därför finnas ett enhetligt och tydligt regelverk som gör det möjligt att på ett effektivt sätt kunna komma till rätta med ordningsstörningar.

4.3 Ett nytt kapitel om järnväg i ordningslagen

Förslag

Ett nytt kapitel, 4 a, om ordning och säkerhet i järnvägssystem ska införas i ordningslagen. Bestämmelserna ska avse all järnvägstrafik, dvs. både persontrafik och godstrafik på järnväg.

Bestämmelserna om ordning i järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem ska föras över till det nya kapitlet.

Motsvarigheter till bestämmelserna i 4 kap. ordningslagen ska, där det är lämpligt, införas i det nya kapitlet.

Det nya kapitlet ska ha en liknande struktur som 4 kap. ordningslagen.

Bedömning

Det finns inte behov av ändringar i 4 kap. ordningslagen.

Skälen för förslaget och bedömningen

Ett nytt kapitel, 4 a, om ordning och säkerhet i järnvägssystem införs

För att göra ordningsregleringen mer enhetlig för den landbaserade kollektivtrafiken bör bestämmelserna samlas i ett gemensamt regelverk. Den praktiska hanteringen, särskilt när det gäller verksamhet vid bytespunkter, bör underlättas av att bestämmelserna är enhetliga så långt det är möjligt. I 4 kap. ordningslagen finns redan en omfattande reglering avseende trafik med tunnelbana och spårväg, taxitrafik och busstrafik. Kapitlet handlar om ordning och säkerhet i viss kollektiv persontrafik med inriktning på trafikföretagets område och färdmedlen. Ett sätt att skapa en enhetligare reglering skulle kunna vara att ordningsbestämmelserna för järnväg förs över till 4 kap. ordningslagen. Det finns dock vissa svårigheter med en sådan reglering. De befintliga ordningsbestämmelserna för järnväg är inriktade på järnvägssystem, dvs. fordon och infrastruktur. Bestämmelserna tillämpas dessutom på hela järnvägssystemet, dvs. det görs ingen begränsning till kollektiv persontrafik på järnväg. Persontrafik och godstrafik utförs på samma spår. Om trafik med tunnelbana och spårväg, taxitrafik, busstrafik och järnvägstrafik skulle sammanföras i 4 kap., skulle en omfattande översyn av tillämpningsområdet för det ändrade kapitlet behöva ske. En annan svårighet med en gemensam reglering följer av att befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnväg har större befogenheter än trafiktjänstemän enligt ordningslagen. En gemensam reglering i 4 kap., där tjänstemännens befogenheter skulle variera utifrån vilket trafikslag de tillhör, skulle medföra behov av en grundlig översyn av befogenheterna och eventuellt en ändring av kapitlets systematik. Det bedöms därför inte vara lämpligt att sammanföra bestämmelserna i 4 kap. Ordningsbestämmelserna för järnväg behöver regleras separat. Några förändringar i 4 kap. bedöms inte vara nödvändiga.

Utformningen av det nya kapitlet

Om ordningsbestämmelserna för järnväg förs över till ordningslagen bör de införas i ett nytt kapitel som har en liknande struktur som 4 kap. ordningslagen. En liknande struktur underlättar den praktiska tillämpningen av bestämmelserna.

De befintliga bestämmelserna i 5 kap. 1–4 §§ och 7 kap. 5 och 6 §§ järnvägssäkerhetslagen respektive 6 kap. 1–4 §§ och 8 kap. 5 och 6 §§ lagen om nationella järnvägssystem bör, med vissa anpassningar, föras

över till det nya kapitlet. Vidare bör motsvarigheter till bestämmelserna i 4 kap. ordningslagen där det är lämpligt införas i det nya kapitlet.

Kvarstående problem

Även om det i ordningslagen införs ett nytt kapitel om ordning och säkerhet i järnvägssystem, kvarstår svårigheterna att avgöra vilka regler som gäller i miljöer med flera trafikslag. Det kommer att finnas områden och utrymmen inom kollektivtrafiken som inte omfattas av de särskilda kapitlen på transportområdet i ordningslagen (4 kap. och det föreslagna 4 a kap.). Det kan exempelvis gälla områden vid bytespunkter som inte ingår i trafikföretagets område eller i ett järnvägssystem, men som ändå utgör offentliga platser enligt 1 kap. 2 § ordningslagen. Den föreslagna regleringen innebär trots allt ett gemensamt gränssnitt utåt för kollektivtrafiken genom att bestämmelserna hålls samlade i samma regelverk, ordningslagen.

4.4 Ingen separat reglering av transportområdet

Bedömning

Det bör inte införas en separat reglering med ordningsbestämmelser för transportområdet.

Skälen för bedömningen

Omständigheter som talar för en separat reglering

Som ett alternativ till ett nytt kapitel i ordningslagen, skulle de kapitel som berör viss kollektiv persontrafik (4 kap.) och järnvägssystem (det föreslagna 4 a kap.) kunna lyftas ut till en separat ordningslag på transportområdet. Skäl för en sådan lösning är att 4 kap. till sitt innehåll och sin struktur skiljer sig från övriga kapitel i ordningslagen. Begreppet offentlig plats är inte det väsentliga. Tillämpningsområdet för 4 kap. ordningslagen utgörs av trafikföretagets område. Tillämpningsområdet för det föreslagna 4 a kap. skulle vara järnvägssystem. Även detta kapitel skulle alltså avvika från de övriga kapitlen i ordningslagen. Vidare har Polismyndigheten inte någon utpekad roll i 4 kap. eller det tänkta 4 a kap., förutom att bistå personal med handräckning. Polismyndigheten har naturligtvis ändå ansvar på ett mer övergripande plan för upprätthållandet av den allmänna ordningen och säkerheten i landet.²¹

Omständigheter som talar emot en separat reglering

Det finns också omständigheter som talar emot en separat ordningslag för transportområdet. Vissa områden inom kollektivtrafiken, exempelvis bytespunkter, skulle till viss del regleras genom ordningslagen även om det fanns en separat lag för transportområdet. Det gäller områden som utgör offentliga platser i ordningslagens mening.

²¹ 1 och 2 §§ polislagen (1984:387).

Enligt 1 kap. 2 § ordningslagen avses med offentlig plats

1. allmänna vägar,

2. gator, vägar, torg, parker och andra platser som i detaljplan redovisas som allmän plats och som har upplåtits för sitt ändamål,

3. områden som i detaljplan redovisas som kvartersmark för hamnverksamhet, om de har upplåtits för detta ändamål och är tillgängliga för allmänheten, samt

4. andra landområden och utrymmen inomhus som stadigvarande används för allmän trafik.

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, en kommun får föreskriva att vissa områden, om de inte omfattas av de nämnda punkterna, ska jämföras med offentliga platser. En förutsättning är att områdena är tillgängliga för allmänheten. I lagtexten anges järnvägsområden som exempel. Områden eller utrymmen kan vara offentliga platser enbart under vissa tider om de inte alltid är tillgängliga för allmänheten.

Enligt förarbetena till ordningslagen²² avser 1 kap. 2 § 4 andra landområden än de som anges i 1 kap. 2 § 1–3 samt utrymmen inomhus som permanent används för allmän trafik. Ett område kan inte anses vara använt för allmän trafik, om det används av allmänheten endast i mycket ringa utsträckning. Ingen skillnad görs mellan utrymmen under tak eller under jord och områden i det fria vid avgränsningen av begreppet offentlig plats. Innetorg kan också utgöra offentliga platser. Den avgörande omständigheten som kan medföra att ett innetorg blir att anse som offentlig plats är att genomgångstrafik av någon betydelse förekommer. Enligt förarbetena ska vidare en gångtunnel liksom för allmänheten avsedda områden eller utrymmen i eller vid järnvägs- och tunnelbanestationer, på samma sätt som därtill, anses som offentliga platser. Beträffande järnvägs- och tunnelbanestationer liksom andra kommunikationsanläggningar får gränsen mellan offentliga och andra platser dras så att platsen är offentlig, om allmänheten har tillträde dit utan att först behöva lösa färdbiljett eller utan att det annars uppställs särskilda krav för tillträde. Nedgångar till tunnelbanestationer och gångpassager till spårområden utgör således offentliga platser. Däremot omfattas inte själva perrongerna av begreppet. Väntsalor och biljetthallar i järnvägsstationer, färjeterminaler och flygplatsbyggnader används i regel endast av de resande. Sådana områden kan inte i egentlig bemärkelse anses upplåtna för allmän trafik och är därför inte offentliga platser. Det förekommer emellertid att vissa sådana anläggningar i stor utsträckning fungerar som samlingsplatser. Vanligtvis finns det då i anslutning till en sådan anläggning butiker, olika näringsställen och serviceinrättningar som post och bank. Sådana anläggningar förete väsentliga likheter med de större innetorgen och utgör därför offentliga platser.

Av de redovisade förarbetena framgår alltså att huvudprincipen är att ett område eller utrymme är offentlig plats, om allmänheten har tillträde dit utan att behöva erlägga avgift eller att det ställs upp andra särskilda krav för tillträde till området eller utrymmet. Bytespunkter för kollektivtrafik kan därför vara sådana offentliga platser. Det finns alltså ett samband mellan regleringen om offentliga platser i 1 kap. och regleringen om viss

²² Prop. 1992/93:210 om ny ordningslag m.m. s. 237 f.

kollektiv persontrafik i nuvarande 4 kap. ordningslagen. Att ha en ordningsreglering uppdelad i olika lagar, vilket skulle bli resultatet av en separat ordningslag på transportområdet vid sidan av ordningslagen, skulle bara skapa nya otydligheter. Däremot finns skäl att se över det inbördes förhållandet mellan 4 kap. och övriga kapitel i ordningslagen i fråga om den närmare tillämpningen vid bytespunkter.

4.5 Tillämpningsområdet

Förslag

Bestämmelserna i det nya kapitlet ska tillämpas på järnvägssystem.

Skälen för förslaget

Nuvarande tillämpningsområde

I 5 kap. järnvägssäkerhetslagen och 6 kap. lagen om nationella järnvägssystem finns bestämmelser om ordning som tillämpas på järnvägssystem, järnvägsinfrastruktur och spårområde för järnväg. Järnvägssystemet består av infrastruktur och fordon. Järnvägssystem definieras inte särskilt i järnvägssäkerhetslagen eller lagen om nationella järnvägssystem. Däremot finns definitioner av vad som utgör fordon och järnvägsinfrastruktur i de båda lagarna. I järnvägsinfrastruktur ingår bl.a. spåranläggningar.

Spårområdet nämns i de båda lagarna i samband med bestämmelserna om förbud mot att beträda ett spårområde. Spårområdet är en del av infrastrukturen, men definieras inte heller särskilt. I förarbetena till den äldre järnvägstrafiklagen (1985:192)²³ som gällde järnvägstrafik och i vissa delar trafik med tunnelbana och spårväg, gjordes en beskrivning av vad som avses med begreppet spårområde. Det anges där att spårområde för järnväg eller tunnelbana är den del av markytan över vilken spårfordonen passerar och det utrymme på bägge sidor därav som enligt vad som framgår av utrymmets beskaffenhet, avspärringsanordningar eller andra inrättningar har avsatts i syfte att tjäna säkerheten i spårdriften.

Föreslaget tillämpningsområde

Det föreslås att det nya 4 a kap. ordningslagen ska tillämpas på järnvägssystem. Tillämpningsområdet blir därmed detsamma som i nuvarande reglering. Bestämmelserna omfattar således järnvägssystem (fordon och infrastruktur), se avsnitt 4.6. Det föreslås inte någon ändring av tillämpningsområdet för 4 kap. ordningslagen.

Eftersom det inte alltid är givet var trafikföretagets område tar slut och var järnvägssystemet tar vid, kan diskussion om vilka regler i ordningslagen som gäller för vilka områden fortsättningsvis bli aktuell.

4.6 Ord och uttryck

Förslag

I det nya kapitlet ska följande avses med

infrastrukturförvaltare: den som har tillstånd att förvalta järnvägsinfrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen enligt 3 kap. 6 § järnvägssäkerhetslagen eller 4 kap. 4 § lagen om nationella järnvägssystem,

järnvägsföretag: den som har tillstånd att utföra järnvägstrafik enligt 3 kap. järnvägssäkerhetslagen eller 4 kap. lagen om nationella järnvägssystem,

järnvägssystem: sådana fordon och sådan infrastruktur som omfattas av järnvägssäkerhetslagen eller lagen om nationella järnvägssystem,

järnvägstjänsteman: förare samt den som annars, på grund av anställning eller uppdrag hos ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare, har uppgifter som avser ordningen och säkerheten i ett järnvägssystem och som tydligt visar detta genom att bära uniform, märke eller på annat sätt, och

säkerhetsstyrningssystem: en sådan organisation och ett sådant förfarande som fastställts av ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare i enlighet med 2 kap. 2 § järnvägssäkerhetslagen eller 2 kap. 2 § lagen om nationella järnvägssystem.

Skälen för förslaget

När ett nytt kapitel om ordning och säkerhet i järnvägssystem införs, behöver det även förklaras vad som i kapitlet avses med vissa ord och uttryck. Avsikten är att innebörden ska vara densamma som i järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem.

Järnvägssystem består av sådana fordon och sådan infrastruktur som omfattas av järnvägssäkerhetslagen eller lagen om nationella järnvägssystem. I ett järnvägssystem är det flera aktörer som bedriver verksamhet, bl.a. infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. Med *infrastrukturförvaltare* avses den som har tillstånd att förvalta järnvägsinfrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen enligt 3 kap. 6 § järnvägssäkerhetslagen eller 4 kap. 4 § lagen om nationella järnvägssystem. Med *järnvägsföretag* avses den som har tillstånd att utföra järnvägstrafik enligt 3 kap. järnvägssäkerhetslagen eller 4 kap. lagen om nationella järnvägssystem.

Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ansvarar för en säker drift i sina respektive delar av järnvägssystemet. För att säkerställa en säker drift ska de ha ett säkerhetsstyrningssystem. Ett säkerhetsstyrningssystem ska utformas så att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag kan hantera de risker som deras verksamhet kan ge upphov till. Även de risker som uppstår i samband med verksamhet som bedrivs av andra aktörer ska beaktas. Med *säkerhetsstyrningssystem* avses en sådan organisation och ett sådant förfarande som fastställts av ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare i enlighet med 2 kap. 2 § järnvägssäkerhetslagen eller 2 kap. 2 § lagen om nationella järnvägssystem.

Det föreslås att det införs ett helt nytt begrepp, *järnvägstjänsteman*. Detta begrepp förekommer inte i järnvägssäkerhetslagen eller lagen om nationella järnvägssystem. Med järnvägstjänsteman avses förare samt den som annars, på grund av anställning eller uppdrag hos ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare, har uppgifter som avser ordningen och säkerheten i ett järnvägssystem och som tydligt visar detta genom att bära uniform, märke eller på annat sätt. En järnvägstjänsteman föreslås vara en motsvarighet till den trafiktjänsteman som förekommer i 4 kap. ordningslagen. Jämför prop. 1992/93:210 s. 303 avseende trafiktjänsteman. Järnvägstjänstemannen ska lätt gå att känna igen. Därför behöver en järnvägstjänsteman tydligt visa att han eller hon har denna roll genom att bära uniform eller märke eller på något annat sätt.

5 Handlingar och beteenden som är förbjudna i ett järnvägssystem

5.1 En enhetligare reglering av överträdelser

Bedömning

Handlingar och beteenden som är förbjudna i viss kollektiv persontrafik enligt 4 kap. ordningslagen bör även, i tillämpliga fall, vara förbjudna i ett järnvägssystem.

Skälen för bedömningen

Ordningslagen infördes den första april 1994. En komplettering av 4 kap. gjordes den första april 2005 då förbud mot olovligt beträdande av spårfordons utsida lades till bland bestämmelserna.²⁴ I förarbetena till ordningslagen²⁵ anges att kollektivtrafiken i sig, med hänsyn till verksamhetens natur och den speciella miljö i vilken verksamheten bedrivs, är särskilt känslig för ordningsstörningar och beteenden som äventyrar människors säkerhet. Även om sådana störningar och beteenden framstår som måttliga kan de innebära uppenbara risker för allmänheten. Det är därför angeläget att det är möjligt att ingripa mot företeelser av detta slag på ett tidigt stadium, dvs. redan innan ordningen har blivit påtagligt störd eller säkerheten blivit i någon högre grad äventyrad. Även om dessa uttalanden gjordes för flera år sedan är de i högsta grad fortfarande aktuella.

Järnvägssystemet är ett känsligt system där ordningsstörningar kan få stora konsekvenser. Målsättningen att ingripa på ett tidigt stadium bör givetvis också gälla upprätthållandet av ordningen i ett järnvägssystem. 4 kap. ordningslagen innehåller fler förbud än 5 kap. järnvägs-

²⁴ Prop. 1992/93:210 om ny ordningslag m.m. och prop. 2003/04:174 Några frågor om ordningslagen.

²⁵ Prop. 1992/93:210 om ny ordningslag m.m. s. 201.

säkerhetslagen och 6 kap. lagen om nationella järnvägssystem. Bestämmelserna i 4 kap. 4–6 §§ ordningslagen är dessutom förenade med straffsanktion enligt 4 kap. 10 §. Ordningsbestämmelserna för järnväg innehåller endast två förbud, förbud mot intag av alkoholdrycker och förbud mot att beträda ett spårområde. Det är endast överträdelse av förbudet mot att beträda ett spårområde som är förenat med straffsanktion. Det kan tyckas ologiskt att regleringen av överträdelser ser så olika ut.

Utgångspunkten bör vara att sådana handlingar och beteenden som är otillåtna i viss kollektiv persontrafik också bör vara otillåtna i ett järnvägssystem. Genom att införa bestämmelser som förbjuder vissa handlingar och beteenden i ett järnvägssystem blir det även möjligt att straffsanktionera dem. Även om järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare har infört egna ordningsregler som ligger i linje med de föreslagna bestämmelserna, bör efterlevnaden av reglerna förbättras om överträdelser kan förenas med en kännbar sanktion. Se vidare kapitel 9 om straffbestämmelser m.m.

5.2 Förbud mot intag av alkoholdrycker inom ett järnvägssystem

Förslag

Bestämmelserna om förbud mot intag av alkoholdrycker och alkoholdrycksliknande preparat utan tillstånd i järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem ska i sak föras över till ordningslagen.

Skälen för förslaget

Nuvarande ordning

Enligt 5 kap. 2 § järnvägssäkerhetslagen och 6 kap. 2 § lagen om nationella järnvägssystem får alkoholdrycker och alkoholdrycksliknande preparat inte intas inom ett järnvägssystem. Förbudet gäller inte intag vid tillåten servering och inte heller om ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare för ett särskilt fall har medgett intaget.

Beträffande bestämmelsernas närmare innebörd, se prop. 2021/22:83 s. 411 f., s. 605 och s. 634.

Föreslagen ordning

Det föreslås att bestämmelserna om förbud mot intag av alkoholdrycker och alkoholdrycksliknande preparat förs över till ordningslagen och där samlas i samma bestämmelse.

5.3 Förbud mot att beträda ett spårområde för järnväg

Förslag

Bestämmelserna om förbud mot att beträda ett spårområde för järnväg utan tillstånd i järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem ska i sak föras över till ordningslagen.

Ett järnvägsföretag ska endast få meddela tillstånd att beträda ett spårområde för järnväg i den utsträckning järnvägsföretaget har rätt att använda infrastrukturen för sin järnvägstrafik.

Skälen för förslaget

Nuvarande ordning

Enligt 5 kap. 1 § järnvägssäkerhetslagen och 6 kap. 1 § lagen om nationella järnvägssystem får ingen beträda ett spårområde utan tillstånd av en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag. Förbudet gäller dock inte platser som det klart framgår att allmänheten har tillgång till.

Beträffande bestämmelsernas närmare innebörd, se prop. 2021/22:83 s. 411 f., s. 605 och s. 633 f.

Föreslagen ordning

Det föreslås att bestämmelserna om förbud mot att beträda ett spårområde för järnväg förs över till ordningslagen och där samlas i samma bestämmelse.

Det är endast olovligt beträdande av ett spårområde som är förbjudet. En infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag kan alltså tillåta att ett spårområde beträds. Det bör därför i samband med överförandet till ordningslagen införas en begränsning av i vilka situationer ett järnvägsföretag ska kunna tillåta beträdande av ett spårområde. Det är infrastrukturförvaltaren som förvaltar järnvägsinfrastrukturen med de spårområden som ingår däri. Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag svarar för den säkra driften i sina respektive delar av järnvägssystemet. Det behöver därför klargöras att ett järnvägsföretag endast får meddela tillstånd att beträda ett spårområde för järnväg i den utsträckning företaget har en egen rätt att använda den aktuella infrastrukturen för sin järnvägstrafik.

5.4 Förbud mot att beträda utsidan av ett järnvägsfordon

Förslag

Det ska införas en bestämmelse i ordningslagen om förbud mot att beträda ett järnvägsfordons utsida utan tillstånd av en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag.

Skälen för förslaget

Nuvarande ordning

Det saknas bestämmelser i järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem om förbud mot olovligt beträdande av ett järnvägsfordons utsida.

Föreslagen ordning

Enligt 4 kap. 5 § 2 ordningslagen får inte någon utan spårinnehavarens eller trafikföretagets tillstånd beträda spårfordons utsida.

Bestämmelsen om förbud mot att beträda spårfordons utsida infördes för att klargöra att det är förbjudet att på tunnelbana eller spårvagn åka t.ex. mellan vagnar, på fotsteg vid dörr eller på taket. Beträffande bestämmelsens närmare innebörd, se prop. 2003/04:174 s. 18 f. och s. 30.

Motsvarande ordningsbestämmelser saknas för järnvägssystem. Det finns inga sakliga skäl till att ordningsbestämmelserna för viss kollektiv persontrafik och järnvägstrafik ska se olika ut. Förutom att beteendet i sig kan innebära stora risker för den enskilde, kan det orsaka förseningar och stopp i trafiken. Det bör därför införas en bestämmelse i ordningslagen om att det är förbjudet att utan tillstånd av en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag beträda ett järnvägsfordons utsida. Det innebär att det är förbjudet att på järnvägsfordon åka exempelvis mellan vagnar, på fotsteg vid dörr eller på taket. Det bör inte ställas något krav på att järnvägstrafikens behöriga gång påverkas av agerandet.

5.5 Förbud mot att vidröra anordningar eller på annat sätt hindra järnvägstrafikens gång

Förslag

Det ska införas en bestämmelse i ordningslagen om förbud mot att utan tillstånd av en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag vidröra manöver- och signalanordningar eller liknande anordningar eller på annat sätt hindra järnvägstrafikens behöriga gång.

Skälen för förslaget

Nuvarande ordning

Det saknas bestämmelser i järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem om förbud mot olovligt vidrörande av manöver- och signalanordningar eller liknande anordningar eller på annat sätt hindrande av järnvägstrafikens behöriga gång.

Föreslagen ordning

Enligt 4 kap. 5 § 3 ordningslagen får inte någon utan spårinnehavarens eller trafikföretagets tillstånd vidröra manöver- och signalanordningar eller liknande anordningar eller på annat sätt hindra trafikens behöriga gång. Beträffande bestämmelsens närmare innebörd, se prop. 1992/93:210 s. 207 och s. 305 f.

Motsvarande ordningsbestämmelser saknas för järnvägssystem. Det finns inga sakliga skäl till att ordningsbestämmelserna för viss kollektiv persontrafik och järnvägstrafik ska se olika ut. Ett generellt utformat förbud mot att missbruka mekaniska eller tekniska anordningar i järnvägstrafiken är motiverat inte bara från säkerhetssynpunkt utan också med hänsyn till intresset av att det känsliga system som järnvägssystemet utgör inte störs till följd av sådana åtgärder. Det bör därför införas en bestämmelse i ordningslagen om att det är förbjudet att utan tillstånd av en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag vidröra manöver- och signalanordningar eller liknande anordningar eller på annat sätt hindra järnvägstrafikens behöriga gång. Det bör inte krävas att säkerheten i järnvägssystemet påverkas för att ett agerande ska vara förbjudet. Det är tillräckligt att agerandet hindrar järnvägstrafikens behöriga gång.

5.6 Förbud mot att medföra viss egendom i ett järnvägssystem

Förslag

Det ska införas en bestämmelse i ordningslagen om förbud mot att i ett järnvägssystem utan tillstånd av en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag medföra egendom som är av farlig beskaffenhet eller som kan orsaka avsevärd olägenhet.

Skälen för förslaget

Nuvarande ordning

Det saknas bestämmelser i järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem om förbud mot olovligt medförande av egendom som är av farlig beskaffenhet eller som kan orsaka avsevärd olägenhet.

Föreslagen ordning

Enligt 4 kap. 6 § 1 ordningslagen får inte någon utan tillstånd av trafikföretaget inom dess område eller på dess färdmedel medföra egendom som är av farlig beskaffenhet eller som kan orsaka avsevärd olägenhet. Beträffande bestämmelsens närmare innebörd, se prop. 1992/93:210 s. 207 och s. 306.

Motsvarande ordningsbestämmelser saknas för järnvägssystem. Det finns inga sakliga skäl till att ordningsbestämmelserna för viss kollektiv persontrafik och järnvägstrafik ska se olika ut. Det bör därför införas en bestämmelse i ordningslagen om att det är förbjudet att i ett järnvägssystem utan tillstånd av en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag medföra egendom som är av farlig beskaffenhet eller som kan orsaka avsevärd olägenhet. Det är infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag som avgör vilken egendom som inte får medföras i järnvägssystemet eller som enbart får medföras inom vissa områden.

5.7 Förbud mot att röka, förorena eller skräpa ned i ett järnvägssystem

Förslag

Det ska införas bestämmelser i ordningslagen om förbud mot att röka, förorena eller skräpa ned i ett järnvägssystem.

Skälen för förslaget

Nuvarande ordning

Det saknas bestämmelser i järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem om förbud mot att röka, förorena eller skräpa ned.

Föreslagen ordning

Av 4 kap. 6 § 2 och 3 ordningslagen framgår att det är förbjudet att röka inom ett trafikföretags område som är beläget inomhus eller under jord och på andra färdmedel än som ingår i taxitrafik, samt att förorena eller skräpa ned på färdmedel eller inom trafikföretagets område. Beträffande bestämmelsernas närmare innebörd, se prop. 1992/93:210 s. 208 f. och s. 306.

Motsvarande ordningsbestämmelser saknas för järnvägssystem. Det finns inga sakliga skäl till att ordningsbestämmelserna för viss kollektiv persontrafik och järnvägstrafik ska se olika ut. Det bör därför införas bestämmelser i ordningslagen om förbud mot att röka, förorena eller skräpa ned i ett järnvägssystem.

Beträffande rökförbudet bör nämnas att rökförbud till viss del redan gäller i järnvägssystem genom lagen (2018:2088) om tobak och liknande produkter. Av den nämnda lagen framgår att rökförbud gäller på färdmedel i inrikes kollektivtrafik eller i lokaler och andra utrymmen som är avsedda att användas av den som reser med sådana färdmedel och på motsvarande områden utomhus.²⁶ Med rökning avses bl.a. rökning av tobak och användning av elektroniska cigaretter.²⁷ En överträdelse av rökförbudet enligt den nämnda lagen är dock inte förenad med straffsanktion för den enskilde.

²⁶ 6 kap. 2 § 4 och 6 kap. 3 § lagen (2018:2088) om tobak och liknande produkter.

²⁷ 6 kap. 1 § lagen (2018:2088) om tobak och liknande produkter.

6 Vilka som upprätthåller ordning och säkerhet i ett järnvägssystem

6.1 Polismän

Det är främst polismän som är den yrkesgrupp som har rätt att använda våld och tvång på samhällets vägnar. Polismäns befogenheter att använda våld och tvång i tjänsten utgör en inskränkning av 2 kap. 6 § regeringsformen (RF) om att var och en gentemot det allmänna är skyddad mot kroppsvisitation och andra påtvingade kroppsliga ingrepp.²⁸ Inskränkningar av den grundlagsskyddade rättigheten får endast göras i lag samt under de allmänna förutsättningar som anges i 2 kap. 20 § RF.

När det gäller användning av våld finns för polismäns del i 10 § polislagen (1984:387) en bestämmelse som ger dem befogenhet att använda våld för att genomföra en tjänsteåtgärd. Utgångspunkten är att våld endast får användas i den mån andra medel är otillräckliga och då det med hänsyn till omständigheterna är försvarligt. I 8 § polislagen redogörs för allmänna principer för polisingripanden. Ingripanden ska ske på ett sätt som är försvarligt med hänsyn till åtgärdens syfte och andra omständigheter. Måste tvång tillgripas ska detta ske endast i den form och den utsträckning som behövs för att det avsedda resultatet ska uppnås. I vilka situationer polismän får använda våld framgår närmare av 10 § första stycket 1–7 polislagen. Som exempel kan nämnas de fall då en polisman möts med våld eller hot om våld (punkt 1) eller vid fara för liv och hälsa (punkt 3) eller om åtgärden i något annat fall är oundgängligen nödvändig för den allmänna ordningens eller säkerhetens upprätthållande och det är uppenbart att den inte kan genomföras utan våld (punkt 7). Polismän får enligt 10 a § samma lag i vissa situationer belägga personer med handfängsel. I polislagen finns också bestämmelser om omhändertagande av personer och utövande av annat tvång. Sådana befogenheter ges även i specialförfattningar av olika slag.

Den så kallade Polisverksamhetsutredningen (Ju 2000:17) anger i ett av sina delbetänkanden²⁹ att principen att polisen ska vara den huvudaktör som på samhällets vägnar har befogenhet att använda våld mot medborgarna i största möjliga utsträckning bör upprätthållas även om det vid sidan om polisen finns yrkesgrupper i dag som har vissa befogenheter på området. Utredningen anger att även om den övergripande utgångspunkten ordnings- och säkerhetstänkande inte ingår som ett dominerande moment ska en uppgift ankomma på polisen om det kan antas att våld eller tvångsmedel kan komma att behöva användas för att utföra den. Det finns i enlighet med dessa uttalanden skäl att noga överväga om andra yrkesgrupper än polismän ska tilldelas uppgifter, där det kan antas att våld eller tvångsmedel kan komma att behöva användas.

²⁸ Kungl. Maj:ts proposition med förslag till ny regeringsform och ny riksdagsordning m.m.; given Stockholms slott den 16 mars 1973, Prop. 1973:90 s. 242.

²⁹ SOU 2002:70 Polisverksamhet i förändring s. 72.

6.2 Ordningsvakter m.fl.

Det finns andra yrkesgrupper än polismän som under vissa omständigheter får vidta åtgärder som normalt är förbehållna polismän. En sådan grupp är ordningsvakter som ska få användas för att medverka till att upprätthålla allmän ordning och säkerhet eller främja trygghet. Polismyndigheten har huvudansvaret för att upprätthålla allmän ordning och säkerhet i samhället, men ordningsvakter utgör ett viktigt komplement till myndighetens arbete. Regleringen om ordningsvakter finns i lagen (2023:421) om ordningsvakter som tillsammans med förordningen (2023:422) om ordningsvakter trädde i kraft den 1 januari 2024. Den tidigare lagen om ordningsvakter från 1980³⁰ upphävdes. I den nya lagen ges ordningsvakterna vissa ökade befogenheter. Lagen innehåller även bestämmelser om en ny tillståndprocess samt ett utökat krav på utbildning för ordningsvakter.

En ordningsvakt står under Polismyndighetens ledning och är skyldig att följa en anvisning som en polisman meddelar i tjänsten.³¹ Bestämmelser om ordningsvaktens befogenheter finns i ett antal lagar som räknas upp i 16 § lagen om ordningsvakter. Polismyndigheten ansvarar för tillsynen och utbildningen av ordningsvakter. Det är också Polismyndigheten som är ansvarig för förordnanden av ordningsvakter. För att förordnas som ordningsvakt krävs att personen har fyllt 20 år, har genomgått föreskriven utbildning för ordningsvakt och med hänsyn till laglydnad och övriga omständigheter är lämplig för uppdraget.³²

Förutom ordningsvakter finns det andra yrkesgrupper med långtgående befogenheter, exempelvis skyddsvakter, tulltjänstemän, kustbevakningstjänstemän, hamnskyddskontrollanter och sjöfartsskyddskontrollanter. För dessa yrkesgrupper finns reglering om hur de utses och vilka krav som ska ställas på dem, framför allt när det gäller lämplighet och kompetens. När det kommer till befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnväg saknas dock utförligare reglering.

6.3 Järnvägspersonal

6.3.1 En ny yrkeskategori – järnvägstjänstemän

Förslag

Det ska införas en ny yrkeskategori, järnvägstjänstemän, i ordningslagen.

En järnvägstjänsteman ska som utgångspunkt inte ha rätt att använda våld eller tvångsmedel.

En järnvägstjänsteman ska åtnjuta skydd som avses i 17 kap. 5 § brottsbalken.

³⁰ Lagen (1980:578) om ordningsvakter.

³¹ 13 § lagen (2023:421) om ordningsvakter.

³² 9 § lagen (2023:421) om ordningsvakter.

Skälen för förslaget

I 4 kap. ordningslagen finns en reglering om trafiktjänstemän och deras befogenheter. Det föreslås att det i ordningslagen införs en yrkeskategori som har liknande uppgifter inom järnvägssystem, så kallade järnvägstjänstemän. En järnvägstjänsteman kan vara en förare eller någon som annars, på grund av anställning eller uppdrag hos ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare, har uppgifter som avser ordningen och säkerheten i ett järnvägssystem. Den som är järnvägstjänsteman ska på ett tydligt sätt visa detta genom att bära uniform, märke eller på annat sätt (se även avsnitt 4.6). En järnvägstjänsteman har i normalfallet inte rätt att använda tvångsmedel utan har samma befogenheter att ingripa vid brott och ordningsstörande händelser som allmänheten har. Det innebär att en järnvägstjänsteman har rätt att gripa en person som är efterlyst eller en person som påträffas på bar gärning eller flyende fot som har begått ett brott som kan leda till fängelse (så kallat envarsgripande).³³ En järnvägstjänsteman bör dock, på samma sätt som en trafiktjänsteman enligt 4 kap. 2 § ordningslagen, kunna åtnjuta skydd som avses i 17 kap. 5 § brottsbalken.

Det är inte nödvändigt att det av säkerhetsstyrningssystemet framgår vem som har befattning som järnvägstjänsteman. Det finns visserligen särskilda regler för personal inom järnväg med säkerhetskritiska arbetsuppgifter. Sådan personal ska nämnas i järnvägsföretagets eller infrastrukturförvaltarens säkerhetsstyrningssystem. Detsamma gäller inom tunnelbana och spårväg för personal med arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten.³⁴ Även om en järnvägstjänsteman i praktiken ofta ingår bland den personal som har säkerhetskritiska arbetsuppgifter, är avsikten att begreppet enbart ska användas i samband med tillämpningen av ordningslagen.

Av avsnitt 6.3.2 framgår att en järnvägstjänsteman får tilldelas särskilda befogenheter av ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare. Vilka som tilldelats sådana befogenheter behöver i så fall framgå av säkerhetsstyrningssystemet. Om en järnvägstjänsteman har tilldelats särskilda befogenheter innebär det rätt att använda våld och tvångsmedel på det sätt som framgår av avsnitt 7.5.

6.3.2 Järnvägstjänstemän med särskilda befogenheter

Förslag

En järnvägstjänsteman ska få tilldelas särskilda befogenheter av ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare för att upprätthålla ordningen och säkerheten i järnvägssystemet. Det ska framgå av järnvägsföretagets eller infrastrukturförvaltarens säkerhetsstyrnings-

³³ 24 kap. 7 § andra stycket rättegångsbalken. I 35 § lagen (1964:167) med särskilda bestämmelser om unga lagöverträdare finns en bestämmelse om envarsgripande av personer som inte är straffmyndiga.

³⁴ Se t.ex. 2 kap. 7 § järnvägssäkerhetslagen (2022:367) och 2 kap. 6 § lagen (2022:368) om nationella järnvägssystem samt 16 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg.

system vilka järnvägstjänstemän som har sådana särskilda befogenheter.

Bedömning

Begreppet befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnväg bör bytas ut mot begreppet järnvägstjänsteman med särskilda befogenheter. Den senares befogenheter bör, förutom några smärre språkliga och sakliga justeringar, motsvara befogenheterna för en befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnväg.

En översyn av befogenheterna inom järnvägssystem bör göras på sikt.

Skälen för förslaget och bedömningen

Begreppet befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst utgår

Bestämmelser om befogenheter för en befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnväg finns i 5 kap. järnvägssäkerhetslagen och 6 kap. lagen om nationella järnvägssystem. Bestämmelserna innebär ett avsteg från huvudprincipen att det är polisen som har rätt att använda våld eller tvångsmedel. En befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst hos en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag har långtgående befogenheter. Befattningshavaren får från järnvägsinfrastrukturen eller ett fordon avlägsna och i vissa fall omhänderta personer och hålla kvar dem som längst i sex timmar. Våld får användas i den mån andra medel är otillräckliga och det med hänsyn till omständigheterna är försvarligt för att uppnå det avsedda resultatet. Befattningshavaren får även beslagta alkohol eller alkoholdrycksliknande preparat. Befattningshavaren har alltså större befogenheter än vad trafiktjänstemannen har enligt 4 kap. ordningslagen. Motiveringen till detta är att det kan vara svårt för polis att tillräckligt snabbt kunna ingripa på färdmedel.³⁵

Personalens roll i järnvägssystemet har under de senaste decennierna genomgått en förändring från att ha varit mer myndighetsliknande till att bli mer serviceinriktad. Till skillnad från hur det har sett ut historiskt där det offentliga hade en bärande roll, bedrivs verksamheten i järnvägssystemet numera av ett stort antal aktörer. Många av dem är privata företag. Personalen måste naturligtvis fortfarande ha en förmåga att hantera hotfulla situationer och utbildas i hur man undviker att konfrontationer uppstår. Personalen måste även ha kunskaper om hur man bemöter upprörda personer och hur man begär hjälp av polisman eller ordningsvakt vid behov. Samtidigt behöver det beaktas att hotbilden i järnvägssystemet på vissa platser och tider är omfattande. Det kan innebära att situationen för personalen, ur arbetsmiljösynpunkt, blir ansträngande och farlig om ordningsstörningarna i de flesta fall förutsätts kunna hanteras av dem själva. Fråga är därför om det fortfarande är lämpligt med särskilda befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnväg.

Inom ramen för detta uppdrag är det inte möjligt att fullt ut utreda behovet av långtgående befogenheter för befattningshavare vid järnväg.

³⁵ Prop. 1992/93:210 om ny ordningslag m.m. s. 202, s. 213 och s. 224 f.

Det står dock klart att de nuvarande befogenheterna tidvis har varit och är nödvändiga. Det behöver finnas någon som kan ingripa om polismän och ordningsvakter inte finns att tillgå tillräckligt snabbt. Därför bör befogenheterna, med några smärre språkliga och sakliga justeringar, föras över till ordningslagen.

Järnvägstjänstemän med särskilda befogenheter träder i stället

Om befogenheterna för befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst förs över till ordningslagen behöver en anpassning till ordningslagens vokabulär ske. Det föreslås att befattningshavarna i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnväg ska ersättas av järnvägstjänstemän med särskilda befogenheter.

Eftersom hanteringen av risker ska utgå från infrastrukturförvaltares och järnvägsföretags säkerhetsstyrningssystem framstår det som lämpligt att säkerhetsstyrningssystemet utvisar vilka järnvägstjänstemän som har tilldelats de särskilda befogenheterna. Det ligger också i linje med förarbetena till den numera upphävda järnvägslagen. Av de nämnda förarbetena framgår att med en befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst inom järnvägssystem avses en person med sådan befattning hos en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag.³⁶ Ett säkerhetsstyrningssystem ska särskilt beskriva ansvarsfördelningen inom en infrastrukturförvaltares eller ett järnvägsföretags organisation och personalens roll i säkerhetsarbetet.³⁷ Att klargöra rollfördelningen i säkerhetsstyrningssystemen är alltså inte någonting främmande för verksamhetsutövarna på järnvägsområdet. Det är infrastrukturförvaltarna och järnvägsföretagen själva som avgör om de har behov av att tilldela vissa järnvägstjänstemän särskilda befogenheter. Förslaget torde inte stå i strid med det EU-rättsliga regelverket om säkerhetsstyrningssystem.

Hållningen till vem som ska kunna tilldelas uppgifter, där det kan antas att våld eller tvångsmedel kan komma att behöva användas, bör som nämnts vara restriktiv.³⁸ Av de kortfattade förarbetena till regleringen om befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnväg framgår inte att avsikten har varit att skapa en ordning med tillfälliga uppdragstagare.³⁹ Tilldelningen av särskilda befogenheter till järnvägstjänstemän bör därför ske på ett mera permanent sätt. Följaktligen bör befogenheterna inte kunna delegeras till bevakningsföretag eller motsvarande, utan bör vara förbehållna järnvägsföretagens och infrastrukturförvaltarens egen personal.

En översyn av befogenheterna inom järnvägssystem är nödvändig på sikt

Det är främst polismän som bör tilldelas uppgifter där det kan antas att våld eller tvångsmedel kan komma att behöva användas (se avsnitt 6.1). Därför finns det skäl att överväga om det fortsättningsvis är nödvändigt att

³⁶ Prop. 2003/04:123 Järnvägslag s. 201.

³⁷ 2 kap. 4 § järnvägssäkerhetsförordningen (2022:418) och 2 kap. 2 § förordningen (2022:419) om nationella järnvägssystem.

³⁸ Se avsnitt 6.1.

³⁹ Se prop. 1990/91:1 om säkerheten vid järnväg, tunnelbana och spårväg s. 41 f. och s. 55 samt prop. 2003/04:123 Järnvägslag s. 152 och s. 200 f.

vissa järnvägstjänstemän får ges särskilda befogenheter för att upprätthålla ordning och säkerhet i järnvägssystemet. Om det förhåller sig så kan det finnas skäl att reglera befogenheterna på ett utförligare sätt. Det kan exempelvis finnas skäl att uppställa krav på säkerhetsprovning, kompetens, utbildning m.m. för att någon ska kunna tilldelas de särskilda befogenheterna. Det är också möjligt att järnvägstjänstemän med särskilda befogenheter endast behöver finnas hos järnvägsföretag, inte infrastrukturförvaltare. Även om förslaget i denna promemoria innebär att befogenheterna kvarstår för vissa järnvägstjänstemän behöver en översyn göras på sikt.

7 Hur ordning och säkerhet upprätthålls i ett järnvägssystem

7.1 Anvisningar eller tillsägelser

Förslag

En järnvägstjänsteman ska få ge trafikanter och andra anvisningar eller tillsägelser som behövs för att ordningen eller säkerheten i ett järnvägssystem ska upprätthållas.

Skälen för förslaget

Nuvarande ordning

Bestämmelser om befogenheter för en befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnväg finns i 5 kap. 3 och 4 §§ järnvägssäkerhetslagen och 6 kap. 3 och 4 §§ lagen om nationella järnvägssystem. Det saknas särskilda bestämmelser om rätt att ge anvisningar och tillsägelser i ett järnvägssystem.

Föreslagen ordning

I 4 kap. 3 § ordningslagen finns en bestämmelse som innebär att en trafiktjänsteman får ge trafikanter och andra anvisningar eller tillsägelser som behövs för att ordningen eller säkerheten i trafiken ska upprätthållas. Beträffande bestämmelsens närmare innebörd, se prop. 1992/93:210 s. 209 f. och s. 303 f.

Motsvarande bestämmelse saknas för järnvägssystem. Det finns inga sakliga skäl till att ordningsbestämmelserna för viss kollektiv persontrafik och järnvägstrafik ska se olika ut. En järnvägstjänsteman behöver ha motsvarande möjlighet att ge trafikanter och andra anvisningar eller tillsägelser. Det går inte att göra en definitiv avgränsning avseende i vilka delar av järnvägssystemet en järnvägstjänsteman får agera. En lokförare måste exempelvis kunna tillrättavisa även personer som befinner sig utanför järnvägsfordonet. Det väsentliga är att anvisningarna eller tillsägelseerna behövs för att ordningen eller säkerheten i järnvägssystemet ska upprätthållas, inte huruvida järnvägstjänstemannen har sin anställning

hos järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren. Det bör därför införas en bestämmelse som innebär att en järnvägstjänsteman får ge trafikanter och andra anvisningar eller tillsägelser som behövs för att ordningen eller säkerheten i järnvägssystemet ska upprätthållas.

7.2 Vägrat tillträde

Förslag

En järnvägstjänsteman ska få vägra någon tillträde till ett järnvägssystem om personen

- är berusad,
- utan tillstånd medför egendom som är av farlig beskaffenhet eller som kan orsaka avsevärd olägenhet, eller
- annars uppträder på ett sådant sätt att det finns anledning att befara att han eller hon kommer att störa ordningen eller äventyra säkerheten i järnvägssystemet.

Skälen för förslaget

Nuvarande ordning

Bestämmelser om befogenheter för en befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnväg finns i 5 kap. 3 och 4 §§ järnvägssäkerhetslagen och 6 kap. 3 och 4 §§ lagen om nationella järnvägssystem. Det saknas särskilda bestämmelser om rätt att vägra någon tillträde till ett järnvägssystem.

Föreslagen ordning

I 4 kap. 7 § ordningslagen finns en bestämmelse som innebär att en trafikföretags tjänsteman får vägra tillträde till ett trafikföretags område eller färdmedel om någon är berusad, medför otillåten egendom eller annars uppträder på ett sådant sätt att det finns anledning att befara att han kommer att störa ordningen eller äventyra säkerheten i trafiken. Beträffande bestämmelsens närmare innebörd, se prop. 1992/93:210 s. 209 f. och s. 307.

Motsvarande bestämmelser saknas för järnvägssystem. Det finns inga sakliga skäl till att ordningsbestämmelserna för viss kollektiv persontrafik och järnvägstrafik ska se olika ut. En järnvägstjänsteman behöver ha motsvarande möjlighet att vägra någon tillträde när det är påkallat från ordnings- eller säkerhetssynpunkt. Det bör därför införas en bestämmelse som innebär att en järnvägstjänsteman får vägra tillträde till ett järnvägssystem om någon är berusad, utan tillstånd medför egendom som är av farlig beskaffenhet eller som kan orsaka avsevärd olägenhet, eller annars uppträder på ett sådant sätt att det finns anledning att befara att han eller hon kommer att störa ordningen eller äventyra säkerheten i järnvägssystemet.

När det kommer till rätten att använda tvångsmedel behöver järnvägstjänstemannen söka handräckning av polisman eller ordningsvakt,

om järnvägstjänstemannen inte har tilldelats särskilda befogenheter av järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren, se avsnitt 6.3.2 och 7.5.

7.3 Skyldighet att lämna järnvägssystemet på uppmaning

Förslag

En skyldighet att lämna järnvägssystemet på uppmaning av en järnvägstjänsteman ska gälla den som är berusad eller stör ordningen eller äventyrar säkerheten i järnvägssystemet.

Samma skyldighet att följa en järnvägstjänstemans uppmaning ska gälla den som har överträtt

- förbudet mot intag av alkoholdrycker och alkoholdrycksliknande preparat,
- förbudet mot att beträda ett spårområde för järnväg,
- förbudet mot att beträda ett järnvägsfordons utsida,
- förbudet mot att vidröra manöver- eller signalanordningar eller liknande anordningar eller på annat sätt hindra järnvägstrafikens behöriga gång,
- förbudet mot att medföra egendom som är av farlig beskaffenhet eller som kan orsaka avsevärd olägenhet,
- förbudet mot att röka, eller
- förbudet mot att förorena eller skräpa ned,

om överträdelsen har väsentlig betydelse för ordningen eller säkerheten i järnvägssystemet.

Samma skyldighet att följa en järnvägstjänstemans uppmaning om att lämna järnvägssystemet ska vidare gälla den som har underlåtit att följa en anvisning eller tillsägelse av en järnvägstjänsteman, om underlåtelserna har väsentlig betydelse för ordningen eller säkerheten i järnvägssystemet.

Skälen för förslaget

Nuvarande ordning

Bestämmelser om befogenheter för en befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnväg finns i 5 kap. 3 och 4 §§ järnvägssäkerhetslagen och 6 kap. 3 och 4 §§ lagen om nationella järnvägssystem. Det saknas särskilda bestämmelser om skyldighet att följa en uppmaning om att lämna järnvägssystemet.

Föreslagen ordning

I 4 kap. 8 § ordningslagen finns en bestämmelse som innebär att en person i vissa fall är skyldig att på uppmaning av en trafik tjänsteman lämna trafikföretagets område eller färdmedel. Beträffande bestämmelsens närmare innebörd, se prop. 1992/93:210 s. 211 och s. 307. Avseende resande som vägrar att lösa biljett eller betala tilläggsavgift finns en särskild reglering i 5 § lagen (1977:67) om tilläggsavgift i kollektiv

persontrafik som också gäller järnvägssystem. En tjänsteman som utför avgiftskontroll har rätt att avvisa resande från färdmedel eller sådant område för järnvägs-, spårvägs- eller tunnelbanetrafik som allmänheten har tillträde till endast om avgift för resa har betalats. Polismyndigheten ska i dessa fall på begäran lämna handräckning för att verkställa sådan avvisning. Den nämnda bestämmelsen tar dock endast sikte på resande som vägrar att lösa biljett eller betala tilläggsavgift.

Det saknas bestämmelser som motsvarar 4 kap. 8 § ordningslagen för järnvägssystem. Det finns inga sakliga skäl till att ordningsbestämmelserna för viss kollektiv persontrafik och järnvägstrafik ska se olika ut. Samma skyldighet att följa en uppmaning om att lämna bör gälla när en järnvägstjänsteman agerar och det är påkallat från ordnings- eller säkerhetssynpunkt. Det bör därför införas en bestämmelse som innebär att en person i vissa fall är skyldig att på uppmaning av en järnvägstjänsteman lämna järnvägssystemet. Paragrafen ska dock, när den införs i ordningslagen för tydlighetens skull struktureras i form av en punktuppställning i stället för löptext som i 4 kap. 8 § ordningslagen.

När det kommer till rätten att använda tvångsmedel behöver järnvägstjänstemannen söka handräckning av polisman eller ordningsvakt, om järnvägstjänstemannen inte har tilldelats särskilda befogenheter av järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren, se avsnitt 6.3.2 och 7.5.

7.4 Handräckning av polisman och ordningsvakt

Förslag

Om den som har vägrats tillträde eller som uppmanats att lämna järnvägssystemet, inte gör som han eller hon blir tillsagd, ska en polisman eller ordningsvakt få avvisa eller avlägsna honom eller henne.

Skälen för förslaget

Nuvarande ordning

Bestämmelser om befogenheter för en befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnväg finns i 5 kap. 3 och 4 §§ järnvägssäkerhetslagen och 6 kap. 3 och 4 §§ lagen om nationella järnvägssystem. Det saknas särskilda bestämmelser om rätt till handräckning av en polisman eller ordningsvakt vid avvisningar och avlägsnanden från järnvägssystemet. Det finns dock en särskild bestämmelse om handräckning av Polismyndigheten för att verkställa avvisning på grund av att en resande vägrar att lösa biljett eller betala tilläggsavgift. Bestämmelsen gäller bl.a. i ett järnvägssystem. Sådan handräckning ska ske på begäran av en tjänsteman som utför avgiftskontroll. Detta framgår av 5 § andra stycket lagen (1977:67) om tilläggsavgift i kollektiv persontrafik.

Föreslagen ordning

I 4 kap. 9 § ordningslagen finns en bestämmelse som innebär rätt till handräckning av polisman eller ordningsvakt. Bestämmelsen innebär att en trafiktjänsteman kan få hjälp av en polisman eller en ordningsvakt med

avvisningar och avlägsnanden. Trafiktjänstemannen har inte befogenhet att utföra avvisningar och avlägsnanden på egen hand. Beträffande bestämmelsens närmare innebörd, se prop. 1992/93:210 s. 212 f. och s. 307 f.

Motsvarande bestämmelser saknas för järnvägssystem. Det finns inga sakliga skäl till att ordningsbestämmelserna för viss kollektiv persontrafik och järnvägstrafik ska se olika ut. En järnvägstjänsteman behöver ha motsvarande möjlighet att få hjälp av en polisman eller ordningsvakt med avvisningar och avlägsnanden. Det bör därför införas en bestämmelse som innebär att om den som har vägrats tillträde eller som uppmanats att lämna järnvägssystemet, inte gör som han eller hon blir tillsagd, ska en polisman eller ordningsvakt få avvisa eller avlägsna honom eller henne. En järnvägstjänsteman bör kunna få hjälp av en polisman eller ordningsvakt även i de fall järnvägstjänstemannen har tilldelats särskilda befogenheter och därmed skulle ha rätt att utföra åtgärderna själv, jämför avsnitt 6.3.2 och 7.5. En polisman eller en ordningsvakt bör inte kunna neka en järnvägstjänsteman hjälp med verkställandet av en avvisning eller ett avlägsnande enbart på grund av järnvägstjänstemannens eventuella egna befogenheter. Dock ska polismannen eller ordningsvakten på samma sätt som avseende handräckning enligt 4 kap. 9 § ordningslagen göra en självständig prövning av om förutsättningarna för avvisning eller avlägsnande är uppfyllda. Polismannen eller ordningsvakten torde i allmänhet kunna godta de uppgifter som järnvägstjänstemannen lämnar om händelseförloppet, men har rätt att vägra om det är uppenbart att grund för avvisning eller avlägsnande saknas. En polisman har naturligtvis både en rätt och en skyldighet att ingripa om den allmänna ordningen eller säkerheten störs även i andra fall än där en järnvägstjänsteman påkallat biträde från honom eller henne.⁴⁰

7.5 Särskilda befogenheter för vissa järnvägstjänstemän

7.5.1 Rätt att avvisa och avlägsna

Förslag

En järnvägstjänsteman med särskilda befogenheter ska få avvisa eller avlägsna den som har vägrats tillträde eller som uppmanats att lämna järnvägssystemet om denne inte gör som han eller hon blir tillsagd.

Skälen för förslaget

Nuvarande ordning

Enligt 5 kap. 3 § järnvägssäkerhetslagen och 6 kap. 3 § lagen om nationella järnvägssystem får en befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst hos en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag

⁴⁰ Jämför prop. 2003/04:174 Några frågor om ordningslagen s. 21.

avlägsna personer från järnvägsinfrastrukturen eller från ett fordon i vissa situationer. Det gäller den som överträder förbudet mot beträdande av ett spårområde, den som uppträder berusad eller stör ordningen och den som genom sitt uppträdande utgör en risk för säkerheten i järnvägsdriften. Den som överträder förbudet mot intag av alkoholdrycker och alkoholdrycksliknande preparat får endast avlägsnas från järnvägsinfrastrukturen, inte fordonet. Beträffande bestämmelsernas närmare innebörd, se prop. 2021/22:83 s. 411 f., s. 605 f. och s. 634.

Föreslagen ordning

I 4 kap. 7 § ordningslagen finns en bestämmelse som innebär att en trafik-tjänsteman får vägra någon tillträde till ett trafikföretags område eller färdmedel om personen är berusad, medför otillåten egendom eller annars uppträder på ett sådant sätt att det finns anledning att befara att han kommer att störa ordningen eller äventyra säkerheten i trafiken. I 4 kap. 8 § ordningslagen anges i vilka fall personer är skyldiga att på uppmaning lämna trafikföretagets område eller färdmedel. Polismän och ordningsvakter bistår trafiktjänstemännen om avvisingar och avlägsnanden behövs, det framgår av 4 kap. 9 § samma lag.

I avsnitt 6.3.2 har redogjorts för att järnvägstjänstemän även fortsättningsvis ska få tilldelas särskilda befogenheter. En bestämmelse om rätt att avvisa och avlägsna personer bör därför införas. Det bör anges att en järnvägstjänsteman med särskilda befogenheter ska få avvisa och i sista hand avlägsna den som har vägrats tillträde eller uppmanats att lämna järnvägssystemet om denne inte gör som han eller hon blivit tillsagd. I normalfallet bör det dock vara polismän och ordningsvakter som utför både avvisingar och avlägsnanden från järnvägssystemet.

I samband med överförandet av befogenheter till ordningslagen föreslås att rätten att avlägsna någon på grund av otillåtet intag av alkoholdrycker och alkoholdrycksliknande preparat ska gälla järnvägssystemet som helhet, inte enbart järnvägsinfrastrukturen. I förarbetena till den numera upphävda järnvägslagen bedömdes det som alltför ingripande att avlägsna en person från ett tåg av denna anledning.⁴¹ Enligt ordningslagen har en polisman eller en ordningsvakt rätt att från trafikföretagets område eller färdmedel avvisa eller avlägsna någon som brutit mot förbudet mot intag av alkoholdrycker och alkoholdrycksliknande preparat. En förutsättning är att överträdelsen har väsentlig betydelse för ordningen eller säkerheten i trafiken (4 kap. 8 §). Detsamma bör gälla inom ett järnvägssystem. En järnvägstjänsteman med särskilda befogenheter bör alltså ha rätt att avlägsna (inklusive avvisa) någon även från ett tåg om det olovliga intaget av alkoholdrycker eller alkoholdrycksliknande preparat har väsentlig betydelse för ordningen eller säkerheten i järnvägssystemet.

7.5.2 Rätt att omhänderta

Förslag

Bestämmelserna om rätt att omhänderta någon i järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem ska i sak föras över till ordningslagen, med den skillnaden att rätten ska tillkomma en järnvägstjänsteman med särskilda befogenheter i stället för en befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnväg.

Skälen för förslaget

Nuvarande ordning

Enligt 5 kap. 3 § järnvägssäkerhetslagen och 6 kap. 3 § lagen om nationella järnvägssystem får en befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst hos en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag omhänderta personer i vissa situationer. Det gäller den som överträder förbudet mot att beträda ett spårområde, den som uppträder berusad eller stör ordningen och den som genom sitt uppträdande utgör en risk för säkerheten i järnvägsdriften. Polismyndigheten ska då omedelbart underrättas. En omhändertagen person får hållas kvar som längst sex timmar. Beträffande bestämmelsernas närmare innebörd, se prop. 2021/22:83 s. 411 f., s. 605 f. och s. 634.

Föreslagen ordning

I avsnitt 6.3.2 har redogjorts för att järnvägstjänstemän även fortsättningsvis ska få tilldelas särskilda befogenheter. Därför bör en bestämmelse som ger en järnvägstjänsteman med särskilda befogenheter rätt att omhänderta någon införas i ordningslagen. Hållningen till vem som ska kunna tilldelas uppgifter, där det kan antas att våld eller tvångsmedel kan komma att behöva användas, bör dock vara restriktiv.⁴² Rätten till omhändertagande bör därför inte utökas i förhållande till hittillsvarande reglering. Omhändertagande får ske endast om det är absolut nödvändigt. I normalfallet bör det dock vara polismän och ordningsvakter som utför omhändertaganden i järnvägssystemet.

7.5.3 Proportionalitet och användande av våld

Förslag

Bestämmelserna om proportionalitet och användande av våld i järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem ska i sak föras över till ordningslagen, med den skillnaden att bestämmelsen i ordningslagen ska tillämpas av en järnvägstjänsteman med särskilda befogenheter i stället för en befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnväg.

⁴² Se avsnitt 6.1.

Skälen för förslaget

Nuvarande ordning

Enligt hittillsvarande reglering får en befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst hos en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag inte använda strängare medel än förhållandena kräver för att verkställa avlägsnanden och omhändertaganden. Våld får användas i den mån andra medel är otillräckliga och det med hänsyn till omständigheterna är försvarligt för att uppnå det avsedda resultatet. Våld får inte användas längre än vad som är absolut nödvändigt. Det sagda framgår av 5 kap. 4 § järnvägssäkerhetslagen och 6 kap. 4 § lagen om nationella järnvägssystem. Beträffande bestämmelsernas närmare innebörd, se prop. 2021/22:83 s. 411 f., s. 606 och s. 634.

Föreslagen ordning

I avsnitt 6.3.2 har redogjorts för att vissa järnvägstjänstemän även fortsättningsvis ska få tilldelas särskilda befogenheter. Som en följd av detta bör bestämmelserna om proportionalitet vid avlägsnanden och omhändertaganden samt restriktioner vid eventuell våldsanvändning föras över till ordningslagen och där samlas i samma bestämmelse. Eftersom det uttryckligen föreslås att en järnvägstjänsteman med särskilda befogenheter även ska ha rätt att avvisa personer i vissa fall (avsnitt 7.5.1) bör det sagda även gälla sådana avvisningar.

8 Tillsynsmyndigheternas roller

Bedömning

Polismyndigheten och Transportstyrelsen har olika uppgifter när det gäller ordning och säkerhet inom kollektivtrafiken. Myndigheternas respektive roller torde därför inte påverkas i någon större omfattning av den reglering som föreslås.

Skälen för bedömningen

Om ordningsbestämmelserna för järnväg förs över till ordningslagen finns anledning att fundera på om detta i sin tur innebär att Transportstyrelsens och Polismyndighetens respektive roller förändras. De båda myndigheterna har, utifrån sina olika perspektiv, uppgifter som syftar till att kollektivtrafiken ska vara säker.

Polisens arbete ska syfta till att upprätthålla allmän ordning och säkerhet samt att i övrigt tillförsäkra allmänheten skydd och annan hjälp.⁴³ Uttrycket ”upprätthålla allmän ordning och säkerhet” är inte klart definierat även om det används både i polislagen och i flera andra författningar. Det anses dock innebära att polisen har skyldighet och befogenhet att förebygga, förhindra och vidta åtgärder mot överträdelser

⁴³ 1 § polislagen (1984:387).

som faller under allmänt åtal. Dessutom har polisen en skyldighet att säkerställa att medborgarna lever ett tryggt och friktionsfritt liv.⁴⁴ Till Polismyndighetens uppgifter hör bl.a. att förebygga, förhindra och upptäcka brottslig verksamhet och andra störningar av den allmänna ordningen eller säkerheten, att övervaka den allmänna ordningen och säkerheten och ingripa när störningar har inträffat, samt att lämna allmänheten skydd, upplysningar och annan hjälp, när sådant bistånd lämpligen kan ges av polisen.⁴⁵ Regeringen har uttryckt att det är en självklarhet att staten genom Polismyndigheten ska ha huvudansvaret för att upprätthålla allmän ordning och säkerhet i samhället. Poliser ska användas i sammanhang som kräver polisiär kompetens och befogenheter.⁴⁶

Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet enligt järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem. Transportstyrelsen är också nationell säkerhetsmyndighet enligt direktiv (EU) 2016/798⁴⁷, det så kallade järnvägssäkerhetsdirektivet. Transportstyrelsen är vidare tillsynsmyndighet och har ett samlat ansvar för säkerheten vid tunnelbana och spårväg. Transportstyrelsen har även ett tillsynsansvar när det gäller busstrafik och taxitrafik.

Polismyndigheten och Transportstyrelsen har redan delvis överlappande roller på kollektivtrafikområdet. Polismyndigheten ansvarar för att upprätthålla den allmänna ordningen och säkerheten i samhället. Polismyndigheten har även det huvudsakliga tillsynsansvaret enligt ordningslagen, där trafik med tunnelbana och spårväg, taxitrafik och busstrafik regleras. Samtidigt har Transportstyrelsen ett tillsynsansvar för de nämnda trafiklagen. Att föra över ordningsbestämmelserna för järnväg skulle därför sannolikt inte påverka de båda myndigheternas roller i någon större omfattning. Transportstyrelsen skulle alltjämt vara den nationella säkerhetsmyndigheten på järnvägsområdet och fortsätta bedriva tillsyn över att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare följer järnvägssäkerhetslagen, lagen om nationella järnvägssystem och de föreskrifter och beslut som har meddelats i anslutning till lagarna.

Till viss del skulle dock de båda myndigheternas roller i praktiken kunna komma att sammanflätas. För att kunna upprätthålla en säker drift enligt järnvägssäkerhetslagen eller lagen om nationella järnvägssystem, kan verksamhetsutövarna behöva vidta ordningsskapande åtgärder inom ramen för sina säkerhetsstyrningssystem. Det innebär att Transportstyrelsen i sitt tillsynsarbete behöver information om hur ordningslagen tillämpas av järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare. Den praktiska tillämpningen av de föreslagna bestämmelserna i ordningslagen ihop med övrig reglering på järnvägsområdet, får utvisa om det är nödvändigt med ytterligare förtydliganden i lagstiftningen avseende de båda myndigheternas roller.

⁴⁴ Prop. 2022/23:91 En ny lag om ordningsvakter s. 27 f.

⁴⁵ 2 § polislagen (1984:387).

⁴⁶ Prop. 2022/23:91 En ny lag om ordningsvakter s. 28.

⁴⁷ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 av den 11 maj 2016 om järnvägssäkerhet.

9 Straffbestämmelser m.m.

Förslag

Bestämmelserna om straff vid överträdelse av förbudet mot att beträda ett spårområde för järnväg i järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem ska i sak föras över till ordningslagen.

Det ska härutöver införas en straffbestämmelse i ordningslagen som innebär att den som har brutit mot bestämmelser om

- förbud mot intag av alkoholdrycker och alkoholdrycksliknande preparat i ett järnvägssystem,
 - förbud mot att beträda ett järnvägsfordons utsida,
 - förbud mot att vidröra manöver- och signalanordningar eller liknande anordningar eller på annat sätt hindra järnvägstrafikens behöriga gång,
 - förbud mot att i ett järnvägssystem medföra egendom som är av farlig beskaffenhet eller som kan orsaka avsevärd olägenhet,
 - förbud mot att röka i ett järnvägssystem, eller
 - förbud mot att förorena eller skräpa ned i ett järnvägssystem
- ska dömas till penningböter, om gärningen inte är belagd med strängare straff i brottsbalken eller någon annan författning.

Bestämmelserna om beslag och förverkande av alkoholdrycker och alkoholdrycksliknande preparat ska i sak föras över från järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem till ordningslagen.

Skälen för förslaget

Nuvarande ordning

Enligt hittillsvarande reglering är det endast överträdelse av förbudet mot att beträda ett spårområde för järnväg, så kallat spårspring, som är förenat med straffsanktion. Det framgår av 7 kap. 5 § järnvägssäkerhetslagen och 8 kap. 5 § lagen om nationella järnvägssystem.

Bestämmelser om beslag och förverkande finns i 7 kap. 6 § järnvägssäkerhetslagen och 8 kap. 6 § lagen om nationella järnvägssystem, där det hänvisas till lagen (1958:205) om förverkande av alkohol m.m. Det är då fråga om beslag och förverkande av alkoholdrycker eller alkoholdrycksliknande preparat vid intag i strid med alkoholförtäringsförbudet i 5 kap. 2 § järnvägssäkerhetslagen eller 6 kap. 2 § lagen om nationella järnvägssystem. Beträffande bestämmelsernas närmare innebörd, se prop. 2021/22:83 s. 426 f., s. 609 f. och s. 637.

Föreslagen ordning

Det föreslås att bestämmelserna om straff vid överträdelse av förbudet mot att beträda ett spårområde för järnväg förs över till ordningslagen och där samlas i samma bestämmelse.

Enligt 4 kap. 10 § ordningslagen döms den som bryter mot bestämmelserna i 4 kap. 4–6 §§ ordningslagen till penningböter. Beträffande bestämmelsens närmare innebörd, se prop. 1992/93:210

s. 205 f. och s. 308.⁴⁸ Så som framgår av kapitel 5 i denna promemoria föreslås att det i ordningslagen ska införas ytterligare bestämmelser om förbud mot vissa handlingar och beteenden i ett järnvägssystem. Utgångspunkten har varit regleringen i 4 kap. ordningslagen där bestämmelserna om förbjudna handlingar och beteenden har förenats med straffsanktion.

Järnvägssystemet är ett känsligt system där ordningsstörningar kan få stora konsekvenser. Vissa handlingar och beteenden ska inte få förekomma i ett järnvägssystem eftersom de kan föranleda skada eller fara. Överträdelsebör därför vara straffsanktionerade. Penningböter bedöms vara en effektiv sanktion. Det innebär också att förbudet mot intag av alkohol drycker och alkohol drycksliknande preparat i järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem bör förenas med straffpåföljd vid överförandet till ordningslagen.

Det bör även anges att ordningslagen är subsidiär i förhållande till straffbestämmelserna i brottsbalken eller någon annan författning. En motsvarande bestämmelse om subsidiaritet avseende viss kollektiv persontrafik finns i 4 kap. 10 § ordningslagen. Beträffande bestämmelsens närmare innebörd, se prop. 1992/93:210 s. 308.

Bestämmelserna om beslag och förverkande av alkohol drycker och alkohol drycksliknande preparat bör likaledes föras över till ordningslagen och där samlas i samma bestämmelse. Av bestämmelsen i ordningslagen bör framgå att det i lagen (1958:205) om förverkande av alkohol m.m. finns bestämmelser om beslag och förverkande av alkohol drycker och alkohol drycksliknande preparat hos den som intar sådana drycker eller preparat inom ett järnvägssystem i strid med förbud.

Det bör i detta sammanhang nämnas att det finns straffbestämmelser som gäller förare av maskindrivet fordon på järnväg och andra som utför säkerhetskritiska arbetsuppgifter, se 7 kap. 2–4 §§ järnvägssäkerhetslagen och 8 kap. 2–4 §§ lagen om nationella järnvägssystem. Dessa straffbestämmelser som rör intag av alkohol, narkotika och andra medel föreslås inte föras över till ordningslagen. Liknande bestämmelser om trafiknykterhetsbrott och motsvarande finns i 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg. Eftersom de aktuella straffbestämmelserna inte förs över, kommer bestämmelser i lagen om förverkande av alkohol m.m. som hänvisar till straffbestämmelserna också att kvarstå.

När bestämmelserna om straff vid överträdelse av förbudet mot att beträda ett spårområde för järnväg överförs till ordningslagen, behöver motsvarande bestämmelser i järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem upphävas. Detsamma gäller när bestämmelserna om beslag och förverkande i järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem överförs till ordningslagen. Se kapitel 10 för följdändringar i annan lagstiftning.

⁴⁸ Se även prop. 2003/04:174 Några frågor om ordningslagen s. 25 f. där en straffskärpning diskuteras men regeringen ansåg att påföljderna för överträdelse av bestämmelserna i 4 kap. ordningslagen inte bör skärpas.

10 Följdändringar i annan lagstiftning

Införandet av ett nytt 4 a kap. i ordningslagen innebär att några ändringar i andra lagar behöver göras. Det handlar främst om att begrepp och hänvisningar behöver anpassas till införandet av det nya kapitlet, exempelvis genom att befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnväg byts ut mot järnvägstjänsteman med särskilda befogenheter. Det innebär också att bestämmelser i järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem behöver upphävas. Närmare beskrivning av ändringarna återfinns i författningskommentaren.

11 Ikraftträdande

Förslag

De föreslagna ändringarna i ordningslagen och annan lagstiftning ska träda i kraft den 1 januari 2027.

Skälen för förslaget

Det är angeläget att en reglering som innebär enhetligare ordningsbestämmelser för trafik med tunnelbana och spårväg, taxitrafik, busstrafik och järnvägstrafik kan träda i kraft så snart som möjligt. Med beaktande av den tid som behövs för lagstiftningsprocessen och för att berörda aktörer ska hinna anpassa sig till de nya reglerna, bedöms en rimlig tidpunkt för ikraftträdande vara den 1 januari 2027.

12 Konsekvenser

12.1 Problemen som förslaget syftar till att lösa

Det främsta skälet till att en översyn av ordningsbestämmelserna bedöms vara nödvändig är att bestämmelser med liknande eller samma utgångspunkter och syften inte har formulerats exakt lika för de olika trafikslagen, vilket i sig kan skapa osäkerheter eller omotiverade skillnader i tillämpningen. Det finns också kravområden för de olika trafikslagen som skiljer sig åt. Att regelverkens tillämpningsområden möts eller överlappar varandra vid bytespunkter för kollektivtrafik, är också problematiskt.

Ordningsbestämmelser för tunnelbana, spårväg, taxi och buss återfinns i 4 kap. ordningslagen (1993:1617) medan motsvarande bestämmelser för järnväg återfinns i 5 kap. järnvägssäkerhetslagen (2022:367) och 6 kap. lagen (2022:368) om nationella järnvägssystem. En del av problemen som förslaget syftar till att lösa gäller enbart järnvägsregleringen. Ett sådant exempel är begreppet befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnväg, där innebörden av begreppet upplevs som oklar.

Uppdelningen i två olika lagar med ordningsbestämmelser för järnväg i järnvägssäkerhetslagen respektive lagen om nationella järnvägssystem kan också innebära svårigheter att avgöra vilken av lagarna som är tillämplig. Det råder också osäkerhet om möjligheten att få handräckning av polisman och ordningsvakt. Av 4 kap. ordningslagen framgår att en polisman eller ordningsvakt får avvisa eller avlägsna personer från trafikföretagets område eller färdmedel om de inte gör som de blivit tillsagda. Motsvarande bestämmelse saknas i järnvägsregleringen. Vidare är vissa handlingar och beteenden förbjudna enligt 4 kap. ordningslagen, men inte enligt järnvägsregleringen.

Kollektivtrafiken fyller en viktig funktion i samhället och behöver fortsätta att fungera smidigt i takt med att antalet resenärer ökar. Det är också viktigt att kollektivtrafiken upplevs trygg för alla som befinner sig där. Kollektivtrafiken är ett känsligt system där ordningsstörningar kan få stora konsekvenser. Ordningsstörningar, exempelvis i form av spårspring, medför säkerhetsrisker och ökade kostnader för samhället. Det behöver därför finnas ett enhetligt och tydligt regelverk som gör det möjligt att på ett effektivt sätt kunna komma till rätta med ordningsstörningar.

12.2 Konsekvenser om förslaget inte genomförs

Om förslaget inte genomförs kvarstår problemen, dvs. dels i form av oklarheter gällande vilka ordningsbestämmelser som gäller i olika fall, dels i form av omotiverade skillnader i de regler som gäller för de olika trafikslagen.

12.3 Alternativa lösningar

12.3.1 Nuvarande reglering behålls

Ett alternativ är att avstå från att göra ändringar. I så fall kvarstår problemen, dvs. dels i form av oklarheter gällande vilka ordningsbestämmelser som gäller i olika fall, dels i form av omotiverade skillnader i de regler som gäller för de olika trafikslagen.

12.3.2 En gemensam reglering i 4 kap. ordningslagen

Ett sätt att göra ordningsbestämmelserna mer enhetliga är att föra över ordningsbestämmelserna för järnväg till 4 kap. ordningslagen, dvs. samma kapitel som reglerar ordning avseende trafik med tunnelbana och spårväg, taxitrafik och busstrafik. En sådan reglering skulle dock innebära vissa svårigheter. De befintliga ordningsbestämmelserna för järnväg i järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem är inriktade på järnvägssystem, dvs. fordon och infrastruktur. Bestämmelserna i 4 kap. ordningslagen tillämpas i stället på trafikföretagets område och de färdmedel som ingår där. En motsvarighet till järnvägsföretagets område skulle vara svår att definiera. Järnvägsregleringen är uppbyggd utifrån säkerhetsstyrningssystem och att

järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ansvarar för den säkra driften i sina respektive delar av järnvägssystemet. Bestämmelserna i järnvägsregleringen tillämpas dessutom på hela järnvägssystemet eftersom både godstrafik och persontrafik framförs på samma spår medan 4 kap. ordningslagen endast gäller viss kollektiv persontrafik. Om trafik med tunnelbana och spårväg, taxitrafik, busstrafik och järnvägstrafik skulle sammanföras i 4 kap., skulle en omfattande översyn av tillämpningsområdet behöva ske.

En annan svårighet med en gemensam reglering följer av att befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnväg har större befogenheter än trafiktjänstemän enligt ordningslagen. Den senare gruppen behöver till skillnad från befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnväg söka hjälp av polisman eller ordningsvakt vid avvísningar och avlägsnanden. Om det skulle införas en gemensam reglering i 4 kap. där tjänstemännens befogenheter skulle variera utifrån vilket trafikslag de tillhör, skulle en grundlig översyn av befogenheterna i kapitlet behöva ske och systematiken eventuellt behöva göras om.

Det finns emellertid fördelar med en reglering i samma kapitel. En sådan fördel skulle vara att de som ska tillämpa reglerna, dvs. trafiktjänstemän, järnvägstjänstemän, ordningsvakter och polismän har att utgå från samma regler. Det gäller också resenärer och andra som befinner sig i kollektivtrafiken. Samma regler skulle gälla oberoende av trafikslag. Med enhetliga straffbestämmelser skulle det kunna finnas goda förutsättningar för att skapa en enhetlig praxis, exempelvis när det gäller överträdelse av förbudet mot att beträda ett spårområde. Ingen skillnad skulle göras beroende på om det handlar om ett spårområde för tunnelbana, spårväg eller järnväg.

12.3.3 En särskild ordningslag för transportområdet

Som ett alternativ till förslaget att införa ett nytt kapitel för järnväg i ordningslagen, skulle det befintliga kapitlet för den kollektiva persontrafiken (4 kap.) och ordningsreglerna för järnvägssystem kunna placeras i en ny särskild ordningslag för transportområdet. Skäl för en sådan lösning är att 4 kap. till sitt innehåll och sin struktur skiljer sig från övriga kapitel i ordningslagen. Begreppet offentlig plats är inte det centrala, dessutom har Polismyndigheten inte någon utpekad roll i 4 kap. Detsamma gäller det föreslagna 4 a kap.

Det finns dock omständigheter som talar emot en separat ordningslag för transportområdet. En svårighet är att områden inom kollektivtrafiken, exempelvis bytespunkter, med en sådan lösning ändå skulle regleras genom ordningslagen. Det gäller områden som utgör offentliga platser i ordningslagens mening. Huvudprincipen är att ett område eller utrymme är en offentlig plats, om allmänheten har tillträde dit utan att behöva erlägga avgift eller att det ställs upp andra särskilda krav för tillträde till området eller utrymmet. Bytespunkter för kollektivtrafik kan därför vara sådana offentliga platser. Det finns alltså ett samband mellan regleringen om offentliga platser i 1 kap. och dagens reglering i 4 kap. ordningslagen. Att ha en ordningsreglering uppdelad i olika lagar, vilket skulle bli resultatet av en separat ordningslag på transportområdet vid sidan av

ordningslagen, skulle bara skapa nya otydligheter. Däremot finns skäl att se över det inbördes förhållandet mellan 4 kap., det föreslagna 4 a kap. och övriga kapitel i ordningslagen i fråga om den närmare tillämpningen vid bytespunkter. Se även avsnitt 4.4 för ytterligare resonemang kring detta alternativ.

12.4 Skälen till att ett nytt kapitel i ordningslagen bedöms vara den lämpligaste åtgärden

Det alternativ som bedöms vara lämpligast är att ett nytt kapitel med ordningsbestämmelser för järnväg införs i ordningslagen (avsnitt 4.3). Genom att samla ordningsregleringen för den landbaserade kollektivtrafiken i samma lag underlättas tillämpningen, exempelvis när järnväg och buss trafikerar samma bytespunkter. Med en uppdelning av trafikslagen i två kapitel (tunnelbana, spårväg, taxi och buss respektive järnväg) kan man vinna de fördelar som en enhetlig reglering i ordningslagen skulle medföra. Samtidigt undviker man de problem som en reglering i samma kapitel skulle innebära.

Man undviker de problem som följer av att tillämpningsområdet för ordningsbestämmelser för järnväg respektive för viss kollektiv persontrafik (4 kap. ordningslagen) har utformats på olika sätt. Med två separata kapitel undviker man också en sammanblandning av trafiktjänstemännens respektive järnvägstjänstemännens befogenheter. Angående problem med en gemensam reglering i samma kapitel, se avsnitt 12.3.2.

Det finns dock fördelar att vinna med en mer enhetlig reglering även om regleringen görs i två kapitel. De som ska tillämpa bestämmelserna kan som utgångspunkt kan utgå från att en likartad bestämmelse i 4 kap. respektive 4 a kap. är avsedd att tillämpas på ett likartat sätt. Eftersom bestämmelserna i de båda kapitlen liknar varandra blir det tydligare vad som är otillåtet och förenat med straffsanktion. Vidare kommer en järnvägstjänsteman som utgångspunkt att ha motsvarande uppgifter som en trafiktjänsteman även om trafikslaget är ett annat. Bestämmelserna om handräckning av polismän och ordningsvakter kommer också att vara desamma. Med ett enhetligt och tydligt regelverk ökar förutsättningarna för att snabbt och effektivt kunna ingripa mot ordningsstörningar. Detta borde också öka tryggheten för resenärer och andra som befinner sig i kollektivtrafiken.

I ett senare skede skulle ordningslagen kunna utvecklas med tillkommande krav för de olika trafikslagen. Sådana krav kan komma att variera beroende på vilket trafikslag det handlar om. Det finns även möjlighet att ta fram en särskild reglering om ordningsbestämmelser för bytespunkter.

12.5 Ekonomiska och andra konsekvenser

12.5.1 Ekonomiska konsekvenser i staten

Ekonomiska konsekvenser i Polismyndigheten

Förslaget att flytta ordningsbestämmelserna för järnväg till ordningslagen innebär egentligen inget nytt ansvar för Polismyndigheten. Genom förslaget blir dock Polismyndighetens ansvar i förhållande till järnvägstrafiken tydligare än vad det har varit hittills. Även om förslaget i sig inte innebär ett utökat ansvar för Polismyndigheten är det möjligt att förslaget i realiteten kan leda till att Polismyndigheten får nya uppgifter att utföra.

Polismyndigheten har huvudansvaret för att upprätthålla allmän ordning och säkerhet i samhället. Till myndighetens uppgifter hör bl.a. att förebygga, förhindra och upptäcka brottslig verksamhet och andra störningar av den allmänna ordningen eller säkerheten, att övervaka den allmänna ordningen och säkerheten och ingripa när störningar har inträffat, samt att lämna allmänheten skydd, upplysningar och annan hjälp, när sådant bistånd lämpligen kan ges av polisen.⁴⁹ Det gäller också ordning och säkerhet i kollektivtrafiken, järnvägen inkluderad. I linje med detta är polismän den yrkesgrupp som i första hand har rätt att använda våld och tvång i sin tjänsteutövning. Om någon genom sitt uppträdande stör den allmänna ordningen eller utgör en omedelbar fara för denna, får en polisman, när det är nödvändigt, avvisa eller avlägsna honom från visst område eller utrymme. Tillfälligt omhändertagande får ske om dessa åtgärder inte är tillräckliga.⁵⁰ Enligt den gällande ordningslagen får en polisman eller ordningsvakt under vissa omständigheter avvisa eller avlägsna den som har vägrats tillträde eller som uppmanats att lämna trafikföretagets område eller färdmedel. Förslaget innebär att en motsvarande bestämmelse införs även för järnvägssystem. Bedömningen är dock att förslaget inte innebär att Polismyndighetens ansvar utökas.

Polismyndigheten kan behöva informera sin personal om hur de nytillkomna bestämmelserna om överträdelser på järnvägsområdet och hjälp till järnvägstjänstemän ska tillämpas. Även ordningsvakter som står under Polismyndighetens ledning behöver känna till de nya reglerna. Eftersom de nya bestämmelserna i stort överensstämmer med bestämmelserna i dagens 4 kap. ordningslagen om vilka handlingar och beteenden som är förbjudna torde emellertid en anpassning till de nya reglerna inte kräva några större ansträngningar från Polismyndighetens sida.

Genom förslaget blir det möjligt att förena såväl hittillsvarande som nytillkomna överträdelser på järnvägsområdet med en straffsanktion (penningböter). Om det innebär att Riksåklagarens föreskrifter (2024:1084) om ordningsbot för vissa brott kompletteras kan antalet ordningsbotsförelägganden på järnvägsområdet bli fler. Det innebär att Polismyndighetens möjligheter att faktiskt kontrollera efterlevnaden av bestämmelserna om ordning och säkerhet i järnvägssystem utökas.

⁴⁹ 2 § polislagen (1984:387).

⁵⁰ 13 § polislagen (1984:387).

Den sammantagna bedömningen är att de potentiella nya uppgifter som kan uppstå inom ramen för Polismyndighetens befintliga ansvar inte kommer att påverka resursåtgången inom myndigheten annat än marginellt. Några budgetförstärkningar med anledning av förslaget bedöms inte vara nödvändiga.

Ekonomiska konsekvenser i Transportstyrelsen

Förslaget innebär inte några förändringar av Transportstyrelsens roll som tillsynsmyndighet på järnvägsområdet.

Ekonomiska konsekvenser i Åklagarmyndigheten

Förslaget kan ge skäl för Riksåklagaren att komplettera sina föreskrifter (2024:1084) om ordningsbot för vissa brott. Bedömningen är att någon budgetförstärkning med anledning av förslaget inte är nödvändig.

Ekonomiska konsekvenser hos staten i övrigt

Förslaget bedöms inte få någon nämnvärd påverkan på andra myndigheter.

12.5.2 Kommuner och regioner

Förslaget bedöms inte få någon nämnvärd påverkan på kommuner och regioner.

12.5.3 Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag

Möjligheterna att upprätthålla ordningen och säkerheten i järnvägssystemet kan komma att förbättras, i synnerhet om överträdelser förenas med straffsanktion. Det blir vidare möjligt för järnvägstjänstemän att ingripa på ett tidigare stadium. Personer föreslås kunna vägras tillträde till ett järnvägssystem redan om järnvägstjänstemannen befarar att de kommer att störa ordningen eller äventyra säkerheten.

12.5.4 Privatpersoner

Resenärer och andra privatpersoner

Förslaget kan komma att innebära att möjligheterna att upprätthålla ordningen och säkerheten i järnvägssystemet förbättras, i synnerhet om överträdelser förenas med straffsanktion. Det torde leda till att resenärer och andra som befinner sig i kollektivtrafiken känner sig tryggare än i dag. Om förslaget innebär att antalet ordningsstörningar minskar, t.ex. i form av spårspilling, kan detta också leda till bättre punktlighet i tågtrafiken.

Anställda

Förslaget kan komma att innebära att möjligheterna att upprätthålla ordningen och säkerheten i järnvägssystemet förbättras, i synnerhet om överträdelser förenas med straffsanktion. Det blir vidare möjligt för

järnvägstjänstemän att ingripa på ett tidigare stadium. Personer föreslås kunna vägras tillträde till ett järnvägssystem redan om järnvägstjänstemannen befarar att de kommer att störa ordningen eller äventyra säkerheten.

12.6 Förslagets förhållande till unionsrätten

Förslaget bedöms överensstämma med och därmed inte gå utöver de skyldigheter som följer av Sveriges anslutning till Europeiska unionen. Ordningsfrågor regleras inte av EU.

12.7 Kompensatoriska åtgärder

Förslaget bedöms inte föranleda några kompensatoriska åtgärder.

12.8 Tidpunkt för ikraftträdande och behov av informationsinsatser

Förslaget är att ändringarna i ordningslagen och annan lagstiftning ska träda i kraft den 1 januari 2027. Några behov av informationsinsatser till allmänheten bedöms inte vara nödvändiga.

12.9 Utvärdering efter genomförandet

Den 16 juni 2025 redovisade Trafikverket och Transportstyrelsen ett förslag på strategiska förutsättningar för, och genomförande av ett nationellt program för kollektivtrafikskydd till regeringen (LI2025/01220). Under förutsättning att ett nationellt program antas skulle det kunna tänkas att även aspekter som rör den här aktuella översynen av ordningsregleringen blir föremål för uppföljning eller utvärdering.

13 Författningskommentar

13.1 Inledning

Det införs ett nytt kapitel, 4 a kap., i ordningslagen (1993:1617). Det nya kapitlet innehåller bestämmelser om ordning och säkerhet i järnvägssystem. Några av paragraferna överensstämmer i sak med de nuvarande bestämmelserna om ordning i järnvägssäkerhetslagen (2022:367) och lagen (2022:368) om nationella järnvägssystem. I de fallen är författningskommentaren utformad så att det anges vilken paragraf i järnvägssäkerhetslagen respektive lagen om nationella järnvägssystem som den nya paragrafen motsvarar. Dessutom görs hänvisningar till äldre

lagförarbeten. I fråga om vissa paragrafer anges att de delvis motsvarar en paragraf i nuvarande 4 kap. ordningslagen som avser viss kollektiv persontrafik. Den nya paragrafen i 4 a kap. avser dock järnvägssystem och är därför inte identisk med en eventuell motsvarighet i 4 kap.

Till följd av införandet av ett nytt 4 a kap. behöver även annan lagstiftning justeras. Dessa bestämmelser kommenteras särskilt.

I de fall en paragraf ändras endast språkligt eller redaktionellt utan någon ändring i sak kommenteras detta inte särskilt.

13.2 Förslaget till lag om ändring i ordningslagen (1993:1617)

1 kap. 1 § Denna lag innehåller särskilda föreskrifter om allmänna sammankomster och offentliga tillställningar (2 kap.) samt föreskrifter om allmän ordning och säkerhet i övrigt dels vid sammankomster och tillställningar, på offentliga platser och vid vissa anläggningar och verksamheter (3 kap.), dels i viss kollektiv persontrafik (4 kap.), *dels i järnvägssystem (4 a kap.)*, dels vid vissa idrottsarrangemang (5 kap.).

Paragrafen innehåller en presentation av innehållet i lagens kapitel. En justering behöver ske så att det nya 4 a kap. om ordning och säkerhet i järnvägssystem också nämns.

4 a kap. Ordning och säkerhet i järnvägssystem

Inledande bestämmelser

1 § Bestämmelserna i detta kapitel gäller järnvägssystem som omfattas av järnvägssäkerhetslagen (2022:367) eller lagen (2022:368) om nationella järnvägssystem.

Paragrafen anger att kapitlets tillämpningsområde utgörs av järnvägssystem enligt järnvägssäkerhetslagen (2022:367) eller lagen (2022:368) om nationella järnvägssystem.

Övervägandena finns i avsnitt 4.5.

2 § I detta kapitel betyder

infrastrukturförvaltare: den som har tillstånd att förvalta järnvägsinfrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen enligt 3 kap. 6 § järnvägssäkerhetslagen (2022:367) eller 4 kap. 4 § lagen (2022:368) om nationella järnvägssystem,

järnvägsföretag: den som har tillstånd att utföra järnvägstrafik enligt 3 kap. järnvägssäkerhetslagen eller 4 kap. lagen om nationella järnvägssystem,

järnvägssystem: sådana fordon och sådan infrastruktur som omfattas av järnvägssäkerhetslagen eller lagen om nationella järnvägssystem,

järnvägstjänsteman: förare samt den som annars, på grund av anställning eller uppdrag hos ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare, har uppgifter som avser ordningen och säkerheten i ett järnvägssystem och som tydligt visar detta genom att bära uniform, märke eller på annat sätt, och

säkerhetsstyrningssystem: en sådan organisation och ett sådant förfarande som fastställts av ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare i enlighet med 2

kap. 2 § järnvägssäkerhetslagen eller 2 kap. 2 § lagen om nationella järnvägssystem.

Paragrafen anger vad som avses med vissa ord och uttryck som har koppling till järnvägssäkerhetslagen (2022:367) och lagen (2022:368) om nationella järnvägssystem. Begreppen infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag, järnvägssystem och säkerhetsstyrningssystem har samma innebörd som i järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem.

Begreppet järnvägstjänsteman är nytt och avsett endast för 4 a kap. ordningslagen (1993:1617). En järnvägstjänsteman är motsvarigheten till en trafiktjänsteman enligt 4 kap. 2 § ordningslagen, med skillnaden att järnvägstjänstemannen verkar i järnvägssystemet. Järnvägstjänstemannen är anställd eller har uppdrag hos ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare. Avgörande för om någon är att anse som järnvägstjänsteman är vilka uppgifter som järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren har tilldelat honom eller henne. Anställda och uppdragstagare hos exempelvis bevakningsföretag, som järnvägsföretag eller infrastrukturförvaltare anlitar, är dock inte att anse som järnvägstjänstemän. En förutsättning för att någon ska anses vara en järnvägstjänsteman är att personen bär uniform eller märke eller på något annat sätt visar att han eller hon är järnvägstjänsteman. Det måste klart framgå för den enskilde att den som agerar enligt bestämmelserna i 4 a kap. är en järnvägstjänsteman. I vissa fall, exempelvis i fråga om lokförare, framgår det givetvis redan av omständigheterna att föraren är en järnvägstjänsteman.

Övervägandena finns i avsnitt 4.6 och 6.3.1.

Förbud mot intag av alkoholdrycker

3 § Alkoholdrycker och alkoholdrycksliknande preparat får inte intas inom ett järnvägssystem. Detta gäller inte i fråga om intag av drycker eller preparat vid tillåten servering och inte heller om ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare för särskilt fall har medgett intag.

Med alkoholdrycker och alkoholdrycksliknande preparat förstås sådana drycker och preparat som avses i 1 kap. 5 § och 10 a § alkohollagen (2010:1622).

Paragrafen anger att alkoholdrycker och alkoholdrycksliknande preparat inte får intas inom ett järnvägssystem. Av 2 § framgår vad som avses med ett järnvägssystem. Bestämmelsen motsvarar delvis hittillsvarande 5 kap. 2 § järnvägssäkerhetslagen (2022:367) och 6 kap. 2 § lagen (2022:368) om nationella järnvägssystem. Jämför prop. 2021/22:83 s. 411 f., s. 605 och s. 634.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.

Förbud mot beträdande av spårområde och fordons utsida, vidrörande av anordningar eller annat hindrande av trafik

4 § Utan en infrastrukturförvaltares eller ett järnvägsföretags tillstånd får inte någon

1. beträda ett spårområde för järnväg, utom på platser som det klart framgår att allmänheten har tillgång till,
2. beträda ett järnvägsfordons utsida, eller

3. vidröra manöver- och signalanordningar eller liknande anordningar eller på annat sätt hindra järnvägstrafikens behöriga gång.

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.

I paragrafen redogörs i *första stycket* för sådana ageranden som inte är tillåtna i ett järnvägssystem utan tillstånd av en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag. Av 2 § framgår vad som avses med ett järnvägssystem.

I *första punkten* anges att det är förbjudet att beträda ett spårområde för järnväg, utom på platser som det klart framgår att allmänheten har tillgång till. Genom bestämmelsen förbjuds så kallat spårspring. Ett spårområde för järnväg utgör en del av den infrastruktur som ingår i ett järnvägssystem. Bestämmelsen motsvarar i sak hittillsvarande 5 kap. 1 § järnvägssäkerhetslagen (2022:367) och 6 kap. 1 § lagen (2022:368) om nationella järnvägssystem. Jämför prop. 2021/22:83 s. 411 f., s. 605 och s. 633.

I *andra punkten* anges att det är förbjudet att beträda ett järnvägsfordons utsida. Genom bestämmelsen klargörs att det är förbjudet att på järnvägsfordon åka t.ex. mellan vagnar, på fotsteg vid dörr eller på taket. Bestämmelsen är tillämplig på sådana beteenden oavsett om det medför hinder för järnvägstrafikens utövande eller inte. Bestämmelsen har ingen tidigare motsvarighet i järnvägssäkerhetslagen eller lagen om nationella järnvägssystem. En motsvarande bestämmelse avseende viss kollektiv persontrafik finns i 4 kap. 5 § 2 ordningslagen (1993:1617).

I *tredje punkten* anges att det är förbjudet att vidröra manöver- och signalanordningar eller liknande anordningar eller på annat sätt hindra järnvägstrafikens behöriga gång. Bestämmelsen blir tillämplig så snart någon missbrukar en mekanisk eller teknisk anordning som behövs för järnvägsdriften. Det är också förbjudet att på annat sätt hindra järnvägstrafikens behöriga gång. Det innebär att det exempelvis är förbjudet att utan godtagbar anledning förhindra stängning av dörrar eller dra i nödbromsen på ett järnvägsfordon. Det krävs inte att säkerheten i järnvägssystemet påverkas för att ett agerande vara förbjudet. Det är järnvägstrafikens behöriga gång som inte får hindras. Åtgärder som mera är av ordningskaraktär och inte kan anses medföra hinder för järnvägstrafikens utövande omfattas inte av bestämmelsen. Bestämmelsen har ingen tidigare motsvarighet i järnvägssäkerhetslagen eller lagen om nationella järnvägssystem. En motsvarande bestämmelse avseende viss kollektiv persontrafik finns i 4 kap. 5 § 3 ordningslagen.

I *andra stycket* görs en begränsning av i vilka situationer ett järnvägsföretag får ge någon tillstånd att beträda ett spårområde för järnväg. Det förtydligas att ett järnvägsföretag endast får meddela tillstånd att beträda ett spårområde för järnväg i den utsträckning företaget har en egen rätt att använda infrastrukturen för sin järnvägstrafik, exempelvis på grund av att järnvägsföretaget har tilldelats motsvarande infrastrukturkapacitet enligt 7 kap. järnvägsmarknadslagen (2022:365). Detta innebär också att järnvägsföretagets personal har rätt att beträda spårområdet i samma omfattning. Bestämmelsen har ingen tidigare motsvarighet i järnvägssäkerhetslagen eller lagen om nationella järnvägssystem.

Övervägandena finns i avsnitt 5.3–5.5.

Förbud mot medförande av egendom, rökning och nedskräpning

5 § Det är förbjudet att i ett järnvägssystem

1. utan tillstånd av en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag medföra egendom som är av farlig beskaffenhet eller som kan orsaka avsevärd olägenhet,
2. röka, eller
3. förorena eller skräpa ned.

I paragrafen redogörs för olika ageranden som inte är tillåtna i ett järnvägssystem. Av 2 § framgår vad som avses med ett järnvägssystem.

Första punkten innehåller ett förbud mot medförande av viss egendom i ett järnvägssystem. Bestämmelsen tar sikte på farliga föremål såsom laddade skjutvapen, sådana explosiva eller brandfarliga varor som lätt kan fås att explodera eller antändas och föremål som genom att de är vassa eller har farliga utskjutande delar kan skada andra personer. Egendom som kan orsaka avsevärd olägenhet för andra får inte heller medföras. Det gäller i vissa fall hundar eller andra djur som kan medföra obehag för allergiska personer och ämnen som genom sin lukt kan vara besvärande för omgivningen. Även andra föremål än de nu nämnda, som kan orsaka skada eller obehag, omfattas av bestämmelsen. Det bör finnas möjlighet för infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag att ge undantag från förbudet. Det kan exempelvis ske genom att reservera vissa vagnar för resande med djur.

Andra punkten innehåller ett förbud mot rökning i ett järnvägssystem. Vad som avses med rökning framgår av 6 kap. 1 § lagen (2018:2088) om tobak och liknande produkter. Rökförbudet gäller alltså rökning av tobak, men även exempelvis användning av elektroniska cigaretter är förbjuden.

Tredje punkten innehåller ett förbud mot förorening och nedskräpning i ett järnvägssystem.

Bestämmelserna har ingen tidigare motsvarighet i järnvägssäkerhetslagen (2022:367) eller lagen (2022:368) om nationella järnvägssystem. Motsvarande bestämmelser avseende viss kollektiv persontrafik finns i 4 kap. 6 § 1–3 ordningslagen (1993:1617).

Övervägandena finns i avsnitt 5.6 och 5.7.

Hur ordning och säkerhet upprätthålls

En järnvägstjänsteman upprätthåller ordning och säkerhet

6 § En järnvägstjänsteman får ge trafikanter och andra anvisningar eller tillsägelser som behövs för att ordningen eller säkerheten i ett järnvägssystem ska upprätthållas.

Paragrafen innehåller en bestämmelse om de grundläggande befogenheterna för järnvägstjänstemän i ett järnvägssystem. Av 2 § framgår vad som avses med en järnvägstjänsteman respektive ett järnvägssystem. I paragrafen anges att en järnvägstjänsteman får ge trafikanter och andra anvisningar eller tillsägelser som behövs för att ordningen eller säkerheten i ett järnvägssystem ska upprätthållas. Rätten att agera är inte beroende av vilken del av järnvägssystemet som den enskilde järnvägstjänstemannen först och främst tillhör. Exempelvis har

en lokförare rätt att ge anvisningar åt någon som befinner sig utanför järnvägsfordonet.

Bestämmelsen har ingen tidigare motsvarighet i järnvägssäkerhetslagen (2022:367) eller lagen (2022:368) om nationella järnvägssystem. En motsvarande bestämmelse avseende trafiktjänstemäns rätt att ge anvisningar eller tillsägelser för att ordningen eller säkerheten i viss kollektiv persontrafik ska upprätthållas finns i 4 kap. 3 § ordningslagen (1993:1617).

Övervägandena finns i avsnitt 7.1.

7 § En järnvägstjänsteman får vägra någon tillträde till ett järnvägssystem om personen

1. är berusad,
2. medför egendom som avses i 5 § 1, eller
3. annars uppträder på ett sådant sätt att det finns anledning att befara att han eller hon kommer att störa ordningen eller äventyra säkerheten i järnvägssystemet.

Paragrafen anger att en järnvägstjänsteman har rätt att vägra någon tillträde till ett järnvägssystem. Av 2 § framgår vad som avses med en järnvägstjänsteman respektive ett järnvägssystem. Tillträde till ett järnvägssystem ska kunna vägras i den omfattning som är nödvändig för att upprätthålla ordningen och säkerheten i järnvägssystemet. I det enskilda fallet kan det vara tillräckligt att vägra någon tillträde till ett järnvägsfordon. Tillträde får vägras den som är berusad eller medför egendom som är av farlig beskaffenhet eller som kan orsaka avsevärd olägenhet. Tillträde får även vägras den som annars uppträder på ett sådant sätt att det finns anledning att befara att han eller hon kommer att störa ordningen eller äventyra säkerheten i järnvägssystemet. Formuleringen i *tredje punkten* innebär att det är tillräckligt att järnvägstjänstemannen bedömer att det finns skäl att befara ordningsstörningar eller äventyrande av säkerheten för att tillträde ska kunna vägras.

Bestämmelsen har ingen tidigare motsvarighet i järnvägssäkerhetslagen (2022:367) eller lagen (2022:368) om nationella järnvägssystem. En motsvarande bestämmelse avseende trafiktjänstemäns rätt att vägra tillträde finns i 4 kap. 7 § ordningslagen (1993:1617).

Övervägandena finns i avsnitt 7.2.

8 § Skyldighet att lämna järnvägssystemet på uppmaning av en järnvägstjänsteman gäller den som

1. är berusad eller stör ordningen eller äventyrar säkerheten i järnvägssystemet,
2. har brutit mot någon av 3–5 §§, om överträdelsen har väsentlig betydelse för ordningen eller säkerheten i järnvägssystemet, eller
3. har underlåtit att följa en anvisning eller tillsägelse av en järnvägstjänsteman enligt 6 §, om underlåtelserna har väsentlig betydelse för ordningen eller säkerheten i järnvägssystemet.

Paragrafen anger att personer i vissa fall är skyldiga att på uppmaning av en järnvägstjänsteman lämna järnvägssystemet. Av 2 § framgår vad som avses med en järnvägstjänsteman respektive ett järnvägssystem. En person ska kunna uppmanas att lämna järnvägssystemet i den omfattning som är nödvändig för att upprätthålla ordningen och säkerheten i

järnvägssystemet. I det enskilda fallet kan det vara tillräckligt att lämna ett järnvägsfordon.

Skyldigheten att lämna järnvägssystemet gäller enligt *första punkten* den som är berusad eller stör ordningen eller äventyrar säkerheten i järnvägssystemet. Enligt *andra punkten* kan även någon som har brutit mot en bestämmelse i 3–5 §§ vara skyldig att lämna järnvägssystemet om överträdelsen har väsentlig betydelse för ordningen eller säkerheten i järnvägssystemet. Detsamma gäller enligt *tredje punkten* den som har underlåtit att följa en anvisning eller tillsägelse av en järnvägstjänsteman enligt 6 § om underlåtelserna har väsentlig betydelse för ordningen eller säkerheten i järnvägssystemet. Om överträdelsen eller underlåtelserna ska anses vara av sådan väsentlig betydelse får avgöras från fall till fall.

Bestämmelsen har ingen tidigare motsvarighet i järnvägssäkerhetslagen (2022:367) eller lagen (2022:368) om nationella järnvägssystem. En motsvarande bestämmelse avseende skyldighet att på en trafik tjänstemans uppmaning lämna trafikföretagets område eller färdmedel finns i 4 kap. 8 § ordningslagen (1993:1617).

Övervägandena finns i avsnitt 7.3.

9 § Om den som har vägrats tillträde enligt 7 § eller som uppmanats enligt 8 § att lämna järnvägssystemet inte gör som han eller hon blir tillsagd, får en polisman eller ordningsvakt avvisa eller avlägsna honom eller henne.

Paragrafen innehåller en handräckningsbestämmelse. Enligt bestämmelsen får en polisman eller ordningsvakt avvisa eller avlägsna den som har vägrats tillträde eller uppmanats att lämna järnvägssystemet men inte följer en sådan tillsägelse. Av 2 § framgår vad som avses med ett järnvägssystem. En person ska kunna avvisas eller avlägsnas i den omfattning som är nödvändig för att upprätthålla ordningen och säkerheten i järnvägssystemet. I det enskilda fallet kan det vara tillräckligt att personen avvisas eller avlägsnas från ett järnvägsfordon.

Bestämmelsen innebär att det ankommer på polismannen eller ordningsvakten att självständigt pröva om förutsättningar för avvisning eller avlägsnande föreligger, dvs. om den som begärs avvisad eller avlägsnad har betett sig på ett sätt som enligt lagen medför skyldighet att lämna exempelvis ett järnvägsfordon. En sådan prövning kan naturligtvis inte bli alltför ingående. Polismannen eller ordningsvakten torde i allmänhet kunna godta de uppgifter som järnvägstjänstemannen lämnar om händelseförloppet. Om en polisman eller ordningsvakt finner det uppenbart att grund för avvisning eller avlägsnande saknas, har han eller hon rätt att vägra handräckning.

Bestämmelsen har ingen tidigare motsvarighet i järnvägssäkerhetslagen (2022:367) eller lagen (2022:368) om nationella järnvägssystem. En motsvarande bestämmelse avseende trafik tjänstemäns rätt till handräckning finns i 4 kap. 9 § ordningslagen (1993:1617).

Övervägandena finns i avsnitt 7.4.

Särskilda befogenheter för vissa järnvägstjänstemän

10 § En järnvägstjänsteman får tilldelas särskilda befogenheter av ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare för att upprätthålla ordningen och säkerheten i järnvägssystemet. Det ska framgå av järnvägsföretagets eller

infrastrukturförvaltarens säkerhetsstyrningssystem vilka järnvägstjänstemän som har sådana särskilda befogenheter som avses i 11–13 §§.

Paragrafen anger att en järnvägstjänsteman får ges särskilda befogenheter för att upprätthålla ordning och säkerhet i järnvägssystemet. Möjligheten att tilldela särskilda befogenheter är ny och förekommer inte sedan tidigare i ordningslagen (1993:1617). Av 2 § framgår vad som avses med en järnvägstjänsteman respektive ett järnvägssystem.

Bestämmelsen innebär att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare själva får avgöra om och i så fall vilka järnvägstjänstemän som bör ha sådana särskilda befogenheter som avses i 11–13 §§. Vilka järnvägstjänstemän som utses, dvs. vilka befattningar som tilldelas dessa särskilda befogenheter, ska framgå av säkerhetsstyrningssystemet. Verksamhetsutövarna behöver därför ta ställning till vilka krav, exempelvis i fråga om utbildning, som ska ställas på dem som innehar befogenheterna. Bestämmelsen har ingen tidigare motsvarighet i järnvägssäkerhetslagen (2022:367) eller lagen (2022:368) om nationella järnvägssystem.

Övervägandena finns i avsnitt 6.3.2.

11 § En järnvägstjänsteman med särskilda befogenheter enligt 10 § får avvisa eller avlägsna den som har vägrats tillträde enligt 7 § eller som uppmanats enligt 8 § att lämna järnvägssystemet om denne inte gör som han eller hon blir tillsagd.

Paragrafen anger att en järnvägstjänsteman med särskilda befogenheter får avvisa och i sista hand avlägsna en person som har vägrats tillträde enligt 7 § eller som uppmanats enligt 8 § att lämna järnvägssystemet om denne inte gör som han eller hon blir tillsagd. Av 2 § framgår vad som avses med en järnvägstjänsteman respektive ett järnvägssystem och av 10 § framgår att en järnvägstjänsteman får tilldelas särskilda befogenheter. Bestämmelsen motsvarar i sak delvis hittillsvarande 5 kap. 3 § första stycket första meningen järnvägssäkerhetslagen (2022:367) och 6 kap. 3 § första stycket första meningen lagen (2022:368) om nationella järnvägssystem. Jämför prop. 2021/22:83 s. 411 f., s. 605 f. och s. 634. En skillnad i förhållande till hittillsvarande bestämmelser är att befogenheten att avvisa nämns särskilt. Vidare får en person avvisas eller avlägsnas från hela järnvägssystemet, inte enbart järnvägsinfrastrukturen, vid överträdelse av förbudet mot intag av alkoholdrycker och liknande om överträdelsen har väsentlig betydelse för ordningen eller säkerheten i järnvägssystemet (jämför 3 § och 8 § 2). Möjligheten att avvisa och avlägsna personer i preventivt syfte ökar, eftersom en järnvägstjänsteman med särskilda befogenheter får agera redan om störningar av ordningen eller äventyrande av säkerheten befaras (jämför 7 § 3). Av 13 § framgår att åtgärderna ska vara proportionella.

Bestämmelsen tar framför allt sikte på situationer när en person vägrat åttlyda en uppmaning om att lämna järnvägssystemet och handräckning av en polisman eller ordningsvakt inte finns att tillgå.

Övervägandena finns i avsnitt 7.5.1.

12 § En järnvägstjänsteman med särskilda befogenheter enligt 10 § får, om det är absolut nödvändigt, omhänderta den som överträder förbudet i 4 § 1, den som

uppträder berusad eller stör ordningen och den som genom sitt uppträdande utgör en risk för säkerheten i järnvägssystemet.

Vid ett omhändertagande ska Polismyndigheten omedelbart underrättas. En omhändertagen person får hållas kvar till dess att personen har överlämnats till en polisman eller det inte längre finns skäl för omhändertagandet, dock längst sex timmar.

Paragrafen anger under vilka omständigheter en järnvägstjänsteman med särskilda befogenheter har rätt att omhänderta en person och vad som då ska gälla. Av 2 § framgår vad som avses med en järnvägstjänsteman respektive ett järnvägssystem och av 10 § framgår att en järnvägstjänsteman får tilldelas särskilda befogenheter. Bestämmelsen motsvarar i sak 5 kap. 3 § första stycket andra meningen och andra stycket järnvägssäkerhetslagen (2022:367) och 6 kap. 3 § första stycket andra meningen och andra stycket lagen (2022:368) om nationella järnvägssystem. Jämför prop. 2021/22:83 s. 411 f., s. 605 f. och s. 634.

Paragrafen innehåller i *första stycket* en bestämmelse om att en järnvägstjänsteman med särskilda befogenheter får, om det är absolut nödvändigt, omhänderta den som överträder förbudet mot att beträda ett spårområde, den som uppträder berusad eller stör ordningen och den som genom sitt uppträdande utgör en risk för säkerheten i järnvägssystemet. En språklig skillnad i förhållande till hittillsvarande reglering är att den som genom sitt uppträdande utgör en risk för säkerheten i järnvägssystemet, dvs. inte ”i järnvägsdriften”, får omhändertas. Någon ändring i sak avses dock inte.

Bestämmelsen tar framför allt sikte på situationer när en person vägrat åtlyda en uppmaning om att lämna järnvägssystemet och handräckning av en polisman eller ordningsvakt inte finns att tillgå. För att det ska föreligga en rätt att omhänderta krävs att järnvägstjänstemannen med särskilda befogenheter bedömer att ett omhändertagande är absolut nödvändigt. Det krävs att situationen inte går att hantera utan ett omhändertagande. Det kan exempelvis bero på att det tar för lång tid att invänta polishjälp och att detta innebär risker för övriga som befinner sig ombord på tåget.

Av *andra stycket* framgår att Polismyndigheten omedelbart ska underrättas vid ett omhändertagande. En omhändertagen person får hållas kvar till dess att personen har överlämnats till en polisman eller det inte längre finns skäl för omhändertagandet, dock längst sex timmar.

Övervägandena finns i avsnitt 7.5.2.

13 § För att verkställa en åtgärd enligt 11 eller 12 § får en järnvägstjänsteman med särskilda befogenheter inte använda strängare medel än förhållandena kräver.

Våld får användas i den mån andra medel är otillräckliga och det med hänsyn till omständigheterna är försvarligt för att uppnå det avsedda resultatet. Våld får inte användas längre än vad som är absolut nödvändigt.

Paragrafen anger vad en järnvägstjänsteman med särskilda befogenheter har att iaktta vid verkställandet av åtgärder enligt 11 eller 12 §. Av 2 § framgår vad som avses med en järnvägstjänsteman och av 10 § framgår att en järnvägstjänsteman får tilldelas särskilda befogenheter. Bestämmelsen motsvarar i sak hittillsvarande 5 kap. 4 § järnvägssäkerhetslagen (2022:367) och 6 kap. 4 § lagen (2022:368) om nationella järnvägssystem. Jämför prop. 2021/22:83 s. 411 f., s. 606 och s. 634.

I paragrafens *första stycke* ställs krav på iakttagande av proportionalitet vid avvísningar och avlägsnanden enligt 11 § eller omhändertaganden enligt 12 §. I *andra stycket* anges restriktioner vid våldsanvändning.

Övervägandena finns i avsnitt 7.5.3.

Straff

14 § Den som bryter mot någon av 3–5 §§ döms till penningböter, om gärningen inte är belagd med strängare straff i brottsbalken eller någon annan författning.

Paragrafen anger att penningböter ska dömas ut för överträdelser enligt 3–5 §§.

Bland de överträdelser som sanktioneras ingår förbudet mot att beträda ett spårområde för järnväg enligt 4 § 1. Denna straffbestämmelse motsvarar i sak hittillsvarande 7 kap. 5 § järnvägssäkerhetslagen (2022:367) och 8 kap. 5 § lagen (2022:368) om nationella järnvägssystem. Jämför prop. 2021/22:83 s. 426 f., s. 609 och s. 637 f.

Enligt paragrafen sanktioneras även överträdelse av förbuden i 3 §, 4 § 2 och 3 samt 5 § 1–3. Bestämmelserna har ingen tidigare motsvarighet i järnvägssäkerhetslagen eller lagen om nationella järnvägssystem. Motsvarande straffbestämmelser avseende viss kollektiv persontrafik finns i 4 kap. 10 § ordningslagen (1993:1617).

En förutsättning för att penningböter ska kunna dömas ut är att gärningen inte är belagd med strängare straff i brottsbalken eller någon annan författning. En sådan bestämmelse om subsidiaritet finns avseende viss kollektiv persontrafik i 4 kap. 10 § ordningslagen.

Övervägandena finns i kapitel 9.

Beslag och förverkande

15 § I fråga om beslag och förverkande av alkoholdrycker eller alkoholdrycksliknande preparat enligt alkohollagen (2010:1622) hos den som intar sådana drycker eller preparat i strid med 3 § finns bestämmelser i lagen (1958:205) om förverkande av alkohol m.m.

Paragrafen innehåller en bestämmelse som upplyser om andra lagar som ska tillämpas i fråga om beslag och förverkande av alkohol och alkoholdrycksliknande preparat vid överträdelse av alkoholförtäringsförbudet i 3 §. Bestämmelsen motsvarar i sak hittillsvarande 7 kap. 6 § järnvägssäkerhetslagen (2022:367) och 8 kap. 6 § lagen (2022:368) om nationella järnvägssystem. Jämför prop. 2021/22:83 s. 426 f., s. 609 f. och s. 637. Motsvarande bestämmelse avseende viss kollektiv persontrafik finns i 4 kap. 11 § ordningslagen (1993:1617).

Övervägandena finns i kapitel 9.

13.3 Förslaget till lag om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkohol m.m.

1 § Alkohol eller andra medel som har trafikfarlig påverkan, vilka påträffas hos den som brutit mot 4 eller 4a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 7 kap. 2, 3 eller

4 § järnvägssäkerhetslagen (2022:367), 8 kap. 2, 3 eller 4 § lagen (2022:368) om nationella järnvägssystem, 13 kap. 2 eller 3 § luftfartslagen (2010:500) eller 20 kap. 4 eller 5 § sjölagen (1994:1009) ska förverkas, om det inte finns särskilda skäl mot det.

Detsamma ska gälla om alkohol eller sådana andra medel som avses i första stycket påträffas hos den som medföljt vid tillfället, om medlen kan antas ha varit avsedda även för den som begått gärningen.

Spritdrycker, vin, starköl eller andra jästa alkoholdrycker eller alkoholdrycksliknande preparat enligt alkohollagen (2010:1622) som påträffas hos den som intar eller förvarar sådana drycker eller preparat i strid med villkor enligt 2 kap. 16 § andra stycket första meningen eller med 2 kap. 18 § ordningslagen (1993:1617) eller med lokal ordningsföreskrift ska, oavsett vem dryckerna eller preparaten tillhör, förverkas, om inte särskilda skäl talar mot det. Detsamma ska gälla alkoholdrycker eller alkoholdrycksliknande preparat som påträffas hos den som intar sådana drycker eller preparat i strid med 4 kap. 4 § eller med 4 a kap. 3 § ordningslagen.

Tredje stycket gäller också i fråga om sådana drycker eller preparat som avses där och som påträffas hos någon som vid tillfället var i sällskap med den som bröt mot bestämmelsen, om det är sannolikt att dryckerna eller preparaten var avsedda även för den senare.

Paragrafen innehåller en upplysning om andra tillämpliga lagar i fråga om när alkohol eller andra medel som har trafikfarlig påverkan ska förklaras förverkade.

Tredje stycket ändras genom att hänvisningen till 5 kap. 2 § järnvägssäkerhetslagen (2022:367) och 6 kap. 2 § lagen (2022:368) om nationella järnvägssystem stryks. I stället införs en hänvisning till 4 a kap. 3 § ordningslagen (1993:1617).

Övervägandena finns i kapitel 10.

2 § Vid beslag av egendom som avses i 1 § ska vad som i allmänhet är föreskrivet om beslag i brottmål tillämpas, dock med följande avvikelser:

1. Beslagtagen egendom får bevisligen förstöras om värdet är ringa eller om det annars måste anses försvarligt att förstöra egendomen. I annat fall får egendomen säljas. Spritdrycker, vin, starköl och öl får säljas till den som har rätt att tillverka eller att bedriva partihandel med sådana varor enligt alkohollagen (2010:1622). I fråga om försäljning till partihandlare omfattas även alkoholdrycksliknande preparat om de är skattepliktiga varor enligt lagen (2022:156) om alkoholskatt. Annan egendom får säljas på det sätt som med hänsyn till egendomen är lämpligt. Intäkter vid försäljning av beslagtagen egendom tillfaller staten.

Beslut om att förstöra eller sälja egendom får fattas av undersökningsledaren eller åklagaren. I de fall som avses i 23 kap. 22 § första stycket rättegångsbalken får ett sådant beslut fattas även av Polismyndigheten eller Kustbevakningen.

Om ett beslag hävs och egendomen är förstörd eller såld enligt denna paragraf, ska ersättning betalas av allmänna medel. Ersättningens storlek ska motsvara egendomens pris vid försäljning till allmänheten eller vad som annars är skäligt. Beslut om ersättning fattas av åklagaren. Den som drabbats av beslaget får begära rättens prövning av beslutet om ersättning. Det ska göras inom en månad från det att han eller hon fick del av beslutet. Ansökan görs vid den domstol som kunnat pröva beslaget. Ersättning betalas ut av länsstyrelsen på begäran av åklagaren.

1 a. Om värdet på beslagtagen alkohol är ringa, får en polisman eller en kustbevakningstjänsteman besluta att den bevisligen ska förstöras. Även i dessa fall tillämpas 1 tredje stycket.

2. Om en polisman verkställer beslag och förelägger förverkande av den beslagtagna egendomen i ett föreläggande av ordningsbot, ska anmälan om beslaget göras till Polismyndigheten.

3. I fråga om sådana drycker eller preparat som avses i 1 § tredje stycket och som intas eller förvaras i strid med villkor enligt 2 kap. 16 § andra stycket första meningen eller med 2 kap. 18 § eller med 4 kap. 4 § *eller med 4 a kap. 3 §* ordningslagen (1993:1617) har den som tjänstgör som ordningsvakt vid en allmän sammankomst eller offentlig tillställning eller inom ett trafikföretags område eller dess färdmedel eller som *järnvägstjänsteman med särskilda befogenheter* samma rätt att ta egendomen i beslag som enligt rättegångsbalken tillkommer en polisman.

En ordningsvakt eller en *järnvägstjänsteman med särskilda befogenheter* som har verkställt beslag ska skyndsamt anmäla detta till Polismyndigheten och överlämna den beslagtagna egendomen. Om värdet på beslagtagen alkohol är ringa, får Polismyndigheten i stället besluta att den bevisligen ska förstöras av en ordningsvakt. Även i dessa fall tillämpas 1 tredje stycket.

I paragrafen anges vad som ska gälla vid beslag av alkohol eller andra medel som har trafikfarlig påverkan.

Paragrafen ändras genom att det i *punkt 3 första stycket* införs en hänvisning till 4 a kap. 3 § ordningslagen (1993:1617). Av 4 a kap. 3 § ordningslagen framgår att alkoholdrycker och alkoholdrycksliknande preparat inte får intas inom ett järnvägssystem. I samma stycke byts begreppet befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnväg ut mot begreppet järnvägstjänsteman med särskilda befogenheter. En järnvägstjänsteman enligt 4 a kap. 2 § ordningslagen kan ha tilldelats särskilda befogenheter enligt 4 a kap. 10 § samma lag.

Paragrafen ändras vidare i *punkt 3 andra stycket* genom att begreppet befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnväg byts ut mot begreppet järnvägstjänsteman med särskilda befogenheter.

Övervägandena finns i kapitel 10.

13.4 Förslaget till lag om ändring i lagen (1975:688) om skydd för viss tjänsteutövning

Skydd som avses i 17 kap. 5 § första stycket brottsbalken ska tillkomma

1. befattningshavare som handhar säkerhets- eller ordningstjänst vid kanal- eller slussverk eller flygplats,

2. den som för försvaret fullgör bevaknings- eller ordningsuppgift och bär uniform eller märke som tydligt utvisar denna uppgift,

3. trafiktjänsteman som enligt 4 kap. 2 § ordningslagen (1993:1617) omfattas av bestämmelserna i det kapitlet,

4. *järnvägstjänsteman som enligt 4 a kap. 2 § ordningslagen omfattas av bestämmelserna i det kapitlet.*

Lagen innehåller bestämmelser om att vissa befattningshavare, som har bevaknings-, säkerhets- eller ordningsuppgifter, har det skydd som avses i 17 kap. 5 § brottsbalken. Till följd av införandet av ett nytt kapitel, 4 a kap., i ordningslagen (1993:1617) görs ett tillägg med ny punkt.

Befattningshavare som handhar säkerhets- eller ordningstjänst vid järnvägsanläggning har hittills omfattats av den första punkten. Eftersom ett nytt begrepp införs i lagen, järnvägstjänsteman, är det lämpligt att ändra *första punkten* så att begreppet befattningshavare i säkerhets- eller

ordningstjänst vid järnvägsanläggning utgår och att denna befattningshavare i stället omfattas av den fjärde punkten. Av den *fjärde punkten* framgår således att en järnvägstjänsteman som enligt 4 a kap. 2 § ordningslagen omfattas av bestämmelserna i det kapitlet ska åtnjuta skydd som avses i 17 kap. 5 § brottsbalken. En järnvägstjänsteman enligt 4 a kap. 2 § ordningslagen kan ha tilldelats särskilda befogenheter enligt 4 a kap. 10 § samma lag. Vad avser den fjärde punkten görs inte någon åtskillnad mellan järnvägstjänstemän med särskilda befogenheter och järnvägstjänstemän utan särskilda befogenheter.

Övervägandena finns i avsnitt 6.3.1 och kapitel 10.

13.5 Förslaget till lag om ändring i järnvägssäkerhetslagen (2022:367)

1 kap. 2 § Bestämmelserna i lagen avser

- inledande bestämmelser (1 kap.),
- säkerhetsansvar och säkerhetskrav (2 kap.),
- tillstånd för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare (3 kap.),
- tillsyn (4 kap.),
- sanktionsavgift (6 kap.),
- straff (7 kap.),
- omprövning och överklagande (8 kap.).

Paragrafen innehåller en presentation av innehållet i lagens kapitel. En justering behöver ske så att hänvisningen till 5 kap., som innehåller bestämmelser om ordning, utgår.

Övervägandena finns i avsnitt 4.3 och kapitel 10.

13.6 Förslaget till lag om ändring i lagen (2022:368) om nationella järnvägssystem

1 kap. 2 § Bestämmelserna i lagen avser

- inledande bestämmelser (1 kap.),
- säkerhetsansvar och säkerhetskrav (2 kap.),
- godkännande av järnvägsinfrastruktur och fordon (3 kap.),
- tillstånd för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare (4 kap.),
- tillsyn (5 kap.),
- sanktionsavgift (7 kap.),
- straff (8 kap.), och
- överklagande (9 kap.).

Paragrafen innehåller en presentation av innehållet i lagens kapitel. En justering behöver ske så att hänvisningen till 6 kap., som innehåller bestämmelser om ordning, utgår.

Övervägandena finns i avsnitt 4.3 och kapitel 10.

Uppdrag att ta fram ett förslag till en lag om järnvägs- och kollektivtrafikskydd

Sammanfattning av uppdraget

En bokstavsutredare ska ta fram ett förslag till en ny lag om järnvägs- och kollektivtrafikskydd. Vid behov ska utredaren även ta fram ett förslag till en ny förordning som kompletterar lagen. Uppdraget ska genomföras med utgångspunkt i de förslag och rekommendationer som Trafikverket och Transportstyrelsen redovisade i rapporten Uppdrag att utreda behovet av att stärka det svenska järnvägs- och kollektivtrafikskyddet (LI2024/00224).

Uppdraget ska redovisas i en promemoria med författningsförslag, författningskommentarer och en konsekvensutredning senast den 16 juni 2025.

Bakgrund

Regeringens målsättning är att resenärer ska kunna känna sig trygga när de reser kollektivt i Sverige, oavsett vilket trafikslag man väljer, såväl under resan som på stationer och terminaler. Den 27 juli 2023 gav regeringen 15 myndigheter i uppdrag att utveckla och intensifiera arbetet mot terrorism för att stärka Sveriges säkerhet. Mot bland annat den bakgrunden gav regeringen den 18 augusti 2023 Trafikverket och Transportstyrelsen i uppdrag att gemensamt utreda behovet av att stärka det svenska järnvägs- och kollektivtrafikskyddet LI2023/03011. De båda myndigheterna redovisade uppdraget den 31 januari 2024 i rapporten Uppdrag att utreda behovet av att stärka det svenska järnvägs- och kollektivtrafikskyddet (LI2024/00224). I rapporten föreslår myndigheterna utgångspunkter för utformning av en ny lag om järnvägs- och kollektivtrafikskydd.

Myndigheterna menar att de nuvarande reglerna inte är tillräckliga och anför att en särskild lag om järnvägs- och kollektivtrafikskydd skulle öka tryggheten för människor som befinner sig i järnvägs- och kollektivtrafiken. Tryggheten skulle öka genom att en ny lag skulle skapa förutsättningar för ett mer enhetligt och systematiskt angreppssätt och därmed minska risken för attentat eller antagonistiska handlingar och mildra konsekvenserna för såväl samhället som den enskilde om något sådant ändå skulle inträffa.

Myndigheterna rekommenderade även en översyn av ordningslagstiftningen i syfte att göra bestämmelserna mellan trafikslagen mer enhetliga samt att det utreds hur människor som befinner sig i kollektivtrafiksystemet kan rapportera iakttagelser och tips.

Närmare om uppdraget

En bokstavsutredare ska ta fram ett förslag till en ny lag om järnvägs- och kollektivtrafikskydd. Vid behov ska utredaren även ta fram ett förslag till en ny förordning som kompletterar lagen. Uppdraget ska genomföras med utgångspunkt i de förslag och rekommendationer som Trafikverket och Transportstyrelsen redovisade i rapporten Uppdrag att utreda behovet av att stärka det svenska järnvägs- och kollektivtrafikskyddet (LI2024/00224).

I enlighet med myndigheternas rekommendationer ska utredaren överväga ett lagstiftningsförslag som bygger på samma principer som gällande regler för järnvägssäkerhet, dvs. ett förslag som innebär att det ställs krav på att berörda aktörer genom strukturerade metoder identifierar och kontinuerligt hanterar de risker som är kopplade till en organisations verksamheter. I enlighet med myndigheternas rekommendationer skulle en sådan ordning kunna bestå i att verksamhetsutövarna ska genomföra risk- och sårbarhetsanalyser samt ta fram skyddsplaner för sina verksamheter. En annan viktig beståndsdel i myndigheternas rekommendationer, som utredaren ska överväga, är att verksamhetsutövarna får ansvar för att se till att berörd personal ges utbildning och blir föremål för andra förmågehöjande åtgärder.

Utredaren ska vidare överväga myndigheternas rekommendationer i fråga om gemensamma risk- och sårbarhetsanalyser för vissa större bytespunkter och om en nationell kontaktpunkt. Även myndigheternas rekommendationer i fråga om tillsyn och bemyndiganden ska övervägas. I den mån det bedöms lämpligt får utredaren frånga myndigheternas rekommendationer.

Förutom att ta fram ett förslag till en ny lag ingår det i uppdraget att i enlighet med Trafikverkets och Transportstyrelsens rekommendationer utreda hur människor som befinner sig i kollektivtrafiksystemet kan nyttjas för att i ett så tidigt skede som möjligt rapportera iakttagelser och tips, samt överväga mer enhetliga ordningsregler för de olika trafikslagen.

Utredaren ska göra en konsekvensanalys av förslaget i enlighet med förordningen (2024:183) om konsekvensutredningar samt statsministerbeslutet om konsekvensutredningar i Regeringskansliet (FA2024/00416). De samhällsekonomiska effekterna av olika alternativ ska analyseras samt beaktas i de förslag som lämnas. Omfattningen av analyserna ska anpassas efter förslagets karaktär och effekterna bör kvantifieras i den mån det går. De offentligfinansiella effekterna av förslagen ska beräknas och förslag till finansiering ska redovisas.

Ändring av uppdraget, beslut 2025-05-19 (LI2025/01020)

Bilaga 2

Ändring av uppdraget att ta fram ett förslag till en lag om järnvägs- och kollektivtrafikskydd

Regeringskansliet gav den 14 januari 2025 en bokstavsutredare i uppdrag att ta fram ett förslag till en ny lag om järnvägs- och kollektivtrafikskydd (LI2025/00066). Uppdraget ska redovisas senast den 16 juni 2025.

Uppdraget ändras så att uppdraget i stället ska slutredovisas senast den 12 december 2025 och att en delredovisning ska lämnas senast den 16 juni 2025. Delredovisningen ska innehålla ett förslag till en ny lag om järnvägs- och kollektivtrafikskydd. I övrigt ska uppdraget genomföras i enlighet med beslutet den 14 januari 2025.