

Försvarsdepartementet
fo.remissvar@regeringskansliet.se

alfred.pucek@regeringskansliet.se

Remiss av betänkandet Motståndskraft i samhällsviktiga tjänster (SOU 2024:64)

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

Tåg företagen har tagit del Delbetänkande Motståndskraft i samhällsviktiga tjänster (SOU 2024:64)

Tåg företagens yttrande

Tåg företagen ser positivt på förslaget samt har förståelse för behov av nya regelverk inom nämnda områden. Dock ser vi några områden som vi anser behöver adresseras och hänvisar även i detta yttrande till framförda frågor kring konsekvensanalys och sanktioner till vårt tidigare remissvar i delbetänkandet om nya regler om cybersäkerhet (SOU 2024:18).

Vad som omfattas av begreppet hela verksamheten behöver förtydligas

Tåg företagen noterar att utredningen tolkat att hela verksamheten ska omfattas av lagen. Tåg företagen är av annan åsikt då följande skrivning i NIS 2 påvisar att inte hela verksamheten omfattas när entiteter ”samtidigt kan bedriva viss verksamhet som omfattas av, och viss verksamhet som är undantagen från, detta direktiv”, se skäl 21 i NIS2.

Identifiering av kritiska verksamhetsutövare – betydande störande effekt

Tåg företagen anser att de kriterier som ska användas för att bedöma om en störning anses ha en betydande störande effekt inte fungerar för en sådan verksamhet som järnvägssystemet.

Varje tåg (oavsett om det är persontåg eller ett godståg) påverkar många användare då våra transporter har betydande volymer användare för varje tåg. Med den beskrivning som idag finns skulle det innebära att varje sent tåg skulle anses ha betydande störande effekt.

I stället borde regulariteten användas som bas och detta kriterium kopplas till en andel (%) av inställda tåg i förhållande till planerade tåg för det senast aktuella trafikdygnet. Vidare bör olika tröskelvärden (dvs lägstanivåer på andelar inställda tåg som påverkas för att störningen ska anses vara betydande) användas för olika typer av tåg.

Tåg företagen menar på att det är av central vikt att lagstiftning görs så flexibel att Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) i samråd med tillsynsmyndigheter kan komplettera med branschspecifika kriterier för att åtgärderna ska nå sitt syfte.

Vidare menar Tåg företagen att de övriga uppräknade kriterierna är svåra för järnvägsföretagen att bedöma då de ställer krav på att järnvägsföretagen ska ha full kännedom om resenärers och transporters påverkan på andra sektorer, ekonomisk och samhällelig verksamhet mm. Även här behövs kompletterande föreskrifter för att kunna göra denna typ av bedömningar.

Incidentrapportering

Utredningen föreslår att rapporteringsskyldigheterna ska bli mer långtgående än tidigare samt att tillbud och hot som kan orsaka en allvarlig driftsstörning ska rapporteras. Rapporteringsskyldigheterna av tillbud är oproportionerlig när man ser till administrativ börda vilket behöver utredas hur det påverkar verksamheterna. Det är också långt ifrån klart när ett hot blir betydande. Detta ökar företagets omotiverade rapporteringsbörda och kommer att vara rättsosäkert att tillämpa i praktiken.

För att stärka den inre marknadens funktion och minska företagets administration är det centralt att incidentrapportering hanteras på samma sätt i medlemsstaterna. Här skulle en gemensam EU-mall vara att föredra och rapportering bör alltid kunna ske på engelska för att vara användbar inom hela EU.

Tåg företagen förutsätter att järnvägens aktörer alla anses vara kritiska verksamhetsutövare som utan dröjsmål ska rapportera incidenter som medför eller kan medföra en betydande störning i tillhandahållandet av samhällsviktiga tjänster. Tåg företagen vill påminna om att järnvägen består av flertalet aktörer som i samverkan tillhandahåller de samhällskritiska transporterna. Det framgår således inte VEM och NÄR en aktör är rapporteringsskyldig och till vem vilket behöver förtydligas. Tåg företagen kan för sektorn identifiera följande möjliga alternativ, men förtydliganden krävs för att kunna agera korrekt:

- Järnvägsföretag enligt SERA-direktivet.
- Dotterbolag som är ägt av moderbolag. Ska de rapportera direkt till myndighet eller via moderbolaget eller både och?
- Avtal mellan trafikutövare och trafik huvudman. Vem ska rapportera till myndigheten eller ska båda parter rapportera var för sig?
- Part som har trafikavtalet. Avtalens struktur ser olika ut för olika avtal (se exempel i SJ remissvar). Vem ska rapportera till myndigheten?
- Infrastrukturägaren. Är den att betrakta som verksamhetsutövare med eget rapporteringsansvar? Ska både operatör/trafikutövare och

infrastrukturägare rapportera samma incident (betänk att det finns drygt 50 trafikoperatörer i Sverige)?

Bakgrundskontroller

Enligt utredningens förslag har den kritiska verksamhetsutövaren en skyldighet att ta fram en befattningsbeskrivning av roller för den samhällsviktiga tjänsten (s 203). Den kritiska verksamhetsutövaren har också ett ansvar att genomföra bakgrundskontroller på personer som innehar dessa "känsliga roller" (sid 204). Även externa tjänsteleverantörens personal ska beaktas i sammanhanget (sid 189). I utredningens betänkande står det att "Analysen ska bygga på den riskbedömning som verksamhetsutövaren ska genomföra --- och på en verksamhetsbeskrivning som beskriver den samhällsviktiga tjänsten" (sid 204). Tåg företagen tolkar detta som att verksamhetsutövaren ges en relativt stor frihet vad gäller hur kontrollerna ska gå till. Gällande just externa leverantörers personal blir en särskild fråga vilka verktyg den kritiska verksamhetsutövaren har till sitt förfogande för att utöva kontrollen.

Utredningen hänvisar och föreslår att bakgrundskontrollerna ska följa samma process som finns inom skolväsendet. Den person som ska prövas för anställning till en samhällskritisk tjänst ska själv begära ut och visa upp ett utdrag ur belastningsregistret (sid 200). När personen väl är anställd föreslås att denne själv visar upp ett nytt utdrag ur belastningsregistret vartannat år (sid 207). Även med en sådan skyldighet framstår det som oklart vilka befogenheter en verksamhetsutövare har att vidta arbetsrättsliga åtgärder om personen inte vill visa sitt förnyade utdrag från belastningsregistret. Kan verksamhetsutövaren skriva in i anställningsavtalet att arbetstagaren måste visa upp ett utdrag ur belastningsregistret på anmodan av verksamhetsutövaren?

Utredningen för ett resonemang om att bakgrundskontrollen endast utgör en delmängd i en lämplighetsbedömning (sid 202-203), men det är otydligt hur eventuella sårbarheter eller andra uppgifter ska fångas upp som inte är förenliga med den samhällsviktiga tjänsten efter att personen anställts. Vilka verktyg kan och bör verksamhetsutövaren nyttja utan att den personliga integriteten påverkas alltför mycket.

För Tåg företagen den 13 januari 2025,

Lina Lagerroth
Näringspolitisk expert