

Stockholm 2025-10-31

Ref KN2025/01284

Remissvar: SOU 2025:68 – Nya samverkansformer, modern byggnads- och reparationsberedskap – för ökad försörjningsberedskap

Transportföretagen har getts möjlighet att lämna synpunkter på betänkandet *SOU 2025:68 – Nya samverkansformer, modern byggnads- och reparationsberedskap – för ökad försörjningsberedskap*. Vi tackar för möjligheten och vill härmed framföra våra synpunkter.

Sammanfattande ståndpunkt

Transportföretagen delar utredningens bedömning om behovet av att utveckla samverkan mellan privat och offentlig sektor för att stärka Sveriges försörjningsberedskap. Vi ställer oss också bakom förslaget om att införa försörjningsberedskapsavtal (F-avtal) som ett nytt verktyg. Samtidigt vill vi starkt betona att samverkan måste bygga på frivillighet, ömsesidigt förtroende och affärsmässiga villkor. Införande av tvingande regleringar riskerar att urholka detta samarbete och i förlängningen försvaga den beredskap som ska säkerställas.

Vi vill även understryka vikten av att kommande åtgärder inte skadar konkurrenskraften hos Sveriges samhällsviktiga transportföretag. Transportsektorn är en ryggrad i totalförsvaret och måste kunna bidra i kris – men det kräver förutsägbarhet, tydliga ersättningsprinciper och att frivilliga företag inte bestraffas för sitt engagemang.

Frivillighet och samverkan genom avtal

Utgångspunkten för svensk försörjningsberedskap bör fortsatt vara ett partnerskap där företagens medverkan är baserad på frivillighet. I linje med detta välkomnar vi förslaget om F-avtal, under förutsättning att:

- F-avtal utformas i nära dialog med branschen,



- Samverkan sker på affärsmässig grund, med tydliga incitament och skydd för företagens åtaganden,
- Samtliga aktörer omfattas av lika villkor – oavsett företagsform eller ägarstruktur.

Vi avstyrker däremot starkt införandet av en generell tvingande lagstiftning som ålägger företag att delta i beredskapsåtgärder. Sådana regler riskerar att underminera tilliten mellan offentliga och privata aktörer, öka osäkerheten för utländska investeringar och försämra Sveriges anseende som plats för långsiktigt företagande.

Tydliga ersättningsmodeller och förutsägbarhet

För att säkerställa långsiktig medverkan i beredskapsåtgärder krävs att regeringen redan nu klargör:

1. Hur ansvarsfördelningen ser ut – särskilt vid motstridiga krav mellan kommersiella åtaganden och statliga behov.

När företag deltar i försörjningsberedskap och ingår F-avtal med staten är det avgörande att det finns tydliga regler för vilket ansvar som åvilar företaget respektive myndigheten, både i fredstid, vid kris och under höjd beredskap. Det måste klargöras:

- Vem som har det operativa ansvaret vid avrop eller aktivering av beredskapsresurser.
- Vad som gäller om åtaganden mot privata kunder måste stå tillbaka för statliga behov.
- Hur ansvar för skador, förseningar eller utebliven leverans regleras i en krissituation.
- Vilken rätt till skadestånd, ersättning eller befrielse från avtal som gäller om företag tvingas agera utanför normala marknadsvillkor.
- Hur vidmakthållandet av olika administrativa regelverk såsom säkerhetstillstånd, tillsyn, personcertifikat etc. garanteras.

Utan tydliga regler för ansvarsfördelning riskerar företagen att hamna i rättsosäkra situationer som kan leda till tvister, ekonomiska förluster och skadat förtroende.

2. Vilka rättsliga skydd företag har när känslig information delas.

Deltagande i totalförsvarssamverkan förutsätter att företag delar information om sin verksamhet, sina säkerhetsrutiner och ibland även sin affärskritiska infrastruktur. Det är därför centralt att:

- Företag ges tydliga garantier för hur sådan information skyddas enligt offentlighets- och sekretesslagen (OSL).
- Sekretessbestämmelser i F-avtal tydligt preciserar vilken information som omfattas och hur den får användas.

- Företag med känsliga kundrelationer, utländska ägare eller kommersiellt skyddsvärd teknik inte riskerar att deras affärsposition försämras till följd av samverkan med staten.

Utan sådana skydd finns en uppenbar risk att företags möjlighet att delta i beredskapsarbetet försämras, särskilt inom sektorer med hög internationell exponering.

3. Hur konkurrensneutralitet ska säkerställas.

Försörjningsberedskapsavtal och andra samverkansformer måste utformas så att deltagande företag varken missgynnas eller gynnas otillbörligt jämfört med konkurrenter som inte deltar. Det kräver:

- Att eventuella kompensationer eller särskilda villkor i F-avtal inte snedvrider konkurrensen.
- Att deltagande inte leder till ökad regelbörda eller affärsrisker som andra företag slipper.
- Att företag behandlas lika oavsett storlek, organisationsform, nationellt eller internationellt ägande.

Konkurrensneutralitet är en grundläggande princip i all offentlig samverkan. Om den inte säkerställs finns risk för snedvridningar som påverkar hela branscher negativt.

Vi föreslår att detta konkretiseras i kommande förordningsarbete och att det parallellt genomförs en särskild konsekvensutredning med fokus på effekterna för små och medelstora företag i samhällsviktig transportverksamhet.

Ökad rättsosäkerhet kopplad till säkerhetsskydd och tillsyn

Utöver ersättningsfrågor och frivillighet vill vi uppmärksamma att företags medverkan i totalförsvarsrelaterade avtal som F-avtal ökar exponeringen mot flera nya och skärpta regelverk, däribland Säkerhetsskyddslagen, Cybersäkerhetslagen och lagen om Motståndskraft i samhällsviktiga tjänster.

Vi konstaterar att tillsynen i dag är alltför formalistisk, rättsosäker och svårförutsägbar. Vålvilliga och ansvarstagande företag har i flera fall drabbats av mångmiljonbelopp i sanktioner, trots att de följt lagens intentioner, efterfrågat vägledning, rättat brister och i praktiken haft ett starkt säkerhetsskydd. Detta innebär i praktiken att företag, i syfte att bidra till totalförsvaret, riskerar att drabbas av omfattande myndighetstillsyn och sanktionsavgifter även vid mindre formaliabrister.

Så länge tillsynen sker med en straffande snarare än stödjande ansats, är det enligt vår mening orimligt att förvänta sig att fler företag frivilligt ansluter sig till totalförsvarsinriktad verksamhet. I stället tvingas många lägga resurser på att undvika att omfattas av regelverken, vilket i sig riskerar att försvaga säkerhetsarbetet.

Vi efterfrågar därför att regeringen:

- Ger tydligare styrning till tillsynsmyndigheterna, med fokus på risk, proportionalitet och vägledning,
- Tydliggör att sanktionsavgifter endast ska tillämpas vid uppenbara och allvarliga överträdelser,
- Säkerställer att nya lagar, såsom Cybersäkerhetslagen, implementeras med praktiskt stöd, inte ytterligare administrativa bördor.

Näringslivet kan inte bistå i byggandet av ett robust totalförsvar om företagen drar sig ur av rädsla för oproportionerliga tillsynskrav.

Risk för påverkan på konkurrenskraft och leveransförmåga

Transportsektorn omfattar verksamheter med höga fasta kostnader, korta marginaler och ofta stora investeringar i fordon, utrustning och personal. Tillämpning av beredskapsavtal eller reparationsberedskap utan rätt utformade regler riskerar att:

- Skapa ekonomisk osäkerhet hos företag som behöver hålla resurser tillgängliga utan garanti för ersättning,
- Missgynna svenska företag i internationell konkurrens, särskilt inom sjöfart, flyg och internationell logistik,
- Medföra snedvridning mellan företag som ingår i beredskapssystemet och de som inte gör det.

Vi efterfrågar därför att samtliga förslag föregås av konsekvensanalyser med branschspecifik nedbrytning, inklusive transportsektorns särskilda förutsättningar.

Övriga synpunkter

- **Byggnads- och reparationsberedskap (BRB):** Transportföretagen välkomnar samverkan med branschen men efterfrågar tydlig avgränsning av vad som förväntas av transportrelaterade företag i denna kontext. Det är avgörande att beredskapsuppgifter för aktörer inom till exempel vägtransporter, maskinägare, hamnentreprenörer eller tekniktjänster specificeras och föregås av dialog.
- **Myndighetsansvar:** Vi anser att MSB:s roll som nationellt samordnande aktör är central, men det är viktigt att denna roll inte glider över i sektorsspecifik styrning eller operativt ansvar. För att säkerställa effektivitet och bibehållen branschkompetens bör sektorsansvar och sakkompetens fortsatt ligga hos de myndigheter som har närmast koppling till respektive verksamhetsområde. Rollfördelningen mellan MSB, sektorsansvariga myndigheter och regional nivå bör därför tydliggöras ytterligare, inte minst för att undvika dubbelarbete och oklarheter i ett skarpt läge.
- **Skydd för affärskritisk information:** Säkerhets- och sekretesshantering kopplat till F-avtal och försörjningsplanering behöver regleras tydligt, i synnerhet för företag med

internationella kunder, utländska ägare eller verksamhet inom känslig infrastruktur. Det är avgörande att deltagande företag inte utsätts för informationsläckage eller affärsrisker till följd av samverkan.

Avslutande kommentar

Transportföretagens medlemsföretag utgör en central del av Sveriges försörjningskedjor och totalförsvar. Vi är beredda att ta ansvar i kris, men detta ansvar måste bygga på ömsesidighet, tydlighet och långsiktig stabilitet. En hållbar beredskapsmodell kräver att företagens konkurrenskraft inte äventyras, varken i fredstid eller i kris.

Vi står till förfogande för vidare dialog och samverkan i det fortsatta arbetet.

Med vänlig hälsning

Transportföretagen



Tina Thorsell
Samhällspolitisk chef