

Stockholm 2025-01-13

Fö2024/01550

Remissyttrande: Motståndskraft i samhällsviktiga tjänster (SOU 2024:64)

Transportföretagen tackar för möjligheten att ge synpunkter på rubricerat ärende.

Transportföretagen är bransch- och arbetsgivarorganisation för transportsektorn. Våra 9 100 medlemsföretag anställer cirka 200 000 personer, vilket gör oss till Sveriges främsta samlingspunkt för företag i transportsektorn.

Kort sammanfattning av våra synpunkter

- Transportföretagen är i stora delar positivt inställda till utredningens förslag
- Näringslivet måste involveras i arbetet med att ta fram relevanta föreskrifter
- Underlaget för bakgrundskontroller behöver omfatta fullständigt utdrag ur belastningsregistret samt möjliggöra inhämtning av fler uppgifter vid behov
- Information som legat till grund för omplacering eller avslut av tjänst måste kunna delges i arbetsrättsliga sammanhang
- Merkostnader som följer på utpekandet och åtgärder vidtagna för att uppfylla lag och föreskrifter behöver kompenseras ekonomiskt

Motståndskraft i samhällsviktiga tjänster (SOU 2024:64)

Syftet med föreslagen lagstiftning är att stärka kritiska verksamhetsutövers motståndskraft och förmåga att tillhandahålla samhällsviktiga tjänster inom sektorerna energi, transport, bankverksamhet, finansmarknadsinfrastruktur, hälso- och sjukvård, dricksvatten, avloppsvatten, digital infrastruktur, offentlig förvaltning, rymden samt produktion, bearbetning och distribution av livsmedel.

Lagen utgår från Europarådets och parlamentets direktiv (EU) 2022/2557 som syftar till en hög grad av motståndskraft för kritiska entiteter, för att säkerställa tillhandahållande av samhällsviktiga tjänster i unionen och förbättra den inre marknadens funktionssätt.



Transportföretagens synpunkter

Transportsektorn är central för ett robust och välmående samhälle. Behovet av förstärkt motståndskraft i såväl Sverige som EU är påtagligt och särskilt viktigt är det för samhällsviktiga tjänster.

Transportföretagen välkomnar därför utredningens förslag och delar i stort utredningens slutsatser. Det är glädjande att utredningen inte föreslår mer långtgående krav utöver direktivets nivå, då det hade riskerat att skada svenska företags konkurrenskraft på den inre marknaden. Det är också glädjande att möjligheten till ekonomisk kompensation till berörda företag lyfts, även om Transportföretagen hade önskat en ännu tydligare skrivning inom detta område.

Föreskrifter

När lagen har antagits förväntas relevanta myndigheter ta fram föreskrifter som mer detaljerat reglerar hur det faktiska arbetet för att öka motståndskraften ska gå till. Vi kan inte nog understryka vikten av att näringslivet involveras tidigt i denna process och ges möjlighet att inkomma med synpunkter för att dessa föreskrifter ska bli så effektiva och verksamhetsnära som möjligt. Detta bör förtydligas i den kommande lagtexten. Transportföretagen bistår gärna i arbetet med att ta fram föreskrifter som berör vår sektor.

Bakgrundskontroller

Den föreslagna modellen med att låta arbetstagaren själv inhämta ett begränsat utdrag ur belastningsregistret och presentera för arbetsgivaren riskerar att ge ett allt för innehållsfattigt underlag för att kunna basera en seriös riskbedömning på. En bakgrundskontroll som ej uppnår sitt syfte innebär enbart ett intrång i den enskildes integritet, utan att uppnå de fördelar som motiverar intrånget.

Utredarna har i sitt förslag utgått från den modell som bland annat används inom skolväsendet för att minska risken för att barn och unga utsätts för övergrepp i skolan. Jämförelsen med skolan och de bakgrundskontroller som genomförs där haltar på några punkter.

Inledningsvis kan konstateras att skolans arbete med bakgrundskontroller är omfattande och har pågått en längre tid i sin nuvarande form. Det tycks som att modellen är fungerande för skolans behov. Syftet med bakgrundskontroller för pedagogisk verksamhet är primärt att skydda barn och elever från en fördefinierad form av brottslighet. Det handlar bland annat om sexual- och våldsbrott.

Syftet med bakgrundskontroller inom ramen för Motståndskraft i samhällsviktiga tjänster bör dock vara ett annat. I likhet med Säkerhetsskyddslagen och de kontroller som genomförs där är det medarbetarens lämplighet att inneha kritiska befattningar

i samhällsviktiga tjänster som ska utredas. Det involverar dels medarbetarens benägenhet att begå brottsliga handlingar som i sig kan skada tillhandahållandet av den samhällsviktiga tjänsten, dels eventuella sårbarheter hos den prövade, som kan nyttjas av tredje part i syfte att skada verksamheten och den samhällsviktiga tjänsten. Ett begränsat utdrag ur belastningsregistret riskerar att missa viktiga delar för att utreda medarbetarens sårbarheter. Detta gäller särskilt uppgifter som medarbetaren av olika skäl önskar dölja för omvärlden.

Transportföretagen har förståelse för att Säkerhetsskyddslagen bedöms väga tyngre än Motståndskraft i samhällsviktiga tjänster i frågan om vilka integritetsintrång som kan anses vara skäliga med hänsyn tagen till skyddsintresset, men önskar framföra följande:

Många företag och organisationer har arbetat upp en väl fungerande modell för säkerhetsprovningar i enlighet med Säkerhetsskyddslagen. Även om lagstiftningarna till viss del har olika skyddsintressen och syften så finns många gemensamma beröringspunkter. Det kan antas att företag som pekats ut som samhällsviktiga många gånger redan har säkerhetsklassat delar av sin verksamhet. Transportföretagen menar att lagstiftaren i största möjliga utsträckning bör sträva efter att lagen om Motståndskraft i samhällsviktiga tjänster och Säkerhetsskyddslagen harmoniserar. Vår bedömning är att processen med bakgrundskontroller och säkerhetsprovningar bör anpassas så att arbetsgivaren kan utgå från samma modell för underlag, oaktat vilken provning som ska göras.

De verksamheter som omfattas av den föreslagna lagen bedöms vara kritiska för upprätthållande av samhällsviktiga tjänster. Denna bedömning görs av ansvarig myndighet som pekar ut specifika företag och organisationer. I dessa verksamheter görs sedan riskbedömningar och befattningsanalyser för att utreda vilka medarbetare som skulle kunna orsaka mer än ringa skada på den samhällsviktiga tjänsten. Sammantaget är det en tydligt begränsad och välmotiverad del som omfattas av kraven, samtidigt som det är en mycket kritisk del för samhällets motståndskraft. Det begränsade urvalet och det höga skyddsvärdet bör möjliggöra långtgående åtgärder för att säkerställa en heltäckande bakgrundskontroll.

Transportföretagen delar uppfattningen att polisens misstankeregister är problematiskt att inkludera i underlaget till arbetsgivaren. Utdraget ur belastningsregistret bör dock vara heltäckande och inte begränsat till vissa brottstyper. Önskvärt är också att få ta del av uppgifter om åtal har väckts och om medarbetaren förekommer i andra rättsliga sammanhang. Därför kan utdraget ur belastningsregistret behöva kompletteras, exempelvis med utdrag från Sveriges Domstolar. Detta utdrag bör, precis som vid underlag inför säkerhetsprovningar, inhämtas av arbetsgivaren.

Transportföretagens bedömning är att ett heltäckande utdrag ur belastningsregistret är en bra grund att utgå ifrån vid en bakgrundskontroll och riskbedömning av medarbetare, men att den kan komma att behöva kompletteras med ytterligare uppgifter. Lagen får därför inte tolkas som att inhämtning av uppgifter utöver utdraget ur belastningsregistret anses allt för integritetskränkande. Ett förtydligande bör införas: Arbetsgivaren, eller den som utför bakgrundskontrollen åt arbetsgivaren, har rätt att inhämta de uppgifter i övrigt som är nödvändiga för en ändamålsenlig bakgrundskontroll och riskbedömning av den anställde.

Tystnadsplikten och sekretessen

Transportföretagen välkomnar utredarens förslag om tystnadsplikt och sekretess. En tydlig begränsning i hur känsliga uppgifter får användas och spridas möjliggör att relevanta och nödvändiga uppgifter om den anställde får inhämtas och behandlas, även då dessa är mycket känsliga. Det är däremot centralt att arbetsgivaren kan delge arbetstagaren och dennes fackliga representanter tillräckligt med information för att kunna motivera en förflyttning eller en uppsägning som bakgrundskontrollen och riskbedömningen gett upphov till. Om resultatet av en säkerhetsbedömning ej accepteras som giltigt skäl för uppsägning måste arbetsgivaren hitta en frivillig överenskommelse med den anställde. I klartext köpa ut medarbetaren. Ett förtydligande om att nödvändig information får delges i samband med arbetsrättsliga sammanhang där ärendet hanteras är därför önskvärt.

De säkerhetsprovningar som idag utförs med stöd av Säkerhetsskyddslagen har vid flertalet tillfällen resulterat i svåra situationer för arbetsgivaren då Säkerhetspolisen ej velat delge skälen till varför en viss individ inte klarat den registerkontroll som myndigheten utför. Utan detta underlag blir det mycket svårt för arbetsgivaren att motivera ett beslut om omplacering eller uppsägning.

Transportföretagen förstår behovet av reglering av vilka som ska få arbeta i samhällsviktiga och säkerhetsklassade tjänster men ser samtidigt att dessa regleringar riskerar att hamna i konflikt med gällande arbetsrätt. Lagstiftaren bör utreda var dessa regelverk kolliderar och hur eventuella konflikter kan lösas ut på ett rättssäkert och effektivt sätt.

Ekonomisk kompensation

Utpekade verksamheter är att anse som väsentliga för en robust samhällsbyggnad. Myndigheterna gör ett urval bland näringslivets aktörer och pekar ut dem som anses mest kritiska för att upprätthålla motståndskraft i samhällskritiska tjänster. En grundförutsättning för att dessa företag ska kunna uppfylla sin del är att utpekandet inte riskerar deras lönsamhet och konkurrenskraft. Som ett minimum bör staten

kompensera för de extra kostnader som utpekandet medför samt bistå med nödvändiga resurser för att utbilda företagen samt minimera administrativ belastning genom att prioritera förenklade processer med näringslivets förutsättningar i centrum.

Företag som bedöms omfattas av den nya lagen föreslås också omfattas av Cybersäkerhetslagen, som väsentlig verksamhetsutövare. Detta riskerar att medföra ytterligare kostnader och administrativt betungande uppgifter, något som ej utpekade företag inte tvingas investera tid och pengar i. En hög cybersäkerhet är självklart både nödvändig och önskvärd, men om konkurrenskraften försämras för de viktigaste företagen leder lagen fel.

Merkostnader som uppstår, exempelvis då utpekade företag behöver välja dyrare lösningar eller andra leverantörer för att säkerställa leverans av samhällsviktiga tjänsten måste på något sätt kompenseras. Försämrade konkurrenskraft på såväl den inhemska marknaden som på den internationella måste också kompenseras på lämpligt sätt. Vid icke obetydlig försämring av konkurrenskraft/fördröjning av verksamheten bör skälig ersättning från staten utgå.

Leverantörer av samhällsviktiga tjänster

Utredningen för ett resonemang kring ekonomisk kompensation och menar att stora delar av de kostnadsdrivande åtgärderna redan bör ha hanterats av en organisation som erbjuder en samhällsviktig tjänst. Utredningen skriver att: *”det i uppdraget att tillhandahålla en samhällsviktig tjänst även ingår att vidta vissa grundläggande säkerhetsåtgärder som att förhindra, reagera på och återhämta sig från incidenter liksom att ha ett gott fysiskt skydd för lokaler och kritisk infrastruktur. Vidare ingår att ha en process och system för att hantera, upptäcka och rapportera incidenter.”*

Vi menar att utredningen landar fel i detta resonemang. De flesta av våra medlemmar levererar en tjänst till sina kunder som handlar om att transportera en vara eller person från punkt A till B. De har oftast inget formellt uppdrag att leverera en samhällsviktig tjänst. Den enskilda transporten är inte samhällsviktig. Den enskilda transporten har ej heller behov av avancerad incidentrapportering och -hantering eller de mer omfattande säkerhetsåtgärder som föreslås för företag som omfattas av Motståndskraft i samhällsviktiga tjänster. När ett visst företag och en specifik tjänst pekas ut av ansvarig myndighet som samhällsviktig medför det med stor sannolikhet merkostnader som företaget inte hade tidigare och som andra företag i samma bransch inte behöver bära. I ljuset av detta är det rimligt att företagen kompenseras för den merkostnad som utpekandet innebär.

Övriga synpunkter

I övriga delar hänvisar Transportföretagen till det remissvar som inlämnats av Svenskt Näringsliv och vars synpunkter Transportföretagen delar.

För Transportföretagen är det självklart att vår sektor ingår som en del av de samhällsviktiga sektorer som omfattas av lagen om motståndskraft i samhällsviktiga tjänster. Väl fungerande transporter är den grund som hela försörjningssystemet vilar på. Våra medlemmar har en självklar roll i totalförsvaret och är förmedlare av samhällsnödvändiga tjänster, varje dag. Med rätt stöd och med förväntningar som utgår från företagens förutsättningar ser vi fram emot att få bidra i arbetet med att leverera samhällsviktiga tjänster med god motståndskraft.

Med vänlig hälsning,

Transportföretagen



Tina Thorsell
Samhällspolitisk chef