



Peter Svensson  
[peter.svensson@akeri.se](mailto:peter.svensson@akeri.se)  
Petra Eklund Åhlström  
[Petra.eklund.ahlstrom@akeri.se](mailto:Petra.eklund.ahlstrom@akeri.se)

Myndigheten för civilt försvar  
[registrator@mcf.se](mailto:registrator@mcf.se)

## **Sveriges Åkeriföretags remissvar avseende förslag till myndigheten för civilt försvars föreskrifter och allmänna råd om säkerhetsåtgärder och utbildning.**

Sveriges Åkeriföretag är åkerinäringens branschorganisation och vi arbetar för en sund och lönsam utveckling av åkerinäringen. Cirka 4500 åkeriföretag med sammanlagt 38 000 fordon har valt att vara medlemmar hos oss. Åkerinäringen är en förutsättning för allt företagande och handel, för arbetstillfällen och för tillväxt. Åkerinäringen omsätter cirka 300 miljarder kronor, det vill säga ungefär 4,6 procent av BNP, och sysselsätter drygt 225 000 människor.

Sveriges Åkeriföretag har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på innehållet i rubricerad remiss.

## **Inledning**

Sveriges Åkeriföretag tackar för möjligheten att lämna synpunkter på remiss avseende förslag till myndigheten för civilt försvars föreskrifter och allmänna råd om säkerhetsåtgärder och utbildning.

## **Sammanfattning av Sveriges Åkeriföretags bedömning**

Sveriges Åkeriföretag välkomnar ambitionen att stärka cybersäkerheten i samhällsviktig verksamhet. Den ökande digitaliseringen av transportsektorn, inte minst genom uppkopplade fordon, logistiksystem och datadrivna tjänster, medför växande risker som behöver hanteras på ett strukturerat sätt. Mot denna bakgrund är det positivt att tydliga krav ställs på säkerhetsarbete, ledning och organisering.

Samtidigt vill vi framhålla att det föreslagna regelverket innebär betydande praktiska konsekvenser för transportföretag. Sektorn kännetecknas av en stor andel små och medelstora företag, ofta med begränsade administrativa och tekniska resurser samt med små marginaler. De krav som föreslås – såsom systematiskt och riskbaserat cybersäkerhetsarbete, omfattande dokumentation, tydlig ansvarsfördelning och kontinuerlig uppföljning – innebär en väsentlig ökning av både administrativa och ekonomiska åtaganden.

För transportföretag som t e x deltar i beredskapssamverkan eller utför samhällsviktiga transporter kommer regelverket i praktiken, sannolikt, att innebära att de klassas som viktiga verksamhetsutövare. Detta bedöms dock utifrån verksamhetens betydelse för samhället. Samtidigt kan utfallet av en sådan bedömning medföra att ett omfattande krav på styrning, säkerhetsarbete och kontroll av digitala system aktualiseras – även i situationer där företagen saknar faktisk kontroll över de tekniska lösningarna.

Ett särskilt problem i transportsektorn är det starka beroendet av externa aktörer, såsom fordonstillverkare, telematikleverantörer och digitala plattformar. Dessa aktörer kontrollerar ofta centrala system och dataflöden, samtidigt som de kommersiella villkoren i hög grad är ensidigt utformade. Förslaget innebär att transportföretag ska säkerställa cybersäkerheten även i leverantörskedjor, inklusive underleverantörer. I praktiken kan detta innebära ett ansvar som inte motsvaras av reella möjligheter att ställa krav eller genomdriva förändringar i avtalsrelationer.

De tekniska kraven i föreskrifterna – såsom krav på loggning, övervakning, segmentering, intrångsskydd och flerfaktorsautentisering – innebär vidare att även fordonssystem och operativa IT-miljöer kan komma att omfattas av säkerhetsarbetet. Detta kräver investeringar i teknik, drift och kompetens som för många åkeriföretag innebär en betydande belastning. Även kraven på utbildning och kompetensutveckling, både på ledningsnivå och för personal, innebär löpande kostnader och organisatoriska utmaningar.

Sveriges Åkeriföretag ser samtidigt att regelverket kan bidra till positiva effekter, såsom ökad robusthet, förbättrad incidenthantering och stärkt förtroende från kunder och samhällsaktörer. Dessa effekter är viktiga, inte minst i ett beredskapsperspektiv, där transportnäringen utgör en central del av samhällslogistiken.

Det är dock avgörande att regelverket tillämpas på ett sätt som är proportionerligt och praktiskt genomförbart. Utan anpassning finns en risk att särskilt små och medelstora transportföretag får svårt att uppfylla kraven, vilket i sin tur kan påverka kapacitet och konkurrens i sektorn. Det finns även en risk att ansvaret för cybersäkerhet i praktiken förskjuts mot aktörer som saknar kontroll över de mest centrala systemen.

Mot denna bakgrund är det viktigt att den fortsatta tillämpningen av föreskrifterna tydligt beaktar transportnäringens särskilda förutsättningar. Det bör utvecklas sektorsspecifik vägledning som tar hänsyn till branschens struktur, inklusive beroendet av externa systemleverantörer och fordonstillverkare. Vidare bör tillsyn och tillämpning utformas med särskild hänsyn till små och medelstora företag, så att kraven anpassas utifrån storlek, resurser och risknivå.

Det är också angeläget att underlätta praktisk efterlevnad genom exempelvis standardiserade avtalsmalllösningar, tydlig vägledning kring leverantörshantering och än mer konkreta verktyg för risk- och säkerhetsarbete. Och självklart är en förutsägbar och enhetlig tillämpning är central för att undvika rättsosäkerhet och onödiga kostnader.

Sammanfattningsvis stödjer Sveriges Åkeriföretag målsättningen att stärka cybersäkerheten genom föreskrifter och allmänna råd,

men vill betona att regelverket måste utformas och ytterst tillämpas så att det är förenligt med branschens faktiska förutsättningar. Det krävs en balans mellan höga säkerhetskrav och möjligheten att i praktiken uppfylla dessa, särskilt för små och medelstora transportföretag samt för aktörer som verkar i komplexa och beroende leveranskedjor.

## Övrigt

Sveriges Åkeriföretag står gärna till Myndigheten för civilt försvars förfogande även i framtiden i arbetet med regelgivning som berör företagande inom transportsektorn för godstransporter på väg.

Sveriges Åkeriföretag



Ulric Långberg  
Samhällspolitisk chef