

Ärendenummer  
TRV 2025/80019  
Motpartens ärendenummer  
KN2025/01289

Dokumentdatum  
2025-10-27

Konfidentialitetsnivå  
1 Ej känslig

Mottagare  
Klimat- och näringslivsdepartementet  
kn.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia till  
lotta.lewin-pihlblad@regeringskansliet.se  
Ärendeberedning GDv  
Gd-sekreterare  
Webb- och projektstöd

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

Utredningen behandlar en rad viktiga frågor kopplade till samhällets förmåga att säkerställa tillgången till varor och tjänster vid ansträngda samhällslägen och höjd beredskap. Trafikverket instämmer i utredningens ambition om att stärka arbetet med försörjningsberedskap men vill påtala eventuella utmaningar med förslagen.

### Trafikverkets inställning till utredningens förslag

Trafikverket tillstyrker ambitionen om att stärka Sveriges byggnads- och reparationsberedskap. Trafikverket ser positivt på att utredningen adresserar stärkt samverkan mellan stat och näringsliv samt tydligare rollfördelning, som är helt avgörande för en fungerande infrastruktur.

Trafikverket avstyrker förslaget om att LOU, LUF, LUK och LUFs förses med ett nytt beaktandekrav (punkt 1.2–1.5 i utredningen) eftersom upphandlande myndigheter redan idag är skyldiga att beakta sådana krav vid upphandling.

Trafikverket avstyrker förslaget om införandet av s.k. F-avtal eftersom begreppet inte är närmare specificerat eller avgränsat, varken innehålls-, funktions-, eller uppdragsmässigt. Då det inte är en författningsreglerad typ av avtal torde dessa redan idag vara möjliga att teckna.

Trafikverket tillstyrker förslaget om fortsatt utredning av införandet av en lag om försörjningsberedskap.

### Inledande synpunkter

En utmaning med utredningen är att den inte tydligt gör skillnad på myndigheters egna respektive annans behov (dvs. samhällets mer generella behov). Dessa olika behov framstår tidvis som ihopblandat i utredningen och de olika förslagen. Det finns stora skillnader i behov och möjligheter mellan olika områden och sektorer vilket inte tydligt beaktas.

Ärendenummer  
TRV 2025/80019  
Motpartens ärendenummer  
KN2025/01289

Dokumentdatum  
2025-10-27

Alla myndigheter har idag tydliga krav på sig att göra analyser av dess behov av varor och tjänster samt att tillse att myndigheten kan utföra sina uppgifter i alla samhällstillstånd. Behovet av ytterligare reglering kring myndigheters uppgifter är därför mindre. Om regering eller riksdag anser att arbetet ska ges högre prioritet torde det vara enklare att styra detta genom en ändring i myndighetens instruktion alternativt regleringsbrev eller liknande, istället för ytterligare lagstiftning.

Förslagen kan även riskera att göra ansvarsprincipen mindre tydlig och medföra att ansvaret för försörjningen blir eller upplevs splittrad. Det torde vara bättre att göra en analys för att identifiera de områden där det behövs ett större överordnat ansvar eller reglering (utöver det egna ansvaret för sin förmåga, såväl för det offentliga som det privata). Efter en sådan analys kan aktörer pekas ut för att tillse den extra styrning eller samordning som krävs inom det området. Det innebär även att styrningen begränsas till det mer kritiska varor och tjänster (till skillnad från nu när det är mer generellt beskrivet). Ett bra exempel på detta är Jordbruksverkets kommande uppdrag om att etablera ett spannmålslager samt beredskapslager för kritiska insatsvaror till jordbruket.

Vidare bedömer Trafikverket att det torde ha varit av vikt att en kartläggning av vilka varor och tjänster i Sverige som har väsentlig betydelse för upprätthållande av samhällsviktig verksamhet hade blivit genomförd.

## Nytt beaktandekrav i upphandlingslagstiftningen

Utredningen har föreslagit att regelverket för upphandling (LOU, LUF, LUK och LUFSS) ska förses med en tvingande bestämmelse innebärandes att upphandlande myndighet eller enhet ska beakta försörjningsberedskapsaspekter om upphandlingens art motiverar detta.

Det kan gällande detta krav ifrågasättas vilken betydelse denna reglering får för en upphandling. Alla upphandlande myndigheter och enheter är redan idag skyldiga att beakta sådana krav vid en upphandling (se exempelvis förordningen (2022:524) om statliga myndigheters beredskap). Vidare är upphandlingsregelverket redan omfattande, varför tillägg till detsamma bör göras med försiktighet.

## Nya samverkansformer, särskilt s.k. F-avtal

Inledningsvis instämmer Trafikverket i utredningens slutsats att sedvanlig upphandling (inom LOU motsvarande) är och kommer förbli huvudregeln vid anskaffning av varor och tjänster, oaktat samhällstillstånd.

Ärendenummer  
TRV 2025/80019  
Motpartens ärendenummer  
KN2025/01289

Dokumentdatum  
2025-10-27

Trafikverket ser emellertid vissa utmaningar och oklarheter med den föreslagna modellen med s.k. F-avtal. Den första avser vad ett F-avtal utgör för rättslig konstruktion. Det är i formell mening inte fråga om en ny avtalstyp utan sedvanliga avtal som avses, med skillnaden att dessa ska erhålla en viss benämning. Eftersom det inte är en författningsreglerad typ av avtal torde dessa redan idag vara möjliga att teckna. Det förekommer dock något skilda beskrivningar av avtalstypen i utredningen.

Vidare är det i viss mån otydligt i vilka praktiska situationer som dylika avtal ska tillämpas, i vart fall utifrån Trafikverkets uppdrag. Denna invändning har även en viss koppling till att det finns otydligheter kring för vems behov avtalet ska tecknas (dvs. myndighetens egna, sektorns eller ett mer allmänt samhällsligt behov).

Det torde även i praktiken inte vara möjligt att begränsa tecknandet av dylika avtal endast till beredskapsmyndigheterna, utan endast registreringen i sig. Att endast statliga myndigheter skulle kunna teckna avtalen synes bygga på en möjlig feltolkning av artikel 346 i EU-fördraget. Artikel 346 reglerar inte hur en medlemsstat i sin nationella reglering hanterar maktfördelningen. Sverige såsom medlemsstat kan utan hinder av EU-rätten låta både kommuner och regioner hantera sådant som är en nationell angelägenhet. Det torde vidare vara så att både regionala och lokala omständigheter kan ha en nationell betydelse (exempelvis är sjukvård i Sverige ett regionalt ansvar).

Avslutningsvis kan det avseende incitament för bolag att ingå avtal med det allmänna (under bl.a. punkt 3.7.1.) noteras följande. Även om det kan finnas situationer där icke-kommersiella skäl ligger till grund för ett bolags agerande bör staten inte förlita sig på annat än bolagens affärsmässiga överväganden vid avtalsingåenden. Detta torde vara särskilt viktigt när bolagen är större samt där inslag av utländsk ägande förekommer. Det kan i detta sammanhang noteras att även statligt ägda bolag har att agera utifrån marknadsmässiga överväganden även gällande beredskapsfrågor<sup>1</sup>.

## Möjlighet för MSB att meddela verkställighetsföreskrifter

Utredningen föreslår att MSB ska ges bemyndigande att meddela verkställighetsföreskrifter för förordningen (1992:390) om förberedelser för leveranser av varor och tjänster. Denna förordning ger, sett enkom utifrån sin formulering, möjlighet för myndigheter att teckna avtal om leverans av varor och tjänster under krig eller krigsfara (genom hänvisning till förfogandelagens

<sup>1</sup> Statens ägarpolicy 2025, sida 11

Ärendenummer  
TRV 2025/80019  
Motpartens ärendenummer  
KN2025/01289

Dokumentdatum  
2025-10-27

inledande reglering). Det är oklart om det ska ses som en förberedelse till förfogande. Utifrån att förordningen hänvisar till förfogandelagen kan det antas finnas en sådan koppling. På vilket sätt ett sådant tecknade ska gå till, sannolikt efter en upphandling, framgår dock inte.

Utredningens förslag är som ovan angetts att MSB ska få ett mandat att meddela föreskrifter kring verkställigheten av detta. Enligt Trafikverket är det dock oklart vad som blir effekten av ett sådant mandat. Förordningen i sig torde inte vara relevant utifrån nuvarande situation då alla myndigheter som har behov av sådana resurser måste ha ett uppdrag att förvärva sådana (och har myndigheten ett sådant uppdrag är den inte beroende av denna förordning).

## Lag om försörjningsberedskap

Trafikverket ser positivt på förslaget om fortsatt utredning av införandet av en lag om försörjningsberedskap. För att en sådan lagstiftning ska bli effektiv torde det dock dessförinnan vara klarlagt vilka behov samhället har. I övrigt är det i frånvaron av ett tydligt förslag svårt att ytterligare uttala sig. Trafikverket instämmer dock i att tillsättandet av en sådan bör ske med viss skyndsamhet eftersom en ny utredning sannolikt kommer ta något eller några år i anspråk.

Ärendenummer  
TRV 2025/80019  
Motpartens ärendenummer  
KN2025/01289

Dokumentdatum  
2025-10-27

## Ärendets handläggning

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Roberto Maiorana. Föredragande har varit Emelie Jansson, beredskapsplanerare, central funktion Säkerhet. Samråd har skett med Mattias Dejke, säkerhetsdirektör, Jennie Magnusson, chefsjurist och Tove de Maré, avdelningschef central funktion Säkerhet. Beredning har skett med verksamhetsområde Underhåll samt resultatenhet Fordonsresurser. I den slutliga handläggningen har Fredrik Niord, central funktion Juridik och Planprovning, Erik Reuterhäll, central funktion Inköp och logistik samt Alice Dahlquist, Verksgemensam styrning deltagit.

Roberto Maiorana  
Generaldirektör

Emelie Jansson  
Beredskapsplanerare  
Central funktion Säkerhet

Emelie.jansson@trafikverket.se  
Direkt: 010-124 67 76  
Mobil: 072-085 10 72

### Trafikverket

Adress: Röda vägen 1, 781 89 Borlänge  
Telefon: 0771-921 921  
trafikverket.se

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2025/80019, Motpartens ärendenummer KN2025/01289, Dokumentdatum 2025-10-27, Dokumenttyp BREV. Konfidentialitetsnivå.1 Ej känslig

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.