

Försvarsdepartementet

Plikten kallar! En modern personalförsörjning av det civila försvaret (SOU 2025:6)

Sammanfattning

Transportstyrelsen har beretts möjlighet att lämna synpunkter på rubricerat betänkande.

Transportstyrelsen ställer sig inte bakom förslaget att inte framöver kunna registrera sina egna medarbetare hos Plikt- och prövningsverket.

Transportstyrelsen förordar i likhet med de särskilda yttrandena från Försvarsmakten, Plikt- och prövningsverket och Arbetsförmedlingen ett alternativ som ligger närmast dagens system och som innebär att alla medarbetare som ingår i krigsorganisationen ska beredskapsregistreras oavsett relation till bemanningsansvarig.

Transportstyrelsen instämmer delvis i bedömningen om frivilliga försvarsorganisationer och utbildning av förare. Transportstyrelsen anser att utbildning i höjd beredskap i första hand bör utföras av de som normalt har ansvar för utbildning och examination av förare. Ett helhetsgrepp inom området skulle kunna innefatta hur frivilliga försvarsorganisationer, i samarbete med de som normalt har ansvaret för utbildning och examination av förare, kan medverka på lämpligt sätt vid sagd verksamhet.

Transportstyrelsen tillstyrker utredningens förslag i övrigt men lämnar vissa synpunkter.

Transportstyrelsens synpunkter

Transportstyrelsen lämnar följande synpunkter på utredningens förslag och underlaget i övrigt enligt dispositionen i betänkandet.

Kap 1 Författningsförslag

Transportstyrelsen är en utpekad beredskapsmyndighet och för dessa innebär utredningens författningsförslag flera viktiga förändringar och utmaningar när det gäller hantering av medarbetare i krigsorganisationen.

Transportstyrelsen ställer sig tveksam till om ikraftträdandetidpunkten 1 juli 2026 är realistisk med tanke på det arbete berörda myndigheter uppdras att genomföra.

1.7 Förslag till lag om ändring i säkerhetsskyddslagen (2012:585)

De föreslagna ändringarna innebär att beredskapsmyndigheterna får ett utökat ansvar för att hantera externa medarbetare som registreras hos Plikt- och provningsverket. En viktig del av detta ansvar är att säkerställa att de externa medarbetare som registreras hos Plikt- och provningsverket genomgår rätt säkerhetsprovning innan de får tillgång till skyddsvärda uppgifter.

För närvarande finns det tydliga regler gällande säkerhetsprovning av myndigheternas egna medarbetare som placerats i säkerhetsklass. För externa medarbetare som förbereds för placering i myndighetens krigsorganisation är processen inte lika klart definierad. I bästa fall borde hanteringen samordnas mellan beredskapsmyndigheterna för att säkerställa att provningarna görs på ett enhetligt sätt. Om olika myndigheter tillämpar olika säkerhetsprovningrutiner kan det leda till inkonsekvenser, där vissa individer eventuellt får tillgång till skyddsvärda uppgifter utan att ha genomgått samma kontroller som ordinarie medarbetare. Möjligen skulle ett förfarande motsvarande Personal Security Clearance (PSC) som tillämpas bl.a. vid Nato vara att förorda även i dessa sammanhang. PSC är vanligtvis knuten till individen och utfärdas av en säkerhetsmyndighet eller en annan instans med ansvar för säkerhetsskydd och gäller oberoende av specifik anställning. Med andra ord kan den vara giltigt för flera roller och arbetsgivare, så länge individen uppfyller säkerhetskraven och genomgår regelbundna omprovningar.

18.11 Räddningstjänst och skydd av civilbefolkningen

Transportstyrelsen önskar framhålla att även vägtrafikförordningen (1995:137) för den kommunala organisationen för räddningstjänst under utbildning och höjd beredskap medför flera möjligheter för Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) och även kommunal organisation för räddningstjänst att vidta åtgärder i samband med höjd beredskap relaterat till transport. I förordning finns bland annat förutsättningar att göra avsteg från bestämmelser i körkortslagen (1998:488), körkortsförordningen (1998:980) och trafikförordningen (1998:1276).

18.12 Transporter

Transportstyrelsen delar utredningens bedömning att personalbehoven i transportsektorn kommer att öka vid höjd beredskap i flertalet beredskapssektorer.

Enligt utredningen bör behov av förare av lastbils- och busstransporter vid höjd beredskap kunna tillgodoses på andra sätt än genom civilplikt. Utredningen menar att ett visst utökat arbetstidsuttag kan användas och att ett utökat samarbete bör ske mellan relevanta statliga myndigheter och frivilliga försvarsorganisationer om utbildning av förare. Utredningen menar även att Arbetsförmedlingens uppdrag skulle kunna utökas till att inte bara hänvisa till arbete, utan också hänvisa till kortare utbildningar, där förarutbildning nämns som förslag.

Det är oklart om utredningen tagit i beaktande de förare som har högre behörighet (C och/eller D) men inte arbetar som förare i tung trafik eller om utredningen konstaterat att det är få som faktiskt arbetar som förare. Många privatpersoner har fortsatt körkort för lastbil eller buss men arbetar med ett annat yrke än gods- eller personaltransporter. Denna grupp lyfts inte fram i utredningen men skulle kunna vara en tillgång som kan användas i samband med höjd beredskap för att köra lastbil eller buss utan någon form av extra utbildning.

Ytterligare en grupp som inte lyfts upp i utredningen är personer som har haft körkort för lastbil eller buss och som skulle kunna vara en tillgång för att köra fordonen i händelse av höjd beredskap utan någon ytterligare utbildning, men eventuellt med ett särskilt förarbevis. I 2 kap. 13§ körkortslagen (1998:488) framgår att den som har ett körkort med behörigheten B och ett särskilt förarbevis får under höjd beredskap – eller då regeringen har beslutat om tjänstgöring enligt lagen (1994:1809) om totalförsvarspåbud – köra det fordon som framgår av förarbeviset. I lagen framgår även behörighetskraven för att köra motorfordon, terrängmotorfordon, traktor och motorredskap. Transportstyrelsen bedömer att denna möjlighet avsevärt kan underlätta personalförsörjningen framförallt i samband med att Arbetsförmedlingen anvisar personer till kompletterande utbildningar.

Det är vidare oklart om utredningen menar att dessa körkortsutbildningar skulle leda till behörighet som ska registreras i vägtrafikregistret. Transportstyrelsen vill anföra att krav på registrering i vägtrafikregistret av körkortsutbildningar och körkortsbehörigheter i höjd beredskap och krig skulle leda till stora kostnader, stor personalåtgång och även komplexa beroenden till andra myndigheter (t.ex. Trafikverket) för att denna verksamhet ska kunna upprätthållas. Att genom utfärdandet av särskilda förarbevis ge tillfälliga behörigheter/snabbspår för utbildning, och att hålla dessa tillfälliga behörigheter ordnade på annat sätt än i vägtrafikregistret bedöms ge stora vinster ur ett personalförsörjningsperspektiv.

Transportstyrelsen saknar även en bedömning av hur förutsättningarna ser ut för personalförsörjning av examinatorer, trafiklärare och handledare vid

höjd beredskap. Ett ökat behov av personer med körkort för lastbil eller buss kommer att medföra ett ökat behov av personer som examinerar, utbildar och vägleder de som ska ta dessa körkort. De aktörer som ansvarar för detta i dag är myndigheter, kommuner och privata aktörer, vilket gör att flera aktörer bör samverka för att detta ska fungera även vid höjd beredskap.

Transportstyrelsen ställer sig positiv till förslaget att ge Trafikverket, som sektorsansvarig myndighet för beredskapssektorn transporter, i uppdrag att, i samarbete med Transportstyrelsen, kommuner och regioner och i samråd med Sveriges Kommuner och Regioner (SKR), närmare utreda och bedöma behovet av och förutsättningarna för civilplikt inom transportområdet. Transportstyrelsen anser dock att detta uppdrag även bör omfatta personalförsörjningen inom vägtransportområdet och involvera övriga myndigheter och andra relevanta aktörer i beredskapssektorn.

Uppdraget bör omfatta vilka behörighetskrav som ska gälla för att köra motorfordon, terrängmotorfordon, traktor och motorredskap. Det bör även utredas hur särskilda förarbevis kan fungera som ett komplement till personer med körkort under höjd beredskap, hur utfärdandet bör planeras och hur det bör utfärdas i praktiken. Uppdraget bör också omfatta hur personalförsörjningen bör säkerställas av personer som kan utfärda särskilda förarbevis. Uppdraget bör även se över om myndigheters bemyndiganden överensstämmer med hur myndigheter är organiserade och vad de är ansvariga för i dag.

Transportstyrelsen bedömer även att det behövs en bredare kartläggning av tillgängliga förare i svenska företag och en bedömning av hur många av dessa som kan komma att omfattas av värn- eller civilplikt vid höjd beredskap. Ett sådant underlag bör sedan samköras mot länsstyrelsernas beredskapsavtal i syfte att kartlägga på vilket sätt personalförstärkning på området bäst kan hanteras.

I avsnittet *”Hur behovet av personalförstärkning kan tillgodoses i övrigt”* förs ett resonemang om frivilliga försvarsorganisationers och utbildning av förare. Transportstyrelsen menar att utbildning i höjd beredskap i första hand bör utföras av de som normalt har ansvar för utbildning och examination av förare. Det finns frivilliga försvarsorganisationer som har tillstånd att utbilda elever för förarbevis för till exempel snöskoter eller terränghjuling. Vissa organisationer anordnar även olika former av vidareutbildning. Dessa vidarebildningar bygger dock på att föraren redan har en förarbehörighet för det aktuella fordonet. Ett helhetsgrepp inom området skulle kunna innefatta hur frivilliga försvarsorganisationer, i samarbete med de som normalt har ansvaret för utbildning och examination av förare, kan medverka på lämpligt sätt vid sagd verksamhet.

Utredningen bedömer att det vid höjd beredskap kan behöva övervägas att vid behov temporärt sänka eller upphäva vissa krav (exempelvis yrkesbevis eller andra tillstånd) för att öka tillgången till personal som behövs.

Transportstyrelsen vill i detta sammanhang peka på att regler som styr järnväg till största delen utgår från EU-rätten. Exempelvis omfattas vissa personalkategorier av europeiska krav på medicinsk lämplighet, yrkesutbildning och behörighetshandlingar. EU-lagstiftningen ligger även till grund för driftsreglerna inom järnvägen. Extraordinära händelser, som vid höjd beredskap, kan innebära att krav för strategiskt viktiga personalgrupper svårigen kan uppfyllas. Det saknas dock mandat för medlemsstaten att själva införa regellättnader eller medge undantag som avviker från minimikraven i EU-rätten. Detta gäller såväl europarättsliga regler som genomförts i svensk lagstiftning, som för direkt gällande europeiska förordningar. Detta förhållande tydliggjordes under pandemin, och de extraordinära omständigheter som då rådde, eftersom de regellättnader som ansågs nödvändiga för att upprätthålla trafiken på järnväg inte kunde genomföras utifrån befintliga mandat.

Dessa förutsättningar anser Transportstyrelsen bör tas i beaktande vid ett eventuellt uppdrag att utreda personalbehov inom transportsektorn vid höjd beredskap.

19.3 Beredskapsregistrering i det civila försvaret/1.19 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2022:524) om statliga myndigheters beredskap 11 §

Utredningen bedömer att bemanningsansvariga i det civila försvaret inte bör beredskapsregistrera sina anställda medarbetare hos Plikt- och prövningsverket. Beredskapsregistrering bör endast ske för totalförsvarspiktiga i krigsorganisationen som har ingått avtal om tjänstgöring vid höjd beredskap, det vill säga externa medarbetare. Enligt utredningen är nyttan med registreringen att kunna reda ut redan i fredstid var de totalförsvarspiktiga som är intressanta för flera krigsorganisationer ska tjänstgöra vid höjd beredskap.

Utredningen lämnar två alternativ till den föreslagna inriktningen:

Alternativ 1 är att även anställda nyckelpersoner registreras i krigsorganisationen,

Alternativ 2 alla medarbetare som ingår i krigsorganisationen ska beredskapsregistreras oavsett relation till bemanningsansvarig.

Transportstyrelsen ser flera utmaningar med den föreslagna inriktningen. Ur ett systemperspektiv är det viktigt att redan i fredstid veta vilka planeringsförutsättningar man har att utgå ifrån som bemanningsansvarig.

Syftet med att ha en krigsorganisation är densamma oavsett om man är värnpliktig, civilpliktig, är anställd eller omfattas av ett avtal.

Förslaget är en stor förändring jämfört med dagens hantering där den samlade informationen om myndighetens medarbetare, som idag har en krigsplacering men inte omfattas av värnplikt eller civilplikt, finns registrerad hos Plikt- och prövningsverket. Förslaget innebär att Transportstyrelsen inte längre ska registrera befintliga medarbetare, även om de har en viktig roll för myndighetens krigsorganisation vid höjd beredskap. Nuvarande medarbetare som är registrerade ska också avregistreras hos Plikt- och prövningsverket och Transportstyrelsen bör ta fram annan rutin för planering och bemanning vid höjd beredskap. Det tillkommer ytterligare administration med att beredskapsregistrera externa medarbetare som har ingått avtal om tjänstgöring vid höjd beredskap.

Transportstyrelsen befarar att den av utredningen förordade inriktningen genererar merarbete och ökad administration hos såväl de bemanningsansvariga som för Plikt- och prövningsverket till begränsad nytta. I likhet med de särskilda yttrandena som återges i anslutning till kapitel 29 förordar Transportstyrelsen istället alternativ 2 som ligger närmast dagens system och ger bäst förutsättningar att säkra kritisk personal vid höjd beredskap. Transportstyrelsen motsätter sig inte begreppet beredskapsregistrering men det förutsätter att dess innebörd är tydligt definierad och avgränsad.

Bristande samordning mellan myndigheter kan också öka risken för att känslig information sprids till obehöriga. Om beredskapsregistreringen inte är samordnad på nationell nivå kan vissa individer registreras i flera olika organisationer och få tillgång till skyddsvärda uppgifter utan att det finns en tydlig överblick över deras totala exponering. Detta kan skapa en fragmenterad säkerhetsbild, där det blir svårt att avgöra vilka individer som faktiskt är säkerhetsprövade och på vilken nivå. Det kan också leda till att olika myndigheter hanterar sina säkerhetsskydd på olika sätt, vilket skapar inkonsekvenser och potentiella säkerhetsrisker.

Kap 282.2 Konsekvensbeskrivning

Utredningen anser att kostnaden för uppdraget till Trafikverket att utreda behovet av och i förekommande fall implementera civilplikt bör kunna rymmas inom de aktuella myndigheternas beviljade anslag. Det är oklart vad som ligger bakom utredningens bedömning av tidsåtgång och årsarbetskrafter.

Transportstyrelsen kan i dagsläget inte bedöma de ekonomiska konsekvenserna på myndighetens verksamhet av utredningens samlade förslag. Transportstyrelsen kan generellt konstatera att uppdrag kopplade till

beredskapsfrågor ökar i omfattning och komplexitet. Beroende på uppdragens omfattning kan det inte uteslutas att nedprioriteringar av andra viktiga uppdrag kommer att behöva göras om inga ekonomiska medel tillskjuts myndigheten.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektören Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog tf säkerhetschef Nicklas Ytterström och utredare civilt försvar Karin Jonasson, den senare föredragande.