

Myndigheten för Civilt Försvar

651 81 Karlstad

Remissyttrande
Ärendenummer **MSB 2024-14309**

Stockholm 2026-02-03

registrator@mcf.se

Remissvar Svensk Sjöfart – Förslag till nya föreskrifter om vilka samhällsviktiga verksamheter som omfattas av lagen om granskning av utländska direktinvesteringar

Föreningen Svensk Sjöfart är en branschorganisation för svensk sjöfartsnäring och representerar ett 60-tal rederier med verksamhet över hela världen. Den svenska sjöfarten är en del av det europeiska sjöfartsklustret som sammantaget kontrollerar drygt 40 procent av världshandelsflottan. Mer än 90 procent av Sveriges utrikeshandel går via sjöfarten och årligen reser över 30 miljoner passagerare med färjor till och från Sverige.

Föreningen Svensk Sjöfart har tagit del av det remitterade förslaget och önskar lämna följande synpunkter.

I återuppbyggnaden av det svenska försvaret till följd av säkerhetsläget har svensk sjöfarts betydelse uppmärksammas och bättre näringsvillkor för sjöfartsbranschen har tagits fram för att stärka svensk inflaggning av fartyg. Flera goda reformer såsom förbättrad och mer konkurrenskraftig tonnageskatt, införande av ett bareboatregister och avskaffande av stämpelskatten vid inteckning av fartyg är några sådana tydliga reformer vi sett de sista åren. Därutöver har regeringen tagit en tydlig ställning för regelförenkling för att stärka konkurrenskraften för Sveriges företag som också syftar till att stärka rederierna vilket är positivt. Detta är inte en separat trend utan följer av en insikt på EU-nivå efter Mario Draghis rapport om Europas konkurrenskraft att det tillkommit för många lagar i EU-systemet som hämmar konkurrensen för kontinenten.

Syftet med lagen om granskning av utländska direktinvesteringar är att stärka Sveriges säkerhet genom att hindra skadliga utländska direktinvesteringar i svensk skyddsvärd verksamhet. Svensk Sjöfart håller med om behovet att granska utländska direktinvesteringar som kan ha en negativ påverkan på Sveriges säkerhet. De nya föreskrifterna från MCF (tidigare MSB) går dock utöver EU-förordningens minimiregler vilket innebär att dessa föreskrifter omfattar fler verksamheter än vad som skulle vara nödvändigt om endast miniminivån som fastslagits på EU-nivå skulle uppfyllas. Det är inte tydligt i konsekvensutredningen på vilket sätt Sverige skulle stå inför ett betydligt större hot av denna typ av investeringar än i andra jämförbara EU-länder och varför striktare implementering i Sverige

skulle motiveras. Det finns, om dessa regler införs, risker för betydande kostnader för företag samt risker för Sveriges attraktivitet som investeringsdestination och för en effektiv hantering av reella säkerhetshot. Detta gäller inte minst verksamheter inom transport- och logistiksektorn, inklusive sjöfarten, där investeringar ofta är kapitalkrävande, långsiktiga och internationella till sin natur. Sjöfarten är central för Sveriges handel, konkurrenskraft och försörjningsförmåga, samtidigt som stora delar av den maritima näringen verkar på marknader med hård internationell konkurrens. Ett alltför brett tillämpningsområde för granskningsreglerna riskerar därför att leda till att nödvändiga investeringar i fartyg, hamninfrastruktur, digitala system och klimatomställning fördröjs eller uteblir, utan att detta står i proportion till identifierbara säkerhetsrisker. Därutöver kan det inte uteslutas att ett felaktigt fokus de facto leder till att nödvändig kraft inte läggs på beivrandet av skadliga investeringar.

Svensk Sjöfart anser i likhet med Svenskt Näringslivs remissvar att tydligare riktlinjer och en mer fokuserad granskning skulle minska den administrativa bördan, stärka investeringsklimatet och säkerställa att systemet skyddar Sveriges säkerhetsintressen utan att hämma tillväxt, innovation och grön omställning. Detta är särskilt relevant inom sektorer som sjöfart och hamnverksamhet, där verksamheter spänner från verkligt kritisk infrastruktur till kommersiella tjänster utan direkt betydelse för nationell säkerhet.

Granskningsystemet bör bara ta sikte på skadliga investeringar och får inte vara mer ingripande än vad som behövs för att skydda svenska säkerhetsintressen. Det bör också tas i beaktande att ISP enligt lagen om utländska direktinvesteringar har möjlighet att besluta att inleda en granskning av en investering i skyddsvärd verksamhet även om den inte omfattas av lagens anmälningsskyldighet. Det innebär alltså att granskningsmöjligheten kvarstår även för investeringar som inte anmäls.

Svensk Sjöfart ansluter sig till Svenskt Näringslivs remissvar med tilläggen om sjöfartens kontext nedan:

Begreppet samhällsviktig verksamhet har genom MCF:s föreskrifter fått en alltför omfattande innebörd. Endast verksamheter som är verkligt kritiska (till exempel av väsentlig betydelse för totalförsvaret eller för upprätthållandet av grundläggande försörjningskedjor) bör omfattas av anmälningsplikt. Inom sjöfartsområdet innebär detta att en tydlig åtskillnad måste göras mellan strategiskt kritiska funktioner och breda kommersiella verksamheter. Fokus bör vara att identifiera vilka verksamheter som kan tas bort från föreskrifterna.

Harmonisering med EU-rätt, exempelvis genom att ersätta kategorin ”samhällsviktig verksamhet” med de kategorier som återfinns i CER-direktivet, skulle skapa större förutsebarhet. För sjöfarten, som i hög grad verkar gränsöverskridande, är EU-gemensamma definitioner särskilt viktiga för att undvika att Sverige avviker på ett sätt som försämrar konkurrenskraften.

Tydliga och konkreta bestämmelser i föreskrifterna är särskilt viktiga eftersom ISP inte publicerar vägledande beslut och inte kan ge förhandsbesked. Detta skapar betydande osäkerhet för företag, inte minst inom sjöfarten där investeringar ofta måste planeras långt i förväg och där oklara regelverk kan få oproportionerliga effekter.

Lämpliga omsättningskrav bör fastställas utifrån de risker som är knutna till den specifika verksamheten, särskilt när frågan om verksamheten är ”samhällsviktig” eller ej är kopplad till verksamhetens storlek och omfattning. Det innebär i normalfallet att de nu aktuella tröskelvärdena borde höjas väsentligt. Endast på områden där det endast finns en eller väldigt få aktörer torde det finnas anledning för anmälningsplikt för annat än mycket stora investeringar.

Statistiken från ISP visar att Sverige sedan lagen trädde i kraft sticker ut kraftigt jämfört med andra EU-länder vad gäller antalet anmälningar från investerare. Denna överanmälningsproblematik riskerar att särskilt drabba internationellt integrerade branscher som sjöfarten, där transaktioner ofta involverar utländskt kapital utan att detta i sig innebär någon säkerhetsrisk.

Riskbalansen i föreskrifterna är bristfällig. Flera verksamheter tas upp där riskerna med utländska direktinvesteringar framstår som begränsade, medan riskerna kopplade till uteblivna investeringar – exempelvis försämrade infrastruktur, minskad redundans i transportkedjor och sämre klimatomställning – är betydande. Investeringar i sjöfart och transport bidrar i normalfallet till ökad ekonomisk aktivitet, robustare försörjningskedjor och därmed även till stärkt nationell motståndskraft.

Genom revideringen av föreskrifterna har MCF en möjlighet att säkerställa tydliga föreskrifter som begränsar anmälningsplikten till de verkligt kritiska verksamheterna och därmed bidra till en effektiv lagstiftning som inte riskerar att motverka sitt syfte genom att hindra eller fördröja investeringar som övervägande bidrar till Sveriges och svenska företagsekonomiska, tekniska och logistiska utveckling. Detta skulle också ge granskningsmyndigheterna möjlighet att fokusera sina resurser på verkliga risktransaktioner.

Givet den konkurrenskraftsagenda vi ser i Europa såväl som med svenska regeringens initiativ på att förenkla regelverk, minska administration för företagen ter sig detta förslag till föreskrift gå på tvärs genom att tillämpningsområdet vidgas så pass mycket. Detta är särskilt olyckligt för kapitalintensiva och internationellt beroende sektorer såsom sjöfarten, där ett väl avvägt regelverk är avgörande för både svensk konkurrenskraft och försörjningsförmåga. Utöver detta är ett antagande av en reviderad EU-förordning om utländska direktinvesteringar i unionen nära förestående. Vi känner även till att Implementeringsrådet är i slutfasen med och kommer inom kort att lämna en rekommendation om genomförandet, vilket bör tas i beaktande innan beslut fattas om en revidering av föreskrifterna.

För Svensk Sjöfart

Camilla Åberg Linder

Näringspolitisk expert

