

Mottagare

Klimat- och näringslivsdepartementet

Enheten för branschernas konkurrenskraft

Er ref KN2024/00705

Vår ref RE2024010

Remissvar av delbetänkande "En ny beredskapssektor - för ökad försörjningsberedskap" (SOU 2024:19)

Drivkraft Sverige är branschorganisationen för bränsle-, drivmedels- och laddoperatörsbranschen. Våra medlemsföretag erbjuder hållbar mobilitet och ser till att det finns bränsle och drivmedel för hållbara resor och transporter samt bitumen till vägar i hela landet. Vi arbetar för att Sverige ska bli klimatneutralt till 2045.

Drivkraft Sverige har fått förslag delbetänkande "En ny beredskapssektor - för ökad försörjningsberedskap" (SOU 2024:19) på remiss och har följande att anföra.

Sammanfattning

Drivkraft Sverige välkomnar denna utredning då de funktioner som lyfts fram behövs för att stärka försörjningsberedskapen, samtidigt som vikten av näringslivets lyfts fram. Däremot kan man lätt tro att näringslivet inte redan ingår, vilket blir missvisande. Näringslivet ingår redan idag i flera av de befintliga beredskapssektorer, såsom energi, livsmedel, telekommunikation, transporter och finansiella tjänster. Ser man till de industrier som omnämns så är dessa främst insatsvaror. Många av dessa aktörer berörs redan idag indirekt till befintliga sektorer i form av underleverantörer, vilka identifieras i kontinuitetshantering och dess försörjningsanalyser. Sett till funktioner för att upprätta handel och reparationsberedskap så behöver de hanteras tvärssektoriellt. Rörande exempelvis reparationsberedskap så hanterar redan befintliga beredskapssektorer denna fråga idag, vilket även utredningen nämner.

Således blir det viktigt att tydliggöra definitionen av industrin alternativt omformulera detta begrepp. Annars finns det en risk att denna sektor blir en rest vilket skapar en otydlighet och industrin som sektor blir svårhanterad. Kompetenskraven på den ansvariga myndigheten kommer att bli omfattande, alternativt kommer endast frågor kunna hanteras övergripande och således tappar sektorn sitt värde. Om huvudsyftet är att värna om näringslivets konkurrenskraft så bör myndigheterna redan i vardagen beakta detta, här bör samtliga myndigheter vid framtagande av nya regler/föreskrifter och avgifter beakta aspekterna hållbarhet, konkurrenskraft och beredskap på ett balanserat sätt, genom tydliga konsekvensanalyser som förankrats av näringslivet. Om vi har ett konkurrenskraftigt näringsliv i vardagen, kommer vi att ha en avskräckande förmåga men även bättre förutsättningar att hantera olika händelser.

Det är viktigt att tydligare besvara syftet med en ny sektor, med detta sagt så tycker Drivkraft Sverige att det är mycket positivt att lyfta vikten av näringslivets roll. Dock gäller det att tydliggöra gränsen mellan direkt och indirekt beröring av en sektor, var går gränsen och vad kvalificerar en ny sektor? Således efterfrågas tydligare definitioner samt stärkt nationell samordning, en ansats till att tydliggöra detta ges i figur 1 Beredskapssektorer, stödfunktioner och samordning.

Drivkraft Sverige avstyrker att både raffinaderier och den lokala och regionala drivmedelsförsörjningen bör ingå i den nya beredskapssektorn då dessa frågor hanteras redan av sektorn för energiförsörjning. Vi anser att denna utredning skapar en otydlighet samt brister i systemförståelse för drivmedelsförsörjningen. Förslaget skulle leda till ökad administration och överlappning i och med otydlig ledning och samordning för vår bransch.

Omfattning och avgränsning

Risken med att skapa en sektor som är en blandning av fler olika funktioner och syften, samt otydliga gränsdragningar kommer att medföra en ökad administrativ börda för branschen då flera aktörer behöver vara i aktiva inom fler sektorer vilket leder till ökad mötesfrekvens, inrapporteringsbehov etc. Med överlappande och otydligt ansvar skapas otydlighet rörande vilka frågor som hanteras var, vem som ansvarar för prioriteringar, och längre kommunikationsvägar. Med fler aktörer riskerar även värdekedjan bli alltmer fragmenterad vilket skapar en bristande systemförståelse för hur hela värdekedjan fungerar.

Utredningen hänvisar till MSBs lista med viktiga samhällsfunktioner, vilket vi ser som positivt då det är viktigt med tydliga definitioner. Nedan åter ges MSBs definitioner:

- **Bränslen och flytande drivmedel:** Den viktiga samhällsfunktionen avser förmågan att tillgodose samhällets försörjningsbehov av bränslen och flytande drivmedel. Funktionen omfattar produktion, distribution, lagring och handel med bränslen och flytande drivmedel. Exempel på samhällsviktig verksamhet som upprätthåller eller säkerställer den viktiga samhällsfunktionen är anläggningsförvaltning, styrning och övervakning, bränslehantering samt felavhjälpare underhåll på infrastruktur.
- **Industri:** Exempel på samhällsviktig verksamhet som upprätthåller eller säkerställer den viktiga samhällsfunktionen är baskemikalier, lastbilstillverkning, cementproduktion och ståltillverkning.

Det ter sig dock som om utredningen har missat denna definition, alternativt gjort en annan tolkning. Genom att frånga denna definition så finns det risk att detta skulle leda till en ökad fragmentering av drivmedelsförsörjningsberedskapen och återigen en skapa större oordning. Detta skulle, för drivmedelsförsörjning, leda till att vi tappar tid. I teorin så ter det sig inte som en större sak men i praktiken så medför det till ökad fragmentering av en sektor, samt ökat administrativt arbete för drivmedelsbolagen, detta i ett läge då samordningen har stärkts avsevärt inom energisektorn.

Drivkraft Sverige har förståelse för att övriga näringsliv som idag inte har någon tillhörighet i befintliga sektorer känner ett behov av tydligare samordning. För att skapa tydlighet bör denna sektor döpas om till **Försörjning av insatsvaror**, där industri som står för insatsvaror såsom järn, stål, kalk, sten, elektronik, mineral, baskemikalier, plast, gummi, bygg och bergmaterial etc med tydliga gränser för verksamheters avgränsningar och tillhörighet.

Utöver det kan det även vara lämpligt med en sektor för **Försvarsindustri** (forskning och utveckling) då den idag inte har någon samlad sektor. Förutsatt att inte dessa frågor redan omhändertas av befintliga avtal.

Utredningens bedömning är att stora delar av Tillväxtverkets nuvarande verksamhet och uppdrag skapar goda förutsättningar för myndigheten att axla uppdraget som beredskapsmyndighet. Till exempel lyfts myndighetens regionala närvaro och verksamhet som skulle kunna nyttjas även för dialog och samverkan med företag som bedriver samhällsviktig verksamhet runt om i landet. Det omfattar även Tillväxtverkets arbete med att säkra/stödja kommersiell service i glesbygd. Det handlar till exempel om dagligvaror, drivmedel, ombudstjänster för post, apotek och betaltjänster. Utredningen bedömer vidare att en av Tillväxtverkets främsta styrkor är att myndigheten bygger upp kunskap om det som sker på lokal och regional nivå. Denna kunskap utgör en förutsättning för att kunna skapa ett samlat nationellt perspektiv.

Till detta har Drivkraft Sverige följande att anföra:

- Tillväxtverkets roll i vardagen är extremt viktigt för hela näringslivet, och Drivkraft Sverige uppskattar det arbete man gör inom Tillväxtverket. Arbetet bör däremot inte blandas ihop med hanteringen av försörjningsberedskapen.
- Drivkraft Sverige anser således att drivmedelsförsörjning bör strykas från Tillväxtverkets ansvarsområde ur ett beredskapsperspektiv. Energimyndigheten har redan denna roll idag utifrån försörjningsberedskapen. Planeringen av drivmedelsförsörjningen utgår från en nationell plan, dock tas en behovsbild fram på en lokal nivå, där till ska lägga NATO-aspekterna rörande förmågan att ta emot, lagra och ge till våra allierade, det är av vikt att beakta detta systemperspektiv. Drivkraft Sverige understryker att man ej är behjälplig att ytterligare en myndighet läggs till, man hade hoppats att utredningen hade tagit lärdom av Nationellt cybersäkerhets centers inledande ägandeskapsproblematik. Vi upplever redan idag en stor oordning där flertalet myndigheter gärna vill hämta in liknande data/information detta blir både sårbart och betungande, vi bör värna om informationssäkerheten.
- Det bör även framhållas att Energimyndigheten redan idag har ett flertal pågående arbeten och projekt kopplat till bland annat behovskartläggning där offentliga aktörer (kommuner etc) kartlägger sina drivmedelsbehov för samhällsviktiga och totalförsvarsviktiga verksamheter samt att man kommer påbörja arbetet med prioritering av leverans, likt styrel, således genomförs redan denna inhämtning.

Ansvar för Riksintresse

Utredningen lyfter idag att ansvaret för att utse och utveckla riksintressen för industriell produktion ligger hos Tillväxtverket. Enligt Tillväxtverket omfattar det järn- och stålverk, metall- och ferrolegeringsverk, massafabriker och pappersbruk, fabriker för raffinering av råolja eller tung petrokemisk produktion, fabriker för framställning av baskemikalier eller gödselmedel, cementfabriker samt skjutområden för vapenindustrin.

Till detta har Drivkraft Sverige följande att anföra:

- Energimyndigheten har redan idag ett ansvar för energianläggningar, såsom depåer. Utöver det så har MSB ett ansvar att utse riksintressen utifrån ett totalförsvarsperspektiv. Drivkraft Sverige anser därmed att Energimyndigheten som idag har ett ansvar för energiförsörjningen även får ansvaret för produktionsanläggningar såsom raffinaderier.

Försörjningsanalyser

Till detta har Drivkraft Sverige följande att anföra:

- Försörjningsanalyser för drivmedel bör ligga inom energi, annars blir värdekedjan fragmenterad och man tappar systemförståelsen. Om utredningen implementeras så skulle det medföra att exempelvis både raffinaderibolag och stationsbolag behöva rapportera och samordna sig gentemot både Energimyndigheten och Tillväxtverket, detta skapar otydlighet samt onödig administration. Dessutom tappar vi tid. Energimyndigheten bör ha helhetsansvaret för drivmedelsförsörjningen genom hela värdekedjan.
- När aktörer inom befintliga sektorer genomför sina försörjningsanalyser så kommer underleverantörer att beröras genom att identifiering inom bolagens kontinuitetshantering. Bolagen kan därmed ställa krav på leverantör via avtal. Detta lyfter frågan hur man hanterar direkt och indirekt beröring av en sektor, var gränsen rörande vilken sektor man bör ingå i, samt vad som kvalificerar en ny sektor.

Reparationsberedskapen

Till detta har Drivkraft Sverige följande att anföra:

- En samlad funktion för reparationsberedskapen - En modern variant av den civila byggindustrins beredskapsorganisation Byggnads- och reparationsberedskapen (BRB), är viktigt och välkomnas. Dock måste man säkra att den är tvärssektoriell med tydligt ansvar, samordningsdelar och gränser gentemot redan existerande reparationsberedskap.
- Att lägga reparationsberedskap i en egen sektor *industri, bygg och handel* förefaller leda till otydlighet då dessa funktioner behöver stödja det aktiva näringslivet inom redan befintliga sektorer såsom energiförsörjning, transport, telekommunikation och livsmedelsförsörjningen. Bättre vore att ta fram en tvärssektoriell stödfunktion som ingår i den nationella samordningsfunktionen, enligt figur 1 nedan.

Handel

Till detta har Drivkraft Sverige följande att anföra:

- En funktion för fungerande handel välkomnas till samtliga sektorer, motståndskraftiga försörjningskedjor och en fungerande utrikeshandel är mycket viktiga för Sveriges ekonomi och samhället i stort. Frågor som rör utrikeshandel, handelspolitik, globala försörjningskedjor och inkösperspektiv är av bör således integreras i arbetet med försörjningsberedskapen.
- Att lägga handel i egen sektor *industri, bygg och handel* förefaller leda till otydlighet då dessa funktioner behöver stödja det aktiva näringslivet inom redan befintliga sektorer såsom energi, transport, telekommunikation och livsmedel. Bättre vore att ta fram en tvärssektoriell stödfunktion som ingår i den nationella samordningsfunktionen, enligt figur 1 nedan.

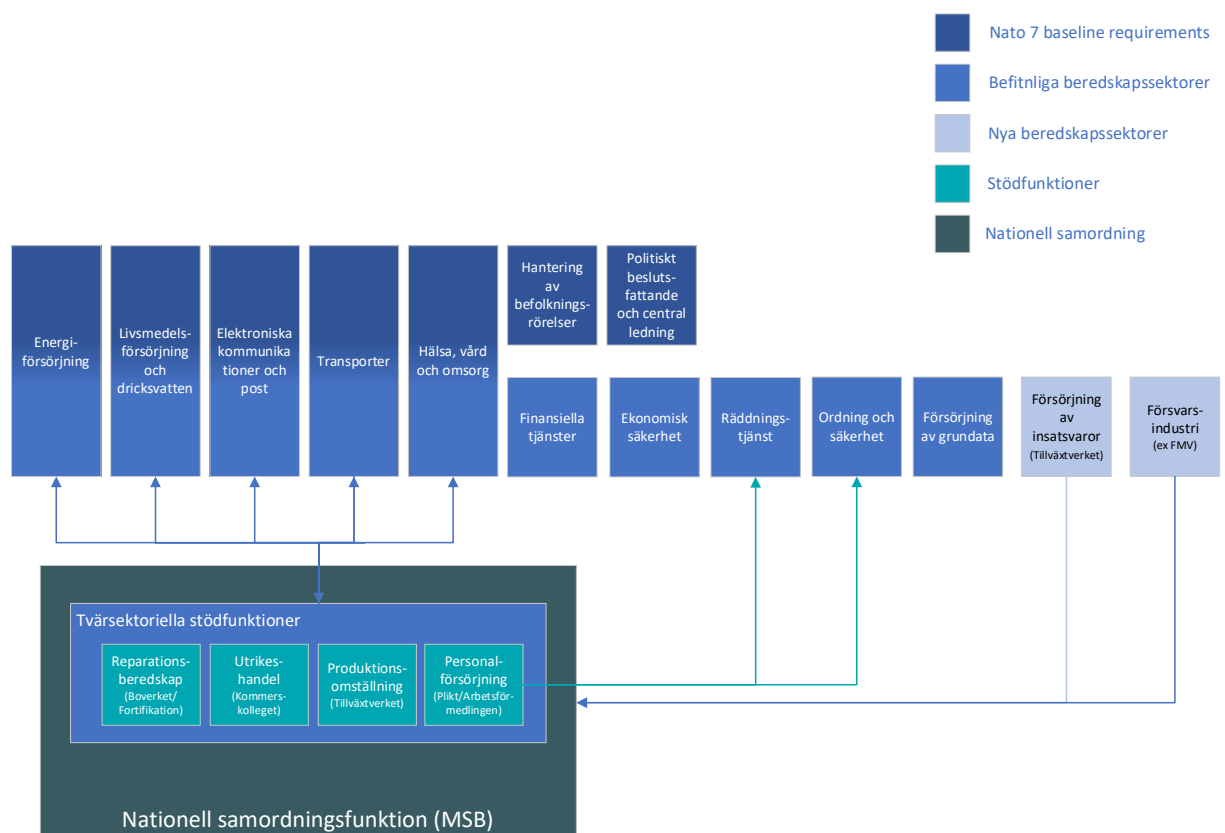
Personalförsörjning

- Drivkraft Sverige understryker att även denna fråga är tvärssektoriell och att risken för att optimala strategiska och effektiva förutsättningar inte skapas om avgränsning görs till en separat sektor, denna bör även ingå i de tvärssektoriella stödfunktionerna.

Samordning och harmonisering

Drivkraft Sverige har följande att anföra:

- Då vi nu är medlemmar av NATO så är det av vikt att bibehålla och skapa en struktur som harmoniserar med våra allierade. Om exempelvis Tillväxtverket skulle hantera raffinaderifrågorna rörande drivmedel så bör även Tillväxtverket, utöver Energimyndigheten, ingå i Energy planning group (EPG), alternativt så skapas ytterligare administrativa kommunikationsvägar och risk för otydlighet. Dessutom kommer det att krävas ännu högra krav på kompetens, kompetens som redan idag är begränsad på arbetsmarknaden,
- Nedan återges hur nya sektorer och stödfunktioner skulle kunna underlätta samordningen. MSBs roll kommer därmed behöva att renodlas, då det annars kan bli betungande. Samordningen nedan hade skapat tydligare flöden och underlätta prioritering av en rad områden som ingår i stödfunktionerna. Genom att skapa ett tydligare nav med den nationella samordningsfunktionen så stärks samordningen och säkrar att prioritering av resurser får bäst effekt.



Figur 1 Beredskapssektorer, stödfunktioner och samordning

Missledande beskrivning

Drivkraft Sverige har följande att anföra:

Utredningen lyfter vikten av näringslivet och industrin.

- Industrin och näringslivet finns redan representerade i många av de befintliga beredskapssektorerna. Om dessa ska undantas bör i så fall all industri även inkluderas i denna del, annars finns det en risk för överlappning vilket ökar ökad administration och skapar en otydlighet.

Övergång till fossilfri energi- och drivmedelsförsörjning kan exempelvis minska beroendet av olja och gas från Ryssland.

- Detta påstående är missvisande om man inte tydliggör att det rör EUs-importberoende. Sverige avbröt importen av råolja samt handel med produkter från Ryssland i samband med inledningen av kriget. Vi har därmed inget importberoende till Ryssland när det gäller den svenska drivmedelsförsörjningen.

Inhemska tillgångar

I utredningen står det att man ska utreda vilka de inhemska tillgångarna på kol, olja och naturgas är, och vilka förutsättningar som skulle krävas för att nyttja dessa vid fredstida kris eller höjd beredskap, inklusive finansiering,

Drivkraft Sverige har följande att anföra:

- Analysen bör kompletteras med tillgångar på biobränsle och biodrivmedel.

Stockholm den 7 augusti 2024

Drivkraft Sverige

David Sällh

Utskottschef Trygghet