

Försvarsdepartementet

Er ref: Fö2023/01478

Vår ref: RE 2023032

**Remiss av En modell för svensk försörjningsberedskap, SOU 2023:50**

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

Drivkraft Sverige har fått utredning på remiss och har följande att anföra.

**Sammanfattning**

Drivkraft Sverige är positiva till det omfattande arbete utredarna genomfört och de slutsatser man kommer fram till. Utredningen poängterar att förslagen är av långsiktig, utvecklande karaktär då arbetet med att bygga upp en väl fungerande försörjningsberedskap tar tid. Utredningen är efterfrågad och ett viktigt första steg då stora delar av utredningen fångar många av de vitala områdena. Det finns ett stort behov av att få till att samordnat arbete med att återbygga totalförsvaret och dess försörjningsberedskap, därav ser Drivkraft Sverige det som ett viktigt steg att besvara denna remiss och således bidra och stödja i detta utvecklingsarbete.

Drivkraft Sverige vill även informera om att delar av remissvaret lyfter samma punkter som andra branschorganisationer, såsom Teknikföretagen och Säkerhets- och försvarsföretagen (SOFF) lyft i sina remissvar.

Svensk försörjningsberedskap är helt beroende av det privata näringslivet och företagen har generellt en stor vilja, innovationskraft och förmåga att bidra i att stärka försörjningsberedskapen. Våra medlemsföretag verkar på en global marknad med hård konkurrens, samtidigt som det pågår en omfattande omställning inom energisektorn. En orimlig förväntan och kravställning på företagens åtaganden kan få

avsevärd negativ inverkan på Sveriges attraktivitet som verksamhetsland och företagens vilja till investeringar i befintlig eller ny verksamhet i Sverige.

Försörjningsberedskap måste således sättas in i ett bredare perspektiv, från behovet av ett konkurrenskraftigt näringslivsklimat till förmågorna som företagen har i Sverige. Livskraftiga företag som vill investera och stanna i Sverige är en förutsättning för att kunna skapa en god försörjningsberedskap. Konkurrensen från andra länder är hård och goda marknadsförutsättningar är viktigt för att företag ska vilja verka i, investera i och etablera sig i Sverige. En starkt inhemsk produktionskapacitet och behovsanpassad lagringsförmåga stärker försörjningsberedskapen. Den exportinriktade industrin såsom våra raffinaderier är också, genom sin export mycket viktig för nationens samlade inkomster.

Sammanfattat vill Drivkraft Sverige inledningsvis lyfta några av de positiva aspekterna med betänkandet:

- **Övergripande samordning och process** – mycket bra att man lyfter fram både behovs- och försörjningsanalyserna.
- **Finansiering** – tydliggör att staten bär huvudansvaret för försörjningsberedskapen och dess finansiering.
- **Avtal** – tydliggör att företagets försörjningsberedskap främst ska regleras genom avtal och Nationella avtal är en väg framåt rörande höjdberedskap och krig.
- **Utökande ansvar** – Sektorsmyndigheter får tydligare mandat.

Sammanfattat vill Drivkraft Sverige påtala följande aspekter som kan ha en negativ effekt:

- **Utrednings perspektiv** – Präglas av primärt ett nationellt och statligt perspektiv.
- **Övergripande samordning och process** – Är både otydlig och utmanande, viktigt med tydlig inriktning och ordningsföljd.
- **Otydigheter rörande beredskapsnivåer** – Att blanda fredstida kriser samt begrepp som samhällsviktig verksamhet och totalförsvarsviktig verksamhet skapar vissa utmaningar.
- **Lagstiftning** – Det finns en risk för att betänkandet ej förenlig med gällande lagstiftning inom andra områden.
- **Sekretess** – Utmaningar vid informationsdelning.
- **Beredskapslager** – Beredskapslagring bör ske genom omsättningslager med marknadsmässiga villkor. Tydliggör definition kring beredskapslager annars finns risk för förvirring.

Sammanfattningarna ovan utvecklas i följande avsnitt i remissvaret

## Utredningens perspektiv

Utredningen har vissa begränsningar i sina perspektiv, dels har den ett utpräglat nationellt perspektiv och saknar ett internationellt perspektiv, dels så har den ett primärt statligt perspektiv utan att en övergripande analys gjorts av förslagets påverkan på företagen, vilket Drivkraft Sverige anser är en brist.

Sverige är sedan länge en medlem i EU samt nära varit partner till NATO. Sveriges samarbete och integrering med NATO har fördjupats ytterligare i och med omvärldsläget. Då Sverige nyligen undertecknade DCA-avtalet med USA samt att vi inom en snar framtid också är medlemmar i NATO så kommer det internationella perspektivet få en allt större påverkan i vår totalförsvarsplanering och dess försörjningsberedskap.

Sett till den svenska drivmedelsförsörjningen så är den starkt sammankopplad inom Norden, rörande råvaror och produkter, vilket är en god grund för försörjningsberedskapen. Utöver detta så håller våra medlemmar även lager åt andra europeiska länder. Detta innebär att vi har en alltmer nordisk och internationell kontext att förhålla oss till avseende vår försörjningsberedskap.

Utredningen konstaterar att en väl fungerande samverkan mellan staten och företag verksamma i Sverige är avgörande för att höja förmågan i totalförsvaret under alla beredskapsnivåer. Således ställer vi oss lite frågande till att flera av förslagen saknar analys av hur de påverkar företagen. Vi noterar även att näringslivet haft liten representation i utredningens expertgruppering. Redan här borde samverkan ha stärkts.

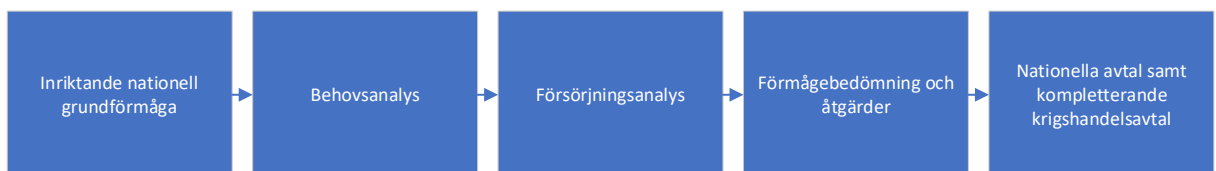
Drivkraft Sverige instämmer i att en god samverkan mellan företag och staten är nödvändig för att, över tid, bygga och säkerställa hög robusthet och uthållighet. För att samordningen ska kunna fungera, i fredstida kris och gråzon, höjd beredskap och ytterst krig, måste den byggas upp, övas och aktivt utvecklas i fred samt beakta den internationella kontexten. Beredskapssystemet som tas fram, måste vara trovärdigt för både företagen och staten för att den ska fungera. Fredstida nationella avtal syftande till samverkan i fred, höjd beredskap och krig måste finnas på plats, liksom tydliga och väl avgränsade åtaganden.

## Övergripande samordning och process

Drivkraft Sverige välkomnar att man tydligt lyfter fram behovsanalys och försörjningsanalys, att ta fram behovsbilden är avgörande för att företagen ska kunna genomföra sina försörjningsanalyser. Det är dock otydligt vilken övergripande analys av vilka totalförsvarsviktiga förmågor som krävs, här saknas en formulering till den övergripande analysen som behövs. Den inriktande nationella grundförmågan för totalförsvaret utgör grunden för det kommande arbetet med behovsanalys, försörjningsanalyser och dess förmågebedömning.

För att få styrning så är denna utredning ett första steg i rätt riktning. Det viktiga att man gör rätt sak, i rätt ordning. Vissa åtgärder kan göras redan idag men det gäller att inte tappa systemperspektivet rörande företagens värdekedja. En stor förhoppning vilar därmed på MSB som ska ge tydlighet i detta i och med rollen som samordnande funktion.

Det vore även önskvärt att ta fram tydliga processer för planeringsfasen enligt figur 1 nedan, detta så att alla aktörer gör rätt saker i rätt tid och i samma riktning. Annars hamnar man lätt i att man vill visa handlingskraft och genomföra åtgärder utan att veta vare sig behoven eller förmågan att möta dem. Detta kommer att skapa oordning och bli tids-, resurs- och kostnadsdrivande samt så riskerar man att missa målet med att stärka robustheten i försörjningsberedskapen då man saknar systemperspektiv.



Figur 1 Exempel på planeringsfas

### Försörjningsanalyser

Drivkraft Sverige ser en stor risk att företagens arbetsbörda i försörjningsanalysarbetet kommer att bli betungande särskilt om samordning, informationsflöden och organisationsstrukturer ej är satta. Analysarbetet riskerar således att innebära att en stor mängd offentliga och privata aktörer approcherar företagen under arbetet, vilket kommer att leda till otydligheter och en börda för de företag som kontaktas. Detta är av särskild betydelse då vår bransch tillhandahåller bland annat produkter såsom drivmedel till transporter och reservkraft som nyttjas inom samtliga sektorer,

inom både det privata och offentliga. Således bör man harmonisera detta arbete och säkerställa en tydlig process.

Drivkraft Sverige förordar ett nationellt perspektiv på de arbete som görs, då vår värdekedja och dess infrastruktur utgår från ett nationellt perspektiv. Detta omfattar bland annat insamling av information, avtal, etcetera för att undvika regional- eller lokallösningar. Här ser vi att Energimyndigheten har huvudansvaret som sektorsmyndighet.

### *Förmågebedömning*

Den nationella samordningsfunktionen har en viktig roll att tydligt mäta den nationella förmågeutvecklingen så att tydlig prioritering ges, att rätt åtgärder genomförs samt att de får önskad effekt, annars riskerar återbyggandet av totalförsvaret bli tids-, resurs- och kostnadsdrivande utan att önskad effekt uppnås. Och tid är något vi inte kan slösa i och med vårt omvärldsläge. Utfallet av förmågebedömningen bör ligga till grund för identifiering av åtgärder för att förstärka den nationella försörjningsberedskapen. Således är det av vikt att ha en tydlig inriktning att mäta förmågan mot.

### *Hanteringsfasen*

Utredningen valde ej att analysera den reaktiva processen, här behöver dock tydlighet ges framgent av MSB som samordningsfunktion, då det skapar tydlighet i syftet med de olika samverkansgrupper och råd som är tänka att skapas. Behovet av hur de olika kontaktytorna ska nyttjas före, under och efter en händelse är centralt.



Figur 2 Exempel hanteringsfas

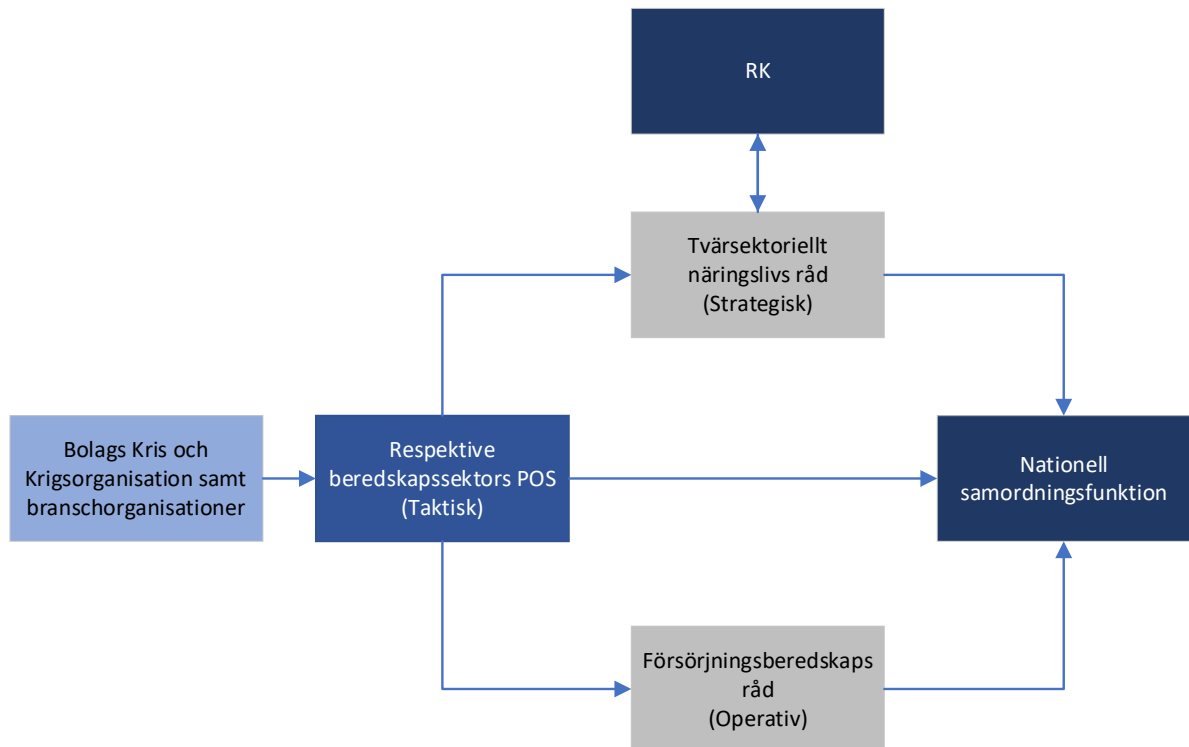
### *Inrättande av ett försörjningsberedskapsråd*

Drivkraft Sverige tycker det är bra att man inrättar ett försörjningsberedskapsråd. Dock vill vi lyfta fram att det finns nu redan många råd och grupper, gamla som nya som har beröring på kris- och beredskapsfrågor. Det vore således önskvärt att skapa en tydligare ordning och struktur så att inte det blir en inflation och överlappning av

dessa grupper och råd. För rådets genomslagskraft och förtroende är det därmed viktigt att tydliggöra försörjningsberedskapsrådets syfte och bemanning. Öppenhet och transparensen är viktigt, dels rörande vilka som deltar, dels omfatta vilka förväntningar som ställs på rådets enskilda företagsrepresentanter och företrädare för branschorganisationer, vilken information som de förväntas dela, i vilken utsträckning påverkan på inriktning och utveckling av försörjningsberedskap kan ske samt i vilken utsträckning som information förväntas inhämtas från och delas till företag som inte ingår i rådet. Att endast välja ett fåtal företag eller sektorer som får tillgång till beslutsfattare skapar en obalans i informationsflödet och kan ge avsevärda konsekvenser för konkurrensutsatta marknader vilket negativt kan påverka företagens förtroende för samverkan med staten.

Det är även viktigt att tydliggöra hur försörjningsberedskapsrådet kommer förhålla sig till beredskap sektorsmyndigheternas privata-, offentliga samverkan. Exempelvis är Drivkraft Sverige och dess medlemmar involverade i sektorerna Transport och Energi. Här önskar vi att man samlar in alla frågor rörande exempelvis drivmedel från övriga sektorer, såsom kommunikation och livsmedel, så att det skickas till beredskapssektorn för Energi och på så vis så skapas en bättre ordning samt reducerar risken för dubbelarbete och felaktiga antaganden. Det är viktigt att rätt frågor hanteras inom rätt område, annars skapar man oordning alternativt ej fångar systemperspektivet. Här kan den nationella samordningsfunktionen komma väl till pass så att frågor hamnar inom rätt sektor så frågorna kan hanteras av experter från myndighet och företag.

Samverkan och samordning mellan staten och näringslivet måste bli tydligare. Det finns behov för att tydliggöra för hur allt är tänkt att hänga samman, hur olika råd och sektorer ska samordnas samt hur informationsflöden är tänkt att gå. Det saknas som sagt en tydlig organisation för var olika frågor diskuteras på strategisk-, taktisk- och operativnivå.



Figur 3 Exempel på hur det kan hänga samman

### MSB som kontaktpunkt för företag

Vad gäller MSB:s roll som kontaktpunkt för företag, är det positivt att en aktör utpekats för denna roll, men vi kan konstatera att uppdraget är mycket omfattande. Att kunna ge företag kvalificerade råd, stöd och svar på frågor som berör produkt- och tjänstespecifika regler, certifiering och testning, möjlighet till finansiellt stöd för innovation, regelförenkling med mera, innebär att MSB:s kompetens på dessa områden måste stärkas. Samtidigt gäller det att man skapar tydlighet i var vilka frågor hanteras så man ej skapar ytterligare parallella processer och rapporteringsflöden mellan MSB och beredskapsmyndigheter.

Om MSB ska kunna axla rollen som kontaktpunkt krävs även en snabb hantering av frågor och svar liksom en förstärkt samverkan med experter på de områden som hanteras. Kontaktpunkten måste även få ett tydligt mandat och kompetens att prioritera bland inkommande förfrågningar, liksom ett mandat att ta utvalda kontakter vidare för prioritering och hantering. Det bör också tydliggöras om deras arbete gäller fredstida krissituationer och höjd beredskap/krig eller endast höjd beredskap/krig.

Enligt utredningen ska försörjningsberedskapen utvecklas med en stor informationsinhämtning och analysarbete som grund. Drivkraft Sverige anser att nivå, syfte, detaljeringsgrad och med vilka intervaller som rapporteringen ska ske måste tydliggöras, för att kunna göra en bedömning av utredningens förslag. Vi ser en stor

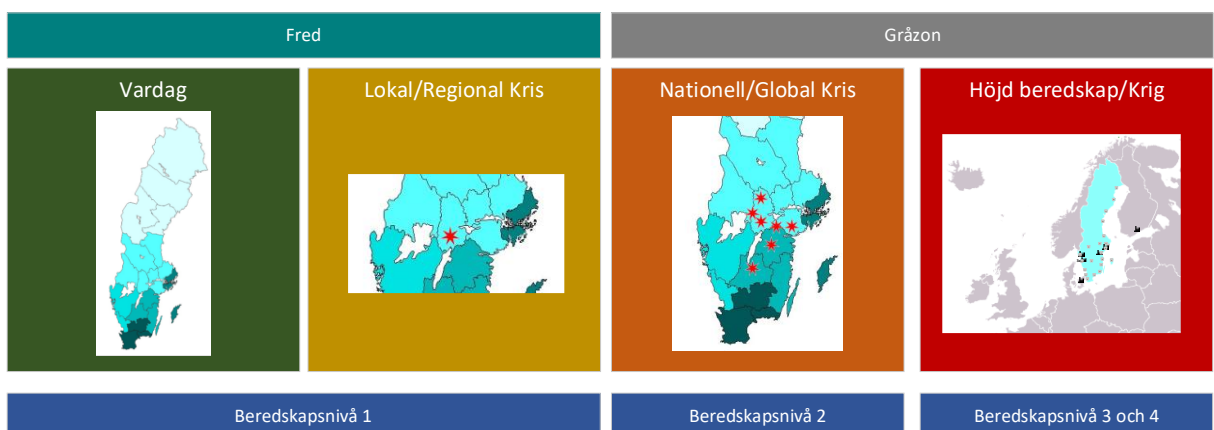
risk att stora mängder information begärs in, till liten nytta. Här bör rapporteringen i stället fokusera på att få en bild av vilka förmågor som i stort finns i Sverige, för att således kunna fånga upp helheten och samordna åtgärder med ansvarig beredskapssektorsmyndighet.

### Otydligheter rörande beredskapsnivåer

I utredningens direktiv framgår att "Förslagen ska syfta till att stärka Sveriges förmåga att upprätthålla en nödvändig försörjning vid fredstida krissituationer, höjd beredskap och ytterst krig." Denna formulering skapar otydlighet i utredningens förslag vad gäller beredskapsnivåer och försvarar planeringsarbetet.

Definitionen av fredstida krissituation är subjektiv och otydlig genom att den beror på en bedömning av allvarligheten i konsekvenserna av krisen, vilket inte heller går att avgöra förrän krisen är över. Således har utredningen inte kommit fram till hur försörjningssäkerheten kan säkerställas i fredstida krissituationer.

Det är viktigt att särskilja på vardag och fredstida lokala/regionala kriser jämfört med nationell/globala kriser och höjdberedskap/krig. Här behöver man tydliggöra vad olika beredskapsnivåer medför och omfattar, se figur 4 för exempel på olika händelser och dess beredskapsnivåer. Vill även förtydliga att höjd beredskap kan beslutats lokalt/regionalt, således indikerar de geografiska områdena i figur 4 händelsens dignitet.



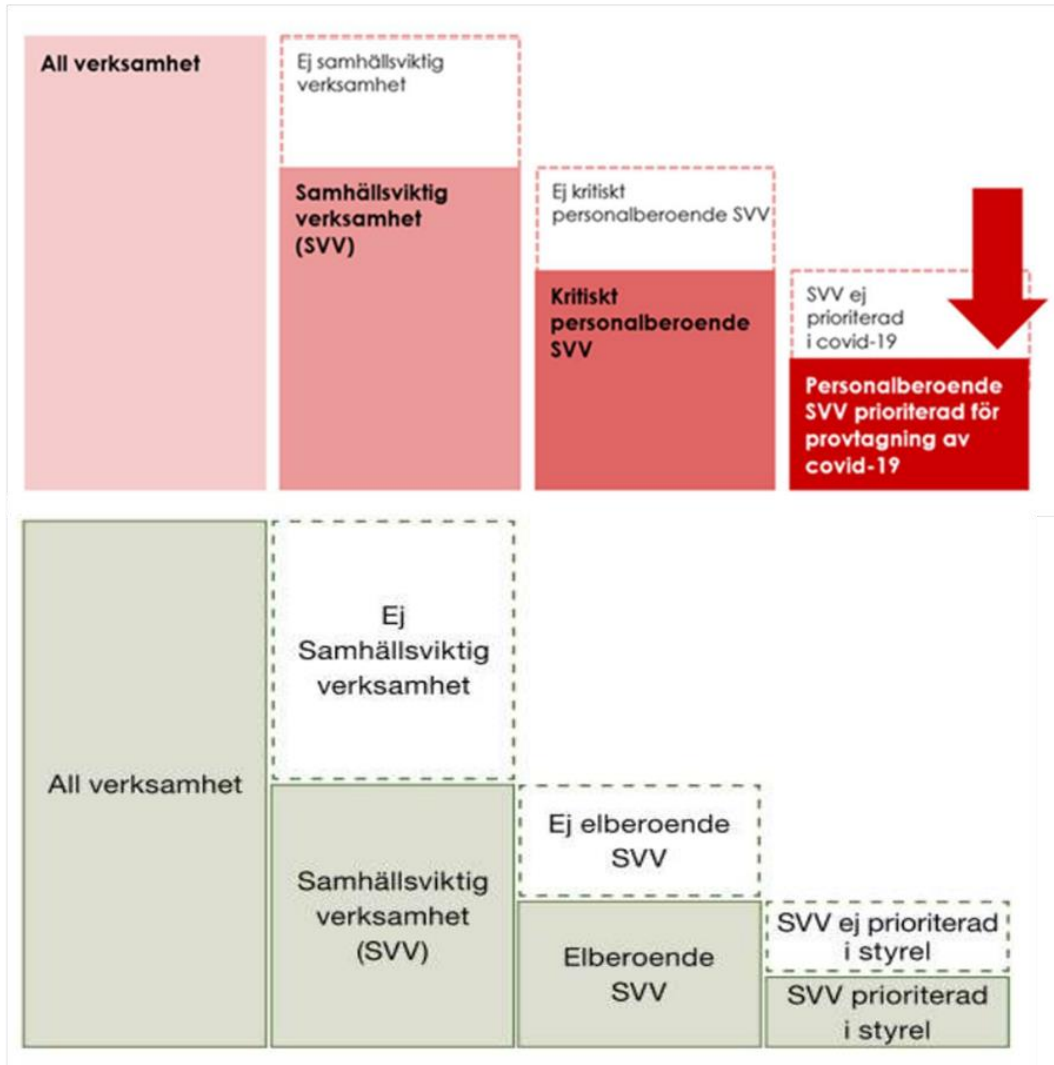
Figur 4 Exempel på olika händelser och dess beredskapsnivåer



Drivkraft Sverige anser att utredningen är otydlig i huruvida åtgärder som krävs av näringslivet för att säkra försörjningsförmågan i framtida krissituationer ska säkerställas genom avtal eller lag. Avtal är frivilliga för näringslivet och lagstiftning kan inskränka på näringslivets konkurrenskraft, som i sin tur är det som bygger en stor del av det svenska totalförsvarets kompetens och resurser. Utan en konkurrenskraftig handel och industri så försvagas det svenska totalförsvaret avsevärt.

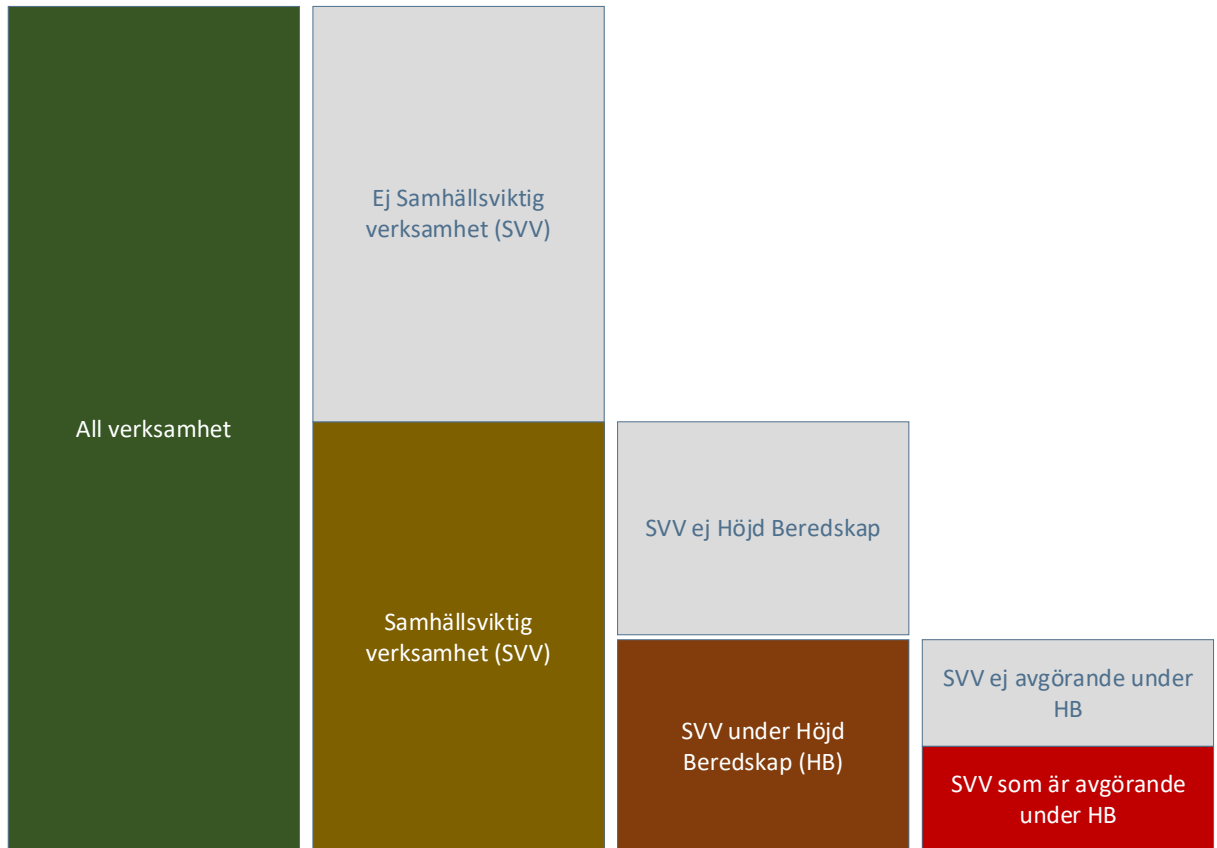
Begreppet totalförsvarsviktig verksamhet lyfts i utredningen. Under hanteringen av pandemin så blev nästan alla verksamheter samhällsviktiga verksamheter, vilket medfört att begreppet är något urvattnat. Drivkraft Sveriges uppfattning är att det i författningen behöver klargöras vad totalförsvarsviktig verksamhet omfattar, för är det så att totalförsvarsviktig verksamhet är samhällsviktig verksamhet som behövs under höjdberedskap så behöver dessa klargöras.

För att undvika att MSB samt respektive beredskapsmyndigheter målar för brett så skulle det vara bra att få till en trappmodell, som tydliggör dessa definitioner. Trappmodeller som använts i andra sammanhang för samhällsviktig verksamhet (styrel och covid) exemplifieras nedan.



Figur 5 Trappstegsmodeller för Covid och styrel

För att tydliggöra vad Totalförsvarsviktig verksamhet omfattar skulle följande trappmodell kunna nyttjas, se figur 6, där man särskiljer på verksamheter som är "bra att ha" under höjd beredskap jämfört med vad som är avgörande/prioriterad. Dessa definitioner hade kunnat få ytterligare stöd och tydlighet om man enligt ovan varit tydlig med inriktningen gällande vilken grundförmågan som Sverige bör ha.



Figur 6 Totalförsvarsviktig verksamhet

Det finns därmed risk att ytterligare spä på den otydlighet som redan råder för hantering av olika beredskapsnivåer, samhällsviktig verksamhet och totalförsvarsviktig verksamhet. Således vore det önskvärt med tydliga definitioner och avgränsningar, då hade även betänkandet och dess analyser blivit lättare att följa samt utvärdera.

## Lagstiftning

Betänkandet redogör för att det finns flera lagar som företagen måste förhålla sig till exempel aktiebolagslagen, lagen om företagshemligheter, insider- och konkurrens-lagstiftningen. Den fredstida lagstiftningen är tvingande och tillåter inte utlämnande av företagsspecifik information utan mycket omfattande sekretessgarantier.

Områdena påverkas även av EU-rätten, vilket måste beaktas. Informationen som efterfrågas från företagen kommer med stor sannolikhet att beröra områden som omfattas av denna lagstiftning och som kan vara mycket känslig för företagen att lämna ut. Det är även oklart vad som händer om företag väljer att endast lämna delar eller ingen information. Här ger utredningen inget förtydligande, vilket Drivkraft Sverige anser är olyckligt då det riskerar att skapa problem vid inrapportering.

Det finns redan idag finns dessa utmaningar med annan rapportering, om företaget ligger under säkerhetsskyddslagen så kan det bland annat skapa utmaningar att rapportera in i miljöledningssystem då informationen är klassad, även olika riskanalyser som ska rapporteras in vid hantering av brandfarliga vara kan behöva klassas.

Utredningen sätter heller inte befintlig lagstiftning i relation till ett internationellt perspektiv. Tvångslagstiftningar som förfogandelagstiftning eller tillämpande av exportrestriktioner riskerar att omedelbart påverka andra nationer och då sannolikt våra säkerhetspolitiska partners i världen, vilket i sin helhet kan få negativa konsekvenser.

Drivkrafts Sverige anser att det är viktigt att flexibilitet skapas, dock ska flexibiliteten endast tas i bruk om läget så kräver, såsom större nationella/globala kriser, höjd beredskap och krig. Exempelvis så står det i drivmedelslagen att man kan få två års fängelse om en produkt ej håller den standars som krävs, även om produkten kan nyttjas som drivmedel för transporter och reservkraft. Man bör även tydliggöra vilka krav som samhället ställer för de olika beredskapsnivåerna. För högsta nivån, krig, så bör fokuset ligga på lösa uppgiften, dock råder det otydlighet vid större kriser under gråzon. Vilka undantagstillstånd ska råda och när, hur ska privata aktörer förhålla sig till exempelvis miljötillstånd, lagringstillstånd, saneringsansvar som uppstår i samband med olika kriser. Här behöver man vara tydlig för att inte företagen begränsar sin handlingskraft i och med oro att bli straffade i efterhand.

## Sekretess

Utredningen pekar på att ett omfattande analysarbete behöver göras av myndigheter i respektive sektor. I betänkandet framgår att myndigheter kommer att behöva samla in uppgifter från näringsidkare om deras ekonomiska verksamhet, till exempel uppgifter om tillverkning, prissättning, beroenden av andra leverantörer, leveranser eller olika typer av tekniska lösningar som företagen använder sig av i sin verksamhet. Dessa uppgifter kommer att utgöra företagshemligheter och vara av betydelse för näringsidkarens affärsförhållanden och konkurrensen på marknaden. Uppgifterna kan även vara marknadspåverkande. Företag som lagrar åt andra länder alternativt exporterar till andra länder, där produkter är en viktig del i andra länders "security of supply", dvs. en viktig del i ett nät av säkerhetspolitiskt viktiga åtaganden. Information om ett svenskt företags förmåga och planering kan alltså vara av stor vikt för en annan nation. Den måste således hanteras inte bara av svenska konkurrensskäl.

Utredningen för ett resonemang om att dessa uppgifter omfattas av sekretess, vilket innebär att om lagarna och förordningarna som reglerar sekretess förslås och följs så kommer alla inblandade myndigheter att kunna hantera sekretessen med stöd i lagen och uppgifterna kommer inte att hamna i orätta händer. Däremot förs inget resonemang om risken för att lagarna och förordningarna inte följs och konsekvenserna därav. Eftersom det inte tydligt, och ej heller fastställt, exakt vilken typ av information som ska och får samlas in finns det risk att information läcker ur systemet där flera myndigheter i flera led är inblandade, med begränsad kompetens inom varandras verksamhetsområde och begränsad kompetens om vad som är skyddsvärd information för företagen. Det finns även risk att företagshemlig information, samlas in och av okunskap läcks till obehöriga, i värsta fall till aktörer som begränsar näringsidkarens konkurrenskraft. Drivkraft Sverige kan inte nog understryka att den information som inhämtas kan vara mycket känslig för företagen och att företagshemligheter måste skyddas. Detaljnivån på den information som efterfrågas blir således en viktig parameter att hantera i det fortsatta arbetet, liksom sekretess och IT-säkerhet. Om tanken är att denna information ska delas och lagras digitalt så blir IT-säkerhetsaspekter således ett viktigt område, här saknar utredningen en konsekvens- och riskanalys kopplat till detta viktiga område.

Drivkraft Sverige vill poängtera vikten av att det inte enbart får vara enkelriktad information. Kontinuerlig dialog mellan stat och företag är en förutsättning för att skapa trovärdighet. Här behöver arbetssättet kring informationsdelning utvecklas gemensamt mellan företag och stat. Detta omfattar även lägesbilshantering och dess detaljeringsgrad. Redan idag finns en rad olika områden där lägesrapporter ska

delges, även här riskerar man en rapporteringsinflation och ökad administration pga. dubbelrapportering. För att möta informationssäkerheten bör detaljeringsgrad tydliggöras på operativ, taktisk och strategisk nivå, således sprids rätt information till rätt målgrupp.

### **Beredskapslagring**

Drivkrafts Sveriges medlemmar, står idag för majoriteten av den volym, motsvarade 90 dagar av föregående års nettoimport som ska hållas inom befintligt beredskapslager enligt Förordningen (2012:873) om beredskapslagring av olja som baseras på IEP-avtalet och EU:s direktiv. Detta beredskapslager är till för fredstida situationer och är främst ett marknadsreglerade verktyg men kan av staten nyttjas vid enstaka kriser, det är således inte ett krigsberedskapslager. Det är Energimyndigheten som fastställer årligen den volym som ska hållas. Det som utredningen lyfter fram är att skapa ett beredskapslager för höjd beredskap och krig, det således centralt att särskilja dessa beredskapslager.

Drivkraft Sverige har tagit fram estimat vad rådande kostanden för beredskapslagret omfattar. Utfallet av detta är att beredskapslagret idag motsvarar 20 miljarder SEK i kapitalbindningskostnaden för endast produkt (exkl. skatter och moms). Utöver det, så bör man addera kostnad för drift och underhåll av anläggning, personal, kontroll, tillsyn, diverse avgifter såsom farled och fartygstransport, mm.

I utredningen föreslås att MSB ska upprätta och upprätthålla statliga beredskapslager för lagring av försörjningsviktiga varor som inte omfattas av någon annan myndighets ansvarsområde, inom ramen för försörjning med övriga varor och tjänster. Drivkraft Sverige anser att beredskapslager i statlig regi endast bör etableras som en sista utväg. Här bör lagerhållningslösningar som på något sätt påverkar marknaden och konkurrensen bör undvikas. Om beredskapslager ska upprättas, bör dessa utgöras av omsättningslager som hanteras av marknadens aktörer och där staten står för samtliga kostnader, som uppkommer för att nå den nivå som staten efterfrågar. Omsättningslager har stora fördelar då man säkrar att produkten håller den kvalitet som krävs, samt att produkten finns i ordinarie logistikkedja vilket medföra att hanteringen vid störningar inom landet eller i vårt närområde kan hanteras effektivt. En ytterligare aspekt i att låta privata aktörer hantera beredskapslager, är att man inte skapar parallella system samt att man bemöter de utmaningar som uppstår på sikt i och med en ökad elektrifiering. Staten kan då gå in och säkrar att en adekvat

depåthet bibehålls i och med finansiering av lagringhållning. Marknadens aktörer besitter kompetens, som är viktig att nyttja i till exempel försörjningsberedskapsrådet, kring lagerhållning. Ersättning till de företag som anmodas lagringhålla varor med mera för beredskapsskäl, är en förutsättning för att genomföra detta.

## Finansiering

Drivkraft Sverige har inga invändningar mot finansieringsprinciperna. Drivkraft Sverige anser att det är positivt att utredningen slår fast att staten har det huvudsakliga ansvaret för försörjningsberedskapen.

Nivån på grundberedskapen måste dock vara balanserad och reglering bör endast användas undantagsvis. Om den lagreglerade grundberedskapen blir för hög kommer detta att leda till att inträdeshindren på den svenska marknaden blir för höga, Se figur 4 där en grundnivå för näringslivet exempelvis skulle ligga på nivå 1 medan staten har det finansiella ansvaret för nivå 2, 3 och 4.

## Avtal

Drivkraft Sverige är positiva till att utredningen så tydligt lyfter fram upphandling och avtal som den primära väg som bör användas för att bygga försörjningsberedskap. Detta då nationella avtal skapar tydlighet mot enskilda företag.

Drivkraft Sverige delar i stort betänkandets slutsatser men vill dock påtala att avtal är frivilliga att ingå, dvs. företagen har ett val att avböja ett avtal. Vi vill även påtala att det inte heller är möjligt att åberopa vad som har avtalats för höjd beredskap vid en fredstida kris. Sedan är det frågan om konkurrens, ska man premieras om man tar ansvar och således får en konkurrensfördel.

Dock är det viktigt att förstå att olika varor och tjänster hanteras av olika typer av avtal och instrument. Det är därmed viktigt att staten har tät kontakt med näringslivet i syfte att identifiera vilka olika lösningar som krävs för de olika beredskapsnivåerna.

Grundprincipen bör vara att samtliga åtaganden mellan statliga myndigheter och enskilda företag, inom ramen för det civila försvarets försörjningsberedskap, bör överenskommas inom ramen för kommersiella avtal, som i princip alltid ska tecknas i fred. Avtalen bör även omfatta den fredstida planeringen, vilka förväntningar på deltagande.

I grunden så finns det två typer av avtal, avtal med beredskapsvillkor samt rena beredskapsavtal. Här bör man se över vilka ytterligare instrument som kan tillämpas

för att stärka flexibiliteten och skyndsamheten som kan uppstå vid höjdberedskap och krig. När det gäller villkoren så kan det röra sig om inventering och försörjningskrav rörande upprätthållande av förmåga. Avtalstid bör även beaktas då längre avtal ger långsiktiga förutsättningar.

Avtal som formars på lokal nivå och per intressent kan bli utmanade, återigen så kommer man tillbaka till de olika beredskapsnivåerna. I vardagen, vid störning och mindre lokala kriser så är lokala avtal en möjlig väg framåt. Men vid större nationella/globala kriser samt höjd beredskap och krig så kommer andra aspekter in såsom nationell ransonering, prioritering och förfogande. Utöver det så kan resurser komma i anspråk i och med våra internationella åtaganden såsom NATO.

Drivkraft Sverige anser att det är viktigt att särskilja dessa beredskapsnivåer. Vissa aktörer eftersträvar en sömlös övergång inom befintliga avtal. För en aktör som Försvarsmakten, som har en tydlig uppgift inom det militära försvaret, kan därmed avtal med särskilda beredskapsvillkor etableras medan man genom de sektorsansvariga myndigheterna skapar nationella beredskapsavtal för att hantera det civila försvaret i ett läge av nationella/globala kriser samt höjdberedskap och krig. På så sätt kan det även ge tydlighet i utformandet av krigsorganisationer. Detta kommer även underlätta samordningen under hanteringsfasen mellan det civila och militära försvaret då endast tre myndighetsparter ska samordna sina prioriteringar, i stället för 300+. För drivmedelsförsörjningen så skulle dessa myndigheter kunna utgöras av Försvarsmakten (militära försvaret) och Energimyndighet (civila försvaret) och MSB (samordningsfunktion).

Nationella avtal är således en väg framåt rörande höjd beredskap och krig, i vardagen och vid störning så kan alla upprätta avtal hur de vill men vid krig så är det av en annan dignitet och bör präglas av en nationell hantering/planering.



## Utökade ansvar

### *Trafikverket och Energimyndigheten*

Drivkraft Sverige ställer sig positiva till att Energimyndigheten och Trafikverket får utökade ansvar och har följande medskick. Det är viktigt att Trafikverket har hela transportkedjan som utgångspunkt och involverar parter därefter, till exempel logistikaktörer. Det är även viktigt att Energimyndigheten får i uppdrag att samla hela energibehovet för samtliga energibärare då det finns inneboendeberoenden inom hela energisektorn för att denna sektor ska bli robust. Det är även viktigt att energifrågor som dyker upp inom övriga sektorer samlas in av Energimyndigheten som sektorsansvarig myndighet, annars riskerar samordningen bli otydlig, resursdrivande och ineffektiv.

### *Kommerskollegium*

Försörjningsberedskap bygger på en fungerande handel där värdekedjorna är komplexa. Ett robust, effektivt och hållbart logistiksystem främjar konkurrenskraft, handel och sysselsättning i hela landet och i slutändan svensk försörjningsberedskap. Drivmedelsföretagen är beroende av tillgång till insatsvaror och råmaterial för att kunna upprätthålla en fungerande produktion. Även om branschen har en egen lagerhållningskapacitet samt inhemska råvaror så är det av vikt att säkra uthållighet över lång tid, mer än tre månader, således behöver de globala leveranskedjorna kunna fortgå. Vi ser exempelvis hur kriget i Ukraina kan pågå under flera år, det är för denna nivå vi måste dimensionera vårt försvar och då måste sjöfarten och handeln upprätthållas. Drivkraft Sverige instämmer i att Kommerskollegium bör få i uppdrag att analysera möjliga åtgärder för att i största möjliga utsträckning säkerställa handelsflöden och undersöka om det finns skäl att återuppta ett arbete tillsammans med andra myndigheter för att förbereda sådana åtgärder. Här är det viktigt att Kommerskollegium involverar företagen i detta arbete.

Jessica Alenius  
VD

Namn på expert: David Sällh  
Titel på expert: Utskottschef Trygghet

Stockholm den 29 12 2023