

Klimat- och näringslivsdepartementet

Er ref KN2025/01284

Vår ref RE2025039

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

Drivkraft Sverige är branschorganisationen för bränsle-, drivmedels- och laddbolagen. Våra medlemsföretag och partners omfattar cirka 3000 energistationer för lätt och tung trafik, 21 depåorter och 4 raffinaderier. Branschen befinner sig mitt i omställningen från fossilt till fossilfritt där biodrivmedel och elektrifiering är hörnstenar för att bli klimatneutrala 2045.

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

Inledning

Drivkraft Sverige välkomnar betänkandet *Nya samverkansformer, modern byggnads- och reparationsberedskap – för ökad försörjningsberedskap*, som innehåller många tydliga och konstruktiva förslag om hur offentliga och privata aktörer kan samarbeta, samt idéer för att återskapa en modern beredskap för byggnads- och reparationsberedskap.

Vi ser även mycket positivt på att förståelsen för att det är det privata näringslivet som är ryggraden i vårt totalförsvar och har en avgörande roll för vår försörjningsberedskap. Det är därför viktigt att företagen inkluderas alltmer i totalförsvarsplaneringen, och inte enbart besvarar enkäter. Inom drivmedel så är samverkansformerna dagsläget redan väl fungerande. Samverkansformer bör vara protokollförda och ha ett tydligt beslutsmandat för att skapa verklig handlingsförmåga.

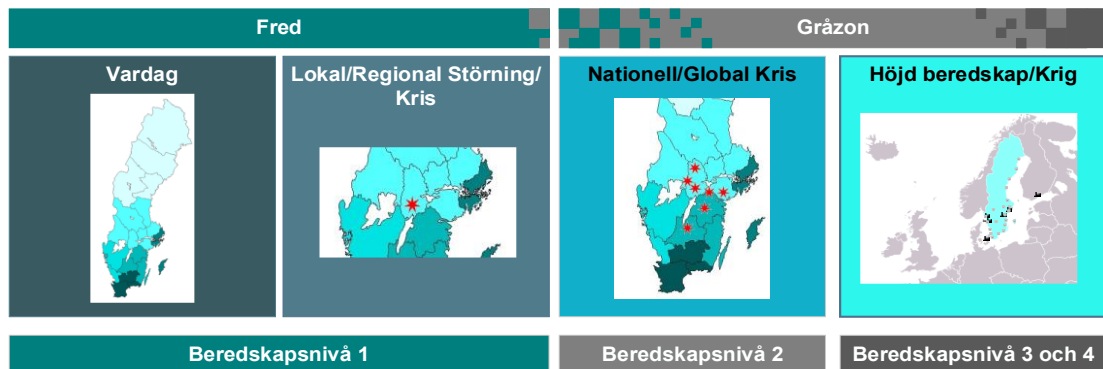
Avtal och upphandling

Drivkraft Sverige har vid flera tillfällen lyft fram vikten av att avtalsfrågan stärks och tydliggörs. är en av anledningarna till att vårt återtågande av totalförsvaret dragit ut på tiden. Drivkraft Sverige delar utredningens bedömning om att avtals- och författningsberedskap behöver stärkas samt att det inte finns en standardlösning som passar samtliga sektorer.

Vi ser att Frivillighet och avtal är rätt väg framåt.

Drivkraft Sverige delar utredningens bedömning av att huvuddelen av de avtal som tecknas för att stärka försörjningen av varor och tjänster vid fredstida kris, höjd beredskap och krig även fortsättningsvis kommer att ske genom tillämpning av ordinarie upphandlingslagstiftning.

Det är även viktigt att särskilja på krav i vardag och fredstida lokala/regionala kriser jämfört med nationell/globala kriser och höjd beredskap/krig. Här behöver man tydliggöra vad olika beredskapsnivåer medför och omfattar, se figur nedan för exempel på olika händelser och dess beredskapsnivåer. Definitionen av en fredstida krissituation är även subjektiv och otydlig då den beror på bedömningen av allvarligheten i dess konsekvenser, vilket inte heller går att avgöra förrän krisen är över.



I vardagen, vid störning och mindre lokala kriser så hanteras försörjningsberedskapen av lokala/regionala avtal. Men vid större nationella/globala kriser samt höjd beredskap och krig så kommer andra aspekter in som nationell ransonering, prioritering och förfogande. Utöver det så kan resurser komma i anspråk i och med våra internationella åtaganden såsom NATO. De avtal som syftar att stödja totalförsvaret bör vara långsiktiga och omfatta bland annat lager, driftstöd för bibehållen infrastruktur. För beredskapsnivå 3 och 4 ser vi ett behov samlat nationellt grepp. Således välkomnar Drivkraft Sverige inrättandet av försörjningsberedskapsavtal, F-avtal, där vi främst ser Energimyndigheten och Försvarsmakten som avtalspart.

Drivkraft Sverige är positiva till allmän hänsyn till försörjningsberedskap

Utredningen föreslår att offentliga aktörer alltid ska överväga försörjningsberedskap vid upphandling, och vill införa ett nytt krav i lagstiftningen. Drivkraft Sverige ställer sig positiva till detta, dock är det otydligt hur detta ska mätas och följas upp. Det kommer även kräva mycket god förståelse och upphandlingskompetens för vad som skapar en god försörjningsberedskap. För att uppnå en träffsäker och effektiv kravställning krävs en djupare förståelse för vilka funktioner och resurser som är samhällskritiska, en förståelse som inte kan byggas ensidigt inom det offentliga. Fokus bör ligga på företagens kontinuitetshantering där man har adderat de effekter som kan uppstå i och med det försämrade omvärldsläget. Försörjningsanalyserna genomförs av ansvarig myndighet med stöd av företagen. Här spelar därför privat-offentlig samverkan en avgörande roll. Det är även av vikt att detta läggs på rätt nivå och i samverkan med företagen om avtalets art. Man bör även beakta hur och i vilken omfattning känslig information delas.

Drivkraft Sverige tillstyrker förslaget om Försörjningsberedskapsavtal

Drivkraft Sverige tillstyrker förslaget om ett nytt system för försörjningsberedskapsavtal (F-avtal) för sådana avtal som inte omfattas av ordinarie upphandlingsregler, eller som inte omfattas av EU-rätten. Vi delar också bedömningen att avtalen ska avse sådan verksamhet och leverans som syftar till att vid fredstida krissituationer, höjd beredskap och krig upprätthålla den försörjning av varor och tjänster som är nödvändig för att trygga befolkningens överlevnad, säkerställa de viktigaste samhällsfunktionerna eller bidra till det militära försvarets inklusive allierade militära styrkors förmåga. Ersättningsnivåerna måste vara transparenta, förutsägbara och rättvisa. Utan konkurrenskraftiga företag har Sverige ingen beredskap. Därför måste ersättningsmodellerna utformas så att de stärker, inte försvagar, företagens vilja och förmåga att delta.

Beredskapsinvesteringar är dyra och kräver långsiktiga avtal med tydliga finansieringsmodeller för att näringslivet ska delta. Förslaget om F-avtal tolkar vi som att de ska bygga på statligt stöd. Det måste finnas garantier mot förluster vid avtalsstopp, och ibland kan det även krävas offentlig finansiering för kritisk infrastruktur. Drivkraft Sverige ser således ett behov av hur detta ska konkretiseras inom vår sektor, vilket bör genomföras för samtliga sektorer och i nära samverkan med berörda branschorganisationer inom respektive sektor där man identifierar behov, kostnader och risker.

Drivkraft Sverige delar inte utredningens bedömning att tecknandet av F-avtal ska vara en möjlighet för ett flertal myndigheter, då detta riskerar att fortsatt skapa

oordning. Tvärtom bör avtalen endast hanteras av ett fåtal myndigheter vilket leder till ett tydligt ägandeskap och rådighet. Som utredningen konstaterar kommer merparten av F-avtalen vara säkerhetsskyddklassificerade, därav betydelsen av att det finns en tydlig, avgränsad, struktur för avtalstecknande. Vi delar utredningens bedömning att kommuner och regioner inte bör vara offentlig avtalspart i F-avtal.

För Drivkraft Sveriges medlemmar bör parter för F-avtal endast vara Energimyndigheten och Försvarsmakten, därmed stärks koordineringen och samordningen för det civila och militära försvaret. F-avtalen (för drivmedel) kopplat till Försvarsmaktens behov tolkar vi redan existerar fast i ordinarie avtal, i och med FMV:s verksamhet, dessa avtalsskillnader bör dock tydliggöras.

Drivkraft Sverige avstyrker förslaget om införandet av tvingande lagstiftning

Drivkraft Sverige avstyrker utredningens förslag om tvingande lagstiftning för att ålägga företag att vidta åtgärder för främjande av försörjningsberedskapen vid såväl fredstida kris, höjd beredskap som krig.

Försörjningsberedskap bygger ytterst på att företag vill och kan bidra. För att det ska fungera krävs partnerskap, förtroende och långsiktighet. Det behövs ingen tvångslagstiftning. Näringslivets roll i totalförsvaret måste vila på marknadens kraft och företagets förmåga att snabbt ställa om, inte på detaljstyrning och reglering. Vi är förvånade att utredningen antar att frivillighet inte fungerar innan modellen ens har testats. Förslaget baseras således enbart på antaganden. Drivkraft Sveriges medlemmar har påvisat en stark vilja att bidra till samhällets beredskap, detta synsätt kan snarare påverka dess motivation negativt.

Det är svårt att få ihop utredningens beskrivning av F-avtalssystemet som ett frivilligt samarbete, samtidigt som utredningen föreslår en lag som gör att myndigheter kan tvinga företag att agera.

Tvångslagstiftning riskerar snarare att underminera förtroendet och därmed försvaga den samverkan som är avgörande för långsiktig försörjningsberedskap. Om målet är att stärka samarbetet så gör man inte detta via tvång.

Drivkraft Sverige delar inte uppfattningen att internationalisering, globala leveranskedjor och utländskt ägande kommer att minska företagets vilja att bidra. En balanserad handel bör snarare ses som en styrka. Utredningsförslaget tenderar annars att stärka de globala och nationella tendenser vi ser rörande ökad nationalism och protektionism, vilket vi har svårt att se är det syfte man avser.

Drivkraft Sverige delar uppfattningen att dagens regelverk har vissa luckor mellan freds- och krigstid. Det finns behov av ett modernare ramverk för samarbete mellan staten och näringslivet. Att modernisera betyder inte att införa tvångsregler. Det är snarare av vikt att säkerställa hur vi hanterar en gråzon, då vi inte är fred eller i krig.

För att stärka företagens roll i beredskapsarbetet bör insatserna i stället inriktas på att minska administrativa hinder, utveckla en mer effektiv och ändamålsenlig säkerhetsskyddslagstiftning samt skapa tydliga förutsättningar för samverkan.

Sveriges beredskap bygger på konkurrenskraftiga bolag. Om svenska företag som verkar i en internationell konkurrensmiljö får krav som inte gäller konkurrenter riskerar Sveriges förmåga att försvagas. Således är det avgörande att Sverige inte försämrar konkurrenskraften för företag som verkar under hård global konkurrens. Marknaden för flytande drivmedel i vår del av världen minskar till följd av elektrifiering och minskad användning av flytande drivmedel i industriella applikationer. Över tid slås de minst effektiva ut på grund av den minskande efterfrågan. Svenska drivmedelsproducenter bör omfattas av krav som inte medför merkostnader som försvårar dessa bolags möjlighet att hävda sig i den internationella konkurrensmiljö de verkar i. Det har betydelse att vi har kvar produktionskapacitet för flytande drivmedel i Sverige.

Utmaningen ligger inte i företagens engagemang, utan snarare i oklara riktlinjer från statens sida. Tvingande lagstiftning kan istället leda till negativa konsekvenser såsom minskad investeringsvilja och överföring av ansvar och kostnader till näringslivet.

De myndigheter som ställer sig positiva till tvingande lagstiftning synliggör deras bristande förståelse för hur näringslivet verkar samt företagens villighet att delta i uppbyggandet av totalförsvaret. Staten och näringslivet behöver gemensamt identifiera kritiska behov, bygga gemensamma förmågebedömningar och utveckla frivilliga avtalsmodeller som klargör ansvar och roller. Vi är redo och vill samarbeta men inte under tvång.

Samverkan och samordning

Norden och med allierade

Utredningen genomför jämförelser med hur andra länder format sin försörjningsberedskap, dock har utredningen i sina förslag ett starkt nationellt perspektiv. Det civila försvarets förmåga är inte bara en del i den svenska totalförsvarsförmågan utan en del i hela Natos kollektiva försvar. Majoriteten av våra medlemmar verkar utanför Sveriges gränser och vår bransch och dess försörjningskedjor har ett starkt nordiskt perspektiv, detta är snarare en styrka, särskilt om vi beaktar Sveriges roll i Nato eftersom den svenska förmågan ska även kunna stödja och tillhandahålla försörjnings- och transisteringsområden för våra allierade.

Man bör även beakta att våra produkter handlas i en internationell och gränsöverskridande miljö, således bör man beakta hanteringen av förfogande och dess effekter då detta kan innebära risk för försämrade försörjning för andra samhällsaktörer inom eller i närliggande länder.

Samordning

Drivkraft Sverige stödjer förslaget att MSB ska hålla register över försörjningsberedskapsavtal och löpande rapportera avtalsläget till civila och militära aktörer. Eftersom företagsinformation kan leda till allvarliga konsekvenser om den hamnar hos konkurrenter eller främmande makt, föreslås sekretess för F-avtalen. Det finns även en risk att information sprids inom offentlig sektor för fel ändamål.

Drivkraft Sverige vill understryka att informationen i ett sådant register kan vara känslig, både ur ett säkerhetsperspektiv och med hänsyn till företagets konkurrenskraft. Här ser vi att registret endast ger en övergripande bild av vilka avtal som är etablerade, den detaljerade informationen bör finnas hos Energimyndigheten och/eller hos Försvarsmakten.

Det är inte bara en fråga om säkerhet rörande informationsdelning och IT-system, utan de individer som har insyn och tillgång till dessa register och den detaljerade informationen, bör ligga på högsta säkerhetsnivå, och ligga kvar i kontrollregistret även fast de byter tjänst.

Vi ser ett värde i att staten strävar efter samordning mellan beredskapssektorer, Således ställer vi oss positiva till att MSB tar fram övergripande föreskrifter så att vi

får en gemensam basplatta, dock bör föreskrifter till andra myndigheter vara generella och inte för detaljerade, då sektorer skiljer sig åt.

Här ser vi ett behov av särskilda kris- och krigsspecifikationer för drivmedel och undantag från miljöregler. Det behöver tydliggöras vem som har mandat att, vid behov, snabbt fatta beslut så att produktionen och lagringen kan fortsätta under undantagsförhållanden.

Prioriteringsordning

Drivkraft Sverige välkomnar förslaget att MSB med stöd av civilområdesansvariga länsstyrelser, sektorsansvariga myndigheter och Försvarmakten upprättar en allmän prioriteringsordning för försörjningsberedskap och på förfrågan från offentliga och privata aktörer bistå med bedömningar över lämplig prioritering och fördelning av tillgängliga offentliga resurser i händelse av allvarliga försörjningsavbrott. Vi har länge lyft denna fråga och Drivkraft Sverige arbetar aktivt med att stärka samordningen tillsammans med Försvarmakten och Energimyndigheten. Energimyndigheten har även påbörjat arbetet med prioriteringsordning för drivmedelsleveranser.

Övergripande ser vi att Försvarmakten ger tydliga prioriteringar för det militära försvaret medan MSB ger tydliga sektorsövergripande prioriteringar för det civila försvaret. Här vore det bra att tydliggöra att Försvarmakten och MSB är båda topnoder inom sina domäner. Det kommer att ställa stora krav på att förstå konsekvenserna av olika prioriteringsordningar, här behövs stöd och samråd av både expertmyndigheter och sektorspecifika företag/branschorganisationer

En modern byggnads- och reparationsberedskap behövs men bör placeras under MSB

Drivkraft Sverige delar utredningens bedömning att en stärkt byggnads- och reparationsberedskap behövs med hänsyn till omvärldsläget. Drivkraft Sverige anser dock att andra alternativ till placeringen av BRB-kansliet bör övervägas. Vi har i våra tidigare remissvar lyft denna fråga, då BRB är tvärsektoriell, där ansvar- och samordningsfördelningen blir tydligt och hanteringen gentemot redan existerande reparationsberedskapsfunktioner.

Byggnads- och reparationsberedskap kommer vara väldigt operativ och bör etableras skyndsamt.

Vi förstår att man vill renodla MSB roll, dock har myndigheten god förmåga till operativa insatser. Dessutom så kommer MSB överordnat genomföra prioriteringsordning, som nämndes tidigare, för det civila försvaret i nära dialog med Försvarmaten. Om MSB haft detta kansli direkt under sig så hade i vår mening samordning och prioritering av användning av de samlade byggnads- och reparationsresurserna samt prioriteringsordning stärkts, då man får en mer sammanhållen struktur. Detta bör som sagt vidare övervägas.

Drivkraft Sverige tillstyrker förslaget om ett register för arbetsmaskiner. Trots att utredningen nämner Transportstyrelsens pågående teknikskifte, anser Drivkraft Sverige att registret bör placeras hos Transportstyrelsen eftersom den redan hanterar registreringsnummer. Inom transporter finns dels ett etablerat privat-offentliga samverkan, BTPOS som är ett fungerande format med förbättringspotential, dels har man även en god bild av vilka fordon som krävs för att åtgärda incidenter. Dessutom torde man enkelt via sitt POS-format samla motorreparationsberedskapen.

Utredningens förslag leder till otydlighet, samt ökad informationsspridning av känslig information, det kan även skapa samordningsutmaningar alternativt dubbel arbete.

Drivkraft Sverige tillstyrker utredningens förslag om att möjlighet till civilplikt inom byggnads- och reparationsberedskap utreds.

Utvinning av kol, olja och naturgas bör kompletteras med förnybara drivmedel

Drivkraft Sverige instämmer i att det finns effektivare och mer långsiktiga alternativ till kol, olja och naturgas för att säkra drivmedelsberedskapen. Drivkraft Sverige välkomnar att resurser läggs på att utveckla inhemsk produktion av förnybara drivmedel då de är ett viktigt komplement, men kan inte fullt ut ersätta dagens volymer av fossila drivmedel.

Drivkraft Sverige vill, utöver de förslag som presenteras i utredningen, lyfta fram möjligheten att arbeta ännu mer aktivt för robusta försörjningssystem samt att lagra förnybara drivmedel av sådan kvalitet att de passar försvarsmateriel. Ett långsiktigt behov av dessa drivmedel för totalförsvaret och tillgången på lager kan också uppmuntra kommersiella aktörer att satsa på att bygga ut den inhemska produktionskapaciteten. Om utredningen anser att kol, olja och naturgas behöver utvinnas av beredskapsskäl, bör förbudet från 2022 slopas så att företag kan investera. Det kan även vara så att dessa resurser samexisterar med andra typer av naturresurser vilket skapar ytterligare incitament för brytning.

Jessica Alenius
VD

David Sällh
Ansvarig för Trygghetsfrågor

Stockholm den 31 oktober 2025