

Klimat- och näringslivsdepartementet

Er ref KN2025/01648

Vår ref RE2025046

Remiss av Statens Energimyndighets hemställan angående förordning om statligt stöd för energiberedskapsåtgärder

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.

Sammanfattning

Drivkraft Sverige välkomnar införandet av förordningen som möjliggör statliga stöd till energiberedskapsåtgärder för företag. I och med omvärldsläget och behovet att skyndsamt genomföra de insatser som krävs för återtagandet av totalförsvaret, så är detta en avgörande pusselbit och en möjliggörare då drivmedelsbolagen nu ges möjlighet att ansöka om stöd för beredskapsinsatser som saknar kommersiell grund. Det är av största vikt att stödförordningen träder i kraft snarast, dock krävs några klargörande, vilka återges nedan.

Beloppsgränser

Drivkraft Sverige tolkar förordningen att stöd kan ges antingen utifrån SGEI-beslutet eller enligt de minimis-förordningen. Detta då stödbudgeten per företag är betydligt lägre enligt de minimis-förordningarna än enligt SGEI-beslutet. Enligt de minimis-förordningen finns en budgetbegränsning om 300 000–500 000 Euro per bolag och treårsperiod vilket inte kommer vara tillräckligt för reservkraft varken för depåer eller stationer som omnämns som exempel. SGEI-beslutet bör därför vara tillräcklig omfattande som stöd till allmännyttiga investeringar för att understödja tillgång till energi och drivmedel vid svåra störningar, krigsfara eller krig. Om Drivkraft Sverige tolkat detta rätt behövs ingen justering eller förtydligande.

Stöd

Enligt föreslagen förordning, **4 §** så får ett stöd inte lämnas för en åtgärd som

1. ett företag är skyldigt att genomföra enligt lag eller annan författning,
2. ett företag kan genomföra på kommersiella grunder, eller
3. kan upphandlas i konkurrens.

Kommentar punkt 2

De exempel av beredskapsåtgärder som identifieras i denna hemställan rörande drivmedel är tydliga och de kan ej företag genomföra på kommersiella grunder, dock kan andra åtgärder hamna i fokus för denna diskussion. Här behöver man tydliggöra hur detta ska styrkas.

Kommentar punkt 3

Syftningen i förordningen behöver förtydligas avseende den tredje punkten, eftersom de allra flesta åtgärder upphandlas i konkurrens. Om detta beror på bedömningar från myndigheten rörande geografiska avgränsningar eller andra typer av avgränsningar och inte själva anskaffningsförfarandet så bör det klargöras.

Stöd och avtal

Avslutningsvis ser vi att denna stödförordning bör ses som ett komplement till det förslag om ett nytt system för försörjningsberedskapsavtal (F-avtal) som nyligen presenteras i utredningen Nya samverkansformer, modern byggnads- och reparationsberedskap – för ökad försörjningsberedskap (SOU 2025:68). Vi välkomnar förslagen i denna hemställan men det minskar på intet sätt behovet av att etablera försörjningsberedskapsavtal.

Jessica Alenius
VD

David Sällh
Ansvarig Skydd, Säkerhet och Beredskap

Stockholm den 25 11 2025