

Mottagare inkl adress
Klimat- och näringslivsdepartementet

Er ref KN2026/01473

Vår ref RE2026024

Remiss av promemorian "Mål för trygg energiförsörjning"

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 promemorian "Mål för trygg energiförsörjning" på remiss och har följande att anföra.

Sammanfattning

Drivkraft Sverige välkomnar regeringens ambition att förtydliga den politiska inriktningen för en trygg energiförsörjning och ställer sig i huvudsak bakom det föreslagna målet. Samtidigt ser Drivkraft Sverige att promemorian i sin nuvarande form är alltför övergripande för att kunna bedömas fullt ut, och att flera centrala frågor – finansiering, ansvarsfördelning, samordning med redan beslutade eller kommande regelverk (bland annat CER-direktivet) samt effekter på konkurrenskraften – behöver utvecklas innan målet omsätts i konkreta styrmedel och föreskrifter.

Drivkraft Sveriges viktigaste synpunkter är att målet bör konkretiseras med tidsatta delmål och tydlig ansvarsfördelning, tillsyn och rapportering mellan berörda myndigheter bör samordnas för att undvika dubbelregleringar, staten bör tydliggöra hur ökade beredskapskrav ska finansieras utan att ensidigt belasta privata aktörer, och regeringen bör särskilt beakta hur målet påverkar konkurrenskraften för svenska drivmedelsaktörer i förhållande till utländska konkurrenter.

1. Inledning

Drivkraft Sverige delar promemorians grundläggande problembeskrivning att det säkerhetspolitiska läget har försämrats, klimatrelaterade störningar ökar, och energisystemets olika delar – el, drivmedel, värme och gas – är starkt sammanflätade. Utöver detta så ställer även Sveriges medlemskap i Nato ökade krav på en robust drivmedelsförsörjning. Drivkraft Sverige medlemmar är en del av denna kedja, inte minst genom leveranser av bränsle till reservkraftverk och drivmedel till samhällsviktiga transporter.

2. Synpunkter på det föreslagna målet

2.1 Positivt

- **Förutsägbarhet:** Ett tydligt formulerat energipolitiskt mål ger Drivkraft Sveriges medlemmar bättre underlag för långsiktiga investeringsbeslut i produktionskapacitet, lagringskapacitet, redundans och fysiskt skydd, i stället för att behöva agera reaktivt utifrån enskilda föreskrifter och kortsiktiga mål.
- **Systemförståelse:** Att målet omfattar el, flytande drivmedel, värme, kyla och gas – och deras inbördes beroenden – speglar verkligheten bättre, sedan bör man ha god förståelse för hur drivmedelsförsörjningens flöden genom dess värdekedja är uppbyggd.
- **Prioriteringsordning:** Denna fråga har varit upp länge och bör omgående hanteras av sektorsmyndigheten
- **Näringslivets roll:** Promemorian betonar att en trygg energiförsörjning är något myndigheter och samhällets aktörer åstadkommer tillsammans, vilket öppnar för strukturerad dialog mellan Drivkraft Sveriges medlemmar och berörda myndigheter i stället för ensidigt krav. Genom dialog och systemförståelse så kan beredskapen stärkas mer effektivt.
- **Ändamålsenligt:** Att åtgärder enligt promemorian ska vara ändamålsenliga och kostnadseffektiva, och att nyttorna ska överstiga kostnaderna, är en viktig princip som Drivkraft Sveriges medlemmar vill se att den upprätthålls när målen konkretiseras. Vilket endast kan uppnås i tät dialog med företagen
- **Tillstånds- och planprocesser:** Drivkraft Sverige instämmer starkt i skrivningen om att regelverk och arbetssätt, inklusive tillståndsgivning, behöver ses över för att undanröja hinder för energinfrastruktur.

2.2 Negativt

- **Låg konkretisationsgrad:** Målet anger inriktning men saknar indikatorer, tidsplan och ansvarsfördelning. Att Energimyndigheten "bör" få i uppdrag att ta fram

indikatorer i efterhand innebär att Drivkraft Sverige i dagsläget inte kan bedöma vilka krav som faktiskt kommer att ställas.

- **Oklar finansiering:** Promemorian konstaterar att förberedelser innebär kostnader, men ger ingen vägledning om hur kostnaderna ska fördelas mellan staten och privata aktörer. Det finns en påtaglig risk att ökade beredskapskrav i praktiken förs över på privata bolag utan kompensation. Aktörer i drivmedelsbranschen bär redan betydande kostnader, exempelvis beredskapslagring 90 dagar.
- **Samordning:** Positivt att man lyfter vikten av en gemensam riktning, dock krävs att man dels stärker samordning mellan myndigheter, kommuner och regioner samt dels dess samordning gentemot näringslivet, detta för att säkra systemförståelsen samt att åtgärderna blir ändamålsenliga.
- **Risk för dubbelreglering:** Målet ska enligt promemorian omfatta bland annat krav vid upphandling av samhällsviktiga varor och tjänster samt krav på kontinuitet för samhällsviktiga aktörer. Detta riskerar att överlappa med redan existerande eller kommande skyldigheter, utan att promemorian förklarar hur dessa ska samordnas.
- **Kortfattad konsekvensanalys:** Avsnitt 3 i promemorian är endast en knapp sida och innehåller ingen kvantifiering av de företagsekonomiska effekterna.

3. Förhållande till annan lagstiftning

Drivkraft Sverige vill särskilt uppmärksamma departementet på att det föreslagna målet inte verkar i ett regulatoriskt vakuum, utan tillkommer utöver ett redan omfattande regelverk som berör Drivkraft Sveriges medlemmars verksamhet, nedan återges några av dessa regelverk:

- Lagen (1982:1004) om skyldighet för näringsidkare, arbetsmarknadsorganisationer m.fl. att delta i totalförsvarsplaneringen, som promemorian själv hänvisar till och som redan i dag innebär informationsskyldighet.
- Regelverket om beredskapslagring av olja och drivmedel, Lag (2012:806) om beredskapslagring av olja som redan i dag ålägger Drivkraft Sveriges medlemmar och partners att hålla viss lagerkapacitet oavsett kommersiella behov.
- Cybersäkerhetslagen (2025:1506), som trädde i kraft den 15 januari 2026 och genomför NIS2-direktivet, samt den kommande lagen om motståndskraft hos kritiska verksamhetsutövare som genomför CER-direktivet.
- Säkerhetsskyddslagen (2018:585) och dess samordning med övrig lagstiftning

- Lag (2003:778) om skydd mot olyckor och Sevesolagstiftningen är även annan lagstiftning som syftar till att bland annat analysera risker samt vidta åtgärder för att hindra eller begränsa skador vid en olycka.

Drivkraft Sverige efterlyser en tydlig redogörelse för hur målet för trygg energiförsörjning förhåller sig till dessa regelverk, så att inte samma typ av åtgärder – till exempel riskbedömningar, fysiskt skydd eller lagerhållning – i praktiken behöver redovisas separat till flera olika myndigheter enligt delvis överlappande krav.

4. Effekter av CER-direktivets genomförande för Drivkraft Sveriges medlemmar

Genomförandet av CER-direktivet genom en ny lag om motståndskraft hos kritiska verksamhetsutövare väntas ske under 2026, med Myndigheten för civilt försvar som samordnande myndighet och Energimyndigheten som tillsynsmyndighet för energisektorn. Eftersom drivmedelsförsörjning ingår i energisektorn enligt direktivets bilaga bedömer Drivkraft Sverige att majoriteten av dess medlemmar, med stor sannolikhet, kommer att pekas ut som kritiska verksamhetsutövare.

Detta innebär i så fall nya, direkta skyldigheter för Drivkraft Sveriges medlemmar. Flertalet av dessa skyldigheter har redan verksamheter som ligger under säkerhetsskyddslagstiftningen. Drivkraft Sverige ser dock positivt på att direktivet skapar ett enhetligt och förutsägbart ramverk inom EU, till skillnad från det tidigare, mer fragmenterade regelverket. Samtidigt är det av vikt att målen för trygg energiförsörjning inte blir ytterligare lager av nya indikatorer, krav och rapportering ovanpå Försörjningsanalyser, CER-direktivet och cybersäkerhetslagen mfl, utan att promemorian anger hur detta ska samordnas. Drivkraft Sverige föreslår att regeringen tydligt anger att uppföljning av målet för trygg energiförsörjning så långt möjligt ska baseras på den information och de processer som redan byggs upp inom ramen för befintliga regelverk och det nya CER-direktivet, i stället för att skapa parallella rapporteringsvägar.

5. Effekter på konkurrenskraften

Drivkraft Sverige vill att konkurrenskraftsperspektivet ges betydligt större tyngd i det fortsatta arbetet, av framför allt följande skäl:

- **Regelbörda:** Svenska drivmedelsaktörer omfattas redan av omfattande regleringen, var för sig kan varje regelverk motiveras, men den sammantagna kostnaden riskerar att försämra svenska aktörers konkurrenskraft gentemot både utländska leverantörer. Ökad administration och rapportering stärker inte vår förmåga
- **Konkurrenskraft:** Om ökade beredskapskrav ska finansieras enkom av företagen snarare än riktat statligt stöd, missgynnas privata aktörer som verkar

på kommersiella villkor jämfört med statligt eller kommunalt ägda bolag som i högre grad kan finansieras via ägartillskott. Våra medlemmar verkar på en internationell marknad där en snedvriden konkurrens kan skada vår exportförmåga.

- **Tillståndprocesser:** Drivkraft Sverige instämmer i promemorians egen slutsats att effektiva plan- och tillståndprocesser är avgörande. Detta rör bland annat vikten att vidmakthålla kritisk infrastruktur samt säkra att miljötillstånd ges i god tid. Här bör man även överväga att ta med hur tillsyn och tillståndhantering ska tillämpas under krigsfara och krig.
- **Harmonisering:** Behov av likvärdiga villkor inom EU. Eftersom CER-direktivet och närliggande regelverk genomförs nationellt i samtliga medlemsstater, är det viktigt att den svenska implementeringen inte går längre än vad direktivet kräver, eftersom detta skulle försvaga svenska aktörers konkurrenskraft utan att ge motsvarande nytta för försörjningstryggheten.
- **Produktion:** I och med omvärldsläget så ser vi tydligt på vikten att vidmakthålla produktionskapacitet inom landet, närhet till råvara och produktion är avgörande för försörjningstryggheten, således stärks försörjningsberedskapen och dessa anläggningar har goda möjligheter att verka och vara konkurrenskraftiga.

6. Sammanfattande förslag för vidare arbete

- Konkretisera målet med tidsatta delmål, tydliga ansvarsförhållanden och mätbara indikatorer som samordnas med befintliga krav,
- Målen bör tas fram i dialog med berörda branscher innan de fastställs.
- Beredskapsåtgärder som går utöver vad som är kommersiellt motiverat för enskilda aktörer ska ges finansiellt stöd.
- Säkra god samordning myndigheter, kommuner och regioner samt dess samordning gentemot näringsliv, detta för att vidmakthålla systemperspektivet.
- Komplettera konsekvensanalysen med en kvantifierad bedömning av effekterna för näringslivet.
- Inrätta en samordnad rapporterings- och tillsynsmodell ("en dörr in") mellan Energimyndigheten, Myndigheten för civilt försvar och övriga berörda myndigheter, så att kritiska verksamhetsutövare inte behöver rapportera samma underlag flera gånger.
- Säkerställ konkurrensneutralitet mellan nationella aktörer samt gentemot utländska leverantörer.
- Undvik överimplementering i förhållande till CER-direktivet och samordna uppföljningen av målet för trygg energiförsörjning med de processer som redan finns.

Thomas Schölin
Tf.VD

Namn på expert: David Sällh
Titel på expert: Ansvarig Trygghetsområdet

Stockholm den 24 08 2026