

Klimat- och näringslivsdepartementet  
Enheten för branschernas konkurrenskraft

## Angående remiss av En ny beredskapssektor – för ökad försörjningsberedskap (SOU 2024:19)

Mobility Sweden har tagit del av rubricerad remiss och betraktar utredningens förslag att inrätta en ny beredskapssektor för industri, bygg och handel som relevant mot bakgrund av ett allvarigare säkerhetspolitiskt läge. Vi ger stöd åt förslaget att Tillväxtverket, SGU och Boverket utses till beredskapsmyndigheter inom den nya sektorn, liksom att Tillväxtverket bör utses till sektorsansvarig myndighet.

Svensk fordonsindustri har med sin stora kapacitet och kunskap kring produktion, forskning och utveckling, liksom även administrativ kapacitet, en viktig roll i svensk försörjningsberedskap. Inte minst under pandemin stöttade fordonsindustrin andra sektorer av samhället där det var stor personalbrist när våra medlemsföretags produktion fick stängas ner en tid på grund av komponentbrist.

Fordonsindustrin har även en god förmåga till krisledning då detta är en naturlig del av den dagliga verksamheten när det gäller försörjning av materiel till produktion och serviceverkstäder. Ett bra exempel är det s.k. "Region Stockholm Command center" på Karolinska universitetssjukhuset, där fordonsindustrin under pandemin tillhandahöll materialplanerare och logistik. Denna ledningsresurs bör utnyttjas, samplaneras och tränas tillsammans med de myndigheter som är ansvariga för försörjningsberedskap i landet.

Vidare fyller fordonsindustrins återförsäljare och servicenätverk en viktig roll för Sveriges beredskap. Genom återförsäljare och serviceverkstäder är det möjligt att underhålla och reparera privatpersoners personbilar liksom att säkerställa att alla de tunga lastbilar och bussar, som varje dag är avgörande för att viktiga samhällsfunktioner, fungerar. Återförsäljare och serviceverkstäder kan även underhålla och reparera fordon tillhörande totalförsvarsviktiga statliga myndigheter som Försvarsmakten med flera och även fordon tillhörande den kommunala räddningstjänsten.

Samtidigt behövs en förståelse för att exempelvis ökad lagerhållning i privata företag av beredskapsskäl också innebär en kostnad. Likaså behöver industrin ta höjd för ett arbete med säkerhetsklassningar av personal och andra åtgärder gällande säkerhetsskydd som IT-säkerhet och fysisk säkerhet. Även detta innebär kostnader för företagen. Vår uppfattning är att företagen, myndigheterna och det svenska samhället i stort har nytta av om det finns en viss förutsägbarhet kring vad som kan förväntas av privata företag både gällande säkerhetsskydd och mer konkret i händelse av kris eller krig.

En kontinuerlig dialog och relationsbyggande mellan samhällsviktiga privata företag och relevanta totalförsvarsviktiga myndigheter kan skapa goda förutsättningar för detta. Denna dialog kan många gånger behöva hållas centralt med företagen via huvudkontoren, men även lokalt och regionalt med företagens produktionsanläggningar och serviceverkstäder runt om i landet. En av flera angelägna frågor är krigsplacering av personal – vid möjlig mobilisering kommer nyckelpersonal både vid produktionsanläggningar och serviceverkstäder i många fall behövas på sina arbetsplatser.

Mobility Sweden delar utredningens uppfattning att det är av stor vikt att de myndigheter som har ansvar vid händelse av kris eller krig, även hanterar beredskapsansvaret i fredstid. Vi bedömer att detta är nödvändigt för att upprätta det nära samarbete mellan myndigheter och näringsliv som krävs för att erhålla en väl fungerande organisation av beredskapssektorn i skarpt läge. Vi ser det också som angeläget att, som utredningen föreslår, återetablera en modern motsvarighet till den tidigare byggnads- och reparationsberedskapen, liksom motorreparationstjänsterna.

Vi befarar dock att Boverket, i jämförelse med Tillväxtverket och SGU, kan få en roll som riskerar bli svårare att hantera, beroende på hur uppdraget utformas. Att definiera uppdraget som beredskapsmyndighet med ansvar för samhällsfunktionen bygg och anläggning riskerar enligt vår uppfattning att skapa gränsdragningsproblem och ett svårdefinierat ansvarsområde. Som utredningen konstaterar är Boverket en förhållandevis liten myndighet med begränsade resurser, medan samhällsfunktionen bygg och anläggning i princip omfattar all fysisk infrastruktur i landet. Mobility Sweden skulle vilja se en tydligare avgränsning för Boverkets föreslagna beredskapsansvar med definierade gränser gentemot angränsande beredskapssektorer – i första hand sektorerna transporter och energiförsörjning. Vår uppfattning är Boverkets beredskapsansvar inte bör omfatta vägar, järnvägar, hamnar, flygplatser liksom infrastruktur för el och gas. Sannolikt är inte heller detta utredningens intention, men vi ser ett värde i att detta tydligt framgår för att undvika risk för överlappande och/eller otydlig ansvarsfördelning.

Mobility Sweden anser att det är viktigt att berörda myndigheter inom den föreslagna beredskapssektorn för industri, bygg och handel ges seriösa förutsättningar för att snabbt kunna inleda sitt arbete för en förbättrad försörjningstrygghet. Vår uppfattning är det nya uppdraget kommer att innebära en relativt omfattande arbetsinsats för var och en av de berörda myndigheterna, inte minst i det inledande skedet innan de nya strukturerna och samarbetsformerna kommit fullt på plats. I det avseendet betraktar vi utredningens bedömning att myndigheterna endast behöver tillföras tre ytterligare årsarbetskrafter vardera, som mycket modest. Detta är emellertid något som Tillväxtverket, SGU och Boverket själva har en betydligt bättre kunskap om än Mobility Sweden.

Vänliga hälsningar

Calle Beckvid,  
Senior rådgivare, regulatoriska frågor  
Mobility Sweden