Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
Landsbygdsavdelningen

YTTRANDE
2024-05-16

Diarienummer (VTI)
2024/0089-1.3
Er beteckning
LI2024/00248

Yttrande kring Remiss Remittering av Betänkande SOU 2024:8 Livsmedelsberedskap för en ny tid

Sammanfattning

VTI ser positivt på en förnyad livsmedelsberedskap och stödjer förslaget om ny lag för detta som innehåller bestämmelser om kommunens ansvar och beredskapslagring. VTI tycker att det är rimligt att Livsmedelsverket leder arbetet med att samordna åtgärder och att ett nationellt livsmedelsberedskapsråd inrättas som stöd i arbetet.

VTI menar att det är viktigt att näringslivets roll såväl som transportsystemets betydelse får ett större utrymme än vad som nu är fallet i utredningen. Det behöver exempelvis tydliggöras hur näringslivet kan bidra till en ökad resiliens på samhällsnivå och hur förutsättningar kan skapas för att möjliggöra för detta. Vidare är det viktigt att förstå hur olika typer av livsmedel transporteras och vilka sårbarheter som finns kopplat till transportinfrastruktur och trafikslag.

Utredningen betonar vikten av inhemsk produktion av biodrivmedel för att stärka försörjningsförmågan. För att möjliggöra för detta är det viktigt, menar VTI, att se över förutsättningarna för produktion, infrastruktur och användning av olika biobränslen. Men också att undersöka hur andra framtida drivmedel såsom el, vätgas och diverse syntetiska bränslen påverkar den svenska fordonsflottan.

VTI har även ett antal synpunkter av mindre betydelse som förhoppningsvis kan förbättra och nyansera diskussionen.

Se mer detaljerade kommentarer nedan.

Kommentarer

VTI ser positivt på en förnyad livsmedelsberedskap och håller med om att målet för livsmedelsberedskap är att ”säkerställa att hela befolkningen över tid har tillgång till nödvändiga livsmedel vid en allvarlig störning eller vid en överhängande risk för en allvarlig störning i livsmedelsförsörjningen”. Det känns rimligt att målet förs in i en ny lag om livsmedelsberedskap som innehåller bestämmelser om kommunens ansvar samt beredskapslagring. VTI anser också att det är bra att Livsmedelsverket följer upp livsmedelsberedskapen och leder arbetet med att samordna åtgärder inom livsmedelsberedskapen. Vi tror att det är klokt att inrätta ett nationellt livsmedelsberedskapsråd som kan stötta Livsmedelsverket att förebygga och hantera störningar. VTI håller med om att forskning och innovation är viktigt och bör stärka genom mer resurser.

I utredningen finns en hel del förslag som innefattar kommuner, regioner och myndigheter men vi tycker att näringslivet och dess roll får för liten uppmärksamhet. Man nämner att näringslivets roll är central för livsmedelsförsörjningen och att det är viktigt med samverkan med näringslivet (Kap 9, 10 och 14). Det är dock otydligt hur näringslivets skulle kunna vara med och bidra för att skapa resiliens på samhällsnivå. I utredningen framgår det att näringslivet har svaga incitament att beakta totalförsvarets krav samtidigt som erfarenheter från pandemin visat på näringslivets förmåga att minska negativa konsekvenser av en kris. Det vore bra att undersöka hur näringslivet kan involveras i ökad grad i beredskapsplanering och hur man skapar ekonomiska förutsättningar för detta. Ett av förslagen är att inrätta ett nationellt livsmedelsberedskapsråd där näringslivet ingår och det är här viktigt att det också finns förutsättningar för näringslivet att kunna delta.

VTI menar att transportsystemet får en för liten betydelse i utredningen. Visserligen betonas vikten av fungerande transporter (inrikes såväl som gränsöverskridande) för att kunna trygga livsmedelsförsörjningen. Men vi skulle gärna se ett förtydligande kring hur transporter och kompetens kring transportsystemet inkluderas i livsmedelsberedskapen framgent. I detta sammanhang anser VTI att det är viktigt att en god samverkan finns med Trafikverket som är beredskapsansvarig myndighet för transporter. Det skrivs om livsmedel i väldigt generella termer och det vore bra att förtydliga att det finns många olika typer av livsmedel med olika förutsättningar för transport, lagring, samlastning etc. Det är också viktigt att få en bättre förståelse för transportsystemets och livsmedelssystemets beröringspunkter. Exempelvis behövs förståelse för hur transporter för olika typer av livsmedel går till; på vilka stråk, och med vilka trafikslag. Därtill är det viktigt att veta var de mest sårbara noderna, länkarna och infrastrukturen i transportsystemet med avseende på livsmedelsdistributionen finns. Men även vad det finns för hot kopplat till olika trafikslag såsom sårbarheter med chaufförsbrist och utlandsflaggade fartyg. I detta sammanhang är det även relevant att förtydliga vilka aktörsgrupper i transportsystemet som berörs för olika frågor och på vilket sätt. Transportsystemet innefattar allt från varuägare, logistik- och transportföretag (speditörer, tågoperatörer, flygbolag, rederier) och infrastrukturhållare (kombiterminaler, hamnar, terminalägare etc.).

Vi noterar att utredningen är tydlig med att inhemsk produktion av biodrivmedel är en viktig del i att stärka försörjningsförmågan. VTI har länge arbetat med forskningsprojekt som har fokus på olika fossilfria drivmedel, och ett av de hinder som ofta lyfts fram från logistikaktörernas perspektiv är bristande tillgång på biobränslen såsom biogas och HVO. Om man på allvar vill att Sverige i ökad grad ska kunna förlita sig på biobränslen behöver man se över förutsättningar för ökad inhemsk produktion, tankinfrastruktur och användning. Vi tycker vidare att det är högst relevant att se över hur framtida drivmedel såsom el, vätgas och syntetiska bränslen påverkar tillgänglig fordonspark och konsekvenser av dessa drivmedel utifrån ett resiliensperspektiv.

I utredningen framgår att enskilda medborgare bör ha livsmedel motsvarande en veckas förbrukning och att kunskapen måste öka om vad det innebär för medborgare med en lägre servicenivå av livsmedel. Utredningen anser att regeringen bör överväga att ge MSB och Livsmedelsverket i uppgift att föreslå insatser i syfte att förbereda befolkningen på situationer med livsmedelsbrist. I detta sammanhang tycker vi att det vore lämpligt att se över möjligheter att även inkludera kunskap om matsvinn eftersom mindre matsvinn innebär ett ökat resursutnyttjande som är viktigt, inte minst i kristider. Som väl känt uppstår matsvinn i alla led i livsmedelssystemet – men mest slängs i hushållen (runt 15 kg ätbar mat per person och år).

Sist men inte minst har vi några synpunkter av mindre betydelse som vi skulle vilja passa på att lyfta fram:

- Statistiken kopplad till transporter är gammal (från 1995 till 2019). Man har missat de senaste åren, inklusive COVID-19 pandemiåren som har påverkat livsmedelstransporter i hög grad.
- Sveriges inträde i NATO och dess betydelse för livsmedelssystemet och transportsystemet kommenteras inte alls i rapporten. I rapporten framgår heller inte att Sverige är med NATO. Här behövs en uppdaterad beskrivning och analys.
- Beredskapsanalyser berörs endast översiktligt och det är inte tydligt varför.
- Rapporten tar upp andelen av befolkningen som har mindre än 20 min till en livsmedelsbutik med bil. Men än viktigare är hur många som kan ta sig till en butik till fots eller med cykel (om det inte går att köra bil).

Beslut i detta ärende har tagits av generaldirektör Tomas Svensson. Föredragande har varit forskningsledare Linea Kjellsdotter Ivert. I beredningen har även forskare Jessica Wehner och senior utredare Petra Stelling deltagit.

Tomas Svensson
Generaldirektör
Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI