

Hur kommer Europa att hantera en kommande drivmedelskris?

Energimyndigheten har konstaterat att det tidigare svenska ransoneringsystemet för olja och drivmedel inte längre kan utnyttjas. Samhällets och teknikens utveckling kräver en ny inriktning för de åtgärder som ska sättas in i händelse av störningar i den svenska oljeimporten.

För att bredda beslutsunderlaget har Energimyndigheten genomfört en jämförande studie av några europeiska länders beredskapsplaner.

Studien uppvisar stora variationer i de olika ländernas planer. Vissa har förberett mycket detaljerade ransoneringsystem, medan andra har slutat uppdatera sina ransoneringsystem och i stället satsar på olika slag av konsumtionsbegränsande åtgärder, eller inväntar EU-gemensamma riktlinjer för hur drivmedelskriser bör hanteras.

I ”Ransonerering av drivmedel – En studie av ransoneringsberedskap i Sverige och Europa” presenteras de svenska beredskapsplanerna och en översikt av motsvarande planer i Norge, Danmark, Finland, Frankrike, Spanien, Holland, Belgien, Storbritannien, Italien, Schweiz, Tyskland och Österrike.

Pris: 150:- inkl. moms



Energimyndigheten

Energimyndigheten • Box 310 • 631 04 Eskilstuna

Telefon 016-544 20 00 • Telefax 016-544 20 99 • www.stem.se

ET 26:2000 MARKSTEDT



Ransonerering av drivmedel – En studie av ransoneringsberedskap i Sverige och Europa



Ransonerering av drivmedel

En studie av ransoneringsberedskap
i Sverige och Europa

Introduktion

Det har länge funnits en beredskap i Sverige för att kunna möta kriser av olika slag med hjälp av ekonomisk-politiska åtgärder. Förberedelser har gjorts för att kunna införa valuta- och kreditregleringar, reglera utrikeshandeln samt ransonera och prisreglera livsmedel och oljeprodukter.

Beredskapen inom oljeområdet är högre än inom andra områden, mycket tack vare erfarenheterna från den drivmedelsransonering som genomfördes under första kvartalet 1974. Efter denna första oljekris bildades International Energy Agency (IEA) inom OECD. Som OECD-medlem är Sverige bland annat skyldigt att ha beredskap för att vid behov kunna begränsa förbrukningen av oljeprodukter.

MINSKAD RISK FÖR KRISER

Sedan 1970- och 1980-talet har den säkerhetspolitiska situationen förbättrats till följd av förändringar i vår omvärld och av Sveriges inträde i EU 1995. Förutom att Sverige har blivit än mer beroende av handel med andra länder har även handelsrelationerna genom EU-medlemskapet förstärkts. Detta innebär dock inte att försörjningssäkerheten inom oljeområdet förstärkts i samma omfattning.

Statens Energimyndighet har ansvaret för planering av åtgärder som begränsar förbrukningen av olja och drivmedel när oljeimporten störs av internationella kriser. Mot bakgrund av de senaste decenniernas utveckling har myndigheten sett det som angeläget att se över vilken strategi som bör gälla för den svenska försörjningsberedskapen inom drivmedelsområdet. En central fråga är om det liksom tidigare bör finnas ett system förberett för att kunna ransonera drivmedel, hur långtgående det i så fall bör vara förberett och hur det ska vara utformat.

Som underlag för Energimyndighetens arbete med ransoneringsberedskapen har några andra europeiska länders beredskap för drivmedelsransonering studerats. I denna rapport redovisas nuläge och planer för framtiden vad gäller utformningen av system för drivmedelsransonering i Norge, Danmark, Finland, Frankrike, Spanien, Holland, Belgien, Storbritannien, Italien, Schweiz, Tyskland och Österrike.

EU BLIR VÄGLEDANDE

Studien visar att ransoneringsfrågor i allmänhet har låg prioritet i Europa och att de ransoneringssystem för drivmedel som finns är av växlande kvalitet. Endast ett fåtal länder har hållit sina system aktuella. Även beredskapen för att sätta in andra typer av konsumtionsdämpande åtgärder är låg. Många länder avvaktar EUs pågående arbete med att analysera effekterna av olika konsumtionsdämpande styrmedel. Under Sveriges ordförandeskap i EU kan frågor om styrmedel inom energiförsörjningsområdet komma att behandlas.



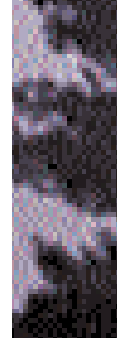
Andres Muld
Avdelningschef



Christer Ekström
Projektledare

Energimyndigheten har på eget initiativ i en rapport till regeringen presenterat en kartläggning av beredskapen för drivmedelsransonering i Sverige och i ett antal andra europeiska länder.

”Ransonering av drivmedel” utgör ett koncentrat av regeringsrapportens innehåll och slutsatser.



Innehåll

Sverige

Ransoneringsystemet avvecklas och ersätts med andra konsumtionsdämpande åtgärder 5

Norge

Nytt ransoneringsystem ger god beredskap 11

Danmark

Ser inga motiv för ransoneringsberedskap 13

Finland

Nyutvecklat beredskapssystem med hög detaljnivå 15

Frankrike

Nya förutsättningar gör gammalt ransoneringsystem omodernt 17

Spanien

Beprovat ransoneringsystem och anpassning till EU 21

Holland

Frångår ransoneringsystem till förmån för andra konsumtionsbegränsande åtgärder 23

Belgien

Vill samordna åtgärder med grannländerna 25

Storbritannien

Satsar på flexibla lösningar 27

Italien

Negativa erfarenheter av ransonerings 29

Schweiz

God tvåstegsberedskap 31

Tyskland

Gammalt system i behov av modernisering 33

Österrike

Vidareutvecklar alternativ till ransonerings 35

Slutsatser om den europeiska inriktningen och beredskapen för drivmedelsransonerings 37

Sverige

Ransoneringsystemet avvecklas och ersätts med andra konsumtionsdämpande åtgärder

SAMMANFATTNING

System för att kunna ransonera olja och drivmedel har funnits i Sverige sedan 1938. Hittillsvarande ransoneringsystem började utvecklas under 1960-talet och har därefter successivt förändrats. Drivmedelsransoneringen som genomfördes i Sverige under några veckor i januari 1974 med anledning av de oljeproducerande ländernas beslut om kraftiga exportminskningar, liksom händelserna runt Iran-Irak-krisen 1979-80 och Gulf-kriget 1990-91, ledde till att ransoneringsystemet förfinades och planerades allt mer långtgående. Den grundläggande principiella utformningen av systemet har dock hela tiden varit densamma.

Detta system är numera inte möjligt att tillämpa. Det förutsätter en teknik för att trycka ransoneringskort, som inte längre är tillgänglig. Det har även en administrativ utformning som kräver stora personella resurser och därmed leder till stora utbildningskostnader. Det befintliga systemet är också utformat utan anknytning till situationen i andra länder eller förhållanden som regleras av EG-rätten. Inför framtiden är det andra planeringsförutsättningar som gäller.

Mot denna bakgrund har Energimyndigheten kommit fram till att hittillsvarande ransoneringsystem bör avvecklas. Författningar och anvisningar för systemet har därför upphävts och ransoneringsbevis och andra ransoneringshandlingar har förstörts.

En grundläggande princip, som starkt påverkat utvecklingen av det äldre ransoneringsystemet, var att det skulle vara rättvist och att det tillgängliga drivmedlet skulle kunna styras med stor precision till de från samhällets synpunkt mest angelägna behoven. Det ledde till att systemet blev mycket tungt att uppdatera och tillämpa. Den långtgående detaljplaneringen har krävt stora resurser för att hålla systemet aktuellt.

Enligt Energimyndighetens uppfattning bör inriktningen numera vara att en drivmedelsransonering kan bli aktuell först vid en mycket allvarlig kris. Behöver konsumtionen av drivmedel reduceras i en lindrigare krissituation bör i första hand konsumtionsbegränsande åtgärder som sparkampanjer, sänkta hastighetsgränser och höjda drivmedelspriser utnyttjas. Energimyndigheten har utarbetat handlingsprogram för sådana åtgärder, som kan tillgripas vid behov. I kombination med de betydande oljelagren ger detta en

beredskap som bedöms vara tillräcklig för att tillgodose internationella krav på försörjningsberedskap inom oljeområdet.

En viss beredskap för drivmedelsransonering bör dock finnas. Energimyndigheten kommer därför att förbereda ett nytt, modernt ransoneringsystem som ska kunna tas i bruk efter en förberedelsestid om högst 100 dygn.

ERFARENHETER FRÅN 1974 ÅRS OLJEKRIS

Ransonering av drivmedel infördes den 8 januari 1974 i Sverige och upphörde i slutet av samma månad. Ransoneringsbeslutet berodde på de oljeproducerande ländernas beslut att kraftigt minska oljeproduktionen. Revolutionen och shahens fall i Iran 1979 ledde till oroligheter i Iran och dess grannländer. Resultatet blev att oljeexporten från Iran praktiskt taget upphörde. Osäkerheten på oljemarknaden ökade ytterligare när kriget mellan Iran och Irak startade 1980. Detta ledde till att bland annat Sverige övervägde att införa ransonering. Iraks angrepp på Kuwait och det efterföljande Gulf-kriget 1990-91 fick Sverige att förbereda konsumtionsbegränsande åtgärder och höja beredskapen för drivmedelsransonering.

RANSONERINGSSYSTEMETS UTFORMNING

I det hittillsvarande systemet fattas beslut om ransoneringsstrategi för en ransoneringsperiod i taget. Längden på en sådan period har varit två till fyra månader. För varje period bestämmer regeringen ett sparmål för respektive drivmedelsslag. Energimyndigheten har det samordnande ansvaret för energiförsörjningen liksom det centrala ansvaret för genomförandet av en drivmedelsransonering. Myndigheten beslutar om den närmare inriktningen för ransoneringen och tilldelar drivmedelskvoter för olika förbrukarkategorier och för tilldelningsmyndigheter som länsstyrelser och centrala myndigheter som Sjöfartsverket och Luftfartsverket.

En automatisk tilldelning för vägtrafikens behov, utan föregående ansökan, sker före ransoneringsstart och baseras på de uppgifter som finns i Vägverkets centrala bilregister. De fordonsägare som anser sig ha skäl för en extra tilldelning kan ansöka om en så kallad behovsranson. En sådan ranson kan även ägare till fordon och maskiner som inte finns i centrala bilregistret ansöka om. Länsstyrelser och kommuner handlägger ansökningar om behovs-

ransoner. Fördelning av drivmedel enligt dessa principer kräver betydande resursinsatser av personal, lokaler, utbildning och förbrukningsmaterial.

Drivmedel får under ransoneringsperioden endast säljas till konsument mot ransoneringsbevis. De vanligaste ransoneringsbevisen är ransoneringskort och licens. Ransoneringskort används vid inköp av drivmedel på bensinstation. Kortet har ett antal kuponger med ett visst literantal angivet. Kupongerna ska klippas bort av bensinstationspersonalen i samband med tankning. Licens används för inköp av drivmedel till egen lagringsanläggning. I förhållande till nuvarande försäljningsrutiner vid dagens stationer är ransoneringsystemets hantering således mycket föråldrad och kan normalt inte användas till exempel vid obemannade stationer.

DET SVENSKA RANSONERINGSSYSTEMET GÖRS OM

I planeringsdokument för det civila försvaret (5-1518/1999) med inriktning för år 2001, anger Överstyrelsen för civil beredskap att uthållighetskravet är begränsat i förhållande till 1997 års beredskapsinriktning. Därför ska bland annat åtgärder för ransoneringsförberedelser begränsas.

Den tidigare planeringen utgick från att en ransoneringsperiod skulle kunna införas fyra veckor efter regeringsbeslut. Förberedelserna av det befintliga ransoneringsystemet har ända fram till mitten av 1990-talet varit så långt drivna att det kravet har kunnat infrias. Denna höga beredskap ska ses i det historiska perspektivet med hög risk för säkerhetspolitiska kriser eller återkommande fredskriser. I senare regleringsbrev har tidskravet på fyra veckors insatsberedskap avvecklats och ersatts med kravet att en ransoneringsperiod ska kunna genomföras.

Under de senare åren har det stått allt mer klart att det äldre ransoneringsystemet inte längre kan utnyttjas. Samtidigt har man kunnat konstatera att den höga beredskap som historiskt funnits för en drivmedelsransoneringsperiod inte längre erfordras.

Mot bakgrund av att det nuvarande ransoneringsystemet inte längre är tekniskt och praktiskt möjligt att utnyttja har Energimyndigheten upphävt de allmänna råd och anvisningar som reglerat handläggningen av ransoneringsärenden. Ransoneringsbevis och övriga ransoneringshandlingar har förstörts. De datormodeller som beräknat tilldelningar för olika regioner och olika fordonskategorier i relation till sparmål har avvecklats. Avvecklingen har lett till besparingar i form av minskade hyreskostnader för lagerlokaler och lägre kostnader för inventering och handhavande av material och datormodeller.

KONSUMTIONSBEGRÄNSNING FÖREGÅR RANSONERING

Behöver konsumtionen av drivmedel reduceras i en mindre allvarlig krissituation är andra konsumtionsdämpande åtgärder än ransoneringslämpliga att utnyttja.

Informationsinsatser bedöms ha en viss inledande återhållande effekt. Ekonomiska styrmedel i form av förändrad beskattning av drivmedel får kompletterande effekter, liksom administrativa styrmedel som hastighetsbegränsningar och körförbud. Enligt myndighetens bedömning kan en kombination av informativa, ekonomiska och administrativa styrmedel minska konsumtionen av bensin med upp till cirka 15 procent och dieselolja med cirka 5 procent. Den i huvudsak dieseldrivna nyttotrafiken kommer sannolikt att få utvidgade uppgifter vid en drivmedelskris, varför sparpotentialen inom detta område är begränsad. Myndigheten har utarbetat handlingsprogram med konsumtionsbegränsande åtgärder, som kan tillgripas vid behov. I kombination med de betydande lagren med olja och oljeprodukter ger handlingsprogrammen en god beredskap inför drivmedelskriser. De konsumtionsbegränsande åtgärderna enligt ovan ger spareffekter som kan bedömas vara tillräckliga för att uppfylla de internationella avtal som Sverige ingått.

Enligt Energimyndighetens uppfattning kan en ransoneringsperiod av drivmedel endast bli aktuell i en ytterst allvarlig krissituation. IEA har i sin planering förutsett ett bortfall på högst omkring 12 procent. Det är värt att notera att bortfall av denna storlek aldrig tidigare har förekommit. Sannolikheten för ännu större bortfall är liten. Skulle behov av mycket kraftfulla konsumtionsdämpande åtgärder motsvarande mer än 20 procents bortfall uppkomma anser Energimyndigheten att en ransoneringsperiod utgör det enda verksamma styrmedlet. Denna uppfattning delas av de övriga studerade länderna vars ransoneringsberedskap redovisas längre fram i denna skrift. Mot den bakgrunden finns det skäl att se till att ett enkelt, flexibelt ransoneringsystem ska kunna vara möjligt att tillgripa inom en rimlig tidsrymd vid mycket allvarliga situationer. Uppfattningen stöds av regeringens proposition "Förändrad omvärld – omdanad försvar" (1998/99:74), vilken antagits av riksdagen. Energimyndigheten vill dock betona att förberedelserna och resursinsatsen för att bibehålla en ransoneringsberedskap bör vara så begränsade som möjligt.

NYTT RANSONERINGSSYSTEM SKA VARA ENKELT ATT TILLÄMPA

Det nya ransoneringssystemet bör vara betydligt enklare att tillämpa än det äldre systemet. Allt eftersom samhällets utveckling fortskrider, måste systemet kunna anpassas till nya förhållanden. Eftersom en ransonering endast kan bli aktuell i en mycket allvarlig krissituation, bör det finnas relativt god tid för förberedelser. Energimyndigheten har inför den fortsatta planeringen utgått från en förberedelseperiod om 100 dagar. Befintliga fredskrislager enligt IEP-avtalet uppgår till 90 dygns förbrukning. Med insats av konsumtionsdämpande åtgärder kan uthålligheten beräknas till väsentligt mer än 100 dygn, även vid mycket stora bortfall i oljeimporten.

Tiden från det att regeringen fattar beslut om drivmedelsransonering till genomförande bör alltså uppgå till 100 dagar. Under den tid som föregår en eventuell drivmedelsransonering kan åtgärder som sparkampanjer, höjda drivmedelspriser och hastighetsbegränsningar utnyttjas för att hålla tillbaka förbrukningen.

Allt eftersom utvecklingen i samhället fortskrider, inte minst på det tekniska området, bör det vara möjligt att anpassa systemet till det aktuella läget och den nya tidens möjligheter. En anpassning av det legala stödet, särskilt delar av ransoneringslagen, kan underlätta utvecklingen av ett lättarbetat, EU-anpassat system för konsumtionsbegränsning. En detaljutformning av systemet bör i nuläget inte göras.

Ransoneringsbevis av papper kommer alltid att behövas för att med hög säkerhet kunna genomföra en ransonering under en ytterst allvarlig kris. I vart fall behövs det som reserv i de fall mer tekniskt avancerade system havererar på grund av störningar i elförsörjning eller datakommunikation. Därför bör åtgärder vidtas för att ett ransoneringssystem med ransoneringsbevis av papper ska vara möjligt att få igång efter en förberedelseperiod. System där papperskuponger eller liknande utnyttjas finns i operativ drift i samhället idag. Ett exempel är de rikstäckande systemen med måltidskuponger. Genom den dagliga kommersiella verksamheten kan man utgå från att systemlösningarna ständigt utvecklas och anpassas efter aktuella behov och tillgängligt tekniskt stöd. Beredskapsmyndigheter bör kunna avtala om att utnyttja de befintliga systemen för samhällets behov vid ransoneringar. Sådana resonemang har förts med ledningen för ett rikstäckande kupongföretag som ser positivt på möjligheterna att snabbt vidga sortimentet för kuponghandeln till att också

omfatta oljeprodukter. Säkerhets- och kontrollfrågorna vid en sådan utvidgad tillämpning medför inga särskilda problem. Andra ransoneringsprinciper som exempelvis bygger på utnyttjande av befintliga kreditkort hos oljebolagen, kontantkort och liknande, får övervägas/utredas/uppfinnas under förberedelseperioden inför en eventuell ransonering.

Möjligheten att lösa tilldelningsfrågorna i de sällsynta fall då en ransonering måste tillgripas bedöms vara goda. Drivmedel för nyttotrafik som sjöfart, internationell luftfart, yrkestrafik och skogsbruk bör tilldelas så att samhällsviktig verksamhet ska kunna fortgå även under en ransonering. Avgränsningen underlättas i viss mån av att nyttotrafik i huvudsak utnyttjar dieseloljor medan personbilstrafik utnyttjar motorbensin.

För att skapa ett perspektiv på de förhållanden som gäller i Sverige, redovisas på följande sidor hur ransoneringsproblematiken lösts i ett antal övriga europeiska länder.



Norge

Nytt ransoneringsystem ger god beredskap

Norge har utvecklat ransoneringsystem för drivmedel inriktade på fredskriser och krigssituationer. Planeringen för fredstida ransoneringsprioriteras före krigstida ransoneringsprioriteras. Ett nytt, uppfärskat och genomarbetat system för fredstida ransoneringsprioriteras fastställdes 1 januari 1999. De norska ransoneringsförberedelserna ligger därefter på en högre nivå än vad de gjort under årtionden.

Det norska ransoneringsystemet är mer långtgående än Sveriges och ransoneringsberedskapen har nyligen höjts. Ett uttryck för skärpningen av förberedelserna är att nya föreskrifter och anvisningar för planeringen av ransoneringsprioriteras i fred och krig nyligen har beslutats av regeringen och av Direktoratet för sivilt beredskap (DSB). De ansvariga ser i och för sig inte att det föreligger någon större risk för ransoneringsprioriteras av drivmedel. Norge har ju också stora egna oljetillgångar. Landet vill dock vara solidariskt med övriga medlemsländer i IEA och anser därför att det bör finnas en god beredskap för ransoneringsprioriteras av drivmedel.

HÖGA KRAV PÅ MYNDIGHETERNAS FÖRBEREDELSE

I det nya ransoneringsprioriteras systemet finns krav på långtgående förberedelser hos länsstyrelser och kommuner. Det ska till exempel finnas lokaler förberedda för ransoneringsprioriteras administrationen och nyckelpersoner i ransoneringsprioriteras organisationen ska vara utsedda.

Länsstyrelserna i Norge ska minst en gång per år genomföra utbildning av nyckelpersoner vid kommunerna i ransoneringsprioriteras frågor under 1 till 10 dagar. Det kan jämföras med att utbildningar tidigare ägde rum med två till tre års mellanrum.

Kurspaket för utbildning av främst kommunal personal i ransoneringsprioriteras frågor har nyligen utarbetats av DSB. Paketet innehåller OH-bilder, instruktörsvägledning, videofilm och en broschyr.

Initiala åtgärder vid oljekris är väl förberedda. Sparkampanjer och restriktioner som bilfria dagar och stängda bensinstationer ska kunna börja tillämpas inom två veckor från beslut. Material som affischer finns producerat och lagrat för att snabbt kunna användas.



RANSONERINGSYSTEMETS UTFORMNING

Ransoneringsprioriteras kan komma ifråga om krisen förväntas vara i minst sex månader och om förbrukningen måste skäras ned 20 procent eller mer.

Ransoneringsprioriteras systemet för en fredskris har en uppbyggnad som är snarlik det tidigare svenska ransoneringsprioriteras systemet. Regeringen (olje- och energidepartementet) bestämmer tider för ransoneringsprioriteras, dess omfattning, sparmål och prioriteras i stort. DSB svarar för ransoneringsprioriteras systemet tekniskt och övergripande. Länsstyrelserna och kommunerna svarar bland annat för handläggningen av ansökningar om extra tilldelning av drivmedel och lämnar information till allmänheten.

Ransoneringsprioriteras bevisen är förberedda som mallar och avtal finns med tryckerier för snabb produktion. Starttiden för en ransoneringsprioriteras är två till tre månader. Ransoneringsprioriteras kort med en grundtilldelning till fordonsägarna sänds ut med automatik från Vägdirktoratet. Sedan får ansökan ske om extra tilldelning av drivmedel. Två typer av ransoneringsprioriteras bevis finns, ransoneringsprioriteras kort med kuponger och ransoneringsprioriteras böcker med uttagskort. Dessa kan tilldelas privatpersoner, organisationer och företag.

Ransoneringsprioriteras systemet för en krigssituation är utformat så att viktiga organ i totalförsvaret får en "egentilldelning", det vill säga en kvot drivmedel som de själva får disponera över och fördela inom den egna organisationen. Övriga får ansöka om tilldelning hos ransoneringsprioriteras myndigheterna.



Danmark

Ser inga motiv för ransoneringsberedskap

Danmark har inte förberett något ransoneringsystem. För 10-15 år sedan fanns tankar om att utveckla ett sådant system, men så skedde aldrig. Idag råder uppfattningen att det saknas motiv för att vidta förberedelser för en drivmedelsransonering. Om en drivmedelskris uppstår, ska i första hand marknadskrafterna få råda. Eventuellt kommer staten att reglera konsumtionen genom att bestämma priset på drivmedlet.

I Danmark anses priset på drivmedel vara det effektivaste styrmedlet för att styra konsumtionen. Att utveckla ett ransoneringsystem och hålla det aktuellt skulle medföra onödiga kostnader och dessutom inte ge den flexibilitet som är önskvärd. Det skulle exempelvis ta åtskilliga månader att producera ransoneringsbevisen.

Tanken är således att priset ska höjas avsevärt på bensinen, kanske fördubblas, om konsumtionen måste reduceras. Vad gäller diesel så finns inte anledning att höja priset på samma sätt mot bakgrund av att det mest är nyttrafik som använder diesel.

I övrigt finns planer på att sätta igång sparkampanjer vid en drivmedelskris, om det anses vara en passande åtgärd. Om befolkningen är av uppfattningen att det är en allvarlig kris kan också sänkta hastighetsgränser övervägas.

I Finland finns två olika system utvecklade för att kunna ransonera drivmedel.



Finland

Nyutvecklat beredskapssystem med hög detaljnivå

Det ena systemet bygger på att kuponger som redan nu finns på fordonens registreringshandlingar utnyttjas, för att snabbt komma igång med en ransoneringskupong. Det andra systemet är nyutvecklat och fastställdes den 15 mars 1999. Det nya systemet innebär att privatpersoner får ransoneringskuponger för sina fordon med utgångspunkt från uppgifter i det centrala fordonsregistret. Om inte tilldelningen anses tillräcklig finns möjlighet att ansöka om ytterligare drivmedel. Myndigheter och viktiga näringar tilldelas användningstillstånd.

Finlands nya system påminner mycket om det system för ransoneringskuponger som tidigare funnits i Sverige. Det kan noteras att Finland under den senaste tiden har utvecklat och fastställt mer genomarbetade, omfattande och detaljrika planer för ransoneringskuponger än vad man tidigare haft.

Bakgrunden till utvecklingen av det nya finska systemet är att antalet län minskats till fyra, samt att tidigare förberedelser ansågs vara undermåliga.

Innan en ransoneringskupong ska åtgärder som sparkampanjer och hastighetsbegränsningar genomföras. Sådana åtgärder beräknas kunna minska konsumtionen av bensin med upp till 20 procent.

Trafikministeriet ansvarar, i samråd med övriga berörda departement, för planeringen och administrationen av drivmedelsransoneringskuponger. Förutom Trafikministeriet är det den lokala nivån "härad" som med stöd av länsstyrelserna och skattemyndigheterna administrerar en ransoneringskupong.

KORT STARTTID FÖR DETALJERAT RANSONERINGSSYSTEM

Det nya finska systemet har en starttid om enstaka veckor. Systemet är relativt välutvecklat och detaljerat samt bygger på att tilldelning ska kunna ransoneringskuponger för flertalet förbrukningsenheter, till exempel även för mopeder.

För utländska fordon, som de vanligt förekommande ryska lastbilarna, är

det planerat att förarna ska föra kördagböcker och med stöd av dessa böcker hämta ransoneringskuponger vid gränsövergångar eller på finska postkontor.

Ransoneringskupongerna får inte överlåtas. Samma ransoneringskupongssystem avses utnyttjas i alla typer av kriser och krig.

Den nyligen fastlagda inriktningen för den finska ransoneringsberedskapen ska föras ut till berörda organ och de ska övas i att administrera en ransoneringskupong. Ett av de fyra länens ransoneringsmyndigheter har deltagit i en ransoneringsövning sedan de nya ransoneringsanvisningarna blev fastställda våren 1999. För fortsättningen är det planerat att övningar ska genomföras vartannat år med respektive län.



Frankrike

Nya förutsättningar gör gammalt ransoneringssystem omodernt

Frankrikes beredskap för drivmedelsransonering vilar på ett tämligen oflexibelt kortransoneringssystem från 1950-talet, som knappast kommer att kunna tas i drift. Under 1990-talet har som ett alternativ till det gamla ransoneringssystemet andra konsumtionsbegränsande åtgärder förberetts. De nya förberedelserna som innebär att ett stort antal åtgärder kan vidtas i olika kombinationer, ger en större flexibilitet. Därför har tyngdpunkten förskjutits till enklare åtgärder som hastighetsbegränsningar och förbud att utnyttja bil vid vissa tillfällen.

De restriktioner som Frankrikes myndigheter under 1990-talets strejker och protestaktioner tvingats införa, har gett landet god erfarenhet av konsumtionsbegränsande åtgärder.

Den franska inställningen är att konsumtionsbegränsande åtgärder ska införas mycket snabbt när störningar i importen uppkommer. I det längsta vill man hålla krislagren med oljeprodukter intakta och inte börja använda dem i ett tidigt skede.

Att det gamla franska ransoneringssystemet för drivmedel från 1956 kompletterats med en ny strategi och nya åtgärder för att begränsa drivmedelskonsumtionen beror bland annat på att:

- fordonsparken har ökat kraftigt. Med en så omfattande fordonspark innebär det äldre systemet en alldeles för omfattande organisation med mycket personal från myndigheternas sida för att administrera en drivmedelsransonering.
- omfattningen av internationella transporter har ökat. Frankrike är bland annat ett betydande transitland för godstransporter i Europa.
- Frankrike 1992 gick med i IEA.

RANSONERINGSSYSTEMETS UTFORMNING

Ransoneringssystemet bygger på att ransoneringskuponger tilldelas fordonsägarna. Dessa har indelats i olika prioritetstillhörighet och får kvoter med drivmedel därefter. Industriministeriet beslutar om kvoternas storlek.



Drivmedelskvoterna uppdateras regelbundet, även i icke kristider, antagligen så ofta som varje månad.

Ransoneringskupongerna finns lagrade hos de regionala länsstyrelserna. Vid kris trycks kupongerna lokalt och delas ut till borgmästarna som i sin tur delar ut dem till konsumenterna. Data för att trycka och dela ut kupongerna hämtas från det nationella bilregistret.

Det tar några veckor från beslut om ransonering tills att den kan starta. Ransoneringskupongerna får inte bytas bort eller säljas till någon annan.

Alla statliga verk, statliga organisationer och övriga myndigheter tilldelas en särskild kvot drivmedel.

Om ransoneringssystemet med kuponger ska vara kvar menar man från Industriministeriet att det måste förenklas och förses med ett effektivt IT-stöd.

En stor nackdel med det kupongbaserade ransoneringssystemet är att inga rutiner finns utvecklade för hur utländska fordon ska hanteras och inga överenskommelser finns med grannländerna. Det medför svårigheter mot bakgrund av att Frankrike är ett stort transitland för inom-europeiska transporter.

KONSUMTIONSBEGRÄNSANDE ÅTGÄRDER

Det nya systemet för konsumtionsbegränsningar innefattar cirka 120 åtgärder av varierande slag, som kan utnyttjas flexibelt. Åtgärderna är sammanställda i en katalog som delades ut till de lokala myndigheterna under 1998. En del av åtgärderna har tillkommit som naturliga följder av genomgångna kriser, några har planerats mer teoretiskt medan andra är idéer från samarbetet inom IEA. Alla åtgärder kan vidtas med stöd av de lagar som idag är i tillämpning. Det behövs således inga speciella påbud, fullmakter eller förklarande av en speciell krissituation från regeringen för att vidta dem.

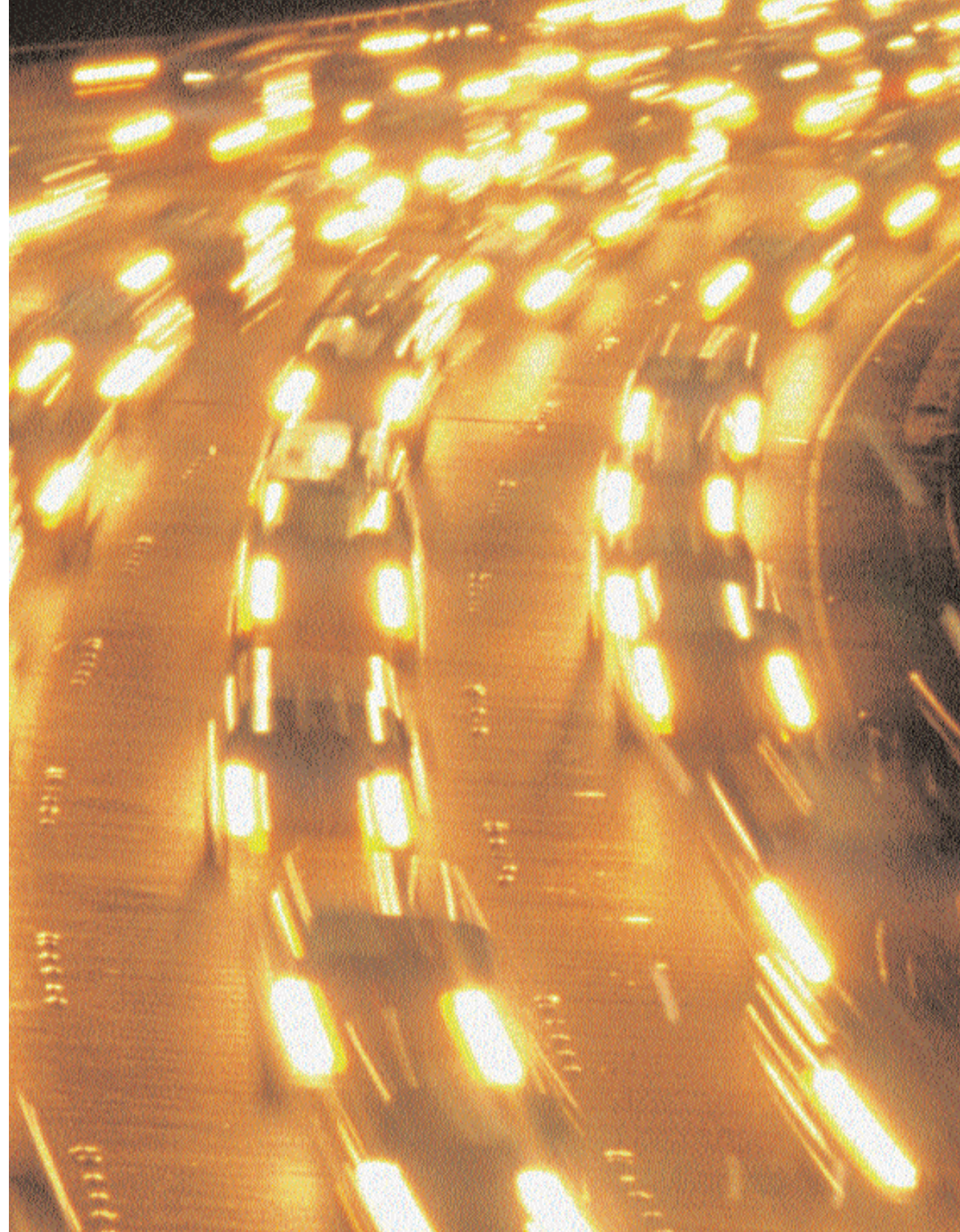
I katalogen beskrivs respektive åtgärd utifrån fem olika kriterier;

1. Berörda aktörer (olika myndigheter, privatpersoner, företag).
2. Berörda drivmedel/bränslen (bensin, diesel, villaolja etc).
3. Tid för införande (kort, medel, lång) samt om åtgärden behöver införas redan innan krisen bryter ut eller under tiden.
4. Tid för effekt av åtgärden (snabb, medel, långsam).
5. Kännbar påverkan (lätt, medel, stark). Om åtgärden upplevs som mer eller mindre svår av allmänheten.



Exempel på åtgärder är förbud mot motortävlingar, varannandagstrafik (fordon med registreringsnummer som slutar med en jämn siffra får köra på dagar med ett jämnt datum och vice versa) och förbud mot privatbilism under helgerna. Beroende på åtgärd är det borgmästaren, landshövdingen eller Industriministeriet som har fullmakt att fatta beslut om införande.

Förberedelserna för att kunna begränsa konsumtionen av olja och oljeprodukter kommer att inriktas allt mer mot transportsektorn, eftersom vissa restriktioner inom denna sektor inte anses påverka näringslivet eller allmänheten i så stor utsträckning. Det är också inom transportsektorn som restriktionerna anses ha störst effekt på konsumtionen.





Spanien

Beprövat ransoneringssystem och anpassning till EU

Spanien har ett gammalt ransoneringssystem för drivmedel, som bygger på att ransoneringskuponger tilldelas konsumenterna. Den delvis statsägda oljeindustrin hjälper till med denna administration. Systemet har använts i tidigare krissituationer och då visat sig fungera väl. För lindrigare kriser finns andra åtgärder förberedda. Spanien önskar för framtiden anpassa beredskapen och planeringen till riktlinjer som man förväntar sig kommer att utvecklas gemensamt inom EU.

Vilka åtgärder den spanska regeringen kan tvingas vidta vid en drivmedelskris, avgörs av krisens karaktär. Åtgärderna är indelade i tre grupper;

1. Åtgärder som inte påverkar den spanska ekonomin.

Exempel på sådana åtgärder är annonskampanjer för att stimulera till frivillig bränslebesparing.

2. Åtgärder som inte påverkar civilbefolkningens basbehov.

I denna grupp ingår större och kraftigare åtgärder för att reducera drivmedelsanvändningen vid transporter.

3. Åtgärder som ska vidtas vid kritiska situationer.

I gruppen ingår kraftfulla åtgärder som ransonering.

NY LAG GARANTERAR TILLDELNING

En lag om åtgärder i händelse av kris inom oljeområdet beslutades i oktober 1998. I lagen finns en artikel 49 om garantitilldelning som är av speciellt intresse. Av den framgår att:

- Alla konsumenter har rätt till tilldelning av oljeprodukter på nationellt territorium.
- Vid bristsituationer ska ministerrådet besluta om en eller följande åtgärder, under en begränsad tid:



- Begränsningar vad beträffar hastigheten på allmänna vägar
- Begränsning av fordonsanvändning
- Begränsning av båt- och flygtransporter
- Begränsning av öppettid/ -tider för distribution av oljeprodukter
- Förbud mot export av energiprodukter
- Att följa systemet för minimumgarantier av säkerhetsskäl
- Begränsning av distribution till konsumenter via ransoneringssystem
- Ålägga innehavare av koncessioner för oljeutvinning att distribuera produkterna för inrikes konsumtion
- Ingripa i prissättningen till allmänheten
- Vilken annan åtgärd som har rekommenderats av internationella organisationer inom vilka Spanien ingår

En spansk drivmedelsransonering kan starta efter en förberedelseperiod om en till två veckor.

Spanien är en av de största nettoimportörerna av råolja bland de länder som är medlemmar i IEA. Mot den bakgrunden har oljedistributörerna i landet ålagts att hålla krislager som motsvarar 120 dagars normal försäljning, vilket är mer än vad IEA föranstaltar.

Spanien vill harmonisera framtida beredskap och planer för att ransonera drivmedel med de riktlinjer man kommer fram till inom EU.



Holland

Frångår ransoneringssystem till förmån för andra konsumtionsbegränsande åtgärder

Det existerande holländska ransoneringssystemet anses föråldrat och är inte uppdaterat och lämpligt utformat för att kunna användas vid en nutida ransonering. Istället för ransoneringar förespråkas andra konsumtionsbegränsande åtgärder som kräver mindre administration och är mer flexibla samt enklare såväl att förbereda som att genomföra. Holland avvaktar riktlinjer från EU och även från IEA för hur ransoneringsförberedelser bör utformas.

RANSONERINGSSYSTEM FRÅN 70-TALET FÖRÅLD RAT

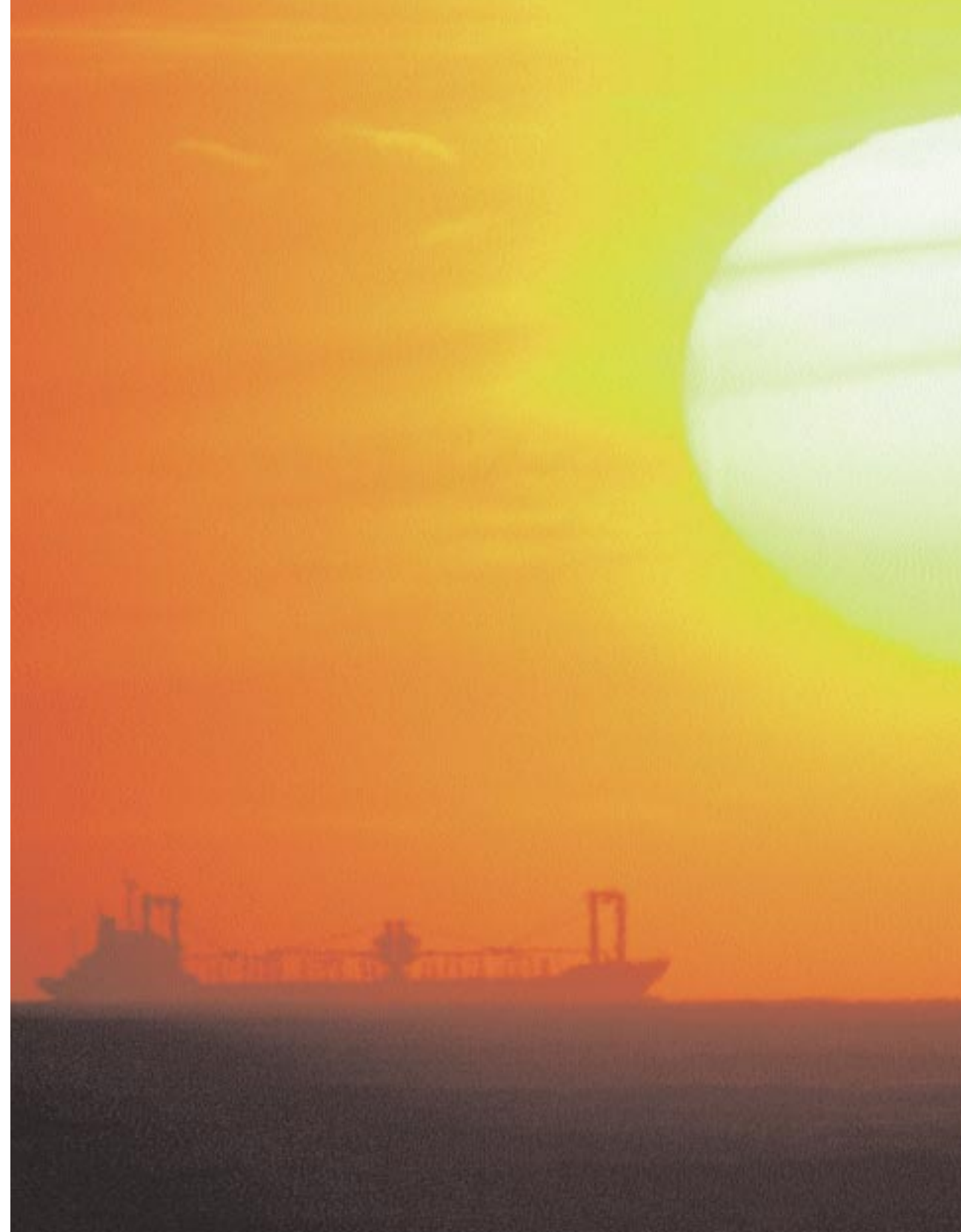
Det nuvarande ransoneringssystemet, som bygger på ransoneringskuponger, började utvecklas under 1970-talet. Det har till viss del förändrats sedan dess men de grundläggande principerna som systemet bygger på är samma nu som då. Det holländska ekonomiministeriet anser att systemet är föråldrat och har flera brister.

I Holland anser myndigheterna att ransoneringssystem tillhör en förfluten tid, eftersom de är komplicerade, kräver orimlig administration och medför höga kostnader. En annan viktig anledning är det stora inslaget av trafikutbyte med grannländerna, till exempel Belgien och Tyskland. Holland kan inte införa en ransonering utan att beakta vad det innebär för trafiken till och från utlandet. Om ett ransoneringssystem ska finnas anser man i Holland att det måste vara gemensamt åtminstone för de geografiskt närmaste länderna. Oberoende av i vilket land ransoneringsbeviset har utfärdats så ska det kunna användas även i grannländerna. En annan åsikt är att det ska vara tillåtet för en innehavare av ett ransoneringsbevis att överlåta det till någon annan vid en eventuell framtida ransonering.

FÖREDRAR SPARKAMPANJER

För framtiden anses det lämpligare att förbereda andra slag av konsumtionsbegränsande åtgärder än drivmedelsransoneringar. Åtgärder som sparkampanjer och hastighetsbegränsningar anses kunna ha näst intill samma konsumtionsbegränsande effekt som en drivmedelsransonering, samtidigt som de är betydligt enklare att förbereda och genomföra.

Holland avvaktar framtida riktlinjer från EU och IEA om hur eventuella ransoneringssystem ska utformas och vilken beredskap som ska finnas.





Belgien

Vill samordna åtgärder med grannländerna

Det belgiska systemet för drivmedelsransonering beskrivs av det belgiska ekonomiministeriet som ett system med flera brister. Systemet utformades på 1970- och 1980-talet och de principer som systemet bygger på har inte ändrats nämnvärt sedan dess. Systemet anses därför gammalmodigt och inte anpassat till de förändringar som skett sedan det utformades. Den gemensamma europeiska marknaden har förändrat förutsättningarna för nationella system. I Belgien ser man mot denna bakgrund behov av nya initiativ från bland annat EU i form av förslag och riktlinjer.

Det belgiska ekonomiministeriet ifrågasätter behovet av tvingande åtgärder som ransoneringsystem. Argumentationen för det liknar i stora drag vad som anförs i Holland.

BEGRÄNSNINGSSYSTEM MED TRE FASER

I Belgien tror de ansvariga mer på utnyttjande av andra konsumtionsbegränsande åtgärder vid en energikris. Ett aktionsprogram med tre faser har utarbetats som innehåller olika konsumtionsbegränsande åtgärder. Det kan införas stegvis beroende på krisens karaktär och utsträckning. De tre faserna är:

1. Åtgärder av "lättare" slag som ökad informationsspridning med syfte att öka medvetenheten i samhället om behovet av att minska konsumtionen av oljeprodukter.
2. Typåtgärder för att hantera tillgång och efterfrågan, antingen genom frivilliga överenskommelser eller genom tvingande åtgärder. Exempel på sådana är uppmuntran till att utnyttja kollektivtrafik, samåkning samt sänkta hastighetsgränser och ökade straffpåföljder vid överträdelse.
3. Tvingande åtgärder med syfte att kontrollera tillgång och efterfrågan, till exempel ransonerings och förbud för biltrafik under vissa dagar.

På grund av Belgiens geografiska förutsättningar anses det nödvändigt att koordinera ovannämnda åtgärder med närliggande länder. Den nationella strategin bör därför utgå från en internationell strategi.





Storbritannien

Satsar på flexibla lösningar

Storbritannien har inte förberett något ransoneringssystem för privatpersoner. Huvudorsaken är att man anser ransoneringskuponger vara alltför lätta att förfalska. Istället utgår man från att marknaden själv reglerar konsumtionen genom stigande priser på drivmedel. Det finns dock förberedda system för att kunna tilldela prioriterade grupper/områden drivmedel vid en energikris. Sådana grupper/områden är bland annat polisen, brandkåren, militären, industrin och de allmänna kommunikationsmedlen. Även för dessa prioriterade grupper frångår man dock allt mer detaljerade planer till förmån för mer flexibla lösningar som anpassas efter den uppkomna krissituationens art. Genom detta anser sig Storbritannien ha ett mycket flexibelt system att tillgå vid en energikris.

RANSONERINGSSYSTEMETS UTFORMNING

För de olika prioriterade grupperna/områdena finns system utformade för att säkerställa drivmedelstildelning vid en energikris:

1. Oil Products Allocation Scheme (OPAS). Här kan man urskilja två huvudgrupper – en generell grupp, inom vilka stora delar av industrin ingår, samt en prioriterad grupp. Till den förstnämnda tilldelas drivmedel vid en energikris utgående från föregående års förbrukning. Det är upp till det enskilda företaget att visa hur mycket drivmedel man behöver. För den andra huvudgruppen gäller inga restriktioner. Till den gruppen hör till exempel ambulans och brandkår.
2. Designated Filling Stations Scheme (DFSS). Detta system innebär att vissa bensinstationer inom varje region väljs ut för prioriterade grupper som militär, ambulans och brandkår. Fördelen är att köer undviks samt att de som tillhör den prioriterade gruppen vet var de kan få tag på drivmedel. Fördelningen av drivmedel anses i princip vara självadministrerande. Dock krävs att identitetskort kan uppvisas för att drivmedel ska erhållas. Systemet används för närvarande av militären på Nordirland.
3. Filling Station Hours Orders (FSHO). Mest tänkt att vara ett system för att reglera allmänhetens konsumtion av drivmedel. Systemet bygger på stor restriktivitet i bensinstationernas öppethållande.

FLEXIBLA SYSTEM UTREDS

Storbritannien vill, så långt det är möjligt, undvika detaljerade planer och istället förbereda mer flexibla lösningar. Det brittiska näringsdepartementet har utrett om ett nytt ransoneringssystem kan utformas med utnyttjande av modern teknik som till exempel smarta kort. Även nationella datasystemet som används vid köp av National Lottery-kuponger har studerats för att se om det kan användas som stöd vid en ransonering. Det systemet tillåter en tvåvägskommunikation, vilket anses vara en väsentlig fördel. Båda dessa alternativ har dock fallit bort på grund av säkerhetsbrister och för höga investeringskostnader. Utredningarna kommer emellertid att fortsätta.



Italien

Negativa erfarenheter av ransonering

Italien har inget ransoneringssystem för drivmedel. Landet vill istället satsa på andra typer av konsumtionsbegränsande åtgärder vid en energikris.

Skälet till att det inte finns något italienskt ransoneringssystem är de negativa erfarenheterna från oljekrisen 1973-74 då en drivmedelsransonering genomfördes. Den tunga byråkratin, trögheten i beslutsgången och en ineffektiv distribution omnämns som problem vid en ransonering.

Istället för ransonering inriktar sig de italienska myndigheterna på åtgärder för att dämpa konsumtionen av drivmedel. Sådana åtgärder är till exempel ett totalt trafikförbud under en eller flera dagar i veckan och sänkta hastighetsgränser.

Vid en energikris kommer Italien att prioritera industrins energiförsörjning.





Schweiz

God tvåstegsberedskap

Schweiz har god beredskap för drivmedelsransonering. Ett ransonerings-system som testats vid flera övningar och kontroller under den senaste 10-15 åren finns utvecklat. En ransonerings föregås dock enligt fastställd planering av en allmän begränsning av konsumtionen under två månader då bensinstationerna får sälja maximalt 30 liter per kund.

Ransoneringsystemet grundlades i mitten av 1970-talet och har utvecklats successivt sedan dess. Det har vid flera tillfällen testats vid övningar och kontroller, senast 1991. Systemet anses idag vara aktuellt och väl fungerande. Informationsmaterial som ska användas vid en ransonerings ligger klart att distribuera till allmänheten.

RANSONERINGSSYSTEMETS UTFORMNING

Strategin vid en energikris omfattar två moment – en två månader lång begränsning av konsumtionen följd av en ransonerings.

Under de två första månaderna får bensinstationerna sälja högst 30 liter per kund. Beräkningar visar att denna åtgärd medför en besparing med cirka 15 procent.

Efter denna period börjar ransoneringskort skickas ut till alla fordonsinnehavare. Kortet tillåter inköp av en viss mängd drivmedel under ransoneringsperioden. Ransoneringskort administreras i huvudsak av de kantonala myndigheterna som tar drygt en vecka på sig för att trycka och distribuera korten. För att undvika missbruk är korten kopplade till fordonens registreringsnummer och måste vara signerat av fordonets innehavare. Ransoneringskortet är alltså personliga och får inte säljas vidare. Utöver den grundtilldelning som ges via ransoneringskortet har innehavare av fordon med totalvikt över 3500 kg (det vill säga fordon som mest används i nyttoverksamhet) möjlighet att ansöka om extra tilldelning av drivmedel om de har "rimliga skäl". Parallellt med att en allmän begränsning av konsumtionen eller en ransonerings sker, kommer åtgärder som hastighetsbegränsningar och trafikförbud på söndagar att vidtas.



REGERINGEN BESLUTAR

Schweiz är en federation som ger dess fyra kantoner stor frihet vad gäller en rad frågor, inklusive åtgärder vid en krissituation. Det är dock den federala regeringen som beslutar om riktlinjerna för hur en energikris ska mötas. Grundlagen ger regeringen befogenhet att vid en krissituation begränsa marknadens frihet och kan då till exempel besluta om en ransonerings av drivmedel i syfte att säkra den nationella energiförsörjningen.



Tyskland

Gammalt system i behov av modernisering

Det tyska ransoneringssystemet upplevs som föråldrat och det finns en tvekan om det skulle fungera i praktiken. Därför har en studie gjorts för att utvärdera alternativa ransoneringssystem. Någon utveckling av det befintliga ransoneringssystemet har dock inte inletts med utgångspunkt från resultatet av studien.

Det nuvarande ransoneringssystemet började utformas i samband med oljekrisen i början av 1970-talet. Näringsdepartementet som ansvarar för dessa frågor har inte förnyat systemet eller anpassat systemet till de ändrade förutsättningar som ökningen av den tyska fordonsparken och nya tekniska möjligheter att kommunicera och kontrollera en ransonering. Ransoneringssystemet är relativt detaljerat och beskrivet i en förordning. Förberedelserna är även långt drivna. Det finns till exempel färdigtryckta ransoneringskort och färdigtryckta ansökningsformulär.

RANSONERINGSSYSTEMETS UTFORMNING

Ransoneringskorten tilldelas konsumenterna efter ansökan. Korten gäller under en ransoneringsperiod och högst i tolv månader. Följande verksamheter och grupper kan ansöka om ransoneringskort:

- Offentligt arbete
- Tjänsteutövning
- Resor till/från arbete eller utbildning
- Handikappade

Ansökan om ransoneringskort görs på särskilda blanketter av ägaren eller brukaren av fordonet. En ansökan gäller för maximalt 12 månader och den kan därmed sträcka sig över flera ransoneringsperioder. Innan handläggningen av en ansökan är färdig får i vissa fall ransoneringskort ges ut i förväg.

Den volym drivmedel som tilldelas på ransoneringskorten bestäms utifrån föregående års körsträcka, men vissa justeringar och omfördelningar inom perioden kan tillåtas. Övriga kan också i vissa fall erhålla ransoneringskort.

Det gäller till exempel:

- För att undvika åsamkande av orimligt lidande
- Om ny verksamhet påbörjas under ransoneringsperioden
- Vid exceptionella skäl för genomförandet av offentliga uppgifter

En basvolym drivmedel för en ransoneringsperiod kan även komma att tilldelas samtliga fordonsinnehavare.

BEHOV AV NYTT SYSTEM

Det anses att ett förnyat system bör utvecklas. En studie gjordes 1994 för att utröna om det finns bättre system för att ransonera drivmedel än det befintliga. Resultatet av studien var dock inte tillräckligt övertygande och frågan prioriterades inte heller tillräckligt starkt för att någon ändring skulle komma till stånd.



Österrike

Vidareutvecklar alternativ till ransonering

Det österrikiska ransoneringssystemet utvecklades under 1970- och 1980-talet, men har sedan inte hållits aktuellt. Det ansvariga näringsdepartementet anser därför att ransoneringssystemet bör bytas ut. Inga insatser har dock ännu gjorts för att utforma ett nytt system. Inställningen är även att det endast är i absoluta nödfall som det kan bli aktuellt att införa en drivmedelsransonering. Istället förordas en satsning på andra typer av konsumtionsbegränsande åtgärder.

Det befintliga ransoneringssystemet bygger på ransoneringskort som ligger klara för distribution. Förberedelserna är alltså relativt långt gångna. Det uttalas dock en tveksamhet om ransoneringssystemet skulle kunna fungera då det är baserat på inaktuella förutsättningar och är tekniskt föråldrat.

En ransonering kan endast bli aktuell i en mycket extraordinär situation. Det ses som mer angeläget att ha förberett andra typer av konsumtionsbegränsande åtgärder. Tankar finns om att vidareutveckla åtgärder som kan införas var för sig eller i olika kombinationer. Det kan handla om körförbud för personbilar under vissa dagar och andra typer av begränsningar av trafiken, sänkning av hastighetsgränser samt förbud mot att använda fordon för vissa ändamål. En kombination av åtgärder för att begränsa trafikens omfattning tillsammans med mer marknadsmässiga åtgärder som prishöjningar anses räcka för att säkra drivmedelsförsörjningen.

Österrike genomförde i samband med Gulfkriget en reglering av trafiken i syfte att minska drivmedelskonsumtionen. Personbilarna fick då stå en dag per vecka. Efterlevnaden av detta kontrollerades med hjälp av ett märke på bilen samt en inskrift i bilens registreringsbevis. Det är tänkbart att liknande åtgärder kommer att vidtas vid en eventuell ny situation då oljeimporten störs eller riskerar att störas.



Slutsatser om den europeiska inriktningen och beredskapen för drivmedelsransonering

Flertalet av de studerade länderna ser det som mer angeläget att förbereda andra typer av konsumtionsbegränsande åtgärder än ransoneringsystem. Grunden för det synsättet är:

- att det är krångligt och mycket resurskrävande att genomföra en ransonerings
- att det är resurskrävande att hålla ett ransoneringsystem aktuellt
- att det endast kan vara i ett ytterst kritiskt läge som en ransonerings kan komma ifråga
- att det är svårt att hantera utländska fordon vid en ransonerings
- att det finns andra konsumtionsbegränsande åtgärder som ger större flexibilitet och är enklare att förbereda och vidta.

MÅNGA FÖRÅLDRADE SYSTEM

I flertalet av de studerade länderna anses de befintliga planerna för hantering av drivmedelskriser som föråldrade. Frågan har inte prioriterats speciellt högt under de senaste 5-10 åren. En annan orsak till eftersläpningen i planeringen kan vara att länderna avvaktar riktlinjer för drivmedelsberedskapen och utformningen av eventuella ransoneringsystem från EU, Commission Decision 79/639/EEC. (Doc.OSG/GAP/99/03 under förberedelse).

Samtidigt har vissa av de studerade länderna vidtagit omfattande åtgärder och avdelat stora resurser för att ha ransoneringsystem för drivmedel eller andra konsumtionsbegränsande åtgärder förberedda. Det finns exempel på hela skalan när det gäller hur långtgående förberedelser som vidtagits och vilken beredskap för drivmedelsransonerings som finns. I Norge, Finland, Schweiz och Frankrike finns relativt långtgående förberedelser och aktuella planer för hur man ska hantera en drivmedelskris. I övriga länder är endast enkla förberedelser vidtagna, som i många fall inte heller är aktuella. Energimyndigheten bedömer att Sverige motsvarar ett genomsnitt vad gäller förberedelseläget för en drivmedelskris, vid en jämförelse med de övriga studerade länderna.

BRISTER I PLANERINGEN KAN SKAPA PROBLEM

Det kommer att uppstå problem med likformighet och harmonisering länder emellan när en drivmedelskris inträffar. Det beror på de skillnader som för närvarande finns i synen på vilka åtgärder som är lämpliga att vidta i ett

sådant läge. Det beror även på att det skiljer mycket mellan länderna vad gäller faktiska möjligheter att vidta konsumtionsbegränsande åtgärder. Ett antal länder har inte vidtagit några förberedelser och saknar en aktuell strategi för att hantera drivmedelskriser. Om ländernas ransoneringsystem skiljer sig åt i väsentlig grad kan det medföra problem för gränsöverskridande trafik. Om ett land inför en ransonerings, men ett angränsande land inte gör det, uppstår även problem till följd av att fordon kör över gränsen och tankas i det land där ransonerings inte råder.

De länder som förberett drivmedelsransonerings har som regel inte planerat för hur utländska fordon ska behandlas under ransonerings. I och för sig kan det förväntas att den trafiken minskar vid en drivmedelskris. Enligt Energimyndighetens uppfattning är det angeläget att ett samlat grepp tas inom EUs pågående översynsarbete för att uppnå ett harmoniserat synsätt och en god beredskap för att hantera utländska fordon och transittrafiken vid en eventuell ransonerings.

BRISTANDE BEREDSKAP FÖR LUFT- OCH SJÖFART

Det har inte varit möjligt att konstatera om en planering finns i olika länder för att vid en drivmedelskris kunna reglera drivmedelskonsumtionen för luftfarten och sjöfarten. Troligtvis finns som regel inga sådana förberedelser gjorda. Energimyndigheten anser att EU-länderna bör harmonisera planeringen även av ransoneringsförberedelserna för dessa, i hög grad internationella, trafikslag. I synnerhet vad gäller flygdrivmedel är det angeläget med en harmoniserad regleringsstrategi inom EU-länderna, mot bakgrund av att det kan förutses att detta drivmedel relativt snabbt blir en bristvara i ett allvarligt försörjningsläge.

GEMENSAMMA EU-REGLER GER BÄTTRE FÖRUTSÄTTNINGAR

En grupp inom EU arbetar som tidigare nämnts med att analysera styrmedel för att reglera konsumtionen inom oljeområdet. Resultatet av detta kan leda till en bättre harmonisering av de europeiska ländernas förberedelser för en drivmedelskris och för en ransonerings av drivmedel. Många länder avvaktar nu detta arbete. Från svensk sida följs det noga av Energimyndigheten.