

2021-10-21

Miljödepartementet

## **Remissvar till ”Remiss av SOU 2021:21 – En klimatanpassad miljöbalk för samtiden och framtiden”. Dnr: M2021/00830**

Drivkraft Sverige har fått rubricerade remiss för synpunkter och lämnar följande remissvar.

### **Särskilt yttrande från Lina Håkansdotter**

Lina Håkansdotter, från Svenskt Näringsliv, har ingått som expert i utredningen och skrivit ett särskilt yttrande. Drivkraft Sverige instämmer till fullo i de synpunkter som framförs i detta särskilda yttrande från Lina Håkansdotter.

Drivkraft Sverige anser att Regeringen bör avvisa de förslag som utredningen föreslår.

I övrigt har Drivkraft Sverige ytterligare synpunkter som redovisas nedan.

### **Att förenkla och snabba på processer för omställningen**

Syftet med utredningen är att skapa bättre förutsättningar för att Sveriges klimatmål ska kunna nås genom att klimatfrågan integreras i lagstiftningen. Drivkraft Sverige uppfattar att utredningen inte alls leder till att förenkla eller snabba på omställningen för att nå klimatneutralitet – utan att den i stället har helt motsatt verkan.

Drivkraft Sverige anser att fokus borde ha varit på möjligheterna till snabbare tillståndsprocesser vid utbyggnad av elnät och elproduktion, produktion av hållbara biodrivmedel samt andra klimatvänliga alternativa energikällor som är en förutsättning för att på ett hållbart sätt nå klimatmålen.

## Udermålga konsekvensutredningar

Utredningen saknar konsekvensanalyser och kostnadsberäkningar och har inte beaktat samhällsviktiga funktioner eller lagt förslag som ger förutsägbara och effektiva prövningsprocesser. Många av bedömningarna som görs är i karaktären av det är ”svårt att beräkna eller bedöma” men att man ändå gör bedömningen att det är låga kostnader eller liten annan påverkan. Drivkraft Sverige anser utredningen inte har uppfyllt kraven i regelverket i kommittéförordningen (1998:1474), §15a.

Drivkraft Sverige anser utredningen inte heller utfört en konsekvensbeskrivning enligt förordningen (2007:1244), §6, om konsekvensutredning vid regelgivning.

Drivkraft Sverige anser att samtliga förslag medför ökade kostnader, lägre förutsägbarhet och en än mer tidskrävande process för företag som ansöker om tillstånd, vare sig det är i form av ett ändringstillstånd eller ett helt nytt tillstånd. Drivkraft Sverige anser att det går emot Kommittédirektivet (Dir 2019:101) (sid 6):

*Vid utformningen av förslagen bör strävan vara förutsägbara och effektiva prövningsprocesser som minimerar tiden för prövning samt kostnaden och den administrativa bördan för företag.*

## Konsekvenser för växthusgasutsläppen inom EU och globalt

Förslaget medför generellt inte några positiva konsekvenser för växthusgasutsläppen inom EU och globalt och sannolikt negativa konsekvenser för andra luftutsläpp såsom svavel och kväve, då verksamheter inom Sverige riskerar att konkurreras ut alternativt flytta till andra länder där miljökraven är mindre strikta.

I följande stycken på sid 19 i förslaget.

*”Åtgärder för att minska växthusgasutsläpp i Sverige som vidtas med anledning av utredningens förslag kan delvis komma att leda till ökade utsläpp på andra ställen i världen. Förslagen medför kostnadsökningar som, allt annat oförändrat, innebär försämrad konkurrenskraft gentemot utländska företag. I ett utsläppshandelssystem som EU ETS kommer utsläppsminskande åtgärder hos en aktör generellt inte att påverka det totala utsläppsutrymmet inom systemet. Lägre utsläpp från en aktör ger ökat utsläppsutrymme för andra aktörer genom att utsläpp kan omfördelas över plats och tid vilket gör att totalutsläppen förblir oförändrade. Denna s.k. vattensängseffekt innebär att utsläppsminskningar i Sverige inom den handlande sektorn som följer av utredningens förslag helt eller delvis motverkas av utsläppsökningar inom*

*andra EU-länder. För närvarande finns en mekanism för annullering av överskott av utsläppsrätter inom EU ETS, vilket minskar risken för att svenska utsläppsminskningar som sker i närtid leder till motsvarande utsläppsökningar i andra EU-länder. En stor del av de utsläppsminskningar hos svenska verksamheter i EU ETS som utredningens förslag leder till riskerar dock att leda till ökade utsläpp från verksamheter i andra medlemsstater eftersom utsläppsminskningarna som föranleds av utredningens förslag huvudsakligen förväntas äga rum längre fram i tiden när överskottet från vilket annulleringar kan göras sannolikt är mindre eller till och med obefintligt.”*

Drivkraft Sverige anser att förslaget med anledning av ovanstående i sig självt strider mot det Svenska Generationsmålet som utgör grunden för miljöbalken och de svenska miljömålen.

*Generationsmålet fastställer: Det övergripande målet för miljöpolitiken är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser.”*

### **Tilläggsdirektiv: Särskild avvägningsregel för klimatnytta 6.1.9 s. 192**

Klimatråtsutredningen föreslår i avsnitt 6.1.9 att den ges i uppdrag att under nästa fas utreda vidare hur klimatnytta av en åtgärd eller verksamhet ska kunna vägas mot negativ påverkan på människors hälsa och miljön genom en särskild avvägningsregel i miljöbalken eller på annat sätt.

*”De verksamheter och åtgärder som skulle kunna komma i fråga kan t.ex. vara befintliga verksamheter med utsläpp av växthusgaser som genomför förändringar för att ersätta insatsvaror, byter produktionsprocess genom ny teknik eller investerar i Avskiljning, transport och lagring av koldioxid (CCS) eller avskiljning, transport och lagring av koldioxid av biogent ursprung (bio-CCS). Det kan också handla om verksamheter som bidrar till klimatomställningen på andra sätt än genom egna utsläppsminskningar som verksamheter som producerar förnybar energi eller utvinna mineraler av essentiell betydelse för vissa tekniker som anses nödvändiga för klimatomställningen. Klimatråtsutredningen föreslår i avsnitt 6.1.9 att den ges i uppdrag att under nästa fas utreda vidare hur klimatnytta av en åtgärd eller verksamhet ska kunna vägas mot negativ påverkan på människors hälsa och miljön genom en särskild avvägningsregel i miljöbalken eller på annat sätt.”*

Drivkraft Sverige anser att det är viktigt att man kan se produktion av biodrivmedel som en sådan verksamhet, där man byter ut fossil råvara mot en förnybar och påverkar utsläppen i användarleden snarare än i produktionsledet.

### **EU lagstiftning**

EU ETS poängteras på flera ställen i utredningen men Drivkraft Sverige anser att länken till bl.a. Energieffektivitetsdirektivet (2012/27/EU) saknas. Detta är ett regelverk som industrier redan idag lever efter och som har implementerat i svensk lagstiftning. Det finns dessutom ett förslag till uppdatering av detta direktiv inom ”Fit for 55 paketet” som kan leda till ändringar av direktivet som verksamhetsutövarna måste följa.

Detta styr mycket för industrin och kan påtvinga investeringar som inte leder till den Klimatnytta verksamhetsutövare anser är ”ALARP” (As low as reasonably practicable), då det i vissa fall är bättre att investera i det som inte gynnar 99,9%-lösningar utan använda pengarna till andra förbättringar/förändringar.

### **Ökad komplexitet**

Komplexiteten ökar ju mer som introduceras i samma regelverk och dessutom har annan verksamhetsutövarna annan EU lagstiftning sig till som ett ytterligare ett regelverk som gäller i Sverige. Där har Miljöbalken bara adderat för att Sverige skall vara föregångsland med striktare krav i många fall och även vår unikheter i att ha ”Bevisbördan” – då passar inte checklistor & BREFAR alltid bra in.

### **Nya lösningar och teknikskiften**

Än mer viktigt blir det att trycka på då ” transformationen” som branschen skall genomgå, där finns behov av att många nya lösningar ska bedömas dvs. teknikskiften för industrin & nya värdekedjor där lagrum ännu inte finns och är prövade. Det kommer att behöva utvecklas i takt och det kommer att behöva tid för utveckling och ikraftträdande. Det måste ske i steg för industrin innan det kan börja optimeras och det kommer inte att finnas någon färdig ”checklista” att förhållas sig till. Därför är det en än större betydelse att det finns sakkunniga blivande experter på denna transformation hos handläggare och beslutfattare med kompetens och förmåga att bedöma det väsentliga. Det måste finnas utrymme för unika lösningar samt förståelse för att några parametrar behöver vara fria för att

ens möjliggöra att komma igång, vilket inte är samma sak som att riskera något, utan att anledningen är att man faktiskt inte har alla svar innan man börjar i fullskala.

### **Tidsbegränsade tillstånd**

Infasnings- och utfasningsplaner (ej bindande) skulle kunna introduceras istället för tidsvillkorade tillstånd med enbart ”reducerande åtgärder”. Det skulle då kunna innehålla avstämningspunkter (jmf kontrollstationer) där olika aspekter såsom teknoekonomiska, samhällets utveckling, omvärlden utanför Sverige och U och beroende på bransch kan behöva beaktas snarare än att det sätts stoppdatum.

Många fler externa aktörer kommer också att vara berörda och således påverka tidslinjen, där rådgighet inte finns, över varken möjligheter till resurser (tex el), och där förseningar kan uppstå på grund av till exempel samhällsbärande infrastrukturlösningar där andra beslutsprocesser måste kugga in.

Detta är inte det traditionella förfarandet för en tillståndsansökan i enlighet med Miljöbalken. Drivkraft Sverige anser att detta behöver belysas att det som finns under andra delar i Miljöbalken också behöver tas hänsyn till hur det skall framdrivas, då i avsikten är att skapa tydlighet och en smidighet för att snabba på omställningen.

---

Johan G Andersson  
VD

---

Ebba Tamm  
Produkt- och Miljöexpert