

Mottagare inkl adress  
Via e-post

fi.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia

fi.bas@regeringskansliet.se

Er ref: Fi2022/02452

Vår ref: 2022030

## **Remiss av DS 2022:022 – bättre konsekvensutredningar**

Drivkraft Sverige är branschorganisationen för bränsle- och drivmedelsbranschen. Våra medlemsföretag erbjuder hållbar mobilitet och ser till att det finns bränsle och drivmedel för hållbara resor och transporter samt bitumen till vägar i hela landet. Vi arbetar för att Sverige ska bli klimatneutralt till 2045.

Drivkraft Sverige har fått 2022:022 – bättre konsekvensutredningar på remiss och har följande att anföra.

### **Sammanfattning**

Drivkraft Sverige välkomnar denna remiss då det finns en rad förbättringsområden inom konsekvensutredningar. Vi ser framför allt att arbetet bör förbättras rörande sektors analys, ekonomiska kalkyler samt hur processen för konsekvensutredningar är utformad.

Drivkraft Sverige ställer sig bakom Näringslivet regelrådet NNR remissvar, således ska detta ses som ett komplement till NNR remissvar.

## Sektors analys

Drivkraft Sverige har noterat att det finns en avsaknad av koordinering mellan myndigheter rörande vilka krav som åläggs den verksamhet vi representerar. Drivkraft Sverige ser att en rad olika myndigheter inför krav över hela värdekedjan som leder till ökade kostnader. Detta samtidigt som branschen ställer om för att nå klimatmålen. Detta medför att konkurrenskraften inom branschen minskar.

Ett exempel är att många av de direktiv och förordningsförslag som presenterats inom "Fit for 55" innehåller också konsekvensutredningar (Impact Assessment, IA) som isolerat tittar på effekten för just det aktuella direktivet eller förordningen. Därför finns det en risk att varje förslag som innebär att man behöver tillgång till elektricitet eller hållbara biodrivmedel riskerar att intecknas i flera parallella förslag till lagstiftningar. Om man slår ihop denna kan det inträffa att matematiken inte går att addera och därmed få ihop. Det behövs en sammanställning av behovet för t.ex. hållbara råvaror till produktion av hållbara biodrivmedel som kommer att krävas för att varje förslag till förordning och direktiv verkligen finns tillgängligt och får användas. Utgångspunkten har också varit att de förslagen i de olika lagstiftningarna skall nå det övergripande målet på 55% minskning av växthusgasutsläpp till 2030 snarare än att studera vad som verkligen finns tillgängligt av t.ex. förnybara hållbara råvaror för användning.

Ett annat exempel som påvisar hur hela värdekedjan, inom en kort tidsperiod, har ålagt av en rad olika remisser är ökade avgifter från farled från Sjöfartsverket, *Remiss av förslag till nya avgiftsföreskrifter avseende Sjöfartsverkets farleds- och lotsavgifter, isbrytning och Södertälje och Trollhätte kanal (2023)*, ökade avgifter rörande tillsyn från transportstyrelsen *Förslag till ändring av Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2016:105) om avgifter (2023)*, stärkta krav rörande installation på drivmedelsstationer från MSB och ytterligare uppdateringar av sekundärt skydd på drivmedelsstationer från Naturvårdsverket (2022) samt ökade avgifter vid kontroller i och med en ökad andel biodrivmedel.

Om bolagens konkurrenskraft minskar påverkas försörjningstryggheten, i en tid då denna aspekt borde ligga högt upp på agendan i och med den förändrade omvärld vi lever i. Således ser Drivkraft Sverige stora brister i konsekvensutredningar rörande försörjningstrygghet, då denna aspekt knappt berörs, denna del borde vara lika fundamental som hållbarhet och konkurrenskraft.

Se NNR svar rörande *Krav på konsekvensanalyser och dess omfattning och Metodutveckling och tillgång till kompetens*

## **Ekonomiska kalkyler**

Drivkraft Sverige ser ett stort behov att konsekvensutredningarna förbättras rörande de ekonomiska kalkylerna, dels bör det tydligare framgå hur kostnadsestimat tagits fram då dessa många gånger är kraftfullt undervärderade.

Se NNR svar rörande *Åtgärder för att kunna beräkna effekter av olika förslag*

## **Process**

Processen för hur konsekvensanalyserna tas fram sker ej med den önskvärda transparens eller förarbete som branschen förväntar sig – Detta hade kunnat underlättas med en tydlig kontaktyta som ansvarar för sektoranalysen. Det kan exempelvis vara så att åtgärder ej är evidensbaserad utifrån rådande incidentstatistik således saknar kraven legitimitet och blir endast kostnadsdrivande för samhället.

Se NNR svar rörande *Behovet av andra och kompletterande åtgärder*

Jessica Allenius  
VD

Namn på expert: David Sällh  
Titel på expert: Utskottschef Trygghet

Stockholm den 22/12 2022