

2022-08-15

Miljödepartementet  
Miljöprövningsenheten  
Anna Cedrum  
Cecilie Windspoll

## **Remiss av EU Kommissionens förslag till industriutsläppsförordningen och reviderat industriutsläppsdirektiv KOM (2022) 157 och KOM (2022) 156. Dnr:M2022/00853**

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

Drivkraft Sverige är branschorganisationen för drivmedelsbranschen. Våra medlemsföretag erbjuder hållbar mobilitet och ser till att det finns drivmedel för hållbara resor och transporter hela landet. Drivkraft Sverige står bakom de svenska klimatmålen och målet att Sverige ska bli klimatneutralt senast 2045.

### **Industriutsläppsdirektiv KOM (2022) 157**

#### **Sammanfattning**

Drivkraft Sverige stödjer EU:s gröna giv men anser, till skillnad från EU Kommissionen, inte att denna revidering av IED direktivet (IED 2.0) kommer att leda till en ökad effektivitet, snabbare tillståndsprocesser, stödja innovation eller förbättra resurseffektiviteten. Drivkraft Sverige anser att revideringen av IED direktivet borde senareläggas tills de övriga direktiven inom ramen för ”Fit for 55” och ”EU:s gröna giv” fastställts för att undvika överlappande och eventuella konflikter med annan lagstiftning.

Drivkraft Sverige anser att det är viktigt att kraven i IED 2.0 inte riskerar att hämma den omställning från fossilt till förnybart som branschen står inför och med den behovet av snabbare och effektivare tillståndsprocesser.

#### **Övriga remissinstanser**

Förslagen i IED 2.0 är inte särskilt sektorsspecifika om man bortser från förslag om nya aktiviteter i Annex 1. Drivkraft Sverige har valt att illustrera remissvaret med exempel från raffinaderiindustrins BREF. Drivkraft Sverige anser att de remissvar som kommer lämnas in av bland annat Skogsindustrierna, IKEM, Jernkontoret och Svenskt Näringsliv också är viktiga input till kommande förhandlingar.

### Sammanfattande synpunkter i punktform:

- Drivkraft Sverige anser att emissioner av koldioxid från anläggningar som ingår i EU ETS även fortsättningsvis undantas. Det är viktigt att styrmedlet för koldioxid för dessa anläggningar fortsatt är handelssystemet inom EU.
- Tillståndprocesserna skall baseras på BAT-slutsatser som bygger på en noggrann process med datainsamling inom den s.k. Sevilla processen och som leder till att de bygger på väl underbyggda BAT-AEL nivåer.
- Drivkraft Sverige bedömer att denna uppdatering av IED direktivet inte kommer att leda till någon effektivisering av miljöprövningen och inte heller till att korta ner tiden för tillståndsprövningar.
- Utsläppen bör hanteras ur ett systemperspektiv där hänsyn tas till cross media effekter. Förslaget om att sätta utsläppsgränsvärdet på den strängaste nivån är inte realistiskt. En anläggning kan inte klara varje BAT-AELs lägsta nivå vid samma anläggning och det kan t.ex. orsaka konflikter i optimeringen av processen och av att minska emissionerna olika föroreningar exempelvis för NOx och partiklar, cross media effekter. En kostnadsanalys kan exempelvis visa på orimligt höga kostnader att sänka utsläppsnivåerna på en mindre anläggning, där mängden av de totala utsläppen ändå är relativt begränsat.
- Drivkraft Sverige anser att det skall vara möjligt att bevilja dispenser över den övre gränsen av intervallet för BAT-AEL. Där t.ex. en kostnadsanalys kan visa på orimligt höga kostnader att sänka utsläppsnivåerna på en mindre anläggning, där mängden av det totala utsläppet ändå är relativt begränsat.
- Det finns möjligheter inom direktivets regelverk att bevilja dispenser från BAT-AEL strängaste krav. Det skall baseras på nytto-kostnadsanalys men kan bara beviljas för en begränsad tid av 4 år. Eftersom dispenser kommer att behöva hanteras inom provningssystemet måste en nya ansökan om dispens påbörjas så fort en beviljats. Drivkraft Sverige anser därför att tidsramen är alltför snäv.
- Vid krav på resurshushållning måste hänsyn tas till lokala och regionala förhållanden samt anläggningarnas tekniska förutsättningar. Det är redan idag ett indikativt krav i BREF dokumenten och det skall inte införas bindande krav genom IED 2.0.
- Idag införs BAT slutsatser genom generella föreskrifter vilket Drivkraft Sverige bedömer inte kan kvarstå. En prövning av de strängaste utsläppsnivåerna i BAT-AEL behöver hanteras i en tillståndsprövning.
- Drivkraft Sverige anser att det inte får tillämpas någon retroaktivitet för BAT-AEL i BREFar som utarbetats innan IED 2.0 fastställts.

- Det är viktigt att man ställer samma krav på direkta och indirekt emissioner (dvs efter den sista reningsanläggningen) för att därmed erhålla en bättre konkurrensneutralitet mellan olika anläggningar.
- Drivkraft Sverige anser att IED direktivet måste kompletteras med ett förtydligande om kopplingen till anläggningens bidrag för överskridande av MKN då artikel 18 blivit så mycket strängare än tidigare.
- Drivkraft Sverige anser att, så långt möjligt, samma utsläppskrav skall gälla för anläggningar i hela EU inom samma sektor. Det är därför viktigt att denna aspekt också ingår i de nationella bedömningar som görs vid tillämpningen av BREF dokumenten och möjligheten att bevilja dispenser. Att ha likartade krav inom samma sektor i EU är mycket viktigt ur konkurrenssynpunkt.
- Drivkraft Sverige anser att man bör hålla isär MLS (miljöledningssystem) och Transformation plan. Eftersom ett MLS är ett bindande krav enligt artikel 18 i IED och därmed blir också omställningsplanen bindande i tillståndet då den enligt förslaget skall ingå i Miljöledningssystemet. Drivkraft Sverige anser att detta inte är rättssäkert eller bidrar till omställningen då omställningsplanen är kopplad till tillståndet som verksamhetsutövare är lagligen skyldig att följa.
- Det finns också ett krav på att verksamhetsutövaren skall publicera miljöledningssystemet publikt. Drivkraft Sverige anser att det är mycket olämpligt då många av våra medlemsföretags anläggningar (raffinaderierna) är skyddsobjekt och lyder under Säkerhetsskyddslagen (SFS 2018:585) vilket begränsar vad som får publiceras offentligt vad gäller information om skyddsobjekt. Drivkraft Sverige anser att IED förslaget behöver klargöras på denna punkt och behöver ta hänsyn till de särskilda regler som gäller för skyddsobjekt.
- Drivkraft Sverige anser att nivån på de bötesbelopp för överskridanden som föreslås är orimlig och behöver sättas i proportion till den överträdelse som skett. Företagens omsättning har inget med eventuell vinst att göra, och ett fastställt minimumbelopp som baseras på omsättning anser Drivkraft Sverige är fullständigt orimligt.

## **Synpunkter på Industriutsläppsdirektiv KOM (2022) 157**

### **Fortsatt exkludering av koldioxid för anläggningar inom EU ETS**

Drivkraft Sverige anser att det är bra att man fortsatt undantar emissioner av koldioxid från anläggningar som ingår i EU ETS. Det är viktigt att styrmedlet för koldioxid för dessa anläggningar fortsatt är handelssystemet för utsläppsrätter. Drivkraft Sverige stödjer därför att artikel 9.1 blir kvar i IED 2.0.

## **Harmoniserade krav i EU**

Drivkraft Sverige anser att det är viktigt att de blir så långt möjligt samma utsläppskrav för anläggningar i hela EU inom samma sektor. Det är därför viktigt att denna aspekt också ingår i de nationella bedömningar som görs vid tillämpningen av BREF dokumenten och möjligheten att bevilja dispenser. Att ha likartade krav inom samma sektor i EU är mycket viktigt ur konkurrenssynpunkt.

## **IED-direktivet & tillståndsprövning**

Drivkraft Sverige bedömer att denna uppdatering av IED inte kommer att leda till någon effektivisering av miljöprövningen och inte heller till att korta ner tiden för tillståndsprövningar.

## **Tidsbegränsade dispenser**

Det finns möjligheter inom direktivets regelverk att bevilja dispenser från BAT-AEL strängaste krav. Det skall baseras på nytto-kostnadsanalys men kan bara beviljas för en begränsad tid av 4 år. Därefter skall dispensen omprövas vilket för svenska förhållanden kan innebära att verksamhetsutövaren måste påbörja en ny prövning direkt efter att en dispens beviljats. Eftersom dispenser kommer att behöva hanteras inom prövningssystemet måste en nya ansökan om dispens påbörjas så fort en beviljats. Drivkraft Sverige anser därför att tidsramen är alltför snäv. Därtill är det oklart hur många dispenser som kan beviljas och om det då alltid kommer att pågå en omprövningsprocess för förnyelsen. Detta behöver klargöras i direktivet.

Det är också viktigt att dispenser bedöms på likartade sätt i hela EU för att inte leda till att vissa medlemsstater är mindre strikta än t.ex. Sverige i bedömningen av den nytto-kostnadsanalys som skall göras. Om det inte är harmoniserat i EU:s alla medlemsstater så kan detta leda till att konkurrensneutraliteten inom samma sektor i EU rubbas.

## **Resurshushållningskravet**

Kravet på resurshushållning är bra och industrin arbetar alltid med frågan om att minska energiåtgången och spara på resurser. När det gäller branschen omställning till förnybara produkter kan det komma att innebära att man behöver öka med energiförbrukningen. Att få bindande krav på exempelvis energiförbrukning eller annat kan innebära ett hinder för övergången från fossilt till förnybart. Idag finns resurshushållningskravet i BREF dokumenten som indikativa värden och Drivkraft Sverige anser att ett bindande krav i IED 2.0 skall strykas.

## **Överskridande av Miljökvalitetsnormer (MKN)**

Om det inom ett område sker överskridanden av MKN innebär det att tillståndsmyndigheterna får ställa högre krav än BAT-AEL (dvs lägre utsläppsgränser) även om den aktuella anläggningen inte är orsaken till överskridandet av MKN. Här är det återigen viktigt att det inte leder till att konkurrensneutraliteten inom sektorn i olika medlemsstater rubbas om en medlemsstat bedömer MKN hårdare än andra medlemmar.

Drivkraft Sverige anser att det är viktigt att överskridandet av MKN kan hänföras till den aktuella anläggningen.

## **Retroaktivitet.**

Drivkraft Sverige anser att det inte ska tillämpas någon retroaktivitet för BAT-AEL i BREFar som utarbetats innan IED 2.0 fastställts.

Det är viktigt att inte ändra reglerna för pågående arbete med revideringar av BREF och BAT -slutsatser och de skall inte tillämpas retroaktivt i regelverket. Nya revideringar av BREF skall inte påbörjas innan regelverket i IED 2.0 är fastställt.

Pågående revideringar av BREF dokumenten skall inte inkludera parametrar som är på förslag i den föreslagna revideringen av IED 2.0.

## **Kommentarer till Artiklarna**

### **Artikel 14.1**

- (a) *emission limit values for polluting substances listed in Annex II of Regulation (EC) No 166/2006\*, and for other polluting substances, which are likely to be emitted from the installation concerned in significant quantities, having regard to their nature and their potential to transfer pollution from one medium to another;*

Detta tillägg refererar till Annex II i E-PRTR förordningen och föreslår att den skall utgöra referensunderlag för att bestämma vilka föroreningsämnen som skall regleras med "Emission Limit Values" (ELV) i tillstånden. Idag innehåller Annex II i E-PRTR förordningen 91 förorenade ämnen.

Drivkraft Sverige anser att huvudmålet är att skydda miljön och anser att man skall koncentrera sig på och begränsa tillstånden till de ämnen som identifierats i en väl underbyggd process (Sevilla-processen) med att ta fram BAT-slutsatser. Dessa ämnen har då identifierats som de ämnen som emitteras i tillräckliga mängder från aktuell industri och som därmed har störst påverkan på miljön och för vilka det varit viktigast att utveckla BAT-AEL värden.

### **Artikel 15 p 1 – Indirect discharge**

*With regard to indirect releases of polluting substances into water, the effect of a waste water treatment plant outside the installation may be taken into account when determining the emission limit values of the installation concerned, provided that the operator ensures that all of the following requirements are fulfilled:*

Drivkraft Sverige anser att uttrycket "may" ovan skall byta ut mot "shall".

När man fastställer utsläppsvärden är det viktigt att man tar hänsyn till att vissa strömmar kan gå vidare till ytterligare rening utanför anläggningarna innan den släpps ut till recipienten. Det är därför viktigt att man kräver samma krav på direkta och indirekt emissioner (dvs efter den sista reningsanläggningen) för att därmed erhålla en bättre konkurrensneutralitet mellan olika anläggningar.

### **Lägsta nivåer av BAT-AEL; Artikel 15.3 och 15.4**

*The competent authority shall set the strictest possible emission limit values that are consistent with the lowest emissions achievable by applying BAT in the installation, and*

*that ensure that, under normal operating conditions, emissions do not exceed the emission levels associated with the best available techniques (BAT-AELs) as laid down in the decisions on BAT conclusions referred to in Article 13(5). The emission limit values shall be based on an assessment by the operator analysing the feasibility of meeting the strictest end of the BAT-AEL range and demonstrating the best performance the installation can achieve by applying BAT as described in BAT conclusions.*

Emissionsnivåer som är BAT-AEL är vanligtvis uttryckta som intervall snarare än ett värde. Detta för att reflektera att det inte är möjligt att nå det lägsta värdet för BAT AEL för alla föroreningar vid en och samma anläggning och det kommer att vara olika för olika anläggningar. Att det finns ett intervall beror på möjligheterna att korrekt mäta emissionerna samt att förutsättningarna för emissioner varierar mellan olika anläggningar.

Dessa BAT-AEL har i Sverige införts som generellt bindande regler i IED förordningen.

BAT-AEL i BREF dokumenten baseras på uppgifter från en anläggning, för en förorening, vid en förutsättning som gällde då utan kännedom om hur anläggningen fungerade i övrigt och vilka förutsättningar som gällde. Den baseras också ofta endast på en nämnd teknik. Om man måste tillämpa den lägsta nivån i BAT-AEL kan det krävas att just en utvald teknik måste användas vilket gör att kravet inte är teknikneutralt.

Drivkraft Sverige anser att det är omöjligt att klara de lägsta nivåer av BAT-AEL för alla ämnen i en och samma anläggning. Eftersom det förekommer cross media effekter som innebär att man t.ex. för att möta NO<sub>x</sub> kravet för en anläggning riskerar att det krävs högre energiförbrukningen eller att utsläppsnivån för partiklar går upp.

Här behöver direktivet också göra skillnad mellan nya anläggningar och befintliga anläggningar där det kan finnas särskilda förhållanden som omöjliggör installation av nya reningsanläggningen ur exempelvis platsbrist eller andra skäl som kan innebära orimligt höga kostnader. Att ersätta ett väl fungerande reningssteg i en befintlig anläggning för att reducera utsläppsnivåerna till det lägsta spannet av BAT-AEL kräver utöver kostnaderna för det nya reningssteget även omfattande materiella resurser vilket kan ge en tveksam miljövinst.

Det betyder att tillståndsmyndigheterna därför måste sätta krav på BAT-AEL på en nivå som reflekterar emissionerna från aktuell anläggning.

Detta bör beaktas vid fastställande av utsläppsvillkor och IED direktivet behöver utformas på ett sådant sätt att hänsyn till detta kan tas inom IED direktivets regelverk.

Drivkraft Sverige anser också att de behöver finnas möjligheter i IED direktivet att bevilja dispenser över det övre värdet i BAT-AEL intervallet.

Redan idag är det mark- och miljödomstolen eller miljöprövningsdelegationer som ger dispenser och det är inte troligt att någon annan myndighet kommer vilja ta ansvar för att bevilja undantag från det strängaste värdet av BAT-AEL. Därför kommer Sverige inte kunna behålla det svenska införandet av generella föreskrifter utan frågan om dispenser kommer att behöva hanteras inom tillståndsprövningen. Detta bedömer Drivkraft Sverige kan leda till ännu längre tillståndsprocesser än idag och anser att det måste säkerställas att så inte blir fallet.

### **Bindande krav på resursanvändning Artikel 15.3 (a)**

I art 15.3 (a) skall det sättas gränser för BAT-AEPL, BAT Associated Environmental Performance Levels som anger en miljöprestanda för BAT slutsatser och vilka kan uttryckas som utsläppsnivåer till luft och vatten, förbrukningsnivåer av kemikalier, vatten, energi eller material.

Industrin arbetar aktivt med att minska användandet av resurser och det är en prioritet för industrin men att sätta bindande krav och mål i tillstånden kan leda till väldigt negativa effekter. Det är komplexa processer och produktionen av olika produkter kräver olika insatser av bl.a. av energi och resurser. Det kan också vara så att en energieffektivisering inte alltid betyder en minskad energiåtgång då nya produkter kommer att produceras men att dessa kräver större energiåtgång, t.ex. i form av mer vätgas. Branschen arbetar idag aktivt med en omställning från fossilt till förnybart och det kan komma att kräva variationer i energiåtgång och resurser som inte korrekt kommer att speglas av fastställda värden i BREF dokumenten. Att då fastställa värden utan att ta hänsyn till den förändring som branschen genomgår kan leda till att utvecklingen försenas och i värsta fall förhindras.

Drivkraft Sverige anser att dispenser skall kunna ges också till artikel 15.3 (a) och skall då följa samma procedur som i artikel 15.3.

### **Article 18 Environmental quality standards**

*Where an environmental quality standard requires stricter conditions than those achievable by the use of the best available techniques, additional measures shall be included in the permit with a view to reducing the specific contribution of the installation to the pollution occurring in the relevant area.*

Enligt artikel 15.3 måste tillståndsmyndigheter sätta villkor i enlighet med lägsta BAT-AEL värdet i BREF dokumentet. Om miljö kvalitetsnormerna (MKN) överskrids i detta aktuella område har tillståndsmyndigheten möjlighet att föreskriva ytterligare strängare åtgärder än lägsta BAT-AEL värdet inom området för att minska belastningen. Det är inte ens säkert att just den aktuella anläggningen är den som orsakar överskridandet av MKN och därför anser Drivkraft Sverige att tillståndsmyndigheten måste bedöma åtgärderna proportionellt och se till att även andra anläggningar som bidrar till överskridandet också bidrar till möjligheten att uppfylla MKN genom att också dessa anläggningar minskar sina utsläpp. Drivkraft Sverige anser också att tillståndsmyndigheten måste visa att det finns en direkt koppling mellan den emitterade föroreningen från aktuell anläggning och överskridandet av MKN.

Drivkraft Sverige anser att IED direktivet måste kompletteras med ett förtydligande om kopplingen till anläggningens bidrag för överskridande av MKN då artikel 18 blivit så mycket strängare än tidigare.

### **Innovation**

Drivkraft Sverige stödjer innovationer men anser att det finns utrymme för förbättringar under detta område i det förslaget till IED 2.0 och då särskilt vad gäller

olika tidsangivelser. Det tar tid att testa utrustning och förslaget innehåller en del orealistiska bedömningar om hur snabbt resultat kan nås.

### **Article 27b - Testing of emerging techniques**

*Without prejudice to Article 18, the competent authority may grant temporary derogations from the requirements set out in Article 15(2) and (3) and from the principles set out in Article 11, points (a) and (b), for the testing of emerging techniques for a total period of time not exceeding 24 months.*

Drivkraft Sverige anser att det är bra att möjligheterna för undantag från villkor för att testa ny teknik finns men anser att tiden som föreslås i artikel 27b är orimligt kort för att kunna utvärdera ny teknik. Tiden bör ökas från 24 månader till minst 36 månader.

### **Article 27 c -Emission levels associated with emerging techniques**

*By way of derogation from Article 21(3), the competent authority may set emission limit values that ensure that, within 6 years of publication of a decision on BAT conclusions in accordance with Article 13(5) relating to the main activity of an installation, emissions shall not, under normal operating conditions, exceed emission levels associated with emerging techniques as laid down in the decisions on BAT conclusions.*

Drivkraft Sverige anser att tidsperioden på 6 år skall räknas från när tillståndet gavs och inte från när ET-AEL publicerats. Om tillståndet för att uppfylla IED direktivet dröjer kommer tiden bli alltför kort för att uppfylla ET-AEL slutsatser från "emerging technologies". Det är också lite oklart hur dessa ET-AEL skall fastställas. Drivkraft Sverige anser att det är positivt att det inrättas ett nytt center, INCITE, som har till uppgift att identifiera nya tekniker och fastställa ET-AEL och också förbrukningsvärden för ET-EPLV.

Drivkraft Sverige anser 6 år är en mycket kort tid för att testa ny teknik och att det är oklart om denna nya utvecklade teknik inte fungerar efter 6 år och vad som gäller i det fallet. Det går inte att garantera framgångar med ny teknik i varje anläggning. Detta behöver förtydligas.

### **Article 27 d Transformation towards a clean, circular and climate neutral industry**

Verksamhetsutövaren ska ta fram en Transformation plan, en omställningsplan, senast den 30 juni 2030 och den skall omfatta hur anläggningen skall ställa om och bidra till en hållbar, ren, cirkulär och klimatneutral ekonomi under åren 2030 - 2050. Det nämns också att anläggningens miljöledningssystem (MLS) skall innehålla denna omställningsplan. Drivkraft Sverige anser att MLS handlar om mer konkreta saker som man åtar sig att följa medan omställningsplanen är mer en avsiktsförklaring om hur förändringen skall gå till under åren 2030 - 2050 och där verksamhetsutövaren omöjligen kan ha en överblick över parametrar, teknikutveckling och energisystem som påverkar framtiden så lång tid framöver. Drivkraft Sverige anser därför att man bör hålla isär MLS och Transformation plan. Att ha ett Miljöledningssystem på plats är redan idag ett krav i BREF dokumenten och det finns därför inget behov av att ställa bindande krav på att MLS skall ingå i tillstånden i förslaget till IED. Eftersom



ett Miljöledningssystem är ett bindande krav enligt artikel 18 i IED och blir därmed också omställningsplanen bindande i tillståndet då den enligt förslaget skall ingå i Miljöledningssystemet. Drivkraft Sverige anser att detta inte är rättssäkert eller bidrar till omställningen då omställningsplanen är kopplad till tillståndet som verksamhetsutövare är lagligen skyldig att följa. Det är också oklart vad som händer med tillståndet om man inte följer omställningsplanen.

Det finns också ett krav på att verksamhetsutövaren skall publicera miljöledningssystemet publikt. Drivkraft Sverige anser att det är mycket olämpligt då många av våra medlemsföretags anläggningar (raffinaderierna) är skyddsobjekt och lyder under Säkerhetsskyddslagen (SFS 2018:585) vilket begränsar vad som får publiceras offentligt vad gäller information om skyddsobjekt. MLS kan innehålla information om mängd och lokalisering av bl.a. kemikalier vilket kan vara en känslig information att publicera publikt. Beskrivningar av nödlägesrutiner och olycksscenarier skulle kunna missbrukas för t.ex. sabotage eller terrorism.

Drivkraft Sverige anser att IED förslaget behöver klargöras på denna punkt och behöver ta hänsyn till de särskilda regler som gäller för skyddsobjekt.

Vad gäller omställningsplanen är det också ur konkurrensrättslig aspekt olämpligt att publicera framtidsplaner som är fritt tillgängliga för konkurrenter att studera.

Drivkraft Sverige anser att endast relevant information skall göras publikt och att det inte får vara i konflikt med annan lagstiftning. Drivkraft Sverige anser att den miljödata som redan idag redovisas i "Svenska miljörapporteringsportalen" är en lämplig nivå på den information kring anläggningarnas prestanda som bör redovisas publikt.

### **Orimliga straffskalor och omvänd bevisbörda för kompensationsåtgärder enligt artikel 70 och 79a**

Drivkraft Sverige anser att nivån på de bötesbelopp som föreslås är orimlig och behöver sättas i proportion till den överträdelse som skett. Förslaget i IED 2.0 anger att böterna skall baseras på företagets omsättning och med en lägsta gräns på 8% av omsättningen. Företagens omsättning har inget med eventuell vinst att göra, och ett fastställt minimumbelopp som baseras på omsättning anser Drivkraft Sverige är fullständigt orimligt. Vad gäller raffinaderier är kostnaden för insatsprodukter hög att det därmed blir en extrem hög omsättning men behöver inte nödvändigtvis innebära att anläggningen går med vinst. De flesta anläggningar som berörs av förslaget är en del av en koncern vilket ytterligare visar på orimligheten i förslaget.

Idag utkrävs straffansvar enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/99/EG av den 19 november 2008 om skydd för miljön genom straffrättsliga bestämmelser (direktiv 2008/99/EG). Att då också i förslaget till IED 2.0 också införa straffansvar är en dubbelreglering som Drivkraft Sverige anser inte är rimlig.

Kommissionen föreslår att det skall vara möjligt för enskilda individer att erhålla kompensation för hälsoskador som orsakats av överträdelse av IED direktivets

bestämmelser. Här föreslås också en möjlighet för NGO:er att föra en grupptalan. Bevisbördan är dock omvänd och det är den som är ansvarig för överträdelsen som skall föra i bevis att överträdelsen inte orsakade eller bidrog till skadan. Drivkraft Sverige anser att bevisbördan skall kvarstå på den klagande. Det är svårt för verksamhetsutövare att bevisa bortom allt tvivel att överträdelsen inte orsakat skadan och att det inte finns andra orsaker till skadan. Det skulle också innebära att verksamhetsutövaren måste få tillgång till känslig personlig information om den klaganden vilket sannolikt inte är möjligt på grund av sekretessregler.

### **Fortsatt dialog**

Drivkraft Sverige deltar gärna i fortsatt dialog om ändrade detaljförslag och anser att det är värdefullt att Miljödepartementet skapar en referensgrupp för att få så bra underlag som möjligt till det fortsatta arbetet med förhandling om IED.

---

Ebba Tamm  
Produkt- och miljöexpert