



Miljödepartementet

Remissammanställning av Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/842 om medlemsstaternas bindande årliga minskningar av växthusgasutsläpp under perioden 2021–2030.

Remissen av förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/842 skickades i juli 2021 till 103 remissinstanser. Förslaget är en del av lagstiftningspaketet Fit for 55, som ska verka för att nå EU:s skärpta klimatmål till 2030. Kommissionen föreslår bland annat att det övergripande utsläppsmålet skärps till -40% och att samtliga medlemsstater bidrar till ambitionshöjningen.

Totalt har 51 remissvar inkommit. Utöver remissen har 1 instans kommit med yttranden.

Bland remissvaren återfinns 14 centrala myndigheter, 4 lärosäten och forskningsinstitut, 18 länsstyrelser, 9 kommuner, 5 bransch- och näringslivsorganisationer samt 1 intresseorganisation. Bland de som har svarat utöver remissen återfinns 1 privatperson.

Övergripande om remissammanställningen

Den här remissammanställningen behandlar Europakommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/842 om medlemsstaternas bindande årliga minskningar av växthusgasutsläpp under perioden 2021–2030.

I sammanställningen finns en övergripande sammanfattning av förslaget och dess innehåll skrivet enligt Regeringskansliets faktapromemoria 2020/21:FPM137.

Remissinstanserna är uppdelade efter sin inställning till förslaget. I de fall där en remissinstans överlag sagt sig vara positiv utan att kommentera förslaget i övrigt, eller endast lämnat positiva synpunkter, är bedömningen att instansen tillstyrker förslaget i sin helhet.

Har en remissinstans överlag sagt sig vara positiv till förslaget men lämnat övergripande, kritiska eller ifrågasättande synpunkter eller reservationer är den samlade bedömningen att remissinstansen är positiv till förslaget, och synpunkterna har lyfts fram under rubriken ”*Remissinstansernas samlade synpunkter*”.

De remissinstanser som inte uttryckt sig vare sig positivt eller negativt om förslaget har bedömts som instans som endast lämnat synpunkter. Har remissinstansen i fråga uttryckligen sagt att de inte vill kommentera förslaget läggs den till rubriken ”*Remissinstanser som inte har några synpunkter eller avstår att svara*”.

Remissinstansernas samtliga synpunkter på förslaget finns samlade under rubriken ”*Remissinstansernas samlade synpunkter*”.

Övergripande om förslaget

Den 14 juli 2021 presenterade kommissionen ett omfattande lagstiftningspaket med syfte att se över EU:s lagstiftning för att nå det skärpta 2030-målet om att minska nettoutsläppen av växthusgaser med minst 55 % jämfört med 1990 års nivåer. EU:s ansvarsfördelningsförordning (ESR) är en av rättsakterna som omfattas av översynen. ESR reglerar utsläppen från byggnader, jordbruk, avfallshantering, transporter samt småskalig industri. Under den nuvarande förordningen ska utsläppen i dessa sektorer minska med 30 % (29 % för EU27) jämfört med 2005 års nivåer i perioden 2021–2030. Utsläppsutrymmet fördelas i nationellt bindande mål fördelade utifrån BNP/capita i ett spann mellan +/- 0 % till -40 %. Sverige har tillsammans med Luxemburg det skarpaste utsläppsmålet om -40 %.

Kommissionen föreslår att det övergripande utsläppsmålet skärps till -40% och att samtliga medlemsstater bidrar till ambitionshöjningen. Som ett led i detta skärps därmed även de nationella utsläppsmålen i ett reviderat målspann om -10% till -50%. Sverige föreslås tillsammans med fyra andra länder få det skarpaste utsläppsmålet. Enligt förslaget ska målen fortsatt fördelas utifrån BNP/capita med viss justering för kostnadseffektivitet. De befintliga flexibiliteterna lämnas oförändrade fränsett att möjligheten att tillgodoräkna sig ökade upptag av växthusgaser delas upp över de två åtagandeperioderna. Därutöver förslås en ny frivillig reserv till vilken en medlemsstat kan dela med sig av eventuella upptagskrediter som sedan kan användas av andra medlemsstater för att nå sina utsläppsmål.

1.1.1 Förslagets innehåll

Förslaget till förordning innebär en uppdatering av regelverket för ansvarsfördelningen mellan medlemsstaterna att under perioden 2021–2030 minska utsläppen i den icke-handlande sektorn i ljuset av EU:s skärpta klimatmål till 2030. Kommissionen föreslår följande ändringar:

Skärpt utsläppsmål och uppdaterad ansvarsfördelning (artikel 1,2)

Kommissionen föreslår att det övergripande utsläppsmålet skärps från dagens -30 % till -40 %, jämfört med 2005 års nivåer, och att samtliga medlemsstater bidrar till ambitionshöjningen. Som ett led i detta skärps därmed även de nationella utsläppsmålen i ett reviderat målspann om -10% till -50%. Sverige föreslås tillsammans med Danmark, Finland, Luxemburg

och Tyskland få det skarpaste målet att halvera utsläppen medan Bulgariens mål skärps från +/- 0 % till -10 %. Detta innebär att Sveriges föreslagna mål under ESR fortsatt är lägre än det av riksdagen antagna nationella etappmålet under det klimatpolitiska ramverket om att minska utsläppen med 59% (jämfört med 2005 års nivåer), varav 8% kan utgöras av så kallade kompletterande åtgärder (vilka inte ingår i ESR). Sverige kan därmed fortsättningsvis klara eller till och med överträffa sitt EU-mål genom att nå det nationellt beslutade etappmålet.

Fördelningen av medlemsstaternas utsläppsmål föreslås fortsatt utgå från BNP/capita men baserat på uppdaterad statistik för perioden 2017–2019. Kommissionen föreslår också att även denna gång göra en viss justering av utsläppsmålen för medlemsstaterna i det övre BNP-spannet för att reflektera var den största potentialen för kostnadseffektiva utsläppsminskningar finns. Justeringen innebär att framförallt länder med höga jordbruksutsläpp får något lägre mål eftersom utsläppsminskande åtgärder i denna sektor i regel är mycket kostsamma. Kommissionen noterar även behovet av ökad konvergens i medlemsstaternas klimatarbete och föreslår därför att ingen medlemsstats utsläppsmål skärps med mer än 12 procentenheter. I kombination med att det lägsta utsläppsmålet skärps från +/-0 till -10 % innebär detta att vissa länder i det lägre BNP-spannet får en något högre tilldelning än vid en ren BNP/capita-fördelning.

Justerad fördelning av utsläppsutrymme i perioden 2021-2030 (artikel 4)

För att tillse en gradvis och förutsägbar utsläppsminskning tilldelas varje medlemsstat så kallade utsläppsenheter (AEA:er) för varje år i perioden 2021-2030 utefter en linjär utsläppsbana. Kommissionen föreslår att den befintliga tilldelningen kvarstår i perioden 2021-2022 med en eventuell uppdatering år 2022 för perioden 2022-2026. För att korrigera för eventuella effekter på utsläppen av de ekonomiska konsekvenserna av covid-19-pandemin och efterföljande ekonomiska stimulanspaketen, föreslås därefter att utsläppstilldelningen för perioden 2026-2030 ses över och uppdateras år 2025.

Mindre förändringar av befintliga flexibiliteter (artikel 6, artikel 7)

De befintliga flexibiliteterna såsom att spara, låna eller överlåta utsläppsenheter föreslås lämnas oförändrade. Som ett led i att säkerställa ett tydligt fokus på utsläppsminskande åtgärder föreslås dock att möjligheten att

nyttja ökade upptag av koldioxid i kolsänkor delas upp mellan perioden 2021-2025 och 2026-2030.

Ny frivillig reserv bestående av outnyttjade upptag av koldioxid från kolsänkor (artikel 11a)

Kommissionen noterar att det för många medlemsstater kan bli en utmaning att nå de nationella utsläppsmålen även om de nuvarande tillgängliga flexibiliteterna nyttjas fullt ut. Givet vissa föreslagna ändringar av den så kallade LULUCF-förordningen (se faktrapomemoria 2020/21:FPM138) förväntas även vissa medlemsstater generera ökade upptag av kolsänkor som inte kan nyttjas under den förordningen, vilket i sin tur kommer leda till ett överskott av outnyttjade upptagskrediter. Kommissionen föreslår därför att inrätta en frivillig reserv bestående av detta överskott som kan nyttjas av de medlemsstater som trots fullt nyttjande av övriga flexibiliteter fortsatt inte når sitt utsläppsmål under ESR. Genom att dela med sig av eventuell överprestation inom LULUCF från reserven får samma medlemsstat möjlighet att vid behov tillgodoräkna sig upptagskrediter för att nå sitt ESR-mål. Enligt förslaget ska medlemsstaterna anmäla sin avsikt att delta i reserven senast sex månader efter förordningens ikraftträdande. Reservens föreslås dock endast aktualiseras om EU som helhet når det i klimatlagen fastställda målet om att minska nettoutsläppen av växthusgaser med minst 55 %, varav maximalt 225Mt koldioxidekvivalenter kan utgöras av upptag i kolsänkor.

2. Remissinstansernas inställning till förslaget

Totalt 28 insatser har valt att yttra sig, varav 5 tillstyrker förslaget i sin helhet, 19 tillstyrker hela eller delar av förslaget med synpunkter och 4 endast lämnat synpunkter.

Remissinstanser som tillstyrker förslaget i sin helhet

Energimyndigheten, Jordbruksverket, Statens Fastighetsverk, Strömstads kommun, Sundsvalls kommun

Remissinstanser som tillstyrker hela eller delar av förslaget med synpunkter

Linköpings universitet, Länsstyrelsen i Gotlands län, Länsstyrelsen i Hallands län, Länsstyrelsen i Norrbottens län, Länsstyrelsen i Skåne län, Länsstyrelsen i Stockholms län, Länsstyrelsen i Uppsala län, Länsstyrelsen i Värmlands län, Länsstyrelsen i Västerbottens län, Länsstyrelsen i Västmanlands län, Länsstyrelsen i Västra Götaland, Länsstyrelsen i Örebro län, Länsstyrelsen i Östergötlands län, Malmö kommun, Naturvårdsverket, Skogsstyrelsen, Svenskt Näringsliv, Tillväxtanalys, Trafikanalys

Remissinstanser som endast lämnat synpunkter

Konjunkturinstitutet, Magnus Nilsson, Svenska bioenergiföreningen (Svebio), Sveriges Lantbruksuniversitet (SLU)

Remissinstanser som inte har några synpunkter eller avstår att svara

Boverket, Drivkraft Sverige, Eskilstuna kommun, Fastighetsägarna, Formas, Kommerskollegium, Konkurrensverket, Kungliga Tekniska Högskolan (KTH), LO, Luleå Tekniska Universitet (LTU), Länsstyrelsen i Blekinge, Länsstyrelsen i Dalarnas län, Länsstyrelsen i Kalmar län, Länsstyrelsen i Kronobergs län, Länsstyrelsen i Södermanlands län, Länsstyrelsen i Västernorrland, Riksrevisionen, SMHI, Sorsele kommun, Sveriges Kommuner och Regioner (SKR), Timrå kommun, Varbergs kommun, Villaägarna, Älvkarleby kommun

3. Remissinstansernas samlade synpunkter

Ambition

En klar majoritet av remissinstanserna anser att det är positivt med höjda ambitioner inom ESR.

Länsstyrelsen i Värmlands län och *Länsstyrelsen i Västmanlands län* anser dock att det är tveksamt om ESR-målen bidrar till en ambitionshöjning i Sveriges klimatarbete. Även *Länsstyrelsen i Östergötlands län* har svårt att se att de kommer att innebära en ambitionshöjning i Sveriges klimatarbete då Sveriges nationella klimatmål redan är mer ambitiös än det mål för ESR-sektorn som föreslås för Sverige. *Länsstyrelsen i Västerbottens län*, *Länsstyrelsen i Västmanlands län* och *Länsstyrelsen i Örebro län* anser att ambitionen borde öka för hela EU-området för att säkerställa att konsekvenserna av emissionerna lindras så mycket som möjligt.

Länsstyrelsen i Skåne län anser att Sverige bör eftersträva så ambitiösa nationella utsläppsmål som möjligt för de länder som har en lägre BNP/capita än genomsnittet och ser positivt på att det finns en nedre gräns på minst 10% utsläppsreduktion.

Trafikanalys anser att om några länder genom högre nationella ambitionsnivåer överträffar de fastställda utsläppsmålen till 2030, bör det hellre ses som något som skapar ett större handlingsutrymme efter 2030, än som skäl för att tillåta att vissa länder inte uppnår sina mål.

Naturvårdsverket konstaterar att för länder med ett relativt lågt beting till 2030 riskerar utmaningen att mellan 2030 och 2050 minska utsläppen tillräckligt att bli betydande.

Svenskt Näringsliv anser att den icke-handlande sektorns utsläppsminskning måste öka om vi ska nå 55% utsläppsminskning på ett kostnadseffektivt sätt. De menar att fördelningen av medlemsstaternas minskningar bör ske genom att de fördelas på basis av kostnadseffektivitet.

Länsstyrelsen i Västerbottens län konstaterar också att förslaget skulle bli ännu bättre om bindande mål för ESR kompletteras för åren 2040 och 2050, då detta stärker möjligheten för medlemsstaterna att planera långsiktigt. Detta konstateras även av *Länsstyrelsen i Värmlands län*, *Länsstyrelsen i Östergötlands*

län, Länsstyrelsen i Örebro län, Länsstyrelsen i Västmanlands län, Länsstyrelsen i Gotlands län och Länsstyrelsen i Västra Götalands län.

Länsstyrelsen i Västerbottens län och Länsstyrelsen i Västra Götalands län nämner också att efterlevnaden kan garanteras med böter eller andra monetära sanktioner.

Länsstyrelsen i Västerbottens län poängterar betydelsen av att utforma lagar och regler så att det sker på ett så rättvist sätt som möjligt och att de uppoftningar och livsstilsförändringar som är nödvändiga inte bidrar till ökad ojämlikhet. Även Länsstyrelsen i Värmlands län konstaterar detta, och menar att detta går i linje med det centrala ställningstagandet i deklarationen för Agenda 2030 om att ingen ska lämnas utanför. Detta nämns också av Länsstyrelsen i Östergötlands län, Länsstyrelsen i Västmanlands län och Länsstyrelsen i Gotlands län.

Styrmedel

Länsstyrelsen i Västerbottens län anser att mer styrmedel behövs för att klara miljömålen och att det behövs regionala insatser som samlar och motiverar olika aktörer till en omställning. De nämner att risken med att genomföra den regionala planen för infrastruktur för elfordon och förnybara drivmedel försvåras och att detta kan bli svårare att utföra om det blir otydligt var ansvaret ligger om det delas mellan EU och den nationella arenan.

Länsstyrelsen i Norrbottens län konstaterar att det krävs anpassade styrmedel inom transportområdet som möjliggör för invånare och besökare i länet att minska sina utsläpp från transporter på ett socialt hållbart och konkurrenskraftigt sätt. De menar också att marknadsmisslyckanden vad gäller infrastruktur för alternativa drivmedel och färdssätt behöver kompenseras på ett adekvat vis.

Svenskt Näringsliv anser att detta nya system riskerar att skapa betydande problem för Sverige, inte minst genom att ytterligare ett styrmedel ska adderas till den breda flottan av styrmedel som redan reglerar svensk transportsektor. Svenskt Näringsliv ser en risk att kostnader staplas på varandra.

Vägtransporter och byggnader

Både Länsstyrelsen i Västra Götalands län och Länsstyrelsen i Västmanlands län anser att ett handelssystem för vägtransporter och byggnader riskerar att

drabba låginkomsttagare hårdare. *Länsstyrelsen i Västmanlands län* menar att lagar och regler bör utformas så att det inte ökar den ekonomiska ojämlikheten, då ökad ekonomisk ojämlikhet kan försvåra social acceptans för klimatåtgärder. *Länsstyrelsen i Norrbottens län* anser att förslaget riskerar att lägga sten på börda för näringslivet och befolkningen på landsbygden. De menar att rättvisa förutsättningar för att ställa om över hela landet är en nödvändighet.

Länsstyrelsen i Västra Götalands län avråder från att införa ett nytt handelssystem för vägtransporter och byggnader. De menar att det riskerar att försvaga initiativ och engagemang i det regionala och lokala klimatarbetet när problemlösningen uppfattas ligga på EU-nivå. De anser att det vore ännu mer negativt med ett system baserat på enbart handel med utsläppsrätter. *Länsstyrelsen i Västra Götalands län* konstaterar att det istället behövs regler som säkerställer att varje medlemsstat får en ledande roll med ansvar för att nå det långsiktiga målet till 2050.

Länsstyrelsen i Örebro län anser att tanken med att transporter och byggnader ska ingå i EU-ETS är intressant vid första anblick men ser även de ett par orosmoln. Dels riskerar stora förhandlingar att försena utsläppsminskningarna, dels kommer de nationella möjligheterna att styra över utsläppsminskningarna att minska. *Länsstyrelsen i Örebro län* anser att byggnader och transporter bör vara kvar i ERS.

Länsstyrelsen i Hallands län befärar, utifrån ett regionalt och nationellt perspektiv, att nackdelarna väger över fördelarna. De menar att ett sådant system riskerar att försvaga nationella och regionala initiativ samtidigt som systemet skulle kräva en omfattande administration.

Konjunkturinstitutet anser att det är oklart varför inte systemet också ska omfatta bränslen till arbetsmaskiner.

Trafikanalys efterlyser en mer detaljerad och utförlig beskrivning av konsekvenserna av denna del av förslaget.

Naturvårdsverket anser dock att förslaget att behålla vägtransporter och byggnader i Ansvarsfördelningsförordningen samtidigt som ett handelssystem skapas för dessa sektorer är väl avvägt.

Flexibiliteten mellan ESR och LULUCF

Länsstyrelsen i Västerbottens län anser att flexibiliteten mellan ESR och LULUCF bör övervägas noggrant då utsläpp och upptag inom LULUCF är osäkra. De menar att nettoupptag inom markanvändning är både instabila och svåra att mäta. Detta konstateras även av *Länsstyrelsen i Värmlands län*, *Tillväxtanalys*, *Länsstyrelsen i Örebro län*, *Länsstyrelsen i Västmanlands län*, *Naturvårdsverket*, *Länsstyrelsen i Gotlands län*, *Länsstyrelsen i Västra Götalands län*

Länsstyrelsen i Värmlands län menar att de därför inte anses vara direkt likvärdiga med utsläppsminskningar i andra sektorer.

Skogsstyrelsen anser att en öppning för flexibilitet till ESR från LULUCF-sektorns markbokföringskategori för brukad skogsmark skulle skapa ytterligare stärkt efterfrågan på ökad kolsänka i svenska skogar. De menar att detta skulle få effekter på skogens möjlighet att tillgodose andra samhällsmål, inklusive klimatnytta genom substitution.

Länsstyrelsen i Uppsala län anser att förslaget är bra, då det bör ge en samlad bild över klimatpåverkan från markanvändning i en och samma rapportering. De menar att det behövs en samlad bild regionalt och lokalt för uppföljning och identifiering av kostnadseffektiva åtgärder som minskar klimatpåverkan.

Sveriges Lantbruksuniversitet (SLU) anser att det är bra att LULUCF-sektorn tydligare inkluderas i klimatarbetet och att medlemsländerna ges möjlighet att prioritera de åtgärder som ger bäst effekt inom den tidshorisont som förslaget omfattar. De anser också att ett slutligt förslag i högre grad bör ta hänsyn till de osäkerheter som finns i beräkningarna av utsläpp och upptag i LULUCF-sektorn. De menar att osäkerheterna har båda att göra med att utsläpp och upptag påverkas av naturliga faktorer, men också att de metoder som används baseras på löpande inventeringar som kräver löpande revideringar av beräkningarna.

Naturvårdsverket anser att det är viktigt att samtliga medlemsländer minskar sina utsläpp i ESR-sektorerna och välkomnar därför att möjligheten begränsas att med hjälp av flexibiliteter använda överskott från LULUCF-sektorn för att nå nationella beting i ansvarsfördelningen.

Linköpings universitet anser att användande av överskott inom LULUCF-sektorn för uppfyllande av åtaganden under ESR bör begränsas till betydligt lägre volymer än 225 miljoner ton koldioxidekvivalenter, eller slopas helt.

Behov av analyser

Malmö kommun betonar att det finns ett behov av helhetssyn och överblick när det gäller förordningar, konventioner och andra styr signaler. De menar att det är angeläget att staten löpande verkar för en harmonisering av dessa på såväl miljöområdet som inom andra politik- och verksamhetsområden.

Sveriges Lantbruksuniversitet (SLU) anser att förslaget är svåröverskådligt och det krävs ytterligare analyser för att förstå hur en ökad nettoinlagring faktiskt får användas för att möta åtaganden på medlemsstatsnivå.

Trafikanalys nämner att den konsekvensutredningen som är gjord inte är helt tydlig med bevekelsegrunderna för alla justeringar som görs.

Trafikanalys anser att förslagets förtjänster och eventuella tillkortakommanden påverkas av hur parallella europeiska lagstiftningsprocesser utvecklas.

Övriga synpunkter

Malmö kommun nämner att EU, enligt förslaget, kommer att avsätta medel för den omställning som initieras av de föreslagna förändringarna. *Malmö kommun* betonar vikten av att dessa medel kan komma landets kommuner tillgodo. *Malmö kommun* konstaterar också att ett prognosförfarande kan bli ett bra verktyg i valet av åtgärder samtidigt som det är viktigt att själva rapporteringen harmoniseras.

Länsstyrelsen i Hallands län menar att det finns fördelar med flexibilitetsverktyg, men påtalar samtidigt att dylika verktyg endast bör användas i begränsad omfattning och att ett alltför komplext regelverk kan uppmuntra aktörer att leta efter kryphål istället för att vidta nödvändiga åtgärder.

Trafikanalys anser att den nuvarande utvecklingen mot minskade utsläpp inom transportsektorn inte är tillräckligt snabb för att göra det sannolikt att det nationella målet nås i tid till 2030, men åtgärderna för att nå det nationella målet, snarare än åtgärder som krävs för att uppnå målen inom EU ESR, kommer vara det som får störst betydelse för det svenska transportsystemet.

Linköpings universitet anser att ESR bör innehålla en skrivelse om att läckage av biogen koldioxid från geologisk lagringsdepå inte kräver överlåtelse av

utsläppsrätter. *Linköpings universitet* anser att följdändringar bör göras i direktivet om geologisk lagring av koldioxid (CCS-direktivet).

Svenska bioenergiföreningen (Svebio) anser att en gemensam miniminivå på koldioxidskatt är det bästa sättet att åstadkomma utsläppsreduktioner i ESR-sektorn.

Svebio menar också att en stor del av Sveriges ESR-mål till 2030 kommer att klaras genom åtgärder i transportsektorn, och för att dessa ska bli effektiva så krävs att Sverige kan använda alla typer av förnybara drivmedel utan restriktioner från EU.

Magnus Nilsson anser att ingenting i den föreslagna konstruktionen hindrar Sverige från att genom egna beslut fortsatt annullera den överprestation relativt lagstiftningen som det klimatpolitiska ramverket siktar mot.

Magnus Nilsson anser att det vore bra att utveckla ESR till ett regelverk som fokuserar på att hantera de oftast svårreglerade CO₂-utsläppen från jordbruk, avfalls- och kemikaliehantering och liknande, vars problematik ofta ser helt annorlunda ut än för koldioxiden.

Konjunkturinstitutet anser att det är underligt att inte kommissionen föreslår att utsläppsrätterna under ETS2 automatiskt ska skuggas av ESR-enheter, så som EU ETS och dåvarande bördefördelningsavtal fungerade under perioden 2008-2012.

Konjunkturinstitutet anser också att det är oklart vilka möjligheter Sverige har att klara alla sina nationella utsläppsmål *och* ambitionen att annullera kyotoenheter motsvarande skillnader mellan våra målnivåer och den utsläppskvot vi tilldelas under ESR utan att snedvrider handeln med utsläppsrätter inom ETS2. *Konjunkturinstitutet* anser att detta är en fråga som behöver utredas.

Länsstyrelsen i Stockholms län anser att det är viktigt att även de konsumtionsbaserade utsläppen och utsläpp från flyg och sjöfart hanteras inom ramen för EU:s klimatpaket.

Bilaga 1 – Förteckning av remissinstanser

Centrala myndigheter

Svar:

Boverket

Formas

Kommerskollegium

Konjunkturinstitutet

Konkurrensverket

Naturvårdsverket

Riksrevisionen

Skogsstyrelsen

SMHI

Statens energimyndighet

Statens fastighetsverk

Statens jordbruksverk

Tillväxtanalys

Trafikanalys

Lärosäten och forskningsinstitut

Svar:

Kungliga tekniska högskolan (KTH)

Linköpings universitet

Luleå tekniska universitet (LTU)

Sveriges lantbruksuniversitet (SLU)

Inget svar:

Chalmers tekniska högskola

IVL Svenska Miljöinstitutet

Kungliga Skogs- och Lantbruksakademien

Research Institutes of Sweden (RISE)

Stiftelsen för miljöstrategisk forskning (Mistra)

Länsstyrelser

Svar:

Länsstyrelsen i Blekinge län

Länsstyrelsen i Dalarnas län

Länsstyrelsen i Gotlands län

Länsstyrelsen i Hallands län

Länsstyrelsen i Kalmar län

Länsstyrelsen i Kronobergs län

Länsstyrelsen i Norrbottens län

Länsstyrelsen i Skåne län

Länsstyrelsen i Stockholms län

Länsstyrelsen i Södermanlands län

Länsstyrelsen i Uppsala län

Länsstyrelsen i Värmlands län

Länsstyrelsen i Västerbottens län

Länsstyrelsen i Västernorrlands län

Länsstyrelsen i Västmanlands län

Länsstyrelsen i Västra Götalands län

Länsstyrelsen i Örebro län

Länsstyrelsen i Östergötlands län

Inget svar:

Länsstyrelsen i Gävleborgs län

Länsstyrelsen i Jämtlands län

Länsstyrelsen i Jönköpings län

Kommuner

Svar:

Eskilstuna kommun

Malmö kommun

Sorsele kommun

Strömstads kommun

Sundsvalls kommun

Sveriges Kommuner och Regioner

Timrå kommun

Varbergs kommun

Älvkarleby kommun

Inget svar:

Bodens kommun

Gotlands kommun

Gällivare kommun

Hallstahammars kommun

Hedemora kommun

Härjedalens kommun

Karlstads kommun

Kungälv kommun

Laxå kommun

Leksands kommun

Motala kommun

Orusts kommun

Robertsfors kommun

Salems kommun

Simrishamns kommun

Skellefteå kommun

Skurups kommun

Skövde kommun

Stockholms kommun

Trollhättans kommun

Ydre kommun

Åmåls kommun

Bransch- och näringslivsorganisationer

Svar:

Drivkraft Sverige

Fastighetsägarna Sverige AB

Landsorganisationen i Sverige (LO)

Svenska bioenergiföreningen (Svebio)

Svenskt Näringsliv

Inget svar:

BIL Sweden

Byggföretagen

Byggmaterialindustrierna

Energiföretagen

Innovations- och kemiindustrierna i Sverige (IKEM)

Skogsindustrierna

Svensk Torv

Sveriges Allmännytt

Tjänstemännens centralorganisation (TCO)

Enskilda företag och statliga bolag

Inget svar:

Stockholm Exergi AB

Sweco Sverige AB

Intresseorganisationer, nätverk och samfund

Svar:

Villaägarna

Inget svar:

Fores

Greenpeace

Hagainitiativet

Klimatkommunerna

Lantmännen

LRF

LRF Skogsägarna

LSU – Sveriges ungdomsorganisationer

Svenska Naturskyddsföreningen

Sveriges Jordägarförbund

Världsnaturfonden (WWF)

Svar utöver remiss

Magnus Nilsson, miljökonsult, forskare och klimatpolitisk analytiker