



Miljödepartementet

Remissammanställning av Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2003/87/EG om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen samt om ändring av beslut (EU) 2015/1814 och förordning (EU) 2015/757

Remissen av förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2003/87/EG, ändring av beslut (EU) 2015/1814 och förordning (EU) 2015/757 skickades i juli 2021 till 85 remissinstanser. Förslaget är en del av lagstiftningspaketet Fit for 55, som ska verka för att nå EU:s skärpta klimatmål till 2030. Kommissionen föreslår både skärpningar av det befintliga EU ETS och att handel med utsläppsrätter införs för nya sektorer.

Totalt har 64 remissvar inkommit. Utöver remissen har 7 instanser kommit med yttranden.

Bland remissvaren återfinns 16 centrala myndigheter, 4 lärosäten och forskningsinstitut, 21 länsstyrelser, 17 bransch- och näringslivsorganisationer, 2 enskilda företag och statliga bolag samt 4 intresseorganisationer, nätverk och samfund. Bland de som har svarat utöver remissen återfinns 3 bransch- och näringslivsorganisationer, 2 enskilda företag, 1 intresseorganisation samt 1 privatperson.

Övergripande om remissammanställningen

Den här remissammanställningen behandlar Europakommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2003/87/EG om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen samt om ändring av beslut (EU) 2015/1814 och förordning (EU) 2015/757.

I sammanställningen finns en övergripande sammanfattning av förslaget och dess innehåll skrivet enligt Regeringskansliets faktapromemoria 2020/21:FPM136.

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 förslag på revideringar av EU:s system för handel med utsläppsrätter (EU ETS) som en del av lagstiftningspaketet för att nå EU:s skärpta klimatmål till 2030, det så kallade Fit for 55-paketet. Kommissionen föreslår både skärpningar av det befintliga EU ETS och att handel med utsläppsrätter införs för nya sektorer.

För det befintliga EU ETS, inklusive dess föreslagna utvidgning till sjöfartssektorn, föreslår kommissionen bland annat att tillförseln av utsläppsrätter ska minska med 4,2 procent per år för att uppnå utsläppsminskningar på 61 procent inom handelssystemet till 2030. Det är en skärpning jämfört med dagens reduktionsfaktor på 2,2 procent. Därtill föreslår kommissionen en engångsjustering av utsläppstaket. Kommissionen föreslår flera förändringar när det gäller den fria tilldelningen av utsläppsrätter och de riktmärken som styr tilldelningen. Bland annat föreslår kommissionen att införa villkor om att vidta energieffektiviserande åtgärder för att en anläggning ska få ut hela sin tilldelning. Den fria tilldelningen föreslås också fasas ut för de sektorer som ska täckas av gränsjusteringsmekanismen för koldioxid. Riktmärkesdefinitionerna och verksamhetsbeskrivningar föreslås också bli mer teknikneutrala, för att anpassas till låg- och nollutsläppstekniker. Reglerna för den så kallade marknadsstabilitetsreserven, som syftar till att balansera över- och underskott på marknaden, föreslås skärpas jämfört med hur bestämmelserna annars hade utvecklats. Kommissionen föreslår vidare att annulleringarna av utsläppsrätter från reserven ska baseras på ett bestämt gränsvärde istället för att utgå från föregående års auktionsnivåer. Såväl Innovationsfonden som Moderniseringsfonden föreslås få utökade medel, och andelen av auktionstäkterna som medlemsstaterna ska spendera på klimat- och energiåtgärder fördubblas i förslaget. Kommissionen föreslår även att reglerna för flyget inom EU ETS ska skärpas, bland annat genom en utfasning av fri tilldelning för flygets utsläppsrätter.

Kommissionen föreslår att det nuvarande EU ETS utvidgas till att omfatta sjöfart, där både sjötransporter inom EU och hälften av sjötransporterna till och från EES föreslås ingå. Därutöver föreslår kommissionen att ett separat utsläppshandelssystem införs för vägtransporter och byggnader, sektorer

som även fortsatt föreslås omfattas av ansvarsfördelningsförordningen (ESR).

1.1.1 Förslagets innehåll

Kommissionen föreslår flera ändringar av direktiv 2003/87/EG om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser, beslut (EU) 2015/1814 om marknadsstabilitetsreserven och förordning (EU) 2015/757 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter för att kunna nå EU:s skärpta klimatmål till 2030. Förslagen innehåller både förändringar av EU ETS för befintliga sektorer inom systemet och att handel med utsläppsrätter införs för nya sektorer. Nedan följer en beskrivning av de huvudsakliga delarna i förslagen.

Skärpning av utsläppsmålet och den linjära reduktionsfaktorn (LRF)

Förslaget innebär att det specifika utsläppsmålet för nuvarande EU ETS för de sektorer som föreslås ingå, sätts till -61 procent till 2030, jämfört med 2005. För att nå detta mål föreslår kommissionen att den linjära reduktionsfaktorn (LRF), som årligen reducerar tillförseln av nya utsläppsrätter, skärps från 2,2 procent till 4,2 procent. För att få en linjär bana mellan 2021 och 2030 föreslås en engångsjustering av utsläppstaket året efter att direktivet har trätt ikraft. Engångssänkningen kommer utgöras av differensen mellan nuvarande LRF och den skärpta LRF-nivån, räknat från 2021. På så sätt upprättas en linjär bana mellan 2021 och 2030, oavsett när i tiden ändringsdirektivet antas.

Marknadsstabilitetsreserven och annullering

Med nuvarande bestämmelser kommer avsättningen till den så kallade marknadsstabilitetsreserven (MSR) sjunka efter 2023, från dagens nivå om motsvarande 24 procent till motsvarande 12 procent av marknadsöverskottet. Kommissionen föreslår nu att 24-procentsnivån behålls även efter 2023, för att motverka överskott på marknaden. Om överskottet är mellan 833 miljoner och 1096 miljoner utsläppsrätter kommer dock inte 24 procent att avsättas, utan enbart det antal utsläppsrätter som överstiger nivån 833 miljoner. Syftet är att avsättningen ska bli mer dynamisk och stegrande.

Med nuvarande system annulleras alla utsläppsrätter i MSR som överstiger föregående års auktioneringsnivå. Eftersom auktioneringsnivån påverkas av flera andra faktorer föreslår kommissionen att i stället införa en fast gräns för hur många utsläppsrätter som får finnas i MSR. Gränsen föreslås vara 400 miljoner, och alla utsläppsrätter utöver denna nivå kommer att annulleras permanent.

Fri tilldelning av utsläppsrätter och riktmärkessystemet

Kommissionen föreslår flera ändringar för den fria tilldelningen av utsläppsrätter. Bland annat villkoras 25 procent av en anläggnings tilldelning till att åtgärder enligt artikel 8.4 i energieffektiviseringsdirektivet genomförs. Tilldelning av utsläppsrätter till sektorer som föreslås ingå i gränsjusteringsmekanismen för koldioxid ska vara utfasad till 2035, fördelat på en årlig minskning om 10 procentenheter från och med år 2026.

Systemet med riktmärken för reglering av storleken på den fria tilldelningen till respektive anläggning föreslås revideras för att bli mer teknikneutralt och gynna låg- och nollutsläppstekniker. Till exempel föreslås att verksamhetsbeskrivningarna i bilaga I inte längre ska referera till specifika bränslen eller produktionstekniker. Därtill föreslås att det tak för hur stor justering som årligen kan göras för ett riktmärke ändras från 1,6 procent till 2,5 procent. Kommissionen menar att en sådan åtgärd kommer att minska risken för att den så kallade krossektoriella korrektionsfaktorn ska bli tillämplig, vilken minskar den fria tilldelningen jämnt över hela systemet ifall den fria tilldelningen totalt sett har överstigit taket.

Biomassa och infångning/återanvändning av koldioxid

Kommissionen föreslår att anläggningar som använder över 95 procent biomassa inte ska omfattas av systemet. Den befintliga gränsen går vid 100 procent, men kommissionen menar att det finns en osäkerhetsmarginal som behöver beaktas.

Vidare föreslår kommissionen att återanvändning av koldioxid, så kallat Carbon Capture and Utilisation (CCU), under vissa villkor ska räknas som nollutsläpp inom systemet. Det tydliggörs också i förslaget att infångad koldioxid som transporteras till slutförvaring på annat sätt än genom pipeline inte ska generera skyldighet att överlämna utsläppsrätter.

Innovationsfonden, Moderniseringsfonden och auktionsintäkter

Avsättningen till Innovationsfonden, som stödjer demonstration av innovativa låg- och nollutsläppstekniker, föreslås öka, från 450 miljoner auktionerade utsläppsrätter, till 650 miljoner. Av dessa ska 150 miljoner utsläppsrätter hämtas från den nya utsläppshandeln för vägtransporter och byggnader och öronmärkas för åtgärder i dessa sektorer. Innovationsfondens omfattning ska även breddas till att inkludera s.k. klimatkontrakt (Carbon Contracts for Difference) samt åtgärder för att minska utsläppen inom sjöfarten. Därtill ska de utsläppsrätter som frigörs när den fria tilldelningen fasas ut för sektorer som omfattas av gränsjusteringsmekanismen auktioneras ut i en särskild pott under åren 2026–2030, varefter intäkterna kommer att gå till Innovationsfonden.

Moderniseringsfondens medel höjs från 2 procent till 4,5 procent av utsläppsrätterna. Villkoren för att ingå som stödmottagare under fonden ändras (dock enbart för de tillförda 2,5 procentenheter) till att omfatta alla medlemsstater vars BNP/capita under åren 2016–2018 låg under 65 procent av EU-genomsnittet. Det skulle innebära att Portugal och Grekland läggs till som stödmottagare för de tillförda medlen. Kommissionen föreslår vidare att andelen av fondens medel som ska gå till s.k. prioriterade områden höjs från 70 procent till 80 procent och att alla investeringar som relaterar till fossila bränslen ska förbjudas.

För att mildra negativa sociala konsekvenser av den nya utsläppshandeln och för att bidra till utsläppsminskningar inom vägtransporter och uppvärmning av byggnader föreslår kommissionen inrättandet av en ny social klimatfond.

Kommissionen föreslår att den andel av auktionsintäkterna som varje medlemsstat ska spendera på klimat- och energiåtgärder höjs från 50 procent till 100 procent. Dessa medel föreslås även kunna användas för att mildra negativa sociala effekter.

Flyget inom EU ETS

Kommissionen föreslår även skärpningar för flygoperatörerna inom EU ETS. Med dagens regelverk uppgår den fria tilldelningen av utsläppsrätter för flygoperatörer till 85 procent. För att höja effektiviteten i styrmedlet föreslår kommissionen en successiv utfasning av den fria tilldelningen med start från 2025 och 2027 föreslås att full auktionering tillämpas. Därutöver föreslår kommissionen att det globala styrmedlet för flyg, Carbon Offsetting

and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA), som kompenserar flygets utsläppsökningar över 2020 års nivåer genom inköp av utsläppskrediter, genomförs genom EU ETS. Det innebär att flyg från Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) till tredjeland ska tillämpa CORSIA. Flyg till länder som inte deltar i CORSIA föreslås inledningsvis inte omfattas av EU:s genomförande av CORSIA. För att skapa incitament för att fler länder ska ansluta sig till CORSIA föreslår kommissionen dock att från 2026 applicera CORSIA även för de länder som själva inte frivilligt anslutit sig, med undantag för små önationer och de allra fattigaste länderna i enlighet med ICAO:s bestämmelser.

Inkludering av sjöfart i EU ETS

Sjöfarten är den enda sektor som inte omfattas av åtaganden för att minska växthusgasutsläpp på europeisk nivå. Samtidigt står sjöfarten för betydande utsläpp som förväntas öka de närmsta decennierna ifall styrmedel inte tas fram. Kommissionen föreslår därför att sjöfarten, likt flyget, inkluderas i det befintliga utsläppshandelssystemet. Inkluderingen föreslås ske gradvis mellan 2023 och 2025. Givet avsaknaden av internationella åtgärder för att minska sjöfartens växthusgasutsläpp föreslår kommissionen att både sjöfart inom EES och hälften av koldioxidutsläppen från sjötransporter som går till och från EES ska ingå i EU ETS. Resterande hälft anser kommissionen bör hanteras av tredjeland. De utsläpp som föreslås ingå i systemet följer av förordning (EU) 2015/757 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter, vilket innebär att endast koldioxidutsläpp och fartyg som har en bruttodräktighet över 5 000 ingår i dagsläget. För att stödja omställningen av sjöfartssektorn föreslår kommissionen även att Innovationsfonden breddas för att stödja investeringar i bland annat hållbara sjöfartsbränslen och nollutsläppsfartyg.

Nytt utsläppshandelssystem för vägtransporter och byggnader

Kommissionen föreslår att ett nytt utsläppshandelssystem ska införas för vägtransporter och byggnader. Handelssystemet föreslås vara separerat från det nuvarande EU ETS men fungera efter liknande principer. Samtidigt föreslås sektorerna fortsatt omfattas av ansvarsfördelningsförordningen (ESR). Det innebär att sektorernas omställningstryck behöver utgå från ländernas åtaganden inom ESR och att handelssystemet behöver kompletteras med nationell styrning.

Det nya utsläppshandelssystemet föreslås introduceras gradvis. Under 2024 och 2025 föreslås nödvändig administration introduceras och från 2026 föreslås systemet vara operativt. Enligt kommissionens förslag ska utsläppstaket i det nya handelssystemet medföra att sektorernas utsläpp minskar med 43 procent till 2030, jämfört med 2005. Den årliga minskningstakten av utsläppsrätter föreslås vara 5,15 procent mellan 2024 och 2028 och därefter 5,43 procent mellan 2028 och 2030. Kommissionen föreslår att auktionering ska tillämpas på alla utsläppsrätter i det nya systemet liksom att det ska införas en liknande marknadsstabilitetsreserv som det finns för det befintliga EU ETS. För att säkerställa att det nya systemet inte slår orimligt hårt mot konsumenter föreslås en mekanism införas för att begränsa snabba prisökningar.

2. Remissinstansernas inställning till förslaget

Totalt 48 insatser har valt att yttra sig, varav 2 tillstyrker förslaget i sin helhet, 32 tillstyrker hela eller delar av förslaget med synpunkter och 14 endast lämnat synpunkter.

Remissinstanser som tillstyrker förslaget i sin helhet

Ekonomistyrningsverket, Länsstyrelsen i Skåne län

Remissinstanser som tillstyrker hela eller delar av förslaget med synpunkter

BIL Sweden, Ekomodernisterna, Energiföretagen, Energigas Sverige, Energimyndigheten, Företagarna, Kommerskollegium, Konjunkturinstitutet, Kubal, Länsstyrelsen i Gotlands län, Länsstyrelsen i Hallands län, Länsstyrelsen i Jönköpings län, Länsstyrelsen i Norrbottens län, Länsstyrelsen i Värmlands län, Länsstyrelsen i Västmanlands län, Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Länsstyrelsen i Örebro län, Naturvårdsverket, Sekab, Sjöbefälsföreningen, Sjöfartsverket, Statens Väg- och Transportforskningsinstitut (VTI), Svensk Sjöfart, Svenska bioenergiföreningen (Svebio), Svenskt Näringsliv, Sveriges Allmännytt, Sveriges Åkeriföretag, Swedavia, Tillväxtanalys, Trafikanalys, Transportstyrelsen, Världsnaturfonden WWF

Remissinstanser som endast lämnat synpunkter

2030-sekretariatet, Avfall Sverige, Drivkraft Sverige, IKEM, Jernkontoret, Linköpings universitet, Länsstyrelsen i Uppsala län, Magnus Nilsson, Naturskyddsföreningen, Näringslivets Transportråd, Skogsindustrierna, SveMin, Svensk Torv, Transportföretagen

Remissinstanser som inte har några synpunkter eller avstår att svara

Boverket, Fastighetsägarna, Konkurrensverket, Kungliga tekniska högskolan (KTH), LFFV, LO, Luleå Tekniska Universitet (LTU), Länsstyrelsen i Blekinge län, Länsstyrelsen i Dalarnas län, Länsstyrelsen i Gävleborgs län, Länsstyrelsen i Jämtlands län, Länsstyrelsen i Kalmar län, Länsstyrelsen i Kronobergs län, Länsstyrelsen i Stockholms län, Länsstyrelsen i Södermanlands län, Länsstyrelsen i Västerbottens län, Länsstyrelsen i Västernorrlands län, Länsstyrelsen i Östergötlands län, Riksgälden, Skatteverket, Swedac, Tillväxtverket, Villaägarna

3. Remissinstansernas samlade synpunkter

Många instanser har en positiv inställning till förslaget samtidigt som flera anser att det inte är tillräckligt väl genomtänkt.

Länsstyrelsen i Västra Götalands län menar att EU:s klimatpaket sannolikt är det mest ambitiösa en kontinent har. Ändå bedömer den att det kan komma att krävas ytterligare skärpningar för att nå Parisavtalets ambitionsnivå och Sveriges och regionens klimatmål.

BIL Sweden anser att förslaget har stort potential, men att det är i behov av förbättring i vissa aspekter. De menar att ambitionshöjningen inte möts av tillräcklig flexibilitet för företagen, både vad gäller gratis tilldelning av utsläppsrätter och reglerna för MSR.

Konjunkturinstitutet anser att lagförslaget återkommande präglas av svårtydda och vaga formuleringar som gör det svårt att bedöma vilka effekter ändringarna får. *Konjunkturinstitutet* ställer sig tveksamma till hur Kommissionen avser att realisera flera av dessa förändringar, till exempel förslaget för byggnader och vägtransporter. De menar att förslaget innebär att detta nya utsläppshandelssystem ska omfattas av ESR, något som kan få icke-önskvärda effekter om inte de rätta kopplingarna mellan dessa sektorer etableras.

Vägtransporter och byggnader

Länsstyrelsen i Västra Götalands län, *Drivkraft Sverige*, *Transportföretagen* och *Svebio* avråder från ett handelssystem för vägtransporter och byggnader, bland annat då de skapar en otydlighet gällande ansvarsfördelning och för att det riskerar att inte bli ett effektivt system, både vad gäller omställningstakt och kostnadseffektivitet. *Svebio* menar att ett bättre alternativ är att införa en miniminivå för koldioxidskatt för alla sektorer utanför ETS.

Transportföretagen menar att mervärdet med systemet saknas och de ökande kostnader som kan följa av att både byggnader och vägtransport som hittills enda sektorer också underkastas den utsläppsminskningsplikt som följer av ESR, vilken också skärps genom Fit for 55-paketet. *Transportföretagen* saknar också en tillräcklig konsekvensanalys.

Drivkraft Sverige anser att den rapportering som kommer att krävas vid ett eventuellt införande av vägtransporter och byggnader i ett handelssystem

måste ansluta till den befintliga rapporteringen för att uppfylla kraven även inom handelssystemet och inte tillföra nya krav på regelverk som ökar den administrativa bördan för aktörerna. Även *Länsstyrelsen i Hallands län* befarar att systemet skulle kräva en omfattande administration. *Sveriges Åkeriföretag* understryker också vikten av att åkerinäringen som utgörs av ett stort antal små och medelstora företag inte belastas administrativt.

Länsstyrelsen i Gotlands län anser att det är viktigt att systemet tar hänsyn till regionala avvikelser.

Länsstyrelsen i Värmlands län anser att det nationella och regionala ledarskapet i klimatarbetet, som kompletterar de gemensamma europeiska styrmedlen, riskerar att försvagas med en utsläppshandel för vägtransporter och byggnader. Detta nämns även av *Länsstyrelsen i Örebro län*.

Länsstyrelsen i Örebro län anser att Sverige bör se över effekterna av nuvarande nationella styrmedel så att landsbygdens befolkning inte drabbas flerdubbelt då det kan vara svårt med alternativa bränslen och kollektivtrafik.

Länsstyrelsen i Jönköpings län ser en risk för kostnadsökningar som i första hand drabbar de ekonomiskt svaga grupperna i samhället och landsbygdens befolkning. De menar att en stark efterfrågan på utsläppsrätter inom transportsektorn kan bli kännbar i form av till exempel ökade bränslepriser.

Energigas Sverige nämner också att vi förmodligen kan vänta oss prishöjningar på fossila drivmedel i Sverige om vägtransporterna inkluderas i EU ETS. De anser att det i det sammanhanget är viktigt att de sociala aspekterna iakttas samt att åtgärder vidtas för att inte skapa motsättningar mellan stad och land.

Naturskyddsföreningen anser att koldioxidutsläpp från byggnader och från transportsektorn inte bör ingå i utsläppshandeln. De menar att andra styrmedel, främst höjda energiskatter, är enklare och effektivare styrmedel.

IKEM anser att det är bra att byggnader och vägtransporter ligger utanför ETS. De menar att det är viktigt att utsläppen för dessa sektorer kan ske på det mest kostnadseffektiva sättet så att eventuella kostnadsökningar för industrins transporter hålls till ett minimum särskilt då svensk industri i regel har en lång transportväg till sina kunder. De långa transportavstånden nämns också av *Jernkontoret*.

Jernkontoret påpekar att det i Sverige redan finns flera styrmedel som riktar sig mot minskade utsläpp för transporter såsom bränsleskatter och reduktionsplikt. De anser att om transporter även ska omfattas i utsläppshandel så behöver det göras en översyn av helheten av styrmedel som berör transportsektorn.

WWF bedömer att transportsektorn är enklare och mer lämplig att hantera i ETS 2.0, och att byggnader bedöms vara svårare att hantera. De menar att dessa istället bör övervägas att hålla utanför ETS 2.0 tills vidare.

Trafikanalys anser att en brist med det föreslagna utsläppshandelssystemet är att det endast omfattar en del av den fossilbränsleanvändning som äger rum utanför ETS. Småföretag och jordbruk inkluderas inte, vilket kan orsaka koldioxidläckage.

Svenskt Näringsliv anser att det här systemet riskerar att skapa betydande problem för Sverige, inte minst genom att ytterligare ett styrmedel nu adderas till den breda flora av styrmedel som redan reglerar svensk transportsektor. *Svenskt Näringsliv* ser en risk att kostnader staplas på varandra. De bedömer att den föreslagna sociala klimatfondens utformning bör förändras.

Näringslivets Transportråd menar att det finns risk för ineffektiv, överlappande reglering av koldioxidutsläpp med negativa effekter på konkurrenskraften för svenskt näringsliv om systemet införs. De anser att Sverige bör argumentera för att vägtransporter inte förs över till ett eget EU-omfattande handelssystem och anser att Sverige ska analysera konsekvenserna av förslaget för företag inom industrin och handeln i landet.

Företagarna framhåller att införandet av ett separat handelssystem för transporter och uppvärmning av byggnader kan få stora effekter på svenska företag som redan idag beskattas med världens högsta koldioxidskatt. De anser att systemet inte får utformas på ett sådant sätt som innebär en dubbelbeskattning som riskerar slå särskilt hårt mot de mindre företagen.

BIL Sweden anser att det är positivt att införandet av byggnader och vägtransporter i ETS sker via ett separat system. De menar dock att deltagandet på marknaden bör effektiviseras, särskilt för mindre bränsleleverantörer. *BIL Sweden* anser att det är avgörande att se till att

intäkterna från de nya sektorerna investeras på nytt i koldioxidsnåla lösningar.

Tillväxtanalys konstaterar att förslaget kan bidra till kostnadseffektiva utsläppsminskningar inom det systemet. De menar att så länge antalet utsläppsrätter i systemet är konstant så leder en mer ambitiös nationell klimatpolitik till att de frigjorda utsläppsrätterna kan användas av andra aktörer i systemet. *Tillväxtanalys* anser att det kan finnas anledning att se över den nuvarande nationella styrningen i transport- och bostadssektorn.

Magnus Nilsson anser att den Kommissionens motiv för att begränsa den nya utsläppsbubblan till enbart utsläpp från vägtransporter och byggnader är grumliga. Han menar att det naturliga vore att låta systemet omfatta all användning av fossila bränslen utanför utsläppshandeln, det vill säga även lätt industri och jord- och skogsbruk. *Magnus Nilsson* menar att den enda nackdelen med en sådan lösning är att den ytterligare skulle minska betydelsen av nationella åtgärder, vilket kan försvaga det folkliga stödet för att genomföra målen i EU:s klimatlag.

Tilldelning av utsläppsrätter

Trafikanalys anser att handel med utsläppsrätter i många avseenden kan vara ett bra och effektivt styrmedel om det utformas på rätt sätt och innehåller viktigare kompensatoriska delar för de grupper och regioner som kan drabbas hårt. *Drivkraft Sverige* saknar dock en tydlig beskrivning om hur fri tilldelning för att skydda mot koldioxidläckage ska gå till, och genom vilka åtgärder som Kommissionen anser uppfyller denna målsättning att skydda industrier som har en signifikant risk att utsättas för koldioxidläckage.

IKEM anser att en fri tilldelning som skyddar mot koldioxidläckage under omställningen är nödvändig för att klimatneutrala produktionslösningar ska kunna tas fram och införas i industrin.

Naturskyddsföreningen anser att ett europeiskt prisgolv behöver införas för utsläppsrätter inom ETS-systemet och att all gratis tilldelning av utsläppsrätter måste upphöra senast 2023. De anser också att den fria tilldelningen av utsläppsrätter för flyget bör avskaffas samtidigt.

WWF välkomnar förslaget om att villkora 25% av den fria tilldelningen mot att åtgärder som minskar utsläppen genomförs. De vill dock se att en större del av tilldelningen omfattas av villkoren.

Skogsindustrierna anser att det är bra att riktvärden för fri tilldelning föreslås bli mer teknikneutrala, då de som ställer om då slipper straffas.

Skogsindustrierna påpekar dock att detta måste gälla även om omställningen sker med hjälp av biobränslen.

Magnus Nilsson nämner att gratistilldelningen av utsläppsrätter kommer att upphöra vid utgången av 2030 och att den senast samma datum bör upphöra även för de branscher som 2020 erhöll en gratistilldelning på 30% av riktmärket enligt artikel 10a. Han menar att det kan vara lämpligt att trappa ned gratistilldelningen över några år.

Klimattullar (CBAM)

Länsstyrelsen i Västra Götalands län anser att det är positivt att utsläppstaket i EU ETS föreslås minska i ökad takt och att den fria tilldelningen av utsläppsrätter ska tas bort. De menar dock att den fria tilldelningen för tas bort redan i samband med att klimattullar införs 2026. Detta nämns också av *Länsstyrelsen i Västmanlands län*, *Länsstyrelsen i Värmlands län*, *Länsstyrelsen i Gotlands län* och *Linköpings universitet*.

Kommerskollegium anser att det är positivt att förslaget inkluderar tydliga skrivningar kring att den fria tilldelningen fasas ut för de sektorer som omfattas av CBAM.

SveMin anser att en grundlig utvärdering av CBAM krävs innan fri tilldelning trappas ned och bör ske utifrån sektorernas olika utsläppsminskningspotential och konkurrenssituation.

Världsnaturfonden WWF vill se en snabb utfasning av all fri tilldelning av utsläppsrätter och full auktionering inom EU ETS helst redan 2023, och allra senast 2030. De nämner också att om och när gränsjusteringsmekanismen (CBAM) införs 2026 så bör den fria tilldelningen avslutas direkt för aktuell sektor. *WWF* motsätter sig att den fria tilldelningen föreslås fasas ut över en tioårsperiod från att CBAM startar. De menar att det ökar risken för att länder utanför EU inte accepterar CBAM och inför olika typer av handelshinder.

Sjöfartens inkludering

Naturskyddsföreningen, *Naturvårdsverket*, *Kommerskollegium*, *WWF* och *Länsstyrelsen i Gotlands län* anser att det är positivt att sjöfarten föreslås ingå i

utsläppshandeln. *Naturvårdsverket* anser dock att avgränsningarna är för snäva och inte tillräckligt tydligt motiverade. *Länsstyrelsen i Gotlands län* kan se motiv för att sjöfarten ska ingå i EU ETS och för att skärpningar för flyget är föreslagna. De påpekar dock att det för öar finns ett stort beroende av sjö- och flygförbindelser och anser att hänsyn till detta behöver tas i utformningen av förslaget. *Naturskyddsföreningen* påpekar att reformen även bör omfatta all sjötrafik till och från EU. *WWF* menar att hela de internationella sträckorna bör ingå och inte bara halva. De anser också att sjöfarten bör inkluderas tidigare än 2026.

För att underlätta för sjötransporter mellan EU och Storbritannien samt för att minimera den administrativa bördan förordar *Svenske Sjöfart* och *Sjöbefälsföreningen* att regeringen verkar för en sömlös länkning av respektive handelssystem.

Svebio stödjer förslaget och menar att ETS emellertid måste kompletteras med andra åtgärder, som kvotering av bränsle, för att få till stånd en snabb omställning bort från fossila bränslen.

Även *Ekomodernisterna* är positiva till att sjöfarten föreslås inkluderas i utsläppshandelssystemet. De menar att både sjöfarten och det internationella flyget ligger långt efter andra sektorer i sitt klimatarbete. *Ekomodernisterna* nämner att allt som ökar trycket på en omställning i de här sektorerna är välkommet och dessutom gynnsamt för sektorerna själva.

Länsstyrelsen i Västra Götalands län och *VTI* anser att globala målsättningar och krav på sjöfarten inom IMO är helt otillräckliga för att nå Parisavtalet, och menar därför att sjöfartens introduktion i EU ETS är extra angelägen.

Transportstyrelsen poängterar dock att det är viktigt att ta hänsyn till IMO-processen så att denna inte skadas av förslaget. De menar att det finns en risk att dubbla system utvecklas som inte harmoniseras, vilket i förlängningen leder till en ökad administrativ börda för rederier och myndigheter.

Näringslivets Transportråd menar att sjöfarten är internationell i sin karaktär och därför bör åtgärderna hanteras på internationell nivå genom IMO. De anser att kostnadsdrivande åtgärder i sjöfarten riskerar försämring av konkurrenskraften för svenska företag och ökade utsläpp från godstransporter. Även *Transportföretagen* menar att Kommissionen bör

uppmannas att följa och främja det pågående arbetet inom IMO för att utveckla ett internationellt system för minskning av koldioxidutsläpp inom sjöfarten.

2030-sekretariatet föreslår att man snabbt går över till en standardskattesats inom flyg och sjöfart där bränslen med låga utsläpp beskattas lägre. De menar att den lägsta beskattningsnivån som föreslås är för hög för att stödja biobränslen och för låg för fossila bränslen.

Sjöfartsverket anser att det är viktigt att de ekonomiska styrmedel som används för att reglera utsläpp av växthusgaser inte innebär att enskilda transportslag förfördelas.

IKEM och *Jernkontoret* anser att sjöfart inte bör ingå i existerande ETS. *IKEM* menar att det riskerar att driva upp utsläppspriset. De anser att det är viktigt att styrmedel för sjöfarten blir så kostnadseffektivt som möjligt och inte ökar industrins kostnader för sjötransporter. *Jernkontoret* efterfrågar dem en konsekvensanalys av hur förslaget påverkar svensk industri.

Sjöfartverket saknar en grundlig analys av förslagets påverkan på sjöfarten till och från Sverige och förordar att en sådan utförs.

Sjöfartsverket anser att det är angeläget att en plan med styrmedel för att minska emissioner från fartyg under 5000 bruttoton, i enlighet med de övergripande klimatambitionerna, tas fram av de behöriga EU-institutionerna.

Svensk Sjöfart avstyrker förslaget om en gränsdragning vid bruttodräktighet om 5000 och förordar att denna istället dras vid en betydligt lägre bruttodräktighet om 400 för att undvika snedvridning av sjöfartsmarknaden, värna den sociala aspekten genom att inte missgynna satsningar på rejäla besättningsutrymmen samt att fler fartygsindivider och därmed en större andel av utsläppen omfattas.

Transportstyrelsen skulle vilja se tydliga krav på öronmärkning avseende användning av auktionsintäkter. De menar att en viss del av pengarna bör gå till forskning och utveckling inom sjöfartssektorn för att ytterligare snabba på omställningen till en fossilfri fartygsflotta. Även *Trafikanalys* anser att det är viktigt att följa upp och utveckla systemet som sjöfartens klimatutsläpp ska baseras på.

Trafikanalys understryker att just hur stöd och bidrag för omställningen utformas är en svår men viktig fråga som framöver bör hanteras lyhört, varsamt och tydligt. De menar det kommer kosta i termer av förändring att stora delar av EU:s transportsektor, inklusive sjöfart och flyg, redan strax efter år 2040 ska vara helt fossilfri. De anser att det kan vara en stor utmaning för många länder, med andra ekonomiska förutsättningar. *Trafikanalys* menar att en tydlighet som inger tro på relevanta kompensatoriska åtgärder är viktigt för att förslagen som gör att vi kan nå EU:s klimatmål kan beslutas.

Energigas Sverige instämmer i att sjöfarten, precis som alla andra sektorer, behöver ställa om till mer hållbara bränslen. De menar dock att det är viktigt att föreslagna styrmedel analyseras noga, både avseende effektivitet och utifrån sjöfartens konkurrenskraft. *Energigas Sverige* påtalar vikten av att en konsekvensanalys tas fram för att kartlägga hur dessa styrmedel påverkar marknaden i förhållande till varandra och hur de gemensamt bidrar till att skapa en effektiv omställning till en rimlig kostnad. *Energigas Sverige* anser att det är anmärkningsvärt att ingen sammanhållande analys av inverkan på sjöfartens konkurrenskraft har presenterats och efterlyser en sådan analys. De efterlyser också en analys av förslagets konsekvenser för andra sektorer än sjöfarten, som till exempel industrin.

Skogsindustrierna anser att regeringen bör driva frågan om en klimatfond för sjöfarten istället för de initiativ som lagts fram inom ramen för Fit for 55. Detta anser även *Näringslivets Transportråd*.

Näringslivets Transportråd anser att EU behöver skapa incitament för teknisk innovation som ger förutsättningar för långväga fossilfria sjötransporter istället för att kraftigt öka dess kostnader. Vidare menar dem att, om Kommissionen väljer att inte använda en klimatfond för sjöfarten, måste vissa åtgärder säkerställas för att mildra de negativa effekterna.

Flygets inkludering

Länsstyrelsen i Norrbottens län anser att realistiska alternativ till flyget saknas. De menar att ökade kostnader för flygtransport riskerar att slå mot gröna satsningar då flyget är viktigt även för näringslivets tillgång till material. De anser också att utvecklingen av alternativa bränslen för flyget brådskar.

Swedavia anser att EU ETS är ett av flera verktyg för att åstadkomma flygets klimatomställning, med att det även krävs andra verktyg som stimulerar införandet av nya klimatneutrala flygtransporter, som produktion av hållbart bioflygbränsle, elflyg och vätgasflyg.

Transportföretagen vill uppmana regeringen att tillse att effekten av kommissionens förslag inte innebär en försämring av förutsättningarna för tillverkning av bioflygbränsle i Sverige. De menar att i takt med ökad användning av biobränslen behövs beslut som istället säkerställer ökad produktion av biobränsle till rimligt pris. *Transportföretagen* understryker vikten av att restprodukter från skogsbruket bör ingå i de råvaror som ska få användas i produktion av biodrivmedel.

Transportföretagen konstaterar vidare att transportsektorn redan är hårt beskattad. De menar att om ETS ska börja gälla så måste övriga ekonomiska styrmedel sänkas i motsvarande mån. *Transportföretagen* anser att regeringen måste tillse att systemen för kostnader på utsläpp inte läggs på varandra utan att systemen leder till en rättvis prissättning på utsläpp. De efterfrågar ett helhetsgrepp från regeringen och EU för flygbranschen som redan ingår i ETS-systemet, som bör leda till konkurrensneutralitet mellan medlemsstaterna.

Swedavia anser att EU ETS ska fortsätta att gälla inom nuvarande, intra-europeisk omfattning och att CORSIA ska gälla för extra-europeiska flygningar.

Trafikanalys anser att beslutet att intra-europeisk trafik med flygbolag registrerade inom EES inte behöver uppfylla CORSIA-krav strider mot den ICAO-resolution som CORSIA bygger på och som godkänts av EU:s medlemsstater.

Länsstyrelsen i Västra Götalands län menar att införandet av ICAO:s globala styrmedel CORSIA motiverar att flyg med destinationer utanför EU bör ingå i EU ETS beroende på hur CORSIA utvecklas. *Länsstyrelsen i Västra Götalands län* understryker att ICAO:s ambitioner sannolikt är otillräckliga och EU måste ställa högre globala krav och kunna agera snabbt. De menar att förslaget tydligare bör väga in risker med höghöjdseffekten, flygets ökande utsläpp och flygets stora konsumtionsbaserade utsläpp i rikare länder.

95%-regeln och avfallsförbränning

Svebio anser att förslaget om att exkludera anläggningar som använder högst 95% biomassa som bränsle bör avvisas av Sverige.

Energiföretagen menar att det är olämpligt att införa en tröskel på 95% bioenergianvändning för fri tilldelning eftersom det ger incitament att begränsa utfasningen av fossila bränslen och hanteringen av avfallsförbränningsanläggningar inom ETS måste bli likvärdig oavsett geografisk placering.

Skogsindustrierna nämner att 95%-regeln snarare kommer att ge incitament för ökad fossilbränsleanvändning, vilket då skulle motverka EU:s klimatmål. *Skogsindustrierna* anser att även anläggningar som ställt om sin process till 100% biobränslen fortsatt måste få inkluderas i ETS och få fri tilldelning baserat på relevant produktiktmärke.

När det gäller avfallsförbränning saknar *Energiföretagen* förslag om harmonisering av behandlingen av avfall till energianläggningar inom EU:s utsläppshandelssystem. De menar att med tanke på att ETS-kostnaden stigit under senaste två åren och att en svensk avfallsförbränningsskatt med likartade syften infördes 2020 som successivt ökas till 2022 innebär detta att mycket höga kostnader träffar svenska avfallsförbränningsanläggningar jämfört med huvuddelen av övriga EU. *Energiföretagen* anser att denna dubbelbeskattning är ohållbar, och att det är mycket angeläget att det sker en harmonisering av tillämpningen av avfallsförbränning inom EU ETS, som innebär att i första hand alla sådana anläggningar ska omfattas av systemet.

Avfall Sverige anser att systemet måste harmoniseras så att antingen alla europeiska energiåtervinningsanläggningar för kommunalt avfall omfattas av systemet, eller på det sättet att inga sådana anläggningar omfattas.

Avfall Sverige menar att priset på utsläppsrätter har ökat kraft under året. De anser att detta sätter energiåtervinningsanläggningar i ett vårt läge, då de har begränsade möjligheter att byta bränsle. *Avfall Sverige* menar att det är högst osäkert om de ökade kostnaderna kan föras vidare till avfalls- och energikunder.

Ekomodernisterna anser att Sverige bör reagera på att förslaget pekar ut förnybara elektrobränslen som viktiga för klimatomställningen. De menar att

alla fossilfria elektrobränslen som produceras hållbart måste omfattas och behandlas på samma sätt i EU:s regelverk.

Svebio konstaterar att avfallsförbränning för energiutvinning måste behandlas lika inom ETS i alla medlemsländer. De föreslår att förbränning av avfall kan inkluderas i ETS men fortsatt undanta farligt avfall.

Bio-CCS

Naturvårdsverket beklagar att kommissionen i hela paketet med lagstiftningsförslag till synes förbisett möjligheten att genom tekniska åtgärder såsom bio-CCS och ytterligare bidra till ökade negativa utsläpp. De menar att frågan om hur åtgärder som bio-CCS ska rapporteras i förhållande till EU:s klimatmål till 2030 inte nämns och behöver belysas ytterligare i olika delar av Fit for 55-paketet. Avsaknaden av bio-CCS påpekas också av *Svebio*, *Länsstyrelsen i Västmanlands län*, *Linköpings universitet*, *Länsstyrelsen i Värmlands län*, *Länsstyrelsen i Västra Götalands län*. *Länsstyrelsen i Västra Götalands län* menar att möjligheten att bidra till EU:s klimatmål med bio-CCS är betydande, men att incitament saknas idag.

Efterfrågan på analyser

Svensk Sjöfart menar att en utförlig och kvalificerad konsekvensanalys behöver utföras för att utgöra underlag till ett svenskt ställningstagande till förslaget som helhet, samt innehålla förslag på eventuella åtgärder för att stävja negativa konsekvenser för svensk basindustri.

Även *SveMin* efterfrågar en konsekvensanalys om påverkan på svensk basindustris konkurrenskraft gällande inkludering av sjöfarten. De efterfrågar också en konsekvensanalys om eventuell negativ påverkan på svensk basindustris konkurrenskraft gällande ETS för vägtransporter och byggnader.

Jernkontoret efterfrågar en konsekvensanalys av förslaget som helhet för att kunna bedöma effekterna på industrins konkurrenskraft och möjligheter att effektivt genomföra omställningen för minskade utsläpp.

Kommerskollegium saknar en analys av förslagets förenlighet med WTO:s regelverk, och rekommenderar att Miljödepartementet efterfrågar en sådan bedömning från Kommissionen.

Energiföretagen anser att de närmare styrmedelsmässiga konsekvenserna behöver utredas för svensk del. De menar att det bland annat är rimligt att de svenska koldioxidskattenivåerna ses över för att beakta det nya koldioxidpris som byggnaders uppvärmning med fossila bränslen skulle träffas av.

Drivkraft Sverige anser att multipla styrmedel kommer att leda till högre kostnader för drivmedel och det måste framgå i en samlad konsekvensutredning vad den samlade effekten av alla dessa styrmedel blir.

Drivkraft Sverige menar att EU ETS-systemet är komplicerat och komplext, och kräver mycket mer studier för att korrekt kunna bedöma effekterna av de ändringar som nu föreslås i detta förslag. Drivkraft Sverige efterlyser en referensgrupp inom till exempel Regeringskansliet eller annan lämplig myndighet för att fortsatt kunna analysera förslagen och konsekvenserna mer detaljerat.

Koppling till de andra förslagen i Fit for 55

Energigas Sverige anser att det är tydligt att de olika förslagen i Fit for 55 inte är samordnade. Detta nämns även av *Energiföretagen* som menar att det är viktigt att parallella förslag inom Fit for 55-paketet utformas samordnat i den kommande förhandlingen. *2030-sekretariatet* anser att hela Fit for 55-paketet bör ses som en helhet.

Sveriges Åkeriföretag och *Transportstyrelsen* saknar en konsekvensanalys för hur de samlade förslagen inom ramen för Fit for 55 påverkar transportsektorn och hur svensk och europeisk konkurrenskraft påverkas av förändrade kostnader. *Transportstyrelsen* ser också ett behov av en utredning om på vilket sätt svensk transportnäring och basindustri påverkas specifikt av förslaget till ändring av direktivet för EU ETS och sammanlagt av förslagen inom ramen för Fit for 55.

Energimyndigheten saknar en konsekvensanalys för Fit for 55 som helhet.

Övriga synpunkter

Svenskt Näringsliv anser att ett större fokus på kostnadseffektivitet hade varit välkommet när EU-kommissionen fördelade utsläppsminskningarna mellan den handlande och den icke-handlande sektorn.

Jernkontoret anser att den linjära reduktionsfaktorn (LRF) bör sättas så att målet för 2030 nås från det att den reviderade lagstiftningen börja gälla, samt att rebasing och förändringarna i marknadsstabiliseringsreserven inte ska genomföras.

Jernkontoret anser att förslaget om villkor relaterat till energieffektiviseringsåtgärder ska strykas.

Drivkraft Sverige uppmanar till försiktighet när det gäller delegerade akter då det finns en del mindre goda erfarenheter vad gäller Kommissionens sätt att hantera innehållet i delegerade akter.

Länsstyrelsen i Uppsala län menar att det finns en möjlighet i samband med uppdateringen av utsläppshandeln att sätta upp tydligare regler kring detta för en gemensam strategi och policy kring plastens kretslopp. De menar att styrmedel generellt sett är mer effektiva ju tidigare i beslutskedjan som de befinner sig. *Länsstyrelsen i Uppsala län* anser att det i detta fall bör finnas ett högt koldioxidpris där materialval för plasttillverkning sker.

Trafikanalys nämner att det nya utsläppshandelssystemet i praktiken innebär en ny skatt på drivmedel. De menar att om politiken kan och vill nå en anpassning till klimatmålen utan att pumppriserna skjuter i höjden så kan den svenska drivmedelsskatten sänkas.

Kubal anser att den ekonomiska compensationen för ökade elkostnader till följd av EU:s utsläppshandelssystem bör ses över för att garantera en rättvis inre marknad. De menar att det för närvarande kompenseras för indirekta utsläpp genom valfria nationella statliga stödssystem och är delvis kopplat till nationella auktionsintäkter, vilket snedvrider konkurrensen mellan produktionen i olika medlemsstater.

Länsstyrelsen i Uppsala län menar att fossila gaser kan ersättas med biogas och troligen för de flesta processer även vätgas. De påpekar att produktion av vätgas med hjälp av el i elektrolysörer kan vara möjligt även i områden där det råder kapacitetsbrist för elnäten, men visar på vikten av att de planerade förstärkningarna av elnätet sker utan fördröjningar.

Länsstyrelsen i Uppsala län anser att vätgas kan ha en roll som energibärare för att minska batterivolymerna för tunga transporter vilket, förutom resurshushållnings- och miljöfördelar, ger möjligheter till samordning mellan industriens vätgaslager och drivmedelssektorns tankningsinfrastruktur.

Svensk Torv påpekar att Sverige borde använda sig av artikel 24a i handelssystemet EU ETS och klassificera energitorv med upp till 10% inblandning med trädbränsle som ett additiv. *Svensk Torv* menar att artikeln säger att kommissionen får anta åtgärder för utfärdande av utsläppsrätter för projekt som förvaltas av medlemsstaterna och som leder till minskade växthusgasutsläpp som inte förvaltas av EU:s utsläppshandelssystem. De anser att Sverige har en möjlighet att agera genom att använda sig av denna artikel.

Länsstyrelsen i Jönköpings län anser att det är viktigt att bibehålla de åtgärder som idag genomförs på lokal, regional och statlig nivå, även i ett scenario där ETS utökas. De menar att det får större effekt om det regionala och lokala energi- och klimatarbetet kan fortsätta även efter 2025.

Energimyndigheten anser att det är viktigt med en långsiktigt trovärdig prissignal för att styra långsiktiga investeringar i en riktning som är förenlig med de långsiktiga klimatmålen. *Energimyndigheten* förespråkar ett reservationspris i auktioneringen eller någon annan typ av prisgolv.

Transportföretagen anser att det är en öppen fråga om utsläppsfria produkter och tjänster kommer att bli så attraktiva att kostnadsskillnaden kompenseras eller om motsvarande krav som gäller enligt ETS införs allmänt i världen. De menar att om inget av det inträffar så kan transportsektorns konkurrensförutsättningar på världsmarknaden bli problematiska.

Magnus Nilsson anser att Sverige bör verka för att koldioxidinlagring av biogen och fossil koldioxid behandlas på i princip samma sätt i direktivet.

Bilaga 1 – Förteckning av remissinstanser

Centrala myndigheter

Svar:

Boverket

Ekonomistyrningsverket

Kommerskollegium

Konjunkturinstitutet

Konkurrensverket

Luftfartsverket

Naturvårdsverket

Riksgäldskontoret

Sjöfartsverket

Skatteverket

Statens energimyndighet

Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac)

Tillväxtanalys

Tillväxtverket

Trafikanalys

Transportstyrelsen

Lärosäten och forskningsinstitut

Svar:

Kungliga tekniska högskolan (KTH)

Linköpings universitet

Luleå tekniska universitet (LTU)

Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)

Inget svar:

Chalmers tekniska högskola AB

IVL Svenska Miljöinstitutet

Research Institutes of Sweden (RISE)

Länsstyrelser

Svar:

Länsstyrelsen i Blekinge län

Länsstyrelsen i Dalarnas län

Länsstyrelsen i Gotlands län

Länsstyrelsen i Gävleborgs län

Länsstyrelsen i Hallands län

Länsstyrelsen i Jämtlands län

Länsstyrelsen i Jönköpings 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

Landsting, regioner och regionförbund

Inget svar:

Svenska Regionala Flygplatser

Bransch- och näringslivsorganisationer

Svar:

BIL Sweden

Drivkraft Sverige

Energiföretagen

Energigas

Fastighetsägarna Sverige AB

Föreningen för gruvor, mineral- och metallproducenter i Sverige (SveMin)

Företagarna

Innovations- och Kemiindustrierna i Sverige (IKEM)

Jernkontoret

Landsorganisationen i Sverige (LO)

Skogsindustrierna

Svensk sjöfart

Svensk Torv

Svenska bioenergiföreningen (Svebio)

Svenskt Näringsliv

Sveriges Allmännytt

Transportföretagen

Inget svar:

Industriarbetsgivarna

Industrifacket Metall

Norrbottens handelskammare

SKGS (Skogen, Kemin, Gruvorna och Stålet)

Stockholms Handelskammare

Svensk Bensinhandel

Svensk Betong

Svensk Pilotförening

Sydsvenska industri- och handelskammaren

Teknikföretagen

Tjänstemännens centralorganisation (TCO)

Västsvenska handelskammaren

Enskilda företag och statliga bolag

Svar:

Avfall Sverige

Swedavia

Intresseorganisationer, nätverk och samfund

Svar:

2030-sekretariatet

Svenska Naturskyddsföreningen

Villaägarna

Världsnaturfonden (WWF)

Inget svar:

Fores

Föreningen Svenskt Flyg Intresse AB

Greenpeace

Gröna bilister

Hagainitiativet

Svar utöver remiss

Ekomodernisterna

Kubikborg Aluminium AB (KUBAL)

Magnus Nilsson, miljökonsult, forskare och klimatpolitisk analytiker

Näringslivets transportråd

Sekab

Sjöbefälsföreningen

Sveriges Åkeriföretag