



Miljödepartementet
Klimatenheten

Remissammanställning av Miljömålsberedningens delbetänkande Sveriges globala klimatavtryck (SOU 2022:15)

Remissen av Miljömålsberedningens delbetänkande Sveriges globala klimatavtryck (SOU 2022:15) skickades i maj 2022 till 152 remissinstanser.

I denna remissammanställning återges remissinstansernas syn på Miljömålsberedningens överväganden och förslag på en samlad strategi för att minska klimatpåverkan från konsumtion. 152 svar har inkommit varav 10 avstår från att lämna några synpunkter och 54 instanser har inte svarat på remissen. Av de inkomna svaren var 11 från instanser som inte särskilts bjudits in att yttra sig.

Bland svaren återfinns 47 centrala myndigheter och forskningsinstitut, 7 lärosäten, 7 länsstyrelser, 5 regioner och regionförbund, 31 kommuner, 27 bransch- och näringslivsorganisationer, 10 enskilda företag samt 18 intresseorganisationer, nätverk och samfund (se Bilaga – Förteckning över remissinstanser).

Övergripande om Miljömålsberedningens förslag

I Miljömålsberedningens delbetänkande Sveriges globala klimatavtryck (SOU 2022:15) föreslår beredningen en strategi för att minska klimatpåverkan från konsumtion med ambitionen att nå en klimatmässigt hållbar konsumtion på ett kostnadseffektivt och samhällsekonomiskt effektivt sätt. Denna strategi består av förslag inom olika sektorsområden som Miljömålsberedningen lägger fram.

Miljömålsberedningen lägger fram ett förslag om ett mål för konsumtionens klimatpåverkan, inklusive ett långsiktigt mål om att nå nettonollutsläpp till 2045. Målet ska ingå i det klimatpolitiska ramverket. Miljömålsberedningen föreslår även att riksdagen beslutar om två målbanor för Sveriges klimatpåverkan från konsumtion, en huvudmål bana och en alternativ mål bana.

Miljömålsberedningen föreslår även ett mål för att öka den svenska exportens klimatnytta. Beredningen föreslår att klimatnyttan från exporten ska vara större än gapet mellan huvudmål banan för klimatpåverkan från konsumtion och nollutsläpp, inklusive internationella klimatinvesteringar och negativa utsläpp. Även detta mål är tänkt att ingå i det klimatpolitiska ramverket.

Miljömålsberedningen presenterar ett mål att inkludera koldioxidutsläpp från inrikes flyg i etappmålet för inrikes transporter till 2030 samt att utsläpp från internationell luftfart ska ingå i Sveriges långsiktiga territoriella klimatmål. Miljömålsberedningen redogör även för ett mål att inkludera utsläppen från internationell sjöfart i Sveriges långsiktiga territoriella klimatmål om att nå nettonollutsläpp inom svenskt territorium senast 2045.

Miljömålsberedningen redogör för ett mål om att utsläpp från offentligt upphandlade varor ska minska snabbare än utsläpp från samhället i övrigt och presenterar därmed ett flertal förslag på styrmedel och åtgärder inom detta område. Detta inkluderar bland annat ett lagstadgat krav att beakta de nationella klimatmålen i offentlig upphandling

Miljömålsberedningen framlägger ett förslag att genomföra en kontrollstation 2027 och därefter utvärdera målen vart fjärde år om konsumtionsbaserade utsläpp, exportens climateffekt och det globala avtrycket. Miljömålsberedningen påtalar att vid behov ska justeringar göras.

Remissinstansernas samlade synpunkter

Remissinstansernas synpunkter har kategoriserats enligt följande:

- Tillstyrker – generellt välkomnande
- Avstyrker – generella invändningar
- Generationsmålet
- Två målbanor för Sveriges klimatpåverkan
- Konsumtionsbaserade utsläpp
- Exportens klimatnytta
- Kontrollstationer
- Luftfart
- Sjöfart
- Myndigheternas uppdrag om konsumtion och export
- Offentlig upphandling
- Övriga synpunkter

Tillstyrker

Generellt välkomnande

Stockholms universitet, Länsstyrelsen Stockholms län, Mobility Sweden och Trafikanalys tillstyrker miljömålsberedningens författningsförslag om att ta fram ett nytt klimatmål, med hänvisning till att Sverige som ett industriland har ett särskilt ansvar att minska de egna klimatpåverkande utsläppen. *Jordbruksverket* tillstyrker också Miljömålsberedningens förslag om att en komplettering av konsumtionens klimatpåverkan ska ingå i Sveriges klimatmål då det tillför perspektiv som utgör viktiga beslutsunderlag inom klimatpolitiken. Även *Statskontoret, Sveriges Allmännytt, Region Dalarna, Länsstyrelsen Gotlands län* och *Skogsstyrelsen* tillstyrker beredningens förslag med nya mål och strategier för att minska de konsumtionsbaserade utsläppen samt förslagen om uppföljning och kontrollstationer för målen.

Sveriges Meteorologiska och Hydrologiska Institut (SMHI), Sveriges Arkitekter, Almi AB, Gävle kommun och *Svenska Transportarbetareförbundet* tillstyrker miljömålsberedningens delbetänkande i sin helhet.

Positivt inställda till beredningens förslag

Kungsbacka kommun, Totalförsvarets forskningsinstitut (FOI), Uppsala kommun, Västra Götalandsregionen, Svensk Sjöfart, Formas, Kungliga Tekniska Högskolan (KTH), Sjöfartsverket, Linköpings universitet (LiU) och Region Östergötland är positiva till miljömålsberedningens förslag då de anser att dessa förslag är nödvändiga och baseras på relevant forskning samt är i linje med de internationella och nationella klimatmålen. *KTH* bedömer att beredningens förslag skapar förutsättningar för ambitiösare satsningar inom politiken.

Huddinge kommun tycker att beredningens förslag i huvudsak är bra.

Swedavia AB, Stockholm Environment Institute (SEI) och LiU understryker vikten av att andra nationer efterföljer Sveriges ambition att nå Parisavtalets 1,5-gradersmål. *LiU* påtalar dock att Sveriges ambitiösa klimatpolitik inte får ske på bekostnad av biologisk mångfald och skogsekosystemen.

Skogsstyrelsen och Malmö kommun anser att beredningens förslag utgör viktiga kompletteringar till de existerande klimatmålen Sverige har. Samtidigt understryker *Södertörns högskola* vikten av att skyndsamt implementera miljömålsberedningens förslag och konkretisera de konsumtionsbaserade målen i styrmedel på grund av akutheten i omställningsarbetet.

2030-sekretariatet, Naturskyddsföreningen, Vinnova, Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) och Region Västerbotten är särskilt positiva till att miljömålsberedningens förslag är framtagna från samtliga riksdagspartier och belyser hur denna enighet är värdefull i det långsiktiga klimatarbetet. *Naturskyddsföreningen* anser att riksdagspartiernas konsensus borde resultera i ett snabbt genomförande av delbetänkandets förslag.

Avstyrker

Generella invändningar

Naturvårdsverket understryker att samtliga av de förslagna mål- och uppföljningssystem för konsumtion och exportnytta bör hållas isär från det befintliga klimatpolitiska ramverket då det finns en risk för sammanblandning med motsvarande mål i ramverket. *Naturvårdsverket* betonar att ju närmre styrmedel är en utsläppskälla desto mer effektiv är den. Därför bedömer *Naturvårdsverket* att Sverige bör prioritera utvecklingen av territoriella mål i stället för att försöka uppnå liknande effekter utanför

Sveriges gränser. Miljömålsberedningens mål och målbanor bör därför endast ses komplement.

Kommerskollegium ställer sig bakom den övergripande ambitionen som beredningen har med sina förslag, men anser att dessa inte ligger i linje med Parisavtalets grundläggande principer. Att Sverige sätter upp nationella klimatmål som avviker från Parisavtalet kan uppfattas som problematiskt och orättvisa av andra länder, inte minst utvecklingsländer. *Kommerskollegium* påpekar även att det kan ha negativ effekt på svenska internationella relationer och handelsrelationer.

Regelrådet bedömer att miljömålsberedningens konsekvensutredning inte uppfyller kraven i 6§ och 7§ i förordningen (2007:1244).

Generationsmålet

Ett positivt mottagande av beredningens förslag

Uppsala kommun, Flen kommun, Region Dalarna, Naturvårdsverket, Fastighetsägarna Sverige, Energiföretagen Sverige, Folkhälsomyndigheten (FHM), Svemin, Kemikalieinspektionen (KemI), Länsstyrelsen Södermanlands län, Länsstyrelsen Gotlands län, Chalmers tekniska högskola, Göteborgs universitet, Länsstyrelsen Gävleborgs län, Lantbrukarnas Riksförbund (LRF), SGU, Formas och Gävle kommun ställer sig positivt till förslaget om en ny strecksats i Generationsmålet och att det inkluderar konsumtionens klimatpåverkan och exportens klimatnytta. *Energimyndigheten (STEM)* och *Alingsås kommun* menar att målen återspeglar Sveriges höga ambitioner på klimatområdet och förhoppningsvis inspirerar andra länder att följa efter.

Länsstyrelsen Gävleborgs län påpekar dock att det redan finns en strecksats som betonar att konsumtionsmönster av varor och tjänster ska ha en så liten miljö- och hälsomässig inverkan som möjligt. Därför efterfrågas ett förklarande om hur den nya strecksatsen förhåller sig till den befintliga. *Länsstyrelsen Västerbottens län* är också tveksam till en ny strecksats till Generationsmålet eftersom konsumtionsbaserade växthusgasutsläpp redan ingår i den nuvarande strecksatsen. I stället föreslår *Länsstyrelsen Västerbottens län* att målen bör redovisas som etappmål under miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan liksom de nationella målen för utsläpp av växthusgaser

Jernkontoret bedömer att det vore mer logiskt om Sveriges globala klimatavtryck 2045 är netto-noll i stället för negativt då utredningen inte ger konkreta resonemang kring konsekvensen av att målet ska ha negativt klimatavtryck

En majoritet av de remissinstanser som är positiva till förslaget om en ny strecksats i Generationsmålet ser positivt på att målen nås separat då de mäter skilda saker samt kräver olika typer av åtgärder och styrmedel för att uppnås.

Avvisar beredningens förslag

Swedavia AB, *Jernkontoret* och *Transportföretagen* betonar att Sverige endast har rådighet över de territoriella utsläppen och exportens klimatnytta. Skulle andra länder inte nå sina klimatmål påverkar det Sveriges mål att nå ett negativt klimatavtryck. Med hänvisning till detta avråder *Swedavia AB* Miljömålsberedningen att ta med begreppet konsumtionsbaserade utsläpp i förslaget av tillägg till Generationsmålet.

Konjunkturinstitutets uppfattning är att ett mål om exportens klimatnytta och ett om konsumtionens klimatpåverkan harmoniserar dåligt med de internationella klimatavtal som Sverige undertecknat. *Konjunkturinstitutet* tycker samtidigt att beredningens förslag inte kan förväntas bidra med reella utsläppsminskningar.

Två målbanor för Sveriges klimatpåverkan

Positiv till Miljömålsberedningens förslag om två målbanor

Uppsala kommun, *SGU*, *Göteborgs universitet* och *Energiföretagen Sverige* är positiv till förslaget om två målbanor för Sveriges klimatpåverkan. *Uppsala kommun* anser att det ger bättre förutsättningar för Sverige att nå Parisavtalets 1,5-gradersmål.

Malmö kommun anser att beredningens förslag om två målbanor är bra, men bedömer att den alternativa, mer ambitiösa målbanan är den som ska antas då endast den lever upp till IPCC:s rekommendationer. *Göteborgs kommun*, *Klimatkommunerna*, *Naturskyddsföreningen*, *Chalmers*, *Länsstyrelsen Gävleborgs län*, och *Länsstyrelsen Västra Götaland* instämmer i uttalandet.

Naturvårdsverket påpekar att huvudmålbanan behöver uppdateras eftersom den inte tar hänsyn till EU:s beslut att skärpa utsläppsmålet till 55 procents utsläppsminskning till 2030. *Naturvårdsverket* bedömer samtidigt att huvudmålbanan efter uppdateringar inte ställer några krav på styrmedel riktade mot hushållens eller den offentliga konsumtionen. Av den anledningen föredrar *Naturvårdsverket* föredrar den alternativa målbanan då den redan ställer krav på ytterligare utsläppsminskningar till 2030. *KTH* och *SEI* är även negativa till att använda huvudmålbanan som målbanda då den bygger på Sveriges territoriella mål, EU:s mål och flertalet nationella mål vilket inte genererar i en ambitionshöjning. Huvudmålbanan är inte i linje med Parisavtalets 1,5-gradersmål och bör därför uteslutas enligt *KTH* och *SEI* så att den alternativa, mer ambitiösa målbanan är den som ska antas som huvudmålbanda.

Negativ till beredningens förslag

Kungliga Ingenjörsvetenskapsakademin (IVA) avstyrker Miljömålsberedningens förslag om två målbanor för Sveriges klimatpåverkan från konsumtion.

Region Västra Götaland saknar tydliga styrmedel och incitament för att kunna eftersträva den alternativa målbanan.

2030-sekretariatet ser negativt på beredningens förslag om att ha två separata målbanor då det inte anses vara effektivt. *2030-sekretariatet* förstår heller inte varför skillnaden mellan banorna är stor för 2030

Vidare är *KTH* kritisk till att gapet mellan målbanan och noll för konsumtionsmålet ska kunna fyllas med internationella investeringar och exportens klimatnytta. Enligt *KTH* innebär detta att beräkningarna skulle påvisa en skev bild av utsläppsminskningen då endast negativa utsläpp resulterar i att koldioxid tas bort ur atmosfären.

Luleå kommun bedömer att det blir för komplicerat med två separata målbanor och föreslår därför att den alternativa, mer ambitiösa målbanan borde vara huvudmålbanan.

Jernkontoret tycker att de föreslagna målbanorna är svåra att bedöma och därför behöver ses över regelbundet beroende på hur omvärlden utvecklas samt i relation till hur statistik och dataunderlag förändras.

Länsstyrelsen Västerbottens län är tveksam inför två separata målbanor då det är en komplex fråga som är svårkommunicerad. Därför bör två målbanor implementeras först när en utförlig utredning genomförts för att förstå samtliga effekter av dem.

Region Skåne föreslår i stället en målbanda med delmål på ett tätare intervall.

SEI belyser riskerna för att dubbelräkning uppstår och råder därför beredningen att endast negativa utsläpp bör användas för att uppnå nettonoll-målet till år 2045

Konsumtionsbaserade utsläpp

Positiv till ett konsumtionsmål

Sveriges Allmännyttan och Energiföretagen Sverige tillstyrker beredningens förslag om ett mål för Sveriges klimatpåverkan från konsumtion. *Trafikanalys, STEM, Uppsala kommun, KTH, Almi AB, Fastighetsägarna Sverige, Göteborg universitet, Göteborg kommun, Region Dalarna, 2030-sekretariatet, Drivkraft Sverige, Energiföretagen, Flen kommun, Gävle kommun, Jernkontoret, Jordbruksverket, Länsstyrelsen Stockholms län, Länsstyrelsen Södermanlands län, Länsstyrelsen Västerbottens län, Naturvårdsverket, Region Skåne, Skogsstyrelsen, SKR, Skogsindustrierna, Västra Götalandsregionen, SGU, LRF, Länsstyrelsen Gävleborgs län, Formas, Länsstyrelsen Gotlands län, Vinnova, Länsstyrelsen Västra Götaland* och *Konsumentverket* är positiva förslaget. *Fastighetsägarna Sverige* påtalar däremot att sådana miljömål måste utformas på ett sätt så att de inte överlappar eller motsäger nuvarande klimatmål. *Länsstyrelsen Västra Götaland* och *Länsstyrelsen Gotlands län* bedömer att konsumtionsmålet är komplext utformat och riskerar att ge en låg ambitionsnivå enligt den nuvarande utformningen.

LRF påtalar fördelarna med att öka andelen svenska produkter i konsumtionen, bland annat livsmedel, energi och byggmaterial då dessa i större utsträckning har en lägre klimatpåverkan.

Länsstyrelsen Gävleborgs län belyser betydelsen inom internationella sammanhang att ett enskilt land väljer att ta ansvar för hela sin klimatpåverkan och hoppas att många länder tar efter Sveriges exempel. *SEI*

vill se att Sverige arbetar för att alla länder kompletterar sina territoriella utsläpp genom att redovisa sin klimatpåverkan från konsumtion.

Vidare är *Göteborg kommun* positiv till de etappmål för hållbar konsumtion som föreslås då det förenklar att göra viktiga vägval samt mäter den nationella ambitionsnivån

Stockholm kommun och *Livsmedelsverket* ser beredningens förslag för en minskad klimatpåverkan från konsumtionen som rimliga och instämmer i förslaget. Samtidigt betonar många kommuner och regioner att de redan har satt individuella mål för att minska utsläppen och bli mer hållbara vilket gör att det idag finns en beredskap för den ökade ambitionsnivån Miljömålsberedningens föreslår. *Livsmedelsverket* tycker dock att det delvis saknas en analys och förslag på åtgärder för att målen ska uppnås.

Däremot saknar både *Stockholm kommun* och *Länsstyrelsen Gävleborgs län* tydliga mål och åtgärder för att minska konsumtionen och öka återbruket. *Länsstyrelsen Gävleborgs län* påtalar samtidigt avsaknaden av strategier kring styrmedel för att minska energiförbrukningen. *Länsstyrelsen Gävleborgs län* finner att ett intensifierat arbete med cirkulär ekonomi inom flertalet sektorer kan minska klimatpåverkan från konsumtionen samt ha viktiga synergieffekter så som minskade kostnader och en minskad förbrukning av ändliga resurser. Genom att införa cirkulära krav minskar utsläppen av växthusgaser. *Stockholm kommun* föreslår därför att beredningen kompletterar med nationella mål om att minska konsumtion av nytt material på ett liknande sätt som andra EU medlemsstater gjort. Dessutom föreslår *Stockholm kommun* att SCB får i uppdrag att ta fram indikatorer som möjliggöra uppföljningen av cirkularitet.

LRF ser gärna att Livsmedelsverket och Jordbruksverket enas om en gemensam definition för vad konsumtion, direktkonsumtion och förbrukning är.

Kritik av beredningens förslag om konsumtionsmål

Energimarknadsinspektionen (Ei) avstyrker beredningens förslag om två konsumtionsbaserade utsläppsmål då en bedömning görs att konsekvensanalysen som beredningen tagit fram inte gör det möjligt att bedöma inverkan på marknaderna. *Ei* anser även att det saknas konkreta

förslag på hur målen ska nås samt hur konsumtionsbaserade utsläpp ska lösas på ett samhällsekonomiskt effektivt och kostnadseffektivt sätt.

IVA avstyrker beredningens förslag om ett långsiktigt klimatmål för Sveriges klimatpåverkan från konsumtion med hänvisning till att förslagen är i konflikt med EU:s klimatpolitik som är under implementering. Dessutom bedömer *IVA* att klimatmål som berör utsläpp ska hanteras på en så hög nivå som möjligt, annars riskerar de nationella målen att bli suboptimala i relation till mål EU implementerar.

Tillväxtanalys och *Konjunkturinstitutet* avstyrker Miljömålsberedningens förslag att införa mål för minskad klimatpåverkan från konsumtion med hänvisning till att Sverige kan gå före och agera förebild i klimatarbetet utan att införa mål.

Återvinningsindustrierna (ÅI) ser negativt på att Miljömålsberedningen saknar både förslag och fokus på materialåtervinningens betydelse för att minska Sveriges globala klimatpåverkan. *ÅI* ser det som en bristande insikt om materialåtervinningens klimatnytta och hur omställningen till en cirkulär ekonomi spelar en central roll för att minska fossilanvändningen. Även *Huddinge kommun* påtalar att avfallshanteringen som har en viktig roll att minska utsläppen från privatkonsumtionen borde framgå av utredningen.

Länsstyrelsen Gävleborgs län tycker beredningen har ett litet fokus på livsmedelskonsumtionen över lag fastän en tredjedel av konsumtionsbaserade utsläpp kommer från livsmedels växthusgasutsläpp. *LRF* ifrågasätter varför jordbrukspolitiken och livsmedelsstrategin *Farm to Fork* inte får ett större utrymme i delbetänkandet då livsmedelsproduktionen dels är avgörande för människors överlevnad, dels har ett stort klimatavtryck.

Kommerskollegium befarar att beredningens förslag om ett konsumtionsmål kan bryta mot WTO:s regelverk. Inom GATT:s bestämmelser om icke-diskriminering av varor av samma slag bedöms två liknande produkter, oavsett produktionssätt, vara varor av samma slag. *Kommerskollegium* betonar att länder enligt de grundläggande reglerna därför inte får behandla produkterna olika eller begränsa försäljning av den utsläppsintensiva produkten. Detta skulle således ha en negativ inverkan på Sveriges handelsrelationer och uppfyllelsen av klimatmålet.

Konsumentverket kommenterar att Miljömålsberedningens förslag måste ha de enskilda hushållens inkomster i åtanke då priset på konsumtionsvaror och prisökningar har en ytterst viktig roll i omställningen mot en konsumtion som har en lägre påverkan på klimatet. Även *KTH* påtalar att beredningens antagande bygger på att hushållen kommer ha kvar samma konsumtionsmönster i rådande prisökningar.

FHM påtalar avsaknaden av klimatförändringars direkta och indirekta inverkan på folkhälsan och hälsosektorn i Sverige. *FHM* anser att Miljömålsberedningen bör komma med förslag om hur Sveriges folkhälsopolitiska mål ska nås utifrån målen satta för att minska klimatpåverkan från konsumtion.

Göteborg kommun saknar en strategi i betänkandet för hur klimatpåverkan från den privata konsumtionen, som i dag står för cirka 60 procent av Sveriges konsumtionsbaserade utsläpp, ska minska. *Göteborg kommun* föreslår en nationell samordning samt åtgärder och strategier på flera nivåer för att klimatpåverkan från privatkonsumtion ska minska tillräckligt mycket. Även *Luleå kommun* påtalar bristen av åtgärder som underlättar för medborgare att ställa om sin konsumtion till att bli mindre utsläppsintensiv.

Mellerud kommun och *Statskontoret* understryker att det behövs konkreta åtgärder som minskar klimatpåverkande konsumtion och dess utsläpp, och är kritisk till att miljömålsberedningen inte redovisar förslag och strategier som förändra den klimatpåverkande konsumtionen. I linje med detta bedömer *Formas*, *Länsstyrelsen Västra Götaland*, *Vinnova*, *Länsstyrelsen Skåne län*, *Länsstyrelsen Gävleborgs län* och *Södertörns högskola* att avsaknaden av ett siffersatt mål för utsläppsminskningar inom offentlig upphandling kan försvåra uppföljning och utvärdering.

Svemin betonar att klimatpolitik och styrmedel bör riktas mot områden Sverige har rådighet över. Att sätta upp inhemska mål i de områden Sverige saknar rådighet är riskfullt. *Svemin* understryker att reella utsläppsminskningar i första hand uppnås när EU:s klimatpolitik och den internationella klimatagendan påverkas.

Exportens klimatnytta

En positiv syn på Miljömålsberedningens förslag

Energiföretagen Sverige och *Sveriges Allmännytt*a tillstyrker Miljömålsberedningens förslag om en målbana för exportens klimatnytta och betonar att även elens klimatnytta bör inkluderas vid beräkningar av den svenska exportens klimatnytta.

Tillväxtverket, Länsstyrelsen Södermanlands län, Svenskt Näringsliv, Skogsindustrierna Trafikanalys, STEM, SGU, Uppsala kommun, Drivkraft Sverige, Energiföretagen, Göteborg universitet, Gävle kommun, Jordbruksverket, LRF, SGU, Skogsstyrelsen, Region Dalarna, KTH, LRF, Formas och Konsumentverket instämmer i förslaget om exportens klimatnytta och betonar hur den svenska klimatsmarta industrin kan ha en betydande roll i att minska de globala koldioxidutsläppen. *LRF* anser även att en ökad svensk export av jordbruksprodukter och livsmedel ger upphov till en förbättrad potential för Sverige att uppnå flera miljömål.

Göteborg kommun instämmer i beredningens mål om exportens klimatnytta och menar att det kan driva på exporterande företag att ställa om snabbare. Dock påtalas risken det även skulle kunna motivera företag att inte minska utsläppen i den takt som behövs med motiveringen att de ändå har en stor klimatnytta via export.

Västra Götalandsregionen, Region Västerbotten, Svemin och 2030-sekretariatet ser positivt på att företag får en mer prominent roll att gemensamt ta ansvar för hela konsument- och värdekedjans klimatpåverkan genom en grön omställning. *Region Västerbotten, Jernkontoret* och *Vinnova* påtar hur svenska företag redan går i bräsch för den gröna omställningen och hur beredningens förslag kommer öka detta.

Malmö kommun menar att förslaget att redovisa klimatpåverkan från Sveriges export kan bidra till klimatteknikexport och *Tillväxtverket* menar att exportens klimatnytta kan ha positiva sysselsättningseffekter i vissa branscher.

Naturvårdsverket är positiv till beredningens förslag om mål för Sveriges klimatnytta av export då det kan bidra till kunskapsökning som i sin tur minskar klimatutsläppen. Dessutom är det positivt att kunskap om

klimatnyttan från Sveriges export kan fördjupas. *Naturvårdsverket* betonar dock vikten av att målbanan för Sveriges klimatpåverkan från konsumtion är separat från exportnyttan. Även *Stockholm kommun* välkomnar ett arbete för att minska klimatpåverkan i andra länder genom Sveriges export, men påtalar riskerna med att nettonoll-målet försvagas genom att inkludera exportens klimatnytta. *Stockholm kommun* anser därför att fokus bör vara på att minska utsläppen från Sveriges konsumtion.

Kommerskollegium ser problematik med att sätta ett specifikt mål för exportens klimatnytta då det är svårt för en regering att direkt styra exporten för att uppnå vissa mål. *Kommerskollegium* föreslår i stället att Sverige ska verka för att skapa goda förutsättningar för exporten av varor som bidrar med klimatnytta.

Länsstyrelsen Gotlands län, *Länsstyrelsen Skåne län* och *SEI* är positiva till beredningens ambitioner att öka klimatnyttan från export av klimatsmarta produkter men ser otydligheter i förslagen som tagits fram. Dock påpekar remissinstanserna att det inte framgår vilken ansträngning svenska exportföretag förväntas göra för att uppnå målen samt hur det korrelerar med Parisavtalets mål.

Invändningar mot ett mål för exportens klimatnytta

Tillväxtanalys och *Konjunkturinstitutet* avstyrker Miljömålsberedningens förslag att införa mål för minskad klimatpåverkan från den svenska exportens klimatnytta. *Tillväxtanalys* anser att minskad import från ett land som är bundet av kvantitativa utsläppstak likt Sverige endast kommer resultera i högre priser och ett ineffektivt ekonomiskt utfall.

Klimatkommunerna och *Naturskyddsföreningen* är tveksamma till beredningens yttrande att utsläppsminskningar sker genom exportens klimatnytta då det saknas rättssäkra metoder för att mäta detta. *Naturskyddsföreningen* avråder därför beredningen att implementera förslaget då det utan korrekt data kan riskera att minimera Sveriges legitimitet och förtroende i internationella sammanhang, bland annat inom UNFCCC. Exportens klimatnytta bör endast betraktas som en indikator.

Även *Länsstyrelsen Gävleborgs län*, *Länsstyrelsen Västerbottens län* och *Länsstyrelsen Västra Götaland* ställer sig frågande huruvida det är lämpligt att i det här skedet inkludera den svenska exportens klimatnytta i sina territoriella

klimatmål då det saknas standardiserade mått och redovisningssystem. Därför ser *remissinstanserna* att det är fördelaktigt att avvakta med ett mål för exportens klimatnytta.

VTI bedömer exportens klimatnytta svårdefinierad och beroende av andra länders agerande, något Sverige saknar rådighet över. Därför är *VTI* tveksamma till att exportens klimatnytta ska inkluderas i Sveriges klimatmål. Innan den ska ingå bör klimatnyttan tydligt definieras samt att mekanismer som krävs för att främja en utveckling av alternativa lösningar identifieras.

Chalmers menar att beredningens förslag inte kan mäta exportens klimatnytta direkt utan är beroende av olika antaganden. Dessa antaganden baseras utifrån hur mycket svensk produktion trycker undan annan utsläppsintensiv produktion på världsmarknaden, hur svenska produkter släpper ut mindre utsläpp i användarfasen samt exporten av innovationer och teknik som minskar utsläppen. Problemet som *Chalmers* identifierar är att beredningens förslag endast utgår ifrån antagandet om exportens klimatnytta i stället för alla tre vilket resulterar i att mätningarna riskerar att styra fel. Därför bedöms förslaget om exportens klimatnytta vara olämpligt av *Chalmers*.

Malmö kommun bedömer att det inte framgår tydligt i betänkandet på vilket sätt exporten från Sverige ger en positiv klimateffekt genom undanträngandet av klimatskadliga produkter.

Kontrollstationer

Välkomnar beredningens förslag

Sveriges Allmännyttan, *Chalmers* och *Statskontoret* tillstryker förslaget att genomföra en kontrollstation 2027 och därefter vart fjärde år. Att regelbundet analysera och utvärdera politiken är grundläggande för att se till så att politiken leder mot de uppsatta målen. *KTH*, *Länsstyrelsen Södermanlands län*, *Svenskt Näringsliv*, *Länsstyrelsen Gävleborgs län*, *Sveamin*, *SGU*, *Länsstyrelsen Gotlands län*, *Skogsstyrelsen*, *Energiföretagen Sverige*, *Region Dalarna*, *2030-sekretariatet* och *Naturvårdsverket* är positiva till förslaget.

Naturskyddsföreningen och *Länsstyrelsen Skåne län* är endast positiva till förslaget om det kan säkerställas att kontrollstationerna endast ska användas för att säkerställa att utsläppsminskningarna är tillräckliga för att nå målen. De ska inte kunna användas för att sänka klimatmålen ambitioner. Även *Länsstyrelsen*

Gävleborgs län kommenterar att det inte tydligt framgår vad som ska justeras vid behov eller hur en sådan justering får ske. Eftersom Parisavtalet har en ”no-backsliding” klausul föreslår *Länsstyrelsen Gävleborgs län* att justeringar ska följa principen i Parisavtalets Artikel 14, §3.

Luftfart

Instämmer till förslag om flyg

Konsumentverket, KTH, Länsstyrelsen Gotlands län, Fly Green Fund, Svensk Sjöfart, Svenska regionala flygplatser (SRF) och Skogsstyrelsen tillstyrker

Miljömålsberedningens förslag att utsläpp från luftfart som har en hög klimatpåverkan ska inkluderas i Sveriges territoriella klimatmål och etappmål för inrikestransporter.

Transportstyrelsen tillstyrker förslag att utsläpp från bunkring till internationellt flyg inkluderas i Sveriges långsiktiga territoriella mål då det bedöms kunna bidra till den gröna omställningen på ett effektivt sätt. *Göteborgs kommun* och *Länsstyrelsen Gävleborgs län* är positiva till förslaget.

Gävle kommun, Malmö kommun, Länsstyrelsen Södermanlands län, Naturskyddsföreningen, VTI, Länsstyrelsen Västerbottens län, Göteborgs universitet, Chalmers, Energiföretagen Sverige och Naturvårdsverket ställer sig positivt till beredningens förslag om luftfartens klimatpåverkan och de åtgärder som föreslås för att reducera utsläppen från sektorn. *Chalmers* menar att Sveriges höga ambitioner kan resultera att fler länder anammar liknande territoriella mål vilket kan driva på för effektiva styrmedel inom ICAO och EU. *2030-sekretariatet, Länsstyrelsen Gävleborgs län* och *Länsstyrelsen Västra Götaland* är positiva förslagen som lagts fram om luftfart då färdmedlet saknar klimatpolitiska mål.

Swedavia AB, SRF, Fly Green Fund och *Transportföretagen* är glada över förslaget att höghöjdseffekten inte ska ingå i något etappmål samt att utsläpp från bunkring till internationellt flyg ska inkluderas i de långsiktiga territoriella klimatmålen. *Transportföretagen* menar att det råder för stora osäkerheter kring regleringen av uppräkningsfaktorn för att kunna användas i beräkningar på ett säkert sätt.

Stockholm kommun ser positivt på skärpta krav för klimatpåverkan från flyg och vill, om möjligt, att även 50 procent av utrikes flyg ingår i Sveriges territoriella klimatmål. *Stockholm kommun* anser även att Sverige bör inom internationella överenskommelser arbeta för skärpta krav för internationell flyg.

Transportföretagen instämmer endast i beredningens förslag om etappmålet och det långsiktiga territoriella utsläppsmålet om rätt förutsättningar skapas för flygbranschen. *Transportföretagen* ger styrmedel och åtgärder som stödjer utvecklingen av fossilfritt bränsle som exempel. Annars bör utsläpp från flygfarten fortsatt regleras av EU-ETS.

Länsstyrelsen Gotlands län påtalar att hänsyn måste tas till öars beroende av fartygsförbindelser vid utformning av styrmedel för att nå målen.

Trafikanalys och *Trafikverket* belyser att den viktigaste åtgärden för att minska utsläppen från luftfarten är att regeringen i förhandlingarna om Fit For 55 arbetar för att förslagen ska bli så skarpa som möjligt, något som *Swedavia AB* instämmer i. *Göteborg kommun* påpekar också att kommande regleringar på EU-nivå kommer ha stor påverkan för klimatpåverkan från flyg samt betonar vikten av att Sverige ska arbeta internationellt för att minska flygets klimatpåverkan.

Göteborg kommun betonar att flygindustrins färdplan till Fossilfritt Sverige är mer ambitiöst än beredningens förslag och föreslår därför att beredningens förslag bör ses över och vid behov skräpas till för att stödja branschens mål.

Transportföretagen menar att det har varit mer fokus på att få människor att sluta flyga än att ta fram strategier för att genomföra en grön omställning av flygindustrin. *Transportföretagen* belyser därför hur Sveriges flygindustri arbetar med hållbara lösningar som implementeras globalt och därmed har en faktisk möjlighet att minska flygets utsläpp.

Avvisar beredningens förslag

Mobility Sweden, *Drivkraft Sverige* och *Trafikverket* avstyrker

Miljömålsberedningens förslag att koldioxidutsläpp från inrikes och utrikes flyg inkluderas i etappmålet för inrikestransporten till 2030 respektive 2045.

Mobility Sweden, *Svenskt Näringsliv* och *Konjunkturinstitutet* anser att dessa utsläpp bör regleras internationellt då flyget är en sektor inom EU ETS. SKR

bedömer också att luftfart i första hand ska omfattas av relevanta styrmedel för omställning på EU-nivå.

Tillväxtanalys avstyrker samtliga av beredningens förslag om luftfart och hänvisar till att de territoriella utsläppen bör beräknas i enlighet med internationella regelverk och riktlinjer.

Trafikanalys är kritisk till beredningens förslag att inrikesflygets utsläpp ska ingå i det nationella etappmålet då trafikslagen hanteras olika i många sammanhang. *2030-sekretariatet* riktar kritik mot förslaget då det inte är i linje med flygbranschens färdplan till Fossilfritt Sverige. Även *Transportstyrelsen* är tveksam till förslaget då det är otydligt hur inkludandet av flyget i etappmålet skulle minska utsläppen på ett kostnadseffektivt sätt.

Transportstyrelsen påpekar att flyget redan omfattas av EU ETS och därmed inte har någon betydelse i etappmålet i praktiken.

Swedavia AB kritiserar beredningens konsekvensanalys då den i första hand utgår ifrån reglering av flyg och en minskning på efterfrågan av flyg. Detta menar *Swedavia AB* inte minskar flygets klimatpåverkan och därför bör de styrmedel och incitament som används inom flyget gå till faktiska åtgärder som minskar flygets klimatpåverkan.

Konjunkturinstitutet och *Transportföretagen* påpekar att beredningens förslag inte skulle minska utsläppen på EU-nivå eller globalt sätt eftersom ett liknande mål redan är satt av Fossilfritt Sverige och två identiska mål inte resulterar i en större utsläppsminskning.

Malmö kommun och *Svenskt Näringsliv* belyser att beredningens resonemang att inkludera bunkring för flygresor från Sverige må vara logiskt utifrån ett territoriellt sammanhang, men förslaget tar inte hänsyn till svenskars flygresor från utländska flygplatser eller mellanlandningar. *SEI* föreslår därför att svenskarnas totala långväga flygresande ska inkluderas i de territoriella utsläppen.

SEI tycker att Sverige bör utgå ifrån den mest etablerade vetenskapliga uppskattningen och då ingår höghöjdseffekten. *Länsstyrelsen Västra Götaland*, *Chalmers*, *Naturskyddsföreningen*, *VTI* och *Länsstyrelsen Södermanlands län* ser det som en ambitionssänkning att höghöjdseffekten inte ingår i beredningens förslag om luftfarten trots att den bedöms öka klimatpåverkan från flyg med cirka 70 procent.

STEM påpekar att om inrikesflyget ska bidra till uppfyllelse av etappmålet för inrikes transporter till 2030 måste reduktionsnivåerna höjas för inblandning av biobränsle. *STEM* och *Swedavia AB* påpekar båda att brist på biojet kommer resultera i stigande priser, något som kan undvikas så länge det finns tillgång till inhemsk producerad biojet enligt *Swedavia AB*.

Trafikanalys önskar att beredningen ger begreppet *internationell resa* som omnämns för sjöfart en definition för att öka tydligheten.

Trafikanalys påpekar att det på sidan 434 ska stå att kommersiella flygoperatörer som släpper ut *mindre* än 10 000 ton som ska vara undantagna från att ingå i EU ETS.

Sjöfart

Välkomnande av förslag om sjöfart

Konsumentverket, Skogsstyrelsen, Länsstyrelsen Gotlands län och Trafikverket tillstyrker beredningens förslag om att Sverige ska ta sin del av ansvaret för utsläpp från internationell sjöfart och nå målen som satts upp på EU-nivå. *Konsumentverket* vill förtydliga att det utifrån ett konsumentperspektiv i första hand rör sig om direkta köp av en transporttjänst till sjöss eller där sjöfartstransporter finns med i konsumentvarors livscykel. *Länsstyrelsen Gotlands län* påtalar att hänsyn måste tas till öars beroende av fartygsförbindelser vid utformning av styrmedel för att nå målen.

Svensk Sjöfart tillstyrker utan förbehåll förslaget att 50 procent av fartygens utsläpp på internationell resa som anläpt eller avgått svensk hamn ska inkluderas i Sveriges territoriella klimatmål. Det ger en ökad tydlighet och långsiktighet i klimatarbetet. Även *Transportstyrelsen* tillstyrker förslaget, men ser otydligheter kring hur beredningen kommit fram till att endast 50 procent av utsläppen ska inkluderas i Sveriges territoriella klimatmål. *Göteborg kommun, KTH, Länsstyrelsen Gävleborgs län, Statens väg- och forskningsinstitut (VTI)* och *Länsstyrelsen Västra Götaland* är positiva till förslaget och menar på att det är rimligt att Sverige tar ett större ansvar för sjöfarten samt att införandet av förslaget kommer vara behjälpligt för att nå liknande mål inom EU och IMO.

Vidare välkomnar *Svenske Sjöfart* EU kommissionens förslag att sjöfarten ska inkluderas i Fit For 55 (FF55) och handeln med utsläppsrätter. Ett pris på utsläppen från sjöfarten sätter ett pris mellan fossila och icke-fossila drivmedel vilket har en avgörande betydelse för att uppnå klimatmålen. Svensk Sjöfart betonar även att Sverige har en begränsad rådighet över utsläppen från den internationella sjöfarten och det därför är att föredra internationell reglering för att få en större effekt på klimatutsläppen. *Transportföretagen* instämmer med *Svenske Sjöfarts* yttrande om sjöfart.

Naturvårdsverket och *Stockholm kommun* är glada över skärpta krav för klimatpåverkan från sjöfart då det saknas nationella och internationella styrmedel för att ett nettonollutsläppsmål som inkluderar sjöfart och flyg ska kunna nås. Däremot efterfrågar *Naturvårdsverket* kompletterande analyser på grund av den pågående EU-förhandlingen.

Gävle kommun, *Göteborgs universitet*, *Naturskyddsföreningen*, *Malmö kommun*, *Länsstyrelsen Södermanlands län*, *Länsstyrelsen Västerbottens län* och *Energiföretagen Sverige* instämmer i beredningens förslag om sjöfartens klimatpåverkan.

Göteborg kommun påtalar fördelarna de upplevt med införandet av en miljödifferentierad hamnavgift och miljödifferentierade farledsavgifter då det har ett stort symbolvärde. Genom att referera till dessa rabatter kan andra aktörer påverkas till fördel att skapa nya gröna korridorer som är förenliga med de åtaganden som gjorts inom Clydebank-deklarationen.

Fastän *Länsstyrelsen Västra Götaland* är positiv till förslaget att endast 50 procent av utsläppen från fartyg på internationell resa till svensk hamn ska inkluderas i Sveriges klimatmål, bedömer länsstyrelsen att målsättningen inte är tillräckligt ambitiöst. *Länsstyrelsen Västra Götaland* och *Länsstyrelsen Gävleborg län* ser förklaringen till varför endast hälften av resorna ska inkluderas som oklar när styrmedel för att minska utsläppen från den internationella sjöfarten är obefintliga.

Angående miljödifferentierade farledsavgifter kommenterar *Sjöfartsverket* att de även bör innefatta miljöförbättrande åtgärder.

Invändningar av beredningens förslag om sjöfart

Mobility Sweden och *Drivkraft Sverige* avstyrker beredningens förslag att utsläpp från internationell sjöfart ska inkluderas i Sveriges mål om netto noll utsläpp

till 2045 med hänvisning att det bör regleras internationellt. *2030-sekretariatet* och *Svemin* föreslår att beredningen bör avvakta och se huruvida Fit For 55 går igenom innan några beslut tas. Likartat anser *Skogsindustrierna* att sjöfarten är internationell i sin natur och därför bör mål i första hand sättas på internationell nivå och undvikas att sättas på nationell nivå.

Konjunkturinstitutet och *Svensket Näringsliv* anser att dessa utsläpp bör regleras internationellt då sjöfart planeras att föras in i EU ETS. *SKR* bedömer att sjöfart i första hand ska omfattas av relevanta styrmedel för omställning på EU-nivå. *Transportstyrelsen* belyser att regelverk kring internationell sjöfart regleras av EU och IMO vilket innebär att Sverige har begränsad rådighet att införa effektiva nationella styrmedel på sjöfartsområdet. Det internationella arbetet är det viktigaste verktyget för att regler de internationella utsläppen även om ett svenskt mål införs. Därför instämmer *Transportstyrelsen* med beredningen att beslut om reglering bör hanteras av EU och IMO.

Tillväxtanalys avstyrker samtliga av beredningens förslag om sjöfart och hänvisar till att de territoriella utsläppen bör beräknas i enlighet med internationella regelverk och riktlinjer.

Trafikanalys kritiserar förslaget att 50 procent av utsläppen från fartyg på internationell resa som anlöpt eller avgått svensk hamn skall inkluderas i Sveriges långsiktiga territoriella klimatmål då det inte framgår vilken del av resan som ska ingå i Sveriges klimatmål. *Trafikanalys*, *Svensket Näringsliv* och *Malmö kommun* påtalar risken att fartyg m.fl. kan göra mellanstopp innan slutdestination för att minska de utsläpp som ska rapporteras.

Vinnova betonar att sänkt hastighet för fraktfartyg har den näst största potentialen för att minska utsläppen från sjöfarten, något som även delbetänkandet omnämner. Sverige bör därför verka för att nå en internationell överenskommelse inom IMO. *Vinnova* påpekar dock att ett första steg bör vara att EU beslutade om lägre maxhastigheter inom EU:s maritima ekonomiska zon då beslutsfattandet inom IMO kan vara trögt.

Sjöfartsverket vill att det ska förtydligas att Ro-Pax fartyg har en lägre internaliseringsgrad följd av *frekvensrabatt* på farledsavgiften, samt att de i hög utsträckning nyttjar lotsdispens.

Myndigheternas uppdrag om konsumtion och export

Instämmande om beredningens förslag till myndigheternas uppdrag

En majoritet av remissinstanserna instämmer i Miljömålsberedningens beslut att ge Naturvårdsverket uppdrag att utveckla scenarier och effektanalyser för klimatpåverkan från konsumtion. *Naturvårdsverket* välkomnar själva beredningens förslag men bedömer att det behöver förtydligas att Naturvårdsverket har ett sammanhållande ansvar tillsammans med andra berörda myndigheter. Däremot ser *Naturvårdsverket* fördelar med att arbeta utifrån redan etablerade samarbeten för att ta fram scenarier av de territoriella växthusgasutsläppen.

Statistiska centralbyrån (SCB) stödjer beredningens förslag att vidareutveckla den officiella statistiken om klimatpåverkan från konsumtion då det finns ett flertal områden där detaljnivån kan förbättras, bland annat inom flyg och cement. *Livsmedelsverket*, *Länsstyrelsen Västra Götaland* och *Länsstyrelsen Södermanlands län* är positiva till uppdraget Miljömålsberedningen ger SCB. Samtidigt belyser *Nacka kommun*, *Malmö kommun*, *Luleå kommun*, *Klimatkommunerna*, *Flen kommun*, *Göteborg kommun*, *Kungsbacka kommun*, *Alingsås kommun*, *Stockholm kommun*, *Länsstyrelsen Gävleborgs län*, *Länsstyrelsen Södermanlands län*, *Länsstyrelsen Västra Götaland*, *Länsstyrelsen Gotland* och *Länsstyrelsen Västerbotten* hur värdefullt det skulle vara om SCB även tog fram statistik om klimatpåverkan från konsumtion för kommunal nivå. Det skulle medföra i bättre medel att genomföra klimatmålen då bland annat *Länsstyrelsen Södermanlands län* menar att statistik möjliggör att målsättningar och åtgärdsarbete kan följas upp på ett adekvat sätt. *Göteborg kommun* och *Stockholm kommun* berättar att många kommuner i dag använder nationella data vilket kan vara vilseledande. Om kommunal statistik finns tillgängligt skulle uppföljningen av genomförandet av klimatmål vara både möjligt och precist.

SCB välkomnar även förslaget att tillsammans med Naturvårdsverket producera ny statistik för att stödja en bedömning av svensk exports klimatnytta. Dock vill *Naturvårdsverket* konstatera att den här typen av uppskattningar resulterar i stor osäkerhet som inte kommer kunna lösas med statistik och konventionell scenariometodik. *Göteborg kommun* påtalar därför vikten av att utveckla metoden då den i dagsläget inte är tillräckligt tillförlitlig. Likaväl kommenterar *Klimatkommunerna* och *Naturskyddsföreningen* att många av de metoder Miljömålsberedningen föreslår saknar en rättssäker

grund för att mäta data. *Naturskyddsföreningen* rekommenderar därför att osäkra metoder ska undvikas då det kan ha en negativ effekt på Sveriges legitimitet i internationella sammanhang.

Både *SCB* och *Naturvårdsverket* påtalar att ytterligare resurser behöver allokeras till de myndigheter som föreslås tilldelas ytterligare uppdrag då myndigheter inte har möjlighet att med dagens resurser utföra de förslag beredningen lägger fram.

STEM anser att KKV bör inkluderas i uppdraget Upphandlingsmyndigheten och Naturvårdsverket har fått om att ta fram kriterier för vad som ska räknas som klimatkrav i offentlig upphandling.

Jordbruksverket och *Tillväxtanalys* tillstyrker beredningens förslag att utveckla metoder och statistikinsamling för att kunna analysera och synliggöra Sveriges klimatpåverkan från konsumtion och koldioxidläckage från handel.

Kammarkollegiet är positiv till förslag att verktyg för att mäta klimatpåverkan tillgängliggörs och tillhandahålls av relevanta myndigheter.

Offentlig upphandling

Generellt välkomnande

Mellerud kommun, *Sveriges Allmännytt*a och *Länsstyrelsen Västerbottens län* tillstyrker samtliga av beredningens förslag att ändra i lagar och förordningar som styr offentlig upphandling och *Länsstyrelsen Gävleborgs län* välkomnar dem. *LRF* välkomnar förslag till författningsändringar förutsatt att de inte missgynnar mindre leverantörer.

*Sveriges Allmännytt*a tillstyrker förslaget om ett etappmål för utsläpp från offentlig upphandling samt förslaget att utsläppsminskningar får en betydelse vid avvägningar i offentliga upphandlingar för statliga myndigheter.

Konsumentverket, *Gävle kommun*, *KTH*, *Göteborgs universitet*, *Länsstyrelsen Västerbottens län*, *Naturvårdsverket*, *Upphandlingsmyndigheten*, *Länsstyrelsen Gävleborg län*, *Göteborg kommun* och *SGU* instämmer i förslagen.

*Sveriges Allmännytt*a tillstyrker förslaget om fritt tillgängliga LCA-databaser då det är nödvändigt med tillgängliga beräkningsmodeller och data för att på ett

adekvat sätt mäta klimatpåverkan. *Naturvårdsverket, KemI, Södertörns högskola, Upphandlingsmyndigheten, Göteborgs universitet, Folkhälsomyndigheten, Länsstyrelsen Gävleborg län, Huddinge kommun, Gotland kommun, Västra Götaland Region, Region Dalarna, Region Östergötland, Länsstyrelsen Skåne län, Länsstyrelsen Västra Götaland, Länsstyrelsen Gotlands län, Livsmedelsverket och Göteborg kommun* är positiva till beredningens förslag.

Upphandlingsmyndigheten bedömer att uppdraget att ta fram en förstudie om LCA-databaser bör ligga hos någon annan myndighet. *Trafikverket* och *Svenska Kraftnät* inkluderas gärna i förstudien.

Kungsbacka kommun, SEI, Swedavia AB, Alingsås kommun, Gävle kommun, Skogsstyrelsen, SGU, Trafikverket, Svenska Transportarbetareförbundet, Flen kommun, Malmö kommun, Stockholm kommun, Naturvårdsverket, Formas och Konsumentverket tycker det är utmärkt om det blir obligatoriskt att beakta klimatmålen vid offentlig upphandling. *Vinnova* och *SEI* påtalar att det är rimligt att offentlig upphandling bör ha fler klimatkrav då det har en större klimatpåverkan än Sveriges transportsektor och jordbruk. *SEI* ser även positivt på att offentliga myndigheter över en viss storlek ska etablera mål för sina konsumtionsbaserade utsläpp. *Stockholm kommun* påtalar dock de ökade kostnaderna som förslaget medför samt att kostnader kan uppstå vid uppföljningen. Därför föreslår *Stockholm kommun* att beredningen analyserar hur dessa kostnader kan fördelas på ett effektivt sätt.

SCB och *Upphandlingsmyndigheten* är positiva till beredningens förslag att tillsammans vidareutveckla miljöspendanalyser över klimatpåverkan från offentlig upphandling. *Upphandlingsmyndigheten* anser att metoden kan användas för att utifrån ett inköpsperspektiv analysera inköpsstatistiskt som ger indikatorer om inköpens klimatpåverkan.

Gotland kommun, Länsstyrelsen Västra Götaland, Jordbruksverket, KemI, Länsstyrelsen Södermanlands län, Länsstyrelsen Gotlands län, Naturskyddsföreningen och *Energiföretagen Sverige* stödjer samtliga av Miljömålsberedningens förslag om offentlig konsumtion och upphandling. *Energiföretagen Sverige* anser det rimligt att upphandlande myndigheter går före för att på så sätt skapa en efterfrågan på fossilfria/fossilsnåla produkter.

Konkurrensverket (KKV) har inga invändningar mot beredningens förslag att ett etappmål för offentlig upphandling införs. Däremot anser *KKV* att det krävs utförligare metoder för hur måluppfyllelsen ska mätas. Även *Göteborg kommun*

påtar att det måste framgå hur målet ska följas upp och vem som har ansvaret för datainsamling.

Göteborgs universitet önskar att Upphandlingsmyndigheten får i uppdrag att svara för analyser för alla Sveriges offentliga upphandlingar samt att det ska bli obligatoriskt för upphandlande myndigheter och enheter att ställa krav för att minska klimatpåverkan. Dessutom efterfrågar *Klimatkommunerna* att Upphandlingsmyndigheten får i uppdrag att stödja kommuner för uppföljning av ställda miljökrav då det är en förutsättning för svenska kommuner att minska klimatpåverkan från konsumtion. *SEI* stödjer Klimatkommunernas förslag då det överensstämmer med slutsatser av den egna forskningen som bedrivs av SEI.

Klimatkrav i offentlig upphandling

SKR tillstyrker förslag om införandet av klimatkrav i offentlig upphandling, förutsatt att det är utformat på ett sätt som är ändamålsenligt och backas upp av underlag om kostnader samt inte inskränker möjligheten till lokala prioriteringar. *Naturvårdsverket* instämmer i förslaget men betonar vikten att kriterier för vad som räknas som klimatkrav tas fram för att undvika otydligheter. *Göteborg kommun* är positiv till ett klimatkrav i lagen om offentlig upphandling (LOU) men vill belysa behovet att integrera klimat-miljö- och andra hållbarhetsaspekter i hela inköpsprocessen.

Mellerud kommun, Länsstyrelsen Gävleborgs län och Länsstyrelsen Västerbottens län tillstyrker förslaget att det införs krav i myndigheters instruktioner att beakta de nationella klimatmålen. Upphandlingsmyndigheten instämmer i förslaget och anser att det kommer skapa incitament till statliga myndigheter att analysera sina inköps klimatpåverkan och därmed strategiskt arbeta med klimathänsyn i inköpen.

Sveriges Allmännyttan och Trafikverket tillstyrker förslaget om en resultatindikator om klimatkrav för den offentliga upphandlingen.

Upphandlingsmyndigheten och Länsstyrelsen Gävleborgs län är positiva till förslaget men *Upphandlingsmyndigheten* bedömer att fler faktorer måste beaktas innan det införs. Förslaget anger inte i dagsläget hur underlag till resultatindikatorn ska samlas in och därför bör det göras mer analyser innan det införs. Vidare är *Upphandlingsmyndigheten* positiv till att eForms uppgifter om miljömässigt

hållbar upphandling ska vara obligatorisk att ange i alla upphandlingar som annonseras.

SKR och KemI betonar att förslaget om klimatkrav i offentlig upphandling bör vara mer ambitiöst och även ta hänsyn till andra centrala klimatmål avseende social inkludering, biologisk mångfald samt konkurrenskraft och svenskt och europeiskt näringsliv. Även *Naturskyddsföreningen* vill att kraven på offentlig upphandling ska vara striktare för att få en bättre genomslagskraft.

Södertörns högskola, Uppsala kommun, Upphandlingsmyndigheten, Region Dalarna, Livsmedelsverket STEM, Klimatkommunerna, Länsstyrelsen Gävleborg län, Skellefteå kommun, Länsstyrelsen Skåne, Region Skåne och Västra Götalandsregionen är generellt positiva till beredningens förslag om klimatkrav i förordningen om statlig inköpssamordning understryker angeläget att ge området hög prioritet då det står för en stor del av Sveriges klimatskadliga utsläpp.

Mellerud kommun påtalar den administrativa börda som kan tillkomma som följd av Miljömålsberedningens förslag om klimatkrav i myndigheternas instruktioner. *FHM* påpekar samtidigt att det kommer behövas stöd till myndigheterna om de ska införa klimatkrav vid offentlig upphandling. *FHM* och *Stockholm kommun* föreslår därför en central samordning skulle kunna bistå stöd samtidigt som en verifikation och kontroll kan genomföras för att se huruvida myndigheterna uppfyller kraven. Detta anser *FHM* skulle bespara skattebetalarna stora summor pengar.

Mellerud kommun och *SGU* ser en potentiell lösning för upphandlare i små kommuner genom att Upphandlingsmyndigheten och *SKR* ger mer stöd. Likväl föreslår *Sjöfartsverket* ett utökat stöd till Upphandlingsmyndigheten för uppföljning av krav samt samordning inom statliga myndigheter för klimatarbetet.

Programutbildning

*Sveriges Allmännytt*a tillstryker förslaget om en programutbildning om klimat och hållbar konsumtion för upphandlare. *Kungsbacka kommun, SEI, Länsstyrelsen Västerbottens län, Region Dalarna, Skogsstyrelsen, Luftfartsverket Konsumentverket, Västra Götalandsregionen, SGU, Gävle kommun, KKV, Kammarkollegiet, Livsmedelsverket, Svenska kraftnät, Länsstyrelsen Skåne, Alingsås kommun, Länsstyrelsen Gävleborg län, Stockholm kommun, Göteborgs universitet, Länsstyrelsen Västra Götaland,*

Göteborg kommun, Länsstyrelsen Gotlands län och Nacka kommun välkomnar förslaget.

Länsstyrelsen Skåne län tycker att offentliga upphandlare bör rekommenderas att gå utbildningen och *Göteborgs universitet* anser att utbildningen bör utformas med hjälp att ett större lärosäte som bedriver forskning inom hållbarhetsområdet.

SEI anser att utbildningen även bör inkludera målkonflikter och möjligheter till synergieffekter med andra samhällsmål samtidigt som *Länsstyrelsen Gävleborgs län* anser att kunskap om Generationsmålet och miljökvalitetsmålen ska ingå.

Invändningar mot förslag om offentlig upphandling

Trafikverket avstyrker förslaget om etappmål för utsläpp från offentlig upphandling med förklaring att det finns utmaningar i att följa upp målet på ett rättvisande sätt. *Kammarkollegiet* anser att ett förtydligande måste göras om vad det innebär att vara en specialistinstans samt om respektive myndigheters roll. Detta anser *Kammarkollegiet* och *Lunds universitet* kommer kräva en kompetensutbyggnad och ekonomiska förutsättningar inom ett område där det redan finns expertmyndigheter.

Kammarkollegiet avstyrker förslag att ändra förordningen om statlig inköpsamordning då utbudet av statliga ramavtal är behovsstyrt och därmed är Kammarkollegiets roll endast stödjande. *SGU* tycker inte förslaget är bra då det finns risk att företag inte följer avtalsdelarna eftersom uppföljningen hamnar långt bort.

Nacka kommun menar att förslaget om att beakta klimatmål vid offentlig upphandling kan öka den administrativa bördan hos upphandlande myndigheter samt att det är lagtekniskt olämpligt att göra en så vagt utformad bestämmelse tvingande. *Kungsbacka kommun, Klimatkommunerna* och *Flen kommun* påtalar det administrativa arbetet som tillkommer vilket kan vara svårhanterligt för små kommuner som saknar resurser till sitt förfogande.

Luleå kommun instämmer i att offentliga sektorn har en viktig roll för att utsläppen från offentlig upphandling ska minska, men poängterar att kommuner begränsas av bristen på resurser för att följa upp ställda krav. *Luleå kommun* betonar samtidigt bristen på konkreta indikatorer för vilka parametrar som ska följas upp. Samtidigt ifrågasätter *Transportstyrelsen* beredningens bedömning att myndigheter inom de befintliga ramarna kommer kunna beakta klimatmålen i sin offentliga upphandling.

Myndigheter måste få stöd för att veta vad som kännetecknar klimatkrav i offentlig upphandling. Därför betonar *Transportstyrelsen*, *STEM* och *Västra Götalandsregionen* vikten av att det finns stöd till upphandlare när det gäller exempel på hur klimatkrav och kriterier ska följas upp samt möjligheter att efterleva beredningens förslag.

KKV förespråkar de föreslagna lagändringarna i upphandlingslagarna LOU, LUF samt LUK, men anser det olämpligt att i lagtext hänvisa till de klimatmål riksdagen antar. Det ger upphov till otydligheter om vad som ska gälla i de fall riksdagen beslutar att ändra sina mål eller upphäva dem. *KKV* tycker att innebörden av klimatmål bör preciseras om lagändringsförslaget antas samt att skyldigheten att beakta klimatmål endast bör gälla i de fall upphandlingens art motiverar det. *Lunds universitet* gör en bedömning att befintliga skrivningar i LOU redan möjliggör koppling till klimatmålen och därför behövs ingen ändring som beredningen föreslår.

Göteborg kommun ser risker med en resultatindikator då det är ett verktyg som riskerar att flytta fokus till kravställning i stället för uppföljning och analys av den verkliga effekten. Skulle en resultatindikator införas på nationell nivå föreslår *Göteborg kommun* att den torde kompletteras med ett mått på i vilken utsträckning ställda klimatkrav följs upp

Klimatkrav i offentlig upphandling

Naturvårdsverket avstyrker förslag om klimatkrav i myndigheternas instruktioner med hänvisning till att det idag fordras av miljömålsmyndigheter att arbeta mot Agenda 2030 och Sveriges miljökvalitetsmål. Ett klimatkrav i myndigheters instruktion bedömer *Naturvårdsverket* vara överflödigt.

2030-sekretariatet anser att upphandlande myndigheter i sina regleringsbrev bör få i uppdrag att ta fram egna klimatmål för 2030 och 2045 då beredningens förslag är vaga och inte förpliktigar tillräckligt.

Nacka kommun avstyrker Miljömålsberednings förslag som berör klimatkrav i offentlig upphandling med hänvisning att det är olämpligt att i regelverket ställa klimatkrav på kommuner i relation till det kommunala självstyret. Även *Upphandlingsmyndigheten* avstyrker förslaget då klimatmål inte ger en ökad tydlighet i förhållande till ska-regeln om hur upphandlande organisationer ska beakta klimatet. Likväl avstyrker *Tillväxtanalys*, *Svenskt Näringsliv* och *Konjunkturinstitutet* samtliga av Miljömålsberedningens förslag om klimatkrav i

offentlig upphandling med hänvisning till att den svenska klimatpolitiken redan omfattar den offentliga sektorn. *Tillväxtanalys* anser därför att en ytterligare styrning på offentlig upphandling inte minskar de totala utsläppen. *SKR* påtalar att förslaget om klimatkrav i offentlig upphandling behöver omformuleras för att minska risken att inskränka på det lokala självstyret. *Region Östergötland* önskar att ett förtydligande görs i lagtexten då det i dagsläget inte är tydligt vilka klimatmål som avses i de föreslagna paragrafändringarna.

Ett flertal remissinstanser kritiserar beredningens ordval i förslag klimatkrav i upphandlingslagstiftningen då de menar att ordet *beakta* är för vagt och ger upphov till fri tolkning. I stället bör det vara krav att beakta och inte det nuvarande förslaget obligatoriskt.

Vidare påtalar *Region Skåne och Region Dalarna* att vissa av beredningens förslag för klimatkrav i offentlig upphandling kan resultera i ökade kostnader för de upphandlande myndigheterna. Därför är det viktigt att finansiellt säkerställs innan förslagen vunnit laga kraft.

Programutbildning

Huddinge kommun avstyrker förslaget att Upphandlingsmyndigheten ska bedriva programutbildningen och anser i stället att akademierna ska få uppdraget.

Upphandlingsmyndigheten betonar att beredningens förslag om programutbildning beskriver en akademisk utbildning på högskolenivå vilket gör att det kommer dröja ett antal år innan det finns examinerade studenter på arbetsmarknaden. En längre ämnesutbildning är ett krävande uppdrag som kommer behöva stöd av utbildningsorganisationer för utformningen av utbildningen.

Upphandlingsmyndigheten påtalar även att det idag finns aktiva aktörer på marknaden och driver liknande utbildningar som föreslås samt kortare utbildningar i sakfrågor och ämnen inom inköp och upphandling.

Upphandlingsmyndigheten är frågande till hur myndigheten skulle driva en programutbildning utan att konkurrera med redan befintliga aktörer och avstyrker därför förslaget.

2030-sekretariatet påtalar bristerna med att låta Upphandlingsmyndigheten att styra programutbildningen som ska erbjudas till offentliga upphandlare.

Vinnova anser det förvånansvärt att inte högskolor och universitet inkluderas i utformningen av utbildning fastän de har en central roll att utbilda den

arbetskraft som genomför klimatomställningen. *Kungsbacka kommun* påpekar inte att utbildningen kommer ersätta behovet av specialistkompetens. Även *KKV* lyfter fram att det förmodligen finns privata aktörer som kan erbjuda en liknande utbildning och anser att det beredningen behöver överväga om utbildningen måste utformas av en specifik myndighet.

Tillsyn

KKV påtalar att myndigheten har tillsynsansvar för den offentliga upphandlingen utifrån de upphandlingsrättsliga principerna och regelverk som finns. Det innebär att *KKV*:s tillsyn enbart skulle vara för att se huruvida ställda krav varit förenliga med de upphandlingsrättsliga principerna. Därför avstyrker *KKV* förslaget om att *KKV* ska få i uppdrag att utveckla tillsynen av klimatkrav i offentlig upphandling. Även *Lunds universitet* avstyrker förslaget med argument att *KKV* är en tillsynsmyndighet vars huvudsakliga uppgift är att säkerställa fri konkurrens. *Svenska kraftnät* påtalar att *KKV*:s uppdragsbeskrivning först måste förtydligas innan ytterligare regeringsuppdrag ska tilldelas och *Upphandlingsmyndigheten* ifrågasätter beredningens resonemang att *KKV* ska utveckla tillsynen av klimatkrav i offentlig upphandling.

Övriga synpunkter

Internationellt arbete

Länsstyrelsen Västerbottens län, *KemI* och *Energiföretagen Sverige* tillstryker förslaget att Sverige ska stärka sitt arbete på internationell nivå, främst EU-nivå då det har en större potential att markant minska växthusgasutsläppen. *Kommerskollegium*, *Skogsstyrelsen*, *Konsumentverket*, *Stockholms universitet*, *Transportstyrelsen*, *Upphandlingsmyndigheten*, *SGU*, *Skogsstyrelsen*, *Region Dalarna* och *SEI* är positiva till förslaget. *Transportstyrelsen* påpekar att extra resurser kan behövas för att Sverige ska stärka sitt internationella arbete.

LiU och *VTI* anser att Sverige ska vara ett föregångsland och arbeta aktivt inom internationella sammanhang, inte minst inom EU:s FF55 för att kraftigt minska utsläpp av växthusgaser. *LiU* och *VTI* anser även att Sverige ska fortsätta bidra till utvecklingsländers klimatomställning och klimatanpassning då det är en av de viktigaste åtgärderna för att minska det globala klimatavtrycket.

Transportföretagen tycker att Sverige behöver bredda sitt perspektiv i klimatpolitiken och satsa på fler internationella åtgärder för att minska de globala utsläppen. *Transportföretagen* hänvisar till att koldioxidutsläpp inte stannar innanför nationsgränser och därför är ett nationellt perspektiv inte alltid att föredra.

Avfallshantering

Avfall Sverige, Kemikalieinspektionen, Länsstyrelsen Västerbottens län, Länsstyrelsen Gotlands län, Göteborg kommun, Upphandlingsmyndigheten och Klimatkommunerna välkomnar Miljömålsberedningens förslag att Sverige aktivt inom EU ska arbeta för att få genomslagskraft i avfallslagstiftning och förslaget om ekodesignsförordningen. En viktig åtgärd för att minska konsumtionens klimatpåverkan är att förpackningar är tillverkade för att kunna återvinnas och återanvändas. *Avfall Sverige* tycker att ekodesignsförordningen bör vara högt prioriterad under Sveriges ordförandeskap i EU.

Vidare välkomnar *Avfall Sverige, Länsstyrelsen Gotlands län, Upphandlingsmyndigheten, Göteborg kommun* och *LiU* förslaget att EU ska ta fram digitala produktpass för utsläppsintensiva produkter för att främja cirkulära och giftfria flöden.

Bristande styrmedel och åtgärder

En kommentar från flertalet remissinstanserna är att miljömålsberedningen inte ger exempel på de kraftfulla styrmedel och åtgärder som behöver implementeras för att växthusgasers utsläpp ska minska. Bland annat tycker *VTI* att de befintliga styrmedel och åtgärder behöver skärpas samt att nya införs för att kunna uppnå målen som beredningen föreslår.

Vidare anser många remissinstanser att beredningen saknar tydliga strategier för hur nationella styrmedel ska underlätta för implementeringen av åtgärderna som krävs för att minska klimatpåverkan från konsumtion.

Stockholms universitet påtalar bristen av konkreta förslag till rättsliga åtgärder inom ramen för beaktande av klimatmålen vid offentlig upphandling och samordning av statliga myndigheters inköp. *Stockholms universitet* anser att offentlig upphandling måste utvecklas till ett centralt styrmedel för klimatarbetet som bedrivs samt att enskilda myndigheter måste beakta de nationella klimatmålen i sin upphandling. Vidare anser *KTH* att beredningens förslag saknar konkreta styrmedelsförslag och en samlad strategi för hur

målen ska nås. Detta bör vara nästa steg för beredningen, då KTH bedömer att förslagen annars riskerar att bli kraftlösa.

2030-sekretariatet bedömer att många av beredningens förslag inte är tillräckligt konkretiserade för att kunna implementeras, bland annat om hur den samlade klimatpåverkan av Sveriges export ska beräknas. Därför anser *2030-sekretariatet* att det är orealistiskt att förslagen ska kunna träda i kraft 1 januari 2023.

En förekommande kritik bland remissinstanserna är påpekandet av brister i Miljömålsberedningens resonemang. Ett antal av remissvaren påtalar beredningens bristfälliga förklaringar och definitioner av begrepp vilket inte är tillräckligt för att kunna begripa förslagen till dess fullo. *Luleå kommun* nämner bland annat att det saknas en tydlig strategi i betänkandets förslag.

Förslag på förbättring

Upphandlingsmyndigheten betonar att beredningen i förslag om offentlig upphandling använder sig av ordet utsläpp och påtalar risken att det kan vara missvisande då det i första hand indikerar att utsläpp vid produktion ska beaktas. I stället föreslås det att ordet klimatpåverkan ska användas så det är tydligare med vad som ska beaktas vid offentlig upphandling

Tillväxtverket påtalar att företag kan behöva stödinsatser för att främja den gröna omställningen och mildra dess kostnader.

Statskontoret anser att Miljömålsberedningen inte är tillräckligt tydlig med vad myndigheternas roll är och vilka åtgärder som är prioriterade, vilket kan resultera i svårigheter att uppnå beredningens mål.

Försvaret

FOI påpekar Miljömålsberedningens avsaknad av utmaningar kopplat till det militära försvaret där bland annat energi och bränsle är exempel på områden där totalförsvaret inte i full utsträckning kan använda den civila marknadens utbud.

Rymdområdet

FOI kritiserar beredningen för att svensk satellituppskjutningsförmåga inte benämns då verksamheten kan ha långsiktiga effekter på miljön.

Bilaga – Förteckning över remissinstanser

Centrala myndigheter och forskningsinstitut

Svar:

Energimarknadsinspektionen
Folkhälsomyndigheten (FHM)
Formas
Ingenjörsvetenskapsakademin (IVA)
Jordbruksverket
Kammarkollegiet
Kemikalieinspektionen
Kommerskollegium
Konjunkturinstitutet
Konkurrensverket (KKV)
Konsumentverket
Livsmedelsverket
Luftfartsverket
Naturvårdsverket
Regelrådet
Sjöfartsverket
Skogsstyrelsen
Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)
Statistiska centralbyrån (SCB)
Statskontoret
Stockholm Environment Institute (SEI)
Statens Energimyndighet (STEM)
Svenska kraftnät
Sveriges geologiska undersökning (SGU)
Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI)
Tillväxtanalys
Tillväxtverket
Totalförsvarets forskningsinstitut (FOI)
Trafikanalys
Trafikverket
Transportstyrelsen
Upphandlingsmyndigheten
Verket för innovationssystem (Vinnova)

Kungliga vetenskapsakademin – (ej remissinstans)

Försvarsmakten – (ej remissinstans)

Totalt: 36 svar

Inga synpunkter/avstår:

Exportkreditnämnden

Nacka tingsrätt

Riksrevisionen

Sida

Svea hovrätt

Svenska institutet

Boverket

Totalt: 7 svar

Inget svar:

Delegationen för cirkulär ekonomi

Fossilfritt Sverige

IVL Svenska Miljöinstitutet

Klimatpolitiska rådet

Lighthouse Swedish Maritime Competence Centre

RISE AB

Swedish Lifecycle Centre (SLC)

Totalt: 7 svar

Lärosäten

Svar:

Chalmers tekniska högskola

Göteborgs universitet

Kungliga tekniska högskolan (KTH)

Linköpings universitet (LiU)

Lunds universitet

Stockholms universitet

Södertörns högskola

Totalt: 7 svar

Inga synpunkter/avstår:

Inget svar:

Länsstyrelser

Svar:

Länsstyrelsen i Gotlands län

Länsstyrelsen i Gävleborgs län

Länsstyrelsen i Skåne län

Länsstyrelsen i Stockholms län

Länsstyrelsen i Södermanlands län

Länsstyrelsen i Västra Götalands län

Länsstyrelsen i Västerbottens län

Totalt: 7 svar

Inga synpunkter/avstår:

Inget svar:

Regioner och regionförbund

Svar:

Region Dalarna

Region Skåne

Region Västerbotten

Region Östergötland

Västra Götalandsregion

Totalt: 5 svar

Inga synpunkter/avstår:

Inget svar:

Kommuner

Svar:

Alingsås kommun

Flen kommun

Gävle kommun

Gotland kommun

Göteborg kommun

Huddinge kommun

Kungsbacka kommun

Luleå kommun
Malmö kommun
Mellerud kommun
Nacka kommun
Skellefteå kommun
Stockholm kommun
Uppsala kommun

Totalt: 14 svar

Inga synpunkter/avstår:

Köping kommun
Lessebo kommun

Totalt: 2 svar

Inget svar:

Eda kommun
Håbo kommun
Härjedalens kommun
Karlshamn kommun
Kiruna kommun
Lerum kommun
Mora kommun
Oskarshamn kommun
Skurup kommun
Timrå kommun
Tingsryd kommun
Trosa kommun
Vimmerby kommun
Älmhult kommun
Örebro kommun

Totalt: 15 svar

Bransch- och näringslivsorganisationer

Svar:

Avfall Sverige
Drivkraft Sverige
Energiföretagen Sverige
Fastighetsägarna Sverige

Jernkontoret
Lantbrukarnas Riksförbund (LRF)
Mobility Sweden
Skogsindustrierna
Svemin
Svensk Sjöfart
Svenskt Näringsliv
Sveriges Allmännytt
Sveriges Arkitekter
Sveriges regionala flygplatser (SRF)
Transportarbetareförbundet
Transportföretagen
Återvinningsindustrierna

Växtbaserat Sverige – (ej remissinstans)
Svensk kollektivtrafik – (ej remissinstans)

Totalt: 19 svar

Inga synpunkter/avstår:

Energigas Sverige

Totalt: 1 svar

Inget svar:

Byggföretagen
Byggherrarna
Byggmaterialindustrierna
Hagainitiativet
IKEM
Livsmedelsföretagen
Näringslivets transportråd
Svensk Handel
Sveriges hamnar

Totalt: 9 svar

Enskilda företag

Svar:

Almi AB
Swedavia AB

Totalt: 2 svar

Inga synpunkter/avstår:

Inget svar:

Adda inköpscentral

DNV

JM AB

Material Economics Sverige AB

Miljömärkning Sverige AB

Svensk Exportkredit (SEK)

Vattenfall AB

Visit Sweden

Liquid Wind – (ej remissinstans)

Magnus Nilsson Produktion – (ej remissinstans)

Svensk Däckåtervinning AB (SDAB) - (ej remissinstans)

Totalt: 11 svar

Intresseorganisationer, nätverk och samfund

Svar:

2030-sekretariatet

Fly Green Fund

Klimatkommunerna

Naturskyddsföreningen

Global utmaning – (ej remissinstans)

Klimatriksdagen – (ej remissinstans)

Våra barns klimat – (ej remissinstans)

Totalt: 7 svar

Inga synpunkter/avstår:

Inget svar:

Business Sweden

Energieffektiviseringsföretagen

Exponential Roadmap Initiative

Fridays For Futures

Greenpeace
Hela Sverige ska leva
IQ Samhällsbyggnad
Oxfam Sverige
Power Circle
Svenskt flyg
Sveriges konsumenter
Transportarbetareförbundet
Vision
WWF

Totalt: 14 svar