

Tabell 2. Grov uppskattning av de direkta effekter på utsläppen (i tusen ton koldioxidekvivalenter) år 2024, 2025, 2026, 2030 samt 2045 av ett axplock av de bedömningar som görs i KHP 2023

Styrmedel	2024	2025	2026	2030	2045	Antaganden																																																																																																						
Artikel 6				<0,1	0-stor (t.ex. 1000)	<p>Artikel 6-enheter som genererats av investeringsprogrammet kan antingen klassificeras som resultatbaserad klimatfinansiering eller räknas av mot Sveriges klimatmål. Parisavtalets artikel 6-enheter som skapas utifrån den budget som regeringen föreslår i budgetpropositionen för 2024 förväntas kunna generera totalt cirka 3,5–4 miljoner enheter. Enligt nuvarande FN-regelverk ska mängden Artikel 6-enheter antingen öka linjärt som en målbana eller avräknas som ett genomsnitt under en viss period för att kunna avräknas mot ett punktmål 2030. Reglerna är dock inte helt tydliga t.ex. vad gäller startår eller i vilken utsträckning s.k. vintageår spelar roll. Med en konservativ beräkning enligt en linjär målbana under perioden 2021–2030 skulle cirka 0,7 miljoner ton kunna avräknas som kompletterande åtgärd år 2030. I detta räkneexempel antas att samtliga genererade enheter används som kompletterande åtgärd för att nå klimatmålen. Regelverket förväntas utvecklas under kommande partsmöten.</p> <p>Eftersom det nuvarande bemyndiganderam för investeringsprogrammet för artikel 6 endast sträcker sig till 2032, kan vi i dagsläget inte beräkna hur mycket artikel 6-enheter bidrar som kompletterande åtgärd för 2040- respektive 2045-målet.</p> <p>Enligt SOU 2020:4 bedöms Artikel 6-enheter kunna bidra till 0,7 Mton 2030. Potentialen till 2045 bedöms som mycket stor ("0-mycket stor"). Potentialen för ytterligare investeringar bedöms därmed begränsad till 2030 (<0,1 Mton) och potentiellt mycket större för perioden efter 2030, men väldigt osäkert då det beror på åtgärdernas kostnadseffektivitet.</p>																																																																																																						
ESR-åtagande				0–4100	0–4100	<p>Denna avisering avser en effekt från och med 2027.</p> <p>Enligt Naturvårdsverkets utsläppscenario från juni 2023 är utsläppsgapet till 2030 11,2 Mton, och gapet år 2030 är cirka 3,3–3,7 Mton (ESR-åtagandet är 21,6 Mton, spannet beror på om man antar att CO2-krav för tunga fordon ingår eller ej).</p> <p>Om 5,2 Mton ETS-krediter används, minskar gapet till 2030 till ca 6,0 Mton, och gapet år 2030 minskar till cirka 1,7 Mton.</p> <p>Dessa beräkningar tar inte hänsyn till åtgärder i BP24 eller bedömningar i KHP och baseras på ett scenario med reduktionsplikten på 6 % under 2024–2045.</p> <p>Resterande gap kan täckas av:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1,2-2,2 Mton bio-CCS om det får räknas in, vilket motsvarar cirka 5,1 Mton ackumulerade negativa utsläpp (om man antar att första auktion på 0,85 Mton levererar 2026 och andra auktion ytterligare 0,85 Mton 2030) - obegränsat med förvärv av utsläppsenheter från andra länder - eller ett styrmedel, antingen en ökad reduktionsplikt, ett nationellt ETS2 eller annat samhällsekonomiskt styrmedel (t.ex. en kvotplikt) <p>I och med att bl.a. förvärv av utsläppsenheter från andra länder kan vara ett alternativ för att nå ESR-åtagandet och att effekten av övriga åtgärder beror på dess genomförande, är det osäkert vilken effekt denna avisering kan få på att minska Sveriges territoriella utsläpp. Om hela utsläppsgapet skulle täckas av styrmedel som minskar Sveriges territoriella utsläpp, skulle effekten kunna bli upp till cirka 3,5 Mton 2030. Därefter kan ett sådant styrmedel bidra till en utfasning av fossila drivmedel till 2045.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2015</th> <th>2016</th> <th>2017</th> <th>2018</th> <th>2019</th> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> <th>2026</th> <th>2027</th> <th>2028</th> <th>2029</th> <th>2030</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Utsläpp från ESR-sektor</td> <td>33,8</td> <td>33,0</td> <td>32,3</td> <td>31,3</td> <td>31,3</td> <td>29,3</td> <td>29,2</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Sveriges ESR-åtagande</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>31,3</td> <td>30,7</td> <td>29,6</td> <td>28,5</td> <td>27,3</td> <td>26,2</td> <td>25</td> <td>23,9</td> <td>22,8</td> <td>21,6</td> </tr> <tr> <td>6%flat</td> <td colspan="6">Beslutsscenario med beslut upp till juli 2023 och förslag om reduktionspliktens utveckling</td> <td>29,2</td> <td>27,3</td> <td>26,5</td> <td>30,2</td> <td>29,5</td> <td>28,6</td> <td>27,7</td> <td>26,7</td> <td>25,8</td> <td>24,8</td> </tr> <tr> <td>6%linjärt from 2027 till ESR-åt.</td> <td colspan="6">Scenario med beslut upp till juli 2023, reduktionspliktens sänkning och nya bedömningar i denna klimathandlingsplan</td> <td>29,2</td> <td>27,3</td> <td>26,5</td> <td>30,2</td> <td>29,5</td> <td>28,6</td> <td>26,3</td> <td>24,4</td> <td>22,5</td> <td>20,7</td> </tr> <tr> <td>diff.</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>1,4</td> <td>2,4</td> <td>3,3</td> <td>4,1</td> </tr> </tbody> </table>		2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Utsläpp från ESR-sektor	33,8	33,0	32,3	31,3	31,3	29,3	29,2										Sveriges ESR-åtagande							31,3	30,7	29,6	28,5	27,3	26,2	25	23,9	22,8	21,6	6%flat	Beslutsscenario med beslut upp till juli 2023 och förslag om reduktionspliktens utveckling						29,2	27,3	26,5	30,2	29,5	28,6	27,7	26,7	25,8	24,8	6%linjärt from 2027 till ESR-åt.	Scenario med beslut upp till juli 2023, reduktionspliktens sänkning och nya bedömningar i denna klimathandlingsplan						29,2	27,3	26,5	30,2	29,5	28,6	26,3	24,4	22,5	20,7	diff.							0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,4	2,4	3,3	4,1
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030																																																																																												
Utsläpp från ESR-sektor	33,8	33,0	32,3	31,3	31,3	29,3	29,2																																																																																																					
Sveriges ESR-åtagande							31,3	30,7	29,6	28,5	27,3	26,2	25	23,9	22,8	21,6																																																																																												
6%flat	Beslutsscenario med beslut upp till juli 2023 och förslag om reduktionspliktens utveckling						29,2	27,3	26,5	30,2	29,5	28,6	27,7	26,7	25,8	24,8																																																																																												
6%linjärt from 2027 till ESR-åt.	Scenario med beslut upp till juli 2023, reduktionspliktens sänkning och nya bedömningar i denna klimathandlingsplan						29,2	27,3	26,5	30,2	29,5	28,6	26,3	24,4	22,5	20,7																																																																																												
diff.							0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,4	2,4	3,3	4,1																																																																																												
ETS full scope med kom-				Svår-bedömd	Svår-bedömd	<p>Priseffekten av införandet av EU ETS 2 "full scope" bedöms, allt annat lika, kunna bidra med cirka 0,12–0,35 Mton utsläppsminskningar enligt Naturvårdsverket. EU ETS2 innebär en effektivare styrning av utsläppen då endast fossila bränslen prissätts, men en kompensationens effekt är svår att bedöma innan kompensationsmekanismen förtydligas.</p>																																																																																																						

pensation																																																						
Bio-CCS				Max 0,85	Max 9	Nuvarande beslut om driftstöd för bio-CCS beräknas kunna åstadkomma 1,2–2,2 miljoner ton 2030 enligt Naturvårdsverket. ¹ Denna nya bedömning från klimathandlingsplanen skulle kunna möjliggöra ytterligare negativa utsläpp, dock inte innan 2026 och framför allt efter 2030. Det är dock idag osäkert om bl.a. kostnadseffektivitet för driftstödet kan uppnås. Enligt Statens energimyndighet (Energimyndigheten) uppskattas t.ex. de projekt som fått stöd från Industriklivet t.o.m. december 2022 ha potential att på lång sikt åstadkomma ca 9 miljoner ton negativa utsläpp per år genom infångning och lagring av biogena koldioxidutsläpp. (OBS denna effekt är inte additionell jmf Industriklivet nedan)																																																
Industriklivet				Ca 3	Max 9	100mnkr 2024 och 2025 Industrin går mot mer fullskaliga investeringar och anslaget för industriklivet förstärks för att stödja denna omställning. Potentialen är stor men det går inte i förhand att beräkna effekten av dessa stöd då effekten beror på vilka företag som söker stöden. Industriklivets effekt interagerar även med effekten av bl.a. EU ETS och de gröna kreditgarantierna. Effekten av en sådan liten förstärkning är troligtvis marginell. Enligt Energimyndigheten uppskattas t.ex. de projekt som fått stöd från Industriklivet t.o.m. december 2022 ha potential att på lång sikt minska växthusgasutsläppen med ca 9 miljoner ton per år, samt åstadkomma ca 9 miljoner ton negativa utsläpp per år genom infångning och lagring av biogena koldioxidutsläpp. Utöver detta går stöd till forskningsprojekt vars potential för utsläppsminskning är svårare att bedöma. Om Hybrit Luleå tidigareläggs från 2035 till 2030 kan det innebära -3Mton 2030.																																																
Klimatklivet	-69	-242	-458	-588	<-588	BP24: 800mnkr 2024, 2000mnkr 2025, 2500mnkr 2026, 1000mnkr 2027 och 500mnkr 2028 Utifrån en grov beräkning på i snitt 1,67kgCO ₂ ekv. per investerad krona och Klimatklivets del av finansieringen i genomsnitt på ca 42 procent, innebär det en grov utsläppsminskning på 4,01kgCO ₂ ekv. per bidragskrona från Klimatklivet, sett över ca 16 år (åtgärdernas genomsnittliga livslängd), dvs 0,25kgCO ₂ ekv/kr/år. 87% av utsläppsminskningen sker inom Sveriges gränser. 65–80% av effekten anses vara additionell dvs. att investeringen inte anses kunde ha skett utan Klimatklivet. Vissa av åtgärderna skulle dock innebära en dubbelräkning jämfört med vad som ingår i utsläppsscenarierna. Det gäller framför allt stöd till laddinfrastruktur (som är en stödjande åtgärd) och investeringsstöd till biogas. Enligt NV är den additionella effekten av Klimatklivet inom ESR ungefär 40% medan resterande åtgärder är stödjande (Sid 27 i bilaga 1). Totalt innebär det att Klimatklivet bidrar med en utsläppsminskning på $0,25 \cdot 87\% \cdot (40-80\%) = 0,087-0,174$ kgCO ₂ ekv. per bidragskrona och per år. Förstärkningen innebär följande extra utsläppsminskning, baserat på ett spann med additionalitet mellan 40% och 80%:																																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2024</th> <th>2025</th> <th>2026</th> <th>2027</th> <th>2028</th> <th>2029</th> <th>2030</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Förstärkning</td> <td>800</td> <td>2000</td> <td>2500</td> <td>1000</td> <td>500</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>CO₂e</td> <td>69</td> <td>173</td> <td>216</td> <td>86</td> <td>43</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>138</td> <td>346</td> <td>432</td> <td>173</td> <td>86</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Akkumulerat</td> <td>69</td> <td>242</td> <td>458</td> <td>545</td> <td>588</td> <td>588</td> <td>588</td> </tr> <tr> <td></td> <td>138</td> <td>484</td> <td>917</td> <td>1090</td> <td>1176</td> <td>1176</td> <td>1176</td> </tr> </tbody> </table>								2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Förstärkning	800	2000	2500	1000	500			CO ₂ e	69	173	216	86	43				138	346	432	173	86			Akkumulerat	69	242	458	545	588	588	588		138	484	917	1090	1176	1176	1176
	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030																																															
Förstärkning	800	2000	2500	1000	500																																																	
CO ₂ e	69	173	216	86	43																																																	
	138	346	432	173	86																																																	
Akkumulerat	69	242	458	545	588	588	588																																															
	138	484	917	1090	1176	1176	1176																																															
I och med att effekten som avses här är den additionella effekten <i>jämfört med utsläppsscenarierna</i> , bör därmed additionalitet på 40% användas. Effekten antas vara bestående. Därutöver tillkommer indirekta effekter inom transportsektorn, t.ex. genom utökad laddinfrastruktur och anläggningar för produktion av hållbara fossilfria drivmedel. Effekten till 2045 är svårbedömd då åtgärderna har olika livslängd. I snitt 17 år.																																																						
F-gaser						Utsläpp av F-gaser står för cirka 0,8 Mton. Revideringen av EU:s F-gasförordningen kommer att bidra till en snabbare utfasning av F-gaser. Ytterligare kostnadseffektiva åtgärder i Sverige skulle kunna påskynda utvecklingen ytterligare.																																																

¹ Naturvårdsverket (2023), Underlag till regeringens kommande klimathandlingsplan och klimatredivisning.

						I ett referensscenario minskar utsläppen från produktanvändning (inkl. F-gaser) från 1,3Mton 2021 till 0,7 Mton 2045. Enligt preliminära uppgifter från NV/SMED kan det handla om ca 150 kton 2045 jmf med förra scenariot. Till 2030 är det rätt lite skillnad, ca 40 kton.																																																																								
Hög- höjds- effekter						Höghöjdseffekter är begränsade vid inrikes flyg. Trots stora osäkerheter i höghöjdseffektors storlek, kan åtgärder som baseras på mer säker information bidra till att flygoperatörer minskar denna effekt redan i närtid. Med en generell och grov multiplikationsfaktor på 1,2 för inrikes flyg och en uppskattning om att cirka hälften av höghöjdseffektorna går att åtgärda med kostnadseffektiva åtgärder, uppskattas det kunna minska höghöjdseffekter med cirka 0,3 Mton 2030. Potentialen är ännu större för utrikes flyg.																																																																								
Paket elektri- fiering: klimat- premier	>27	>87	>16 2	>280	>172	<p><u>Lätta fordon</u></p> <p>År 2022 var det 703 500 lätta lastbilar i Sverige, med en körsträcka på ca 968 miljoner mil per år, eller en medelkörsträcka på 1375mil/år/lastbil (källa: Trafas statistik om körsträckor).</p> <p>En lätt lastbil förväntas stå i trafik i snitt i 10 år</p> <p>En befintlig lätt lastbil i trafik släpper ut i snitt 137gCO2ekv/fordons-km (källa: Trafa).</p> <p>Om vi antar att allt stöd ges ut under enligt budgeten nedan (dvs utan fördröjning pga. leveranstider mm), att stöd ges till aktörer som annars skulle köpt en fossildriven lastbil (t.ex. med 80% additionalitet) samt att minskningen av redplikt innebär att utsläpp från fordon ökar med 20%, innebär det att stödet ger en utsläppsminskning på:</p> $80\% * 13750 * 137 * 1,2$ <p>1,8 tonCO2ekv/fordon/år.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2024</th> <th>2025</th> <th>2026</th> <th>2027</th> <th>2028</th> <th>2030</th> <th>2040</th> <th>2045</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Budget Mnkr</td> <td>450</td> <td>550</td> <td>650</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Antal lastbilar</td> <td>45 000</td> <td>13 750</td> <td>22 000</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Stöd kr/ellastbil</td> <td>50 000</td> <td>40 000</td> <td>30 000</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Stödnivå</td> <td>30%</td> <td>30%</td> <td>30%</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Antal ellastbilar med stöd</td> <td>9 000</td> <td>13 750</td> <td>21 700</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Utsläppsminskning tonCO2ekv. Av varje års budget</td> <td>16 276</td> <td>24 866</td> <td>39 242</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Utsläppsminskning tonCO2ekv. av hela budgeten</td> <td>17 500</td> <td>42 366</td> <td>81 608</td> <td>81 608</td> <td>81 608</td> <td>81 608</td> <td>40 804</td> <td>27 203</td> </tr> </tbody> </table> <p>2045: Grova beräkningar i och med att ellastbilen ersätts efter 10 år</p> <p><u>Tunga fordon, arbetsmaskiner, elbussar och gaslastbilar</u></p> <p>År 2022 var det 103 349 tunga lastbilar i Sverige, med en körsträcka på ca 438 miljoner mil per år, eller en medelkörsträcka på 4237mil/år/lastbil (källa: Trafas statistik om körsträckor).</p> <p>En tung lastbil förväntas stå i trafik i snitt i 15 år (att dubbelkolla).</p> <p>En befintlig tung lastbil i trafik släpper ut i snitt 539gCO2ekv/fordons-km (källa: Trafa).</p> <p>Om vi antar att allt stöd ges ut under enligt budgeten nedan (dvs utan fördröjning pga. leveranstider mm), att stöd ges till aktörer som annars skulle köpt en fossildriven lastbil (t.ex. med 80% additionalitet) samt att minskningen av redplikt innebär att utsläpp från fordon ökar med 20%, innebär det att stödet ger en utsläppsminskning på:</p> $80\% * 42370 * 539 * 1,2$ <p>Tung lastbil 21,9 tonCO2ekv/fordon/år. Stöd/fordon 747 475 129 032 gaslastbil</p>		2024	2025	2026	2027	2028	2030	2040	2045	Budget Mnkr	450	550	650						Antal lastbilar	45 000	13 750	22 000						Stöd kr/ellastbil	50 000	40 000	30 000						Stödnivå	30%	30%	30%						Antal ellastbilar med stöd	9 000	13 750	21 700						Utsläppsminskning tonCO2ekv. Av varje års budget	16 276	24 866	39 242						Utsläppsminskning tonCO2ekv. av hela budgeten	17 500	42 366	81 608	81 608	81 608	81 608	40 804	27 203
	2024	2025	2026	2027	2028	2030	2040	2045																																																																						
Budget Mnkr	450	550	650																																																																											
Antal lastbilar	45 000	13 750	22 000																																																																											
Stöd kr/ellastbil	50 000	40 000	30 000																																																																											
Stödnivå	30%	30%	30%																																																																											
Antal ellastbilar med stöd	9 000	13 750	21 700																																																																											
Utsläppsminskning tonCO2ekv. Av varje års budget	16 276	24 866	39 242																																																																											
Utsläppsminskning tonCO2ekv. av hela budgeten	17 500	42 366	81 608	81 608	81 608	81 608	40 804	27 203																																																																						

Arbetsmaskin 20,0 tonCO2ekv/fordon/år. 933 333
 Buss 20,0 tonCO2ekv/fordon/år. 1 196 319

Klimatkalkyl klimatpremie 1:17		Antal fordon 2023	Anslag 2023	Antal fordon 2024	Anslag 2024	Antal fordon 2025	Anslag 2025	Antal fordon 2026	Anslag 2026	Antal fordon 2027	Anslag 2027	Antal fordon 2028	Anslag 2028
Befintligt anslag			576		330		20		0		0		0
Förstärkning					992		1 493		2 023		1 820		1 020
Totalt för tunga fordon och arbetsmaskiner			576		1 322		1 513		2 023		1 820		1 020
	Anslag per fordon												
Ellastbilar (ev utfasning av vissa fordonstyper 2025-26)	747 475	396	296 000 100	800	597 980 000	1 200	896 970 000	1 600	1 195 960 000	1 000	747 475 000	500	373 737 500
Elektriska arbetsmaskiner	933 333	30	27 999 990	120	111 999 960	200	186 666 600	500	466 666 500	800	746 666 400	500	466 666 500
Elbussar (klass 1 fasas ut 2025)	1 196 319	163	194 999 997	467	558 680 973	300	358 895 700	300	358 895 700	200	239 263 800	200	239 263 800
Gaslastbilar (fasas ut 2023 pga nya GBER)	129 032	310	39 999 920	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totalt anslagsbehov			559 000 007		1 268 660 933		1 442 532 300		2 021 522 200		1 733 405 200		1 079 667 800

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2030	2040	2045	
Budget Mnkr					992	1 493	2 023	1 820	1 020				
Antal ellastbilar med stöd					600	1 200	1 600	1 000	500				
Antal elarbetsmaskiner med stöd	0	0	10	2	120	200	500	800	500				
Antal elbussar med stöd	0	18	75	22	467	300	300	200	200				
Utsläppsminskning tonCO2ekv. Av varje års budget	0	360	1 700	480	24 901	36 309	51 078	41 924	24 962				
Utsläppsminskning tonCO2ekv. av hela budgeten						24 901	61 210	112 288	154 212	179 174	179 174	143 339	89 587

2045: Grova beräkningar i och med att ellastbilen ersätts efter 10 år

Skrotningspremie:

250 Mnkr 2024 och 2025

25 000 kr/fordon

						1 15	ton/fordon då dessa fordon används mindre än vanligt år i snitt innan fordonet skulle ersatts av en elbil (men skulle kunna skrotas innan dess)							
							2024	2025	2030	2040	2045			
						Utsläppsminskning		10 000	20 000	20 000	10 000	2 000		
						<u>Totalt</u>								
							2024	2025	2026	2027	2028	2030	2040	2045
						totalt	27 500	87 266	162 817	213 896	255 820	280 782	229 978	172 542
Elflygs- stöd			<10 0	<100	<100		Till 2030 är potentialen för elflyg för inrikes flyg begränsad. En något större andel av flygtrafik skulle kunna elektrifieras till 2045, men effekten av denna bedömning till 2045 är osäker och beror på teknik- och marknadsutvecklingen.							
Höghöj- ds- effekter			<10 0	<100	<100		Höghöjdseffekter är begränsade vid inrikes flyg. Trots stora osäkerheter i höghöjdseffekters storlek, kan åtgärder som baseras på mer säker information bidra till att flygoperatörer minskar denna effekt redan i närtid. Med en generell och grov multiplikationsfaktor på 1,3 för inrikes flyg och en uppskattning om att cirka hälften av höghöjdseffekterna går att åtgärda med kostnadseffektiva åtgärder, uppskattas det kunna minska höghöjdseffekter med under 0,1 Mton 2030. Potentialen är större för utrikes flyg.							
Elfartyg s-stöd			<10 0	<100	100- 500		Utsläpp från inrikes sjöfart är ca 0,7 Mton och en snabbare elektrifiering bedöms kunna få liten effekt till 2030 men större effekt till 2045.							
Totalt	Omöjligt att beräkna pga. för osäkra beräkningar + fler åtgärder påverkar ESR-åtagandet och interagerar med möjligt nationellt ESR2 (eller annat styrmedel)													