

Regionstyrelsens arbetsutskott

| | |
|-----------------|---|
| Tid och plats | 08:45 – 08:50, Odlingen i regionhuset, Strömgatan 13 Kalmar |
| Beslutande | Angelica Katsanidou (S), ordförande Karin Helmersson (C), vice ordförande Malin Sjölander (M), vice ordförande Mattias Adolfson (S) Martin Kirchberg (SD) Bo Karlsson (SD) Lena Granath (V) |
| Tjänstepersoner | Ingeborg Eriksson, regiondirektör Ann-Sofie Hedenstein, kanslidirektör Moa Rosholm, regionsekreterare |
| Justering | Skер digitalt. |
| Paragrafer | 82-84 |
| Ordförande | Angelica Katsanidou (S) |
| Justerare | Malin Sjölander (M) |
| Sekreterare | Moa Rosholm |

§ 82

Ärendenummer RS 2023/9

Godkännande av föredragningslista

Beslut

Regionstyrelsens arbetsutskott godkänner föredragningslistan för mötet.

§ 83

Ärendenummer RS 2024/105

Yttrande över Förslag på författningsändringar för att införa ett utsläppshandelssystem, samt promemorian Analys av opt-in av ytterligare sektor, Naturvårdsverket

Beslut

Regionstyrelsens arbetsutskott lämnar följande förslag till regionstyrelsen:

Regionstyrelsen antar redovisat yttrande som sitt svar på förslag till författningsändringar för att införa ett utsläppshandelssystem samt promemorian Analys av opt-in av ytterligare sektorer.

Yttrandet överlämnas till Klimat- och näringslivsdepartementet.

Bakgrund

Region Kalmar län har av Klimat- och näringslivsdepartementet fått möjlighet att yttra sig över förslag på författningsändringar för att införa ett utsläppshandelssystem, samt över promemorian Analys av opt-in av ytterligare sektorer.

Europaparlamentet och rådet har antagit revideringar av utsläppshandelsdirektivet. I ändringen ingår bland annat att ett nytt utsläppshandelssystem ska etableras för byggnads- och vägtransportsektorerna samt mindre industrier (EU ETS2).

Utsläppsdirektivet är i Sverige i huvudsak genomfört i lagen om vissa utsläpp av växthusgaser och förordningen om vissa utsläpp av växthusgaser. Naturvårdsverket har, på regeringens uppdrag, föreslagit och analyserat nödvändiga ändringar i lagen respektive förordningen som behövs för att kunna genomföra ändringarna i utsläppshandelsdirektivet. Naturvårdsverket har också, i en kompletterande promemoria, redovisat en analys av opt-in (inkludering) av ytterligare sektorer i EU ETS 2. Nu sänds dessa två handlingar ut på remiss.

Om EU:s utsläppshandelsdirektiv och 55%-paketet

Ändringarna i utsläppshandelsdirektivet är delar i 55%-paketet, vilket omfattar en reform av EU:s utsläppshandel (ETS), ett instrument för ”kolläckage” samt införande av en social klimatfond. Detta ska sammantaget bidra till att fasa ut kostnadsfria utsläppsrätter, öka antalet sektorer som omfattas av utsläppsrätter, stärka den sammanhållna ambitionen inom klimatsmart produktion samt hantera energi- och mobilitetsfattigdom.

Nya mål har till exempel satts inom den så kallade ESR-sektorn (Effort Sharing Regulation). I detta ingår bland annat nationella utsläpp inom vägtransporter, uppvärmning, arbetsmaskiner och jordbruk. ESR-sektorn står för ungefär 60 procent av EU:s totala utsläpp. Tung industri, kraftverk samt

sjö- och flygtrafik inom unionen ingår redan i EU:s befintliga system för utsläppshandel, EU ETS 1. Nu ska också byggnads- och vägtransporter samt mindre industrier omfattas av utsläppshandel. Detta genom att ett andra system byggs ut, EU ETS 2. Tillsammans kommer dessa två system att omfatta i stort sett alla koldioxidutsläpp inom unionen. Varje land har ansvar för att minska sina nationella utsläpp. Sverige har fått ett av de större betingen, med ett utsläppsminskingsmål på 50%.

Syftet med EU:s system för handel med utsläppsrätter, EU ETS, är att företag ska få möjlighet att välja mellan att genomföra utsläppsminskande åtgärder i det egna landet/företaget eller att köpa utsläppsrätter som då ger utsläppsminskningar någon annanstans. På så sätt ska de minst kostsamma åtgärderna genomföras först, så att den totala kostnaden för att uppfylla Kyotoprotokollet blir så låg som möjligt. Höjda priser på utsläppsrätter leder till högre kostnader. Samtidigt skapar ändringarna ekonomiska incitament som kan gynna investeringar som minskar utsläppen av växthusgaser.

Om förslaget på författningsändringar och analysen av opt-in av ytterligare sektorer

Naturvårdsverket bedömer att genomförande av EU ETS 2 i Sverige, genom de ändringarna i lag och förordning som Naturvårdsverket bedömer behövs kommer att ge konsekvenser i form av nya och utökade administrativa bördor, i första hand för de cirka 500 företag som tillgängliggör bränslen för konsumtion. Vidare bedömer de att kostnaden för utsläppsrätter i praktiken kommer att överföras på de sektorer som är slutanvändare av de bränslen som omfattas av systemet och att kostnaden för utsläppsrätter inom EU ETS 2 till stor del kommer att hamna på användare av bränslen för vägtransporter. Naturvårdsverket anser att det finns starka skäl för en opt-in av ytterligare bränsleanvändning, utöver den som obligatoriskt ingår. Detta för att förenkla övervakning och rapportering av utsläppen. Att inkludera fler sektorer i systemet skulle även bidra till minskade utsläpp, från cirka 17 megaton koldioxid till cirka 19 megaton koldioxid.

Av remissens missiv framgår att regeringen avser återkomma med förslag som syftar till att konsumenter och verksamheter fullt ut kompenseras för effekterna på drivmedelspriser.

Sammanfattning av yttrandet

Region Kalmar län är positiv till ett utbyggt ETS-system och anser att det är av vikt att Sverige, för att nå uppsatta miljömål, snabbt ingår i utsläppshandelssystemet.

Det är otydligt hur det förslagna systemet EU ETS 2 kommer att samverka med andra styrsystem, som till exempel koldioxidskatt.

Inkludering av ytterligare sektorer bör ske på ett sätt som bibehåller landets och sektorernas konkurrenskraft i relation till övriga EU. Regelverket får inte leda till bunkring av bränslen i andra länder eller ge andra oönskade effekter.

Region Kalmar län motsätter sig eventuella kommande förslag som syftar till att konsumenter och verksamheter fullt ut ska kompenseras för effekterna på drivmedelspriser. Däremot kan det finnas skäl att kompensera ekonomiskt svaga grupper.

Förslaget till yttrande har tagits fram i samråd med Kalmar länstrafik.

Ärendet har behandlats på sammanträde med regionala utvecklingsnämnden den 20 mars 2024. Nämnden har föreslagit regionstyrelsen att anta redovisat yttrande som sitt svar på förslag till författningsändringar för att införa ett utsläppshandelssystem samt promemorian Analys av opt-in av ytterligare sektorer, samt att överlämna yttrandet till Klimat- och näringslivsdepartementet

Efter avslutad överläggning beslutar regionstyrelsens arbetsutskott enligt redovisat förslag.

Handlingar

1. Ojusterat protokollsutdrag RUN daterat den 20 mars 2024
2. Tjänsteskrivelse daterad 13 mars 2024
3. Yttrande över förslag till författningsändringar för att införa ett utsläppshandelssystem, samt promemorian Analys av opt-in av ytterligare sektorer
4. Förslag på författningsändringar för att införa ett utsläppshandelssystem för utsläpp från vägtransporter och byggnader samt vissa andra utsläpp, Naturvårdsverket
5. Promemoria - Analys av opt-in av ytterligare sektorer, Naturvårdsverket

§ 84

Ärendenummer RS 2024/121

Yttrande över Trafikverkets Inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026-2037

Beslut

Regionstyrelsens arbetsutskott lämnar följande förslag till regionstyrelsen:

Regionstyrelsen antar redovisat yttrande som sitt svar på Trafikverkets inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026 – 2037.

Yttrandet överlämnas till Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet.

Bakgrund

Region Kalmar län har av Trafikverket fått möjlighet att yttra sig över förslag på Inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026 – 2037. Trafikverket remitterar förslaget på uppdrag av Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet och har upprättat inriktningsunderlaget i enlighet med regeringens direktiv från den 15 juni 2023, Uppdrag att ta fram inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för planperioden 2026 – 2037. Inriktningsplaneringen utgör det första steget mot en ny nationell transportplan och nya regionala transportplaner.

Inriktningsunderlaget bygger på regeringens och EU:s mål, inriktningar och beslutade strategier och bedömningar av den långsiktiga utvecklingen av en rad omvärldsfaktorer, till exempel ekonomi, demografi och teknisk utveckling. Trafikverket lyfter i inriktningsunderlaget fram att följande är angeläget:

- att rusta, effektivisera och modernisera den befintliga infrastrukturen,
- att vidta åtgärder för att klara dels klimat- och trafiksäkerhetsmålen, dels klimatförändringar och yttre hot,
- samt att hushålla med resurser genom att minska kostnader, prioritera noga och besluta om nya satsningar först när kostnader och nyttor är väl utredda.

Sammanfattning av yttrandet

Region Kalmar läns yttrande sammanfattas i tio punkter.

- 1. Kostnadsfördyringar och kopplingar till nationella mål:** Region Kalmar län anser att det måste grävas djupare i möjligheten att finansiellt hantera stora infrastrukturobjekt utanför gängse planprocess. För att skapa ett långsiktigt hållbart och hälsofrämjande samhälle anser Region Kalmar län att det behöver finnas en tydlig koppling kring på vilket sätt infrastrukturen trafikeras och nyttjas och hur infrastrukturen byggs.

2. **Planprocess enligt riktlinjerna:** Region Kalmar län anser att likväl som att planeringsprocessen följs enligt dess initiala avsikt bör Trafikverket se över i vilken fas man skriver avtal med andra intressenter. Detta för att minska uppfattningen av att ett objekt är lovat in i plan och att lösningar byggs upp i systemet.
3. **Stråkeffekter och samhällsekonomiska bedömningar:** Region Kalmar anser att det är samhällsekonomiskt lönsamt för hela landet att områden med sämre tillgänglighet och kapacitet ges slutgiltiga investeringar i stråk för att skapa, inte bara ökad kapacitet, utan även övriga positiva samhällsvinster. Dessa stråk bör ges företräde för att sprida, utveckla och framtida attraktivitet i hela landet.
4. **Regionala planen och trafiksäkerhet:** Region Kalmar län vill tydligt poängtera vikten av ökad medelstilleddning till den regionala planen. På grund de kostnadsdrivande investeringarna i mötessepareringar ser Region Kalmar län även ett stort behov av att Trafikverket prövar möjligheten till alternativa lösningar för framtida trafiksäkerhetsinvesteringar på vägnätet.
5. **Stadsmiljöavtalen:** Region Kalmar län är oroad för att de indragna stadsmiljöavtalen kommer medföra att det uppstår ett ökat tryck på regionerna om att tillföra medfinansiering från regional transportplan till länets kommuner för hållbarhetsinvesteringar.
6. **Behov försvar:** Region Kalmar län vill passa på att lyfta behoven av resterande stråkatgärder på riksväg 40 samt riksväg 25 genom länet som binder samman södra Sveriges kuster med varandra. Västerviks och Oskarshamns hamnar bör också ses som angelägna förbindelsepunkter i landet och därmed blir även E22 av stor vikt för framtida investeringar.
7. **Regelverk cykelvägar:** Region Kalmar län anser att regelverket för vägplan kopplat till cykelvägar behöver omarbetas till förmån för en process som gynnar och skapar förutsättningar för bra lösningar för cykelvägar.
8. **BK4:** Region Kalmar län önskar en processbild över införandet av BK4 samt tydliga ställningstaganden kring vilken budget som hanterar de mer komplexa och kostnadsdrivande bristerna i nätet.
9. **ERTMS och regionala järnvägar:** Region Kalmar län tillstyrker Trafikverkets resonemang kring ett snabbt och genomgående införande av ERTMS för hela landets järnvägssystem. Robusthet och tillförlitlighet tillsammans med restidsminskningar mellan tillväxtmotorerna Kalmar och Linköping måste vara i fokus och samordnas med övriga pågående insatser på det regionala järnvägssystemet.
10. **Tågtrafik:** Region Kalmar län anser att den förväntade ökningen av tågtrafiken måste aviseras än mer tydligt och en handlingsplan för hur landet ska möta upp dessa ökningarna bör tas fram.

Beslutet har behandlats på sammanträde med regionala utvecklingsnämnden den 20 mars 2024. Nämnden har föreslagit regionstyrelsen att anta redovisat

yttrande som sitt svar på Trafikverkets inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026 – 2037, samt att överlämna yttrandet till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet.

Efter avslutad överläggning beslutar regionstyrelsens arbetsutskott enligt redovisat förslag.

Handlingar


1. Ojusterat protokollsutdrag RUN daterat den 20 mars 2024
2. Tjänsteskrivelse daterad 13 mars 2024
3. Yttrande över Trafikverkets Inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026-2037
4. Rapport - Inriktningsunderlag för infrastrukturplanering 2026-2037, Trafikverket

UNDERSKRIFTSSIDA

Detta dokument har undertecknats med elektroniska underskrifter:

| | | |
|---------------------|----------------------------------|---|
| NAMN: | Moa Rosholm |  |
| TID: | 2024-03-26 13:00:35 +01:00 | |
| IDENTIFIKATIONSTYP: | SMS (+46730937054) | |
| IDENTIFIKATIONS-ID: | 8c640235a30d42d8a2bdf6878e72863c | |

| | | |
|---------------------|----------------------------------|--|
| NAMN: | Angelica Katsanidou |  |
| TID: | 2024-03-26 13:08:41 +01:00 | |
| IDENTIFIKATIONSTYP: | SMS (+46706688412) | |
| IDENTIFIKATIONS-ID: | c9ef6f2bc28943c3958c5484b9db8c8a | |

| | | |
|---------------------|----------------------------------|---|
| NAMN: | Malin Sjölander |  |
| TID: | 2024-03-26 13:14:28 +01:00 | |
| IDENTIFIKATIONSTYP: | SMS (+46704828220) | |
| IDENTIFIKATIONS-ID: | b689d759ca1e476db9ba593a224ea236 | |

Certifierad av Comfact Signature
Accepterad av alla undertecknare
2024-03-26 13:14:28 +01:00
Ref: 1744586
www.comfact.se



[Validera dokumentet](#) | [Användarvillkor](#)