

Förslag till föreskrifter om internationella samarbeten i enlighet med artikel 6 i Parisavtalet (dnr 2024-204387), remissvar från 2030-sekretariatet

Bakgrund

Sveriges klimatmål är

- År 2030: 63% minskad klimatpåverkan jämfört med år 1990, upp till 8 procentenheter genom kompletterande åtgärder.
- År 2040: 75% minskad klimatpåverkan jämfört med år 1990, upp till 2 procentenheter genom kompletterande åtgärder.
- År 2045: Nettonoll i klimatpåverkan, upp till 15 procentenheter genom kompletterande åtgärder.
- År 2030 ska transportsektorns klimatpåverkan vara 70% lägre än år 2010.

Kompletterande åtgärder för att uppfylla målen kan exempelvis vara utsläppsminskningar i annat land som Sverige finansierar, i enlighet med artikel 6 i Parisavtalet. Energimyndigheten får ansvaret för att meddela föreskrifter om förutsättningarna för deltagande i sådana aktiviteter, och Energimyndigheten föreslår nu föreskrifter för detta.

Övergripande synpunkter

Sverige **ska** nå sina nationella, lagstadgade och synnerligen brett förankrade klimatmål. Klimatomställningen ska ske på ett kostnadseffektivt sätt med starka synergier med andra hållbarhetsmål, gynna näringslivet, bidra till gröna jobb i hela landet och inspirera omvärlden till en påskyndad omställning.

Utifrån detta är det väl avvägt av de sju partierna som tog fram Sveriges klimatmål att tillåta att en viss, begränsad andel av utsläppsminskningen kan ske utomlands. Det är också en tydlig inriktning från världssamfundet, eftersom all världens länder enats om Parisavtalets artikel 6 som uppmuntrar till internationell samverkan för påskyndade, kostnadseffektiva och hållbara utsläppsminskningar och reglerar hur dessa kan ske.

2030-sekretariatet har återkommande lyft fram hur andra länder redan gör detta, såsom att Schweiz utsläppsminskningar delvis sker genom att finansiera omställningen till [elbussar i Bangkok](#). Vi är också positiva till att Energimyndigheten inlett ett arbete med att finna liknande projekt, även om vi önskat en större öppenhet kring vilka länder som initialt prioriteras (Dominikanska Republiken, Ghana och Nepal).

Vi ställer oss i huvudsak bakom de här remitterade förslagen från Energimyndigheten, som vi också anser är rätt myndighet att hantera detta både utifrån tidigare ansvar bl.a. för

Kyotoprotokollets CDM-mekanism och samordningsansvaret för elektrifieringen av Sveriges fordonsflotta. Vi delar också myndighetens bedömning att det inte i nuläget är lämpligt att ta fram föreskrifter för artikel 6.4-mekanismen, då den ännu inte är färdigförhandlad, och är positiva till att Energimyndigheten "för dialog med värdländer och aktörer som ska generera utsläppsminskningarna".

Vi har dock ett antal specifika synpunkter på förslagen till föreskrifter, som redovisas nedan.

Synpunkter på föreskrifter

Nedan tas endast upp de paragrafer där vi har synpunkter att framföra. I flera fall återkommer de skrivningar vi kommenterar i följande paragraf(er); synpunkten gäller då samtliga dessa.

6 § Världlandets auktorisering: "En ansökan om auktorisering enligt 5 § ska innehålla följande: 1. ett intyg som visar världlandets auktorisering av aktören". Skrivningen tycks utgå ifrån CDM:s/Kyotoprotokollets "Host country approval", medan det nu benämns "Letter of no objection (LNO)" – dvs världlandet behöver inte längre vara *för* projektet, det räcker att det inte är aktivt *emot*.

Givet att dessa delar av Parisavtalet ännu inte är färdigförhandlade, och att Sverige i dessa förhandlingar representeras av Energimyndigheten, menar vi att Energimyndigheten bör söka öppningar för att i särskilda tillfällen inte behöva LNO, eftersom många vällovliga klimatprojekt kan ske i regioner eller kommuner utan att staten behöver eller ens bör ha en roll i detta.

7 § Auktorisering av svenska aktörer. "En svensk aktör ska första gången aktören vill delta i aktiviteter inom ett samarbete mellan Sverige och ett annat land enligt artikel 6.2 i Parisavtalet lämna in en skriftlig ansökan om auktorisering till Statens energimyndighet." Vi menar att begränsningen till enbart svenska aktörer är olycklig; det kanske ledande exemplet på Artikel 6-projekt, elbussarna i Bangkok (se ovan) hanteras av en av världens största aktörer inom klimatfinansiering och det är kostnadseffektivt att hålla öppet för sådana lösningar även i Sverige. Därtill är det tveksamt om EU-rätten tillåter oss att utesluta andra EU-länder.

13 § En ansökan om auktorisering av utsläppsminskningenheter enligt 12 § ska innehålla följande: [...] "5. en aktuell hållbarhetsrapport utifrån det av Övervakningskommittén utvecklade verktyg för artikel 6.4 i Parisavtalet för att rapportera information om hur varje aktivitet bidrar till hållbar utveckling, eller utifrån motsvarande verktyg baserat på en av Statens energimyndighet godkänd hållbarhetspolicy avsedd för hållbarhetsrapportering utifrån Parisavtalets hållbarhetsrapporteringskrav."

Vi menar att begreppet "hållbarhetsredovisning" är otydligt eftersom det inte finns någon allmänt accepterad standard för detta, och att otydligheten förstärks av att Energimyndigheten ska ta fram en egen definition vid ett senare, inte definierat tillfälle. Bättre vore att hänvisa till GRI:s de facto standard, men vi menar att kravet bör strykas

utifrån att separata hållbarhetsredovisningar alltmer sällan är ett värdefullt verktyg i hållbarhetsarbetet, som istället ska vara integrerat i finansiell redovisning.

17 § En ansökan om efterhandsauktorisering av utsläppsminskningenheter enligt 16 § ska innehålla följande:

”1. ett intyg som visar värdlandets auktorisering av utsläppsminskningenheter”. Se skrivning ovan angående problemen med värdlandsauktorisering.

”2. en verifiering av utsläppsminskningarna från en av Statens energimyndighet godkänd tredje part”. Denna skrivning bör justeras så att utgångspunkten inte är Energimyndighetens eventuella godkännande, utan hur FN anger att utsläppsminskningarna ska beräknas och verifieras, exempelvis genom ITMOs eller tidigare CERs.

”5. en aktuell hållbarhetsrapport [...]”. Se skrivning ovan angående det mindre lämpliga i att begära hållbarhetsrapport på detta sätt, däremot instämmer vi i att projekten ”bör ge incitament till att främja andra positiva sociala, ekologiska och ekonomiska effekter” – förslagsvis med strykning av enligt förslaget ovan.

Om 2030-sekretariatet

2030-sekretariatets arbete fokuserar på att uppnå en fossiloberoende fordonsflotta till år 2030, i linje med det klimatmål om 70 procent minskad klimatpåverkan mellan år 2010 och 2030 som riksdagen antagit som en del av det klimatpolitiska ramverket. Därtill verkar vi för att Sverige i ökad utsträckning och mer systematiskt ska agera förebild för andra länders omställning av transportsektorn, inte minst utvecklingsländer där svenska investeringar enligt Parisavtalet kan vara en viktig del. Vi är en löftesleverantör till våra beslutsfattare och förser dem med underlagen och förslagen som krävs för att nå målet, med åtgärder inom Bilen (fordon), Bränslet (drivmedel) och Beteendet. Vi har över 70 partners som representerar spetsutvecklingen inom dessa områden. Se www.2030sekretariatet.se.

Slutord

2030-sekretariatet tackar för möjligheten att framföra synpunkter på införandet av Artikel 6 och ser fram emot en fortsatt dialog kring urval av fokusländer, prioriterade sektorer och andra aspekter som förtjänar en mer omfattande och inkluderande diskussion än vad som hittills varit fallet.

För 2030-sekretariatet

Mattias Goldmann