

Från: [Lindén Karin](#)
Till: [Redacted]
Ärende: Externremiss av ändring av Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:96) om åtgärder mot förorening från fartyg
Datum: den 9 september 2022 15:14:21

Hej!

Välkommen att ta del av externremissen av ändring av Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:96) om åtgärder mot förorening från fartyg.

Externremissen finns nu publicerad på Transportstyrelsens webbplats.

Ni hittar förslaget här:

<https://www.transportstyrelsen.se/sv/Regler/Remisser/andringar-i-tsfs-201096-eexi/>

Vi tar tacksamt emot era synpunkter senast **30 september 2022**.

Ange ärendenumret **TSF 2022-3** när du lämnar dina synpunkter.

Synpunkterna ska vara skriftliga och skickas till:

sjofart@transportstyrelsen.se

eller till:

Transportstyrelsen
Sjö- och luftfart
601 73 Norrköping

Om ni har frågor med anledning av remissen är ni välkomna att kontakta:

Robin Cook, sjöingenjör

robin.cook@transportstyrelsen.se

010-49 55 200

Amina Avdic, jurist

amina.avdic@transportstyrelsen.se

010-49 55 362

Vänliga hälsningar föreskriftsgruppen genom Karin Lindén

Karin Lindén

Trycksakshandläggare/språkvårdare

Enhet Juridik sjöfart

Avdelning Juridik

Direkt: 010-49 53 214

Sms: 076-721 12 08

Transportstyrelsen

601 73 Norrköping

transportstyrelsen.se

Telefon 0771-503 503

Läs mer om hur Transportstyrelsen behandlar dina uppgifter

på transportstyrelsen.se/personuppgifter

Tänk på miljön innan du skriver ut din e-post | Think before you print

Remiss

Förslag till ändring av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om (TSFS 2010:96) om åtgärder mot förorening från fartyg

Välkommen att ta del av Transportstyrelsens förslag.

Bakgrund till förslaget

IMO har antagit nya målbaserade krav om teknisk och operativ kolintensitet som bygger på EEDI¹, SEEMP² och DCS³. De tekniska kraven är en utökning av EEDI och innebär att ett nytt energieffektiviseringsindex (Energy Efficiency Existing Ship Index, EEXI) införs. Detta innebär att fartyg som var i drift innan EEDI infördes nu får krav på energieffektivitet. Dessa äldre fartyg kallas ”existerande fartyg” i regelverket, och med detta menas alltså fartyg som existerade innan EEDI trädde i kraft. De operativa kraven som införs innebär att fartygs kolintensitet (Carbon Intensity Indicator, CII) ska beräknas årligen och kontrolleras.

Ändringar är införda i MARPOL annex VI, kapitel 1, 2 och 4. Föreskriftsförslaget innebär ändringar i TSFS 2010:96 kapitel 2 respektive 13 samt ett nytt kapitel 14.

Förslagets innehåll i korthet

I TSFS 2010:96 föreslås huvudsakligen följande ändringar:

- Att det införs ändringar i riktlinjer för hur EEDI-värdet ska beräknas.
- Att det införs nya bestämmelser gällande EEXI och CII.

¹ Energy Efficiency Design Index

² Ship Energy Efficiency Management Plan

³ Data collection system for fuel oil consumption of ships

- Att det införs riktlinjer för effektreduktion vid uppfyllnad av EEXI-krav.
- Att det införs riktlinjer för beräkningsmetoder av CII.
- Att det införs riktlinjer för referenslinjer för användning av CII.
- Att det införs riktlinjer för reduktionsfaktorerna för kolintensitet.
- Att det införs riktlinjer för klassificering av fartygens operativa koldioxidintensitet.
- Att det införs tillfälliga riktlinjer om korrigeringsfaktorer och reseanpassningar för CII-beräkningar.

Föreskriftsförslaget planeras träda i kraft den 1 mars 2023.

Förslaget i sin helhet samt konsekvensutredning finns publicerat tillsammans med detta missiv på Transportstyrelsens webbplats:

<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Regler/Remisser/>

Synpunkter

Ni ges härmed tillfälle att lämna synpunkter på förslaget och konsekvensutredningen. Synpunkterna ska vara Transportstyrelsen tillhanda senast den 30 september 2022. Vänligen ange vårt diarienummer TSF 2022-3 i svaret.

Synpunkterna ska vara skriftliga och skickas till:

sjofart@transportstyrelsen.se

eller till:

Transportstyrelsen
Sjö- och luftfart
601 73 Norrköping

Transportstyrelsen kommer att sammanställa och kommentera de remissynpunkter som kommer in, och därefter publicera sammanställningen och kommentarerna på hemsidan. Remissynpunkter som innehåller sekretessbelagda uppgifter eller personuppgifter kommer dock inte att publiceras.

Kontaktpersoner

Om ni har frågor med anledning av remissen är ni välkomna att kontakta:

Robin Cook, sjöingenjör
robin.cook@transportstyrelsen.se
010-49 55 200

Amina Avdic, jurist
amina.avdic@transportstyrelsen.se
010-49 55 362

Med vänlig hälsning

Robin Cook
Sjöingenjör

Sändlista, extern

Chalmers

Kustbevakningen

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

Näringslivets Regelnämnd (NNR)

Näringslivets transportråd

Regelrådet

Sjöfartshögskolan i Kalmar

Sjöfartsverket

Svensk Sjöfart

Sändlista, intern

SLfv

SLfN

SLfG

SLfS

SLh

SLha

SLis

Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:96) om åtgärder mot förorening från fartyg;

TSFS 20[År]:[Nr]

Utkom från trycket
den [Välj ett datum]

SJÖFART

beslutade den [Välj ett datum]

Transportstyrelsen föreskriver¹ med stöd av 4 kap. 1 § och 4 § förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg i fråga om styrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:96) om åtgärder mot förorening från fartyg

dels att 13 kap. 48–55 §§ ska upphöra att gälla,

dels att 2 kap. 3 § och 9 a § samt 13 kap. 1 §, ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas 16 nya paragrafer, 2 kap. 3 a och 3 b §§, 14 kap. 1–14 §§ samt närmast före 2 kap. 3 §, 3 a och 3 b §§ nya rubriker av följande lydelse.

2 kap.

Internationellt certifikat till förhindrande av luftförorening (IAPP)

3 §² Alla fartyg med en bruttodräktighet om 400 eller mer som används för resor till internationella hamnar eller plattformar, samt plattformar och borrhiggas som används för internationella resor, ska ha ett internationellt certifikat till förhindrande av luftförorening (IAPP). Certifikatet är giltigt i högst fem år.

Internationellt energieffektivitetscertifikat (IEE)

3 a §³ Alla fartyg med en bruttodräktighet om 400 eller mer och alla plattformar som används för internationell trafik ska ha ett internationellt energieffektivitetscertifikat IEE-certifikat (IEE) som visar att tillämpliga krav i 14 kap. är uppfyllda. Certifikatet är giltigt under hela fartygets livslängd, eller

¹ Se Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 av den 9 september 2015 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster.

² Motsvarar MARPOL 73/78 regel VI/6.

³ Motsvarar MARPOL 73/78 regel VI/6.

tills fartyget tas ur drift eller ett nytt certifikat utfärdas till följd av en väsentlig förändring.

Intyg om verifierad rapportering av bränsleförbrukning och driftrelaterad kolintensitetsklass

3 b §⁴ Alla fartyg med en bruttodräktighet om 5 000 eller mer ska ha ett intyg ombord om verifierad rapportering av bränsleförbrukning och driftrelaterad kolintensitetsklass. Intyget ska visa att tillämpliga krav i 14 kap. 10 och 11 §§ är uppfyllda och vara utfärdat senast den 31 maj varje år.

För fartyg som har klassificerats som D 3 år i rad, eller som E i enlighet med 14 kap. 12 §, krävs en plan med korrigerande åtgärder som återspeglas i SEEMP-planen för att Transportstyrelsen ska utfärda ett intyg om verifierad rapportering. Planen med korrigerande åtgärder ska lämnas till Transportstyrelsen för verifiering högst 1 månad efter rapporteringen av det årliga driftrelaterade CII-värdet.

9 a §⁵ För svenska fartyg som berörs av 14 kap. gäller följande.

1. Fartyget ska innan IEE-certifikatet utfärdas första gången genomgå en första besiktning. Vid besiktningen ska EEDI-värdet och SEEMP-planen motsvara kraven i 14 kap. kunna uppvisas ombord.

2. Vid en väsentlig förändring av ett nytt fartyg ska fartyget genomgå en förnyad besiktning. Vid besiktningen ska det kunna uppvisas att EEDI-värdet har räknats om efter behov och att det uppfyller kravet i 14 kap. 8 §, med den reduktionsfaktor som är tillämplig på det förändrade fartygets typ och storlek i den fas som motsvarar det fastställda datumet för tecknande av byggnadskontrakt, för kölsträckning eller för leverans av det ursprungliga fartyget i enlighet med definitionen av nytt fartyg i 14 kap. 2 §.

3. Om fartyget genomgår en väsentlig förändring som är så omfattande att Transportstyrelsen betraktar fartyget som ett nybyggt fartyg, ska fartyget genomgå en första besiktning gällande EEDI-värde när Transportstyrelsen finner detta nödvändigt. Vid besiktningen ska det kunna uppvisas att EEDI-värdet är beräknat och att det uppfyller kravet i 14 kap. 8 §, med den tillämpliga reduktionsfaktor som motsvarar det förändrade fartygets typ och storlek det datum då kontrakt om förändringen tecknades eller, om kontrakt saknas, det datum då förändringen påbörjades. Vid besiktningen ska SEEMP-planen som krävs enligt 14 kap. 10 § finnas ombord och, för ett fartyg som omfattas av rapporteringsskyldigheten i 14 kap. 11 §, ha blivit reviderad för att avspegla en väsentlig förändring i de fall förändringen påverkar datainsamlingsmetod eller rapporteringsprocess⁶.

4. Existerande fartyg ska uppfylla kravet i 14 kap. 10 § om att ha en SEEMP-plan ombord vid mellanliggande eller förnyad besiktning i enlighet med 7 §, oavsett vilken som kommer först.

⁴ Motsvarar MARPOL 73/78 regel 6.

⁵ Motsvarar MARPOL 73/78 regel VI/5.4.

⁶ Motsvarar MARPOL 73/78 regel VI/5.4.3.

5. För varje fartyg som omfattas av 14 kap. 11 § ska Transportstyrelsen säkerställa att SEEMP-planen överensstämmer med 14 kap. 10 §. I syfte att säkerställa att metoden och processerna har fastställts innan fartygets första rapporteringsperiod inleds, ska detta göras innan uppgifter samlas in i enlighet med 14 kap. 11 §. Fartyget ska förses med ett dokument om överensstämmelse, vilket ska behållas ombord på fartyget.

6. För varje fartyg som omfattas av 14 kap. 12 § ska Transportstyrelsen säkerställa att fartygets SEEMP-plan överensstämmer med 14 kap. 10 §. Säkerställandet ska göras före den 1 januari 2023. Fartyget ska förses med dokumentation som styrker överensstämmelsen. Dokumentationen ska sedan behållas ombord.

7. Verifieringen av att EEXI-värdet överensstämmer med kraven i 14 kap. 7 respektive 9 §, ska göras den 1 januari 2023 eller senare, vid den första årliga, mellanliggande eller förnyade besiktningen, eller vid den första besiktningen, beroende på vilken av besiktningarna som infaller först⁷.

8. Trots det som sägs i 7, ska en allmän eller partiell besiktning, beroende på omständigheterna, genomföras efter en väsentlig förändring av ett fartyg som omfattas av 14 kap. 7 §. Genom besiktningen ska det säkerställas att EEXI-värdet vid behov räknas om och att det uppfyller kravet i 14 kap. 9 §.

13 kap.

1 § I detta kapitel ska följande definitioner gälla. I övrigt används de beteckningar som framgår av bilaga 1.

ackrediterat laboratorium

Mätlaboratorium som är ackrediterat enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 av den 9 juli 2008 om krav för ackreditering och marknadskontroll i samband med saluföring av produkter och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93 mot SS-EN ISO/IEC 17025 för att utföra kontrollmätningar och utfärda dokumentation i enlighet med kraven i detta kapitel.

brännolja

Bränsle som levererats till, och avses användas till fartygets framdrivning, inklusive gas, destillat och restbränslen.

⁷ Certifiering och verifiering av EEXI ska göras enligt resolution MEPC.351(78).

<i>fartyg levererat den 1 september 2019 eller senare</i>	<p>Fartyg</p> <ol style="list-style-type: none">1. För vilket byggnadskontrakt tecknats 1 september 2015 eller senare, eller2. När byggnadskontrakt inte finns, vars köl sträckts eller som befann sig på motsvarande byggnadsstadium den 1 mars 2016, eller3. Som levererats den 1 september 2019 eller senare.
<i>företag</i>	<p>Fartygets ägare eller någon annan fysisk eller juridisk person, såsom redaren eller den som hyr fartyget utan besättning, som har övertagit ansvaret för driften av fartyget.</p>
<i>gastanfartyg</i>	<p>Lastfartyg, annat än LNG-tankfartyg, byggt eller anpassat för att frakta alla typer av kondenserade gaser i bulk.</p>
<i>installerad motor</i>	<p>Motor som är monterad eller ska monteras på ett fartyg inklusive bärbar hjälpmotor, endast om dess bränsle-, kul- och avgassystem är en integrerad del av fartyget. Ett bränslesystem anses integrerat i fartyget endast om det är permanent installerat i fartyg. Denna definition inkluderar en marin dieselmotor som används som supplement eller som ökar fartygets installerade effekt och är avsedd att vara en integrerad del av fartyget.</p>
<i>Kontrollområden:</i>	
<i>kvävekontrollområde</i>	<p>Vattenområde inklusive hamnområde utsett av IMO, inom vilket det finns bestämmelser för att förhindra, minska och kontrollera luftförorening genom kväveoxider (NO_x)</p> <p><i>Kommentar:</i> Ett kvävekontrollområde kan ingå i ett utsläppskontrollområde.</p>

svavelkontrollområde

Vattenområde inklusive hamnområde utsett av IMO, inom vilket det finns bestämmelser för att förhindra, minska och kontrollera luftförorening genom svaveloxider (SO_x) och partiklar samt åtföljande negativa effekter på människors hälsa samt på land- och havsområden.

Kommentar: Ett svavelkontrollområde kan ingå i ett utsläppskontrollområde.

utsläppskontrollområde

Vattenområde inklusive hamnområde utsett av IMO, inom vilket det finns bestämmelser för att förhindra, minska och kontrollera luftförorening genom antingen kväveoxider (NO_x) eller svaveloxider (SO_x) och partiklar eller alla tre tillsammans, samt åtföljande negativa effekter på människors hälsa samt på land- och havsområden.

marin dieselmotor

1. kolvförbränningsmotor som drivs med flytande bränsle eller med gasformigt bränsle i kombination med flytande bränsle, eller

2. gasdriven motor installerad på ett fartyg vars köl sträckts eller som befann sig på motsvarande byggnadsstadium den 1 mars 2016 eller senare, eller ytterligare gasdriven motor eller icke identisk gasdriven ersättningsmotor som installerats den 1 mars 2016 eller senare.

14 kap. Teknisk och driftrelaterad kolintensitet

Omfattning

1 § Detta kapitel gäller för alla fartyg med en bruttodräktighet om 400 eller mer. Detta kapitel gäller inte för

1. svenska fartyg som uteslutande framförs inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon,
2. fartyg som inte har mekanisk framdrivning, och

3. plattformar inklusive flytande produktions-, lagrings- och avlastningsenheter (FPSO) samt flytande lagringsenheter (FSU), oavsett framdrivning.

Svenska fartyg enligt första stycket ska dock uppfylla kraven i detta kapitel så långt det är rimligt och praktiskt möjligt.

Bestämmelserna i 6–9 §§ gäller inte för fartyg som har icke-konventionell framdrivning, med följande undantag:

1. 6 och 8 §§ gäller för kryssningsfartyg med icke-konventionell framdrivning och för LNG-tankfartyg med konventionell eller icke-konventionell framdrivning levererade den 1 september 2019 eller senare.

2. 7 och 9 §§ gäller för kryssningsfartyg med icke-konventionell framdrivning och för LNG-tankfartyg med konventionell eller icke-konventionell framdrivning.

3. 6–9 §§ och 12 § gäller inte för fartyg av kategori A, vilka definieras i Polarkoden.

Definitioner

2 § I detta kapitel används följande förkortningar, termer och definitioner. I övrigt används de beteckningar som framgår av bilaga 1.

CII (Carbon Intensity Indicator) kolintensitetsindikator.

EEDI (Energy Efficiency Design Index) energieffektivitetsindex.

EEDI-värde enskilt fartygs *EEDI*, i enlighet med 6 §.

årligt driftrelaterat CII-värde enskilt fartygs driftrelaterade *CII* under ett kalenderår i enlighet med 10 och 11 §§.

EEXI (Energy Efficiency Existing Ship Index) energieffektivitetsindex för existerande fartyg.

EEXI-värde enskilt fartygs *EEXI*, i enlighet med 7 §.

existerande fartyg fartyg som inte är *nytt fartyg*.

Fartygskategorier:

bulkfartyg fartyg som i första hand är avsett att frakta torra bulkklaster och som inkluderar sådana typer som malmfartyg, men inte kombinationsfartyg; motsvarar definitionen av

<i>containerfartyg</i>	”bulk carrier” i SOLAS, kapitel XII, regel 1. fartyg utformat enbart för att frakta containrar i lastrum och på däck.
<i>gastanfartyg</i>	lastfartyg, annat än LNG-tankfartyg, byggt eller anpassat för att frakta alla typer av kondenserade gaser i bulk.
<i>kombinationsfartyg</i>	fartyg utformat för att lasta 100 % dödvikt med både flytande och torr bulklast.
<i>kryssningsfartyg</i>	passagerarfartyg som inte har något lastdäck och som är byggt enbart för transport av passagerare i hytter för övernattnin g på sjöresa.
<i>kylfartyg</i>	fartyg utformat enbart för att frakta kylda laster i lastrum.
<i>LNG-tankfartyg</i>	lastfartyg byggt eller anpassat för att frakta flytande naturgas (LNG) i bulk.
<i>passagerarfartyg</i>	fartyg som medför fler än 12 passagerare.
<i>ro-ro-biltransportfartyg</i>	lastfartyg med ro-ro-lastutrymmen utformat för att frakta tomma bilar och lastbilar.
<i>ro-ro-lastfartyg</i>	fartyg med ro-ro-lastutrymmen utformat för transport av roll-on-roll-off-lastenheter.
<i>ro-ro-passagerarfartyg</i>	passagerarfartyg med ro-ro-lastutrymmen.
<i>torrlastfartyg</i>	fartyg med ett eller flera däck, i första hand konstruerat för att frakta styckegods; inkluderar inte specialbyggda torrlastfartyg, vilka inte ingår i beräkningen av referenslinjer för torrlastfartyg och vilka utgörs av fartyg för transport av boskap, pråmbärande fartyg, fartyg avsedda för tunga laster, båttransportfartyg och kärnbränslefartyg.
<i>väsentlig förändring</i>	förändring av ett fartyg som

	<ol style="list-style-type: none"> 1. väsentligt ändrar fartygets dimensioner, lastkapacitet eller maskineffekt, 2. ändrar fartygets kategori, 3. enligt Transportstyrelsens bedömning görs i syfte att väsentligt förlänga fartygets livslängd, 4. på annat sätt ändrar fartyget så att det, om det vore ett nytt fartyg, skulle lyda under relevanta bestämmelser i dessa föreskrifter som inte är tillämpliga på fartyget i egenskap av existerande fartyg, eller 5. väsentligt ändrar fartygets energieffektivitet och omfattar varje modifiering som skulle kunna leda till att fartyget överskrider det tillämpliga tillåtna EEDI-värdet enligt vad som föreskrifts i 6 §, eller det tillämpliga tillåtna EEXI-värdet enligt vad som föreskrivs i 7 §.
<i>icke-konventionell framdrivning</i>	annan framdrivning än <i>konventionell framdrivning</i> ; inkluderar die-selelektrisk framdrivning, turbinframdrivning och hybridframdrivning.
<i>konventionell framdrivning</i>	framdrivning där en eller flera huvudmotorer som är kolmotorer av förbränningstyp, utgör huvudkraftkälla och är kopplade till en propelleraxel direkt eller via växellåda.
<i>SEEMP-plan</i>	(Ship Energy Efficiency Management Plan) enskilt fartygs plan för energieffektivitetshantering.
<i>teknisk EEDI-fil</i>	(EEDI technical file) dokument som innehåller den information som krävs för beräkningen av <i>EEDI-värde</i> och som visar beräkningsprocessen.
<i>teknisk EEXI-fil</i>	(EEXI technical file) dokument som innehåller den information som krävs för beräkningen av

<i>tillåtet EEDI-värde</i>	<i>EEXI-värde</i> och som visar beräkningsprocessen. det högsta tillåtna <i>EEDI-värdet</i> för den specifika fartygstypen och fartygsstorleken.
<i>tillåtet årligt driftrelaterat CII-värde</i>	målvärde för det <i>årliga driftrelaterade CII-värdet</i> för den specifika fartygstypen och fartygsstorleken, i enlighet med 12 §.
<i>tillåtet EEXI-värde</i>	det högsta tillåtna <i>EEXI-värdet</i> för den specifika fartygstypen och fartygsstorleken.
<i>nytt fartyg</i>	Fartyg <ol style="list-style-type: none"> 1. för vilket byggnadskontrakt tecknats den 1 januari 2013 eller senare, 2. om byggnadskontrakt saknas, som är kölsträckt eller befinner sig på motsvarande byggnadsstadium den 1 juli 2013 eller senare, eller 3. vilket levereras den 1 juli 2015 eller senare.

Undantag

3 §⁸ Transportstyrelsen kan medge undantag från bestämmelserna i 6 och 8 §§.

Undantag kan dock inte medges

1. för fartyg för vilka byggnadskontrakt är tecknat den 1 januari 2017 eller senare,
2. om byggnadskontrakt saknas, för fartyg vilka är kölsträckta eller befinner sig på motsvarande byggnadsstadium den 1 juli 2017 eller senare,
3. för fartyg vilka levereras den 1 juli 2019 eller senare, eller
4. vid en väsentlig förändring av ett nytt eller existerande fartyg som genomförs den 1 januari 2017 eller senare och vid vilken 2 kap. 9 a § 2 och 3 är tillämpliga.

Syfte

4 §⁹ Syftet med reglerna i det här kapitlet är att sänka den internationella sjöfartens kolintensitet genom att verka för att nå de ambitionsnivåer som

⁸ Motsvarar MARPOL 73/78 regel VI/19.4

⁹ Motsvarar MARPOL 73/78 regel VI/20.

fastställts i IMO:s inledande strategi för minskade växthusgasutsläpp från fartyg.

Funktionskrav

5 §¹⁰ För att uppnå syftet som fastställs i 4 §, ska ett fartyg som omfattas av kapitlet, enligt vad som är tillämpligt uppfylla följande funktionskrav för att fartygets kolintensitet ska minskas:

1. de tekniska kolintensitetskraven i enlighet med 6–9 §§, och
2. de driftrelaterade kolintensitetskraven i enlighet med 10–12 §§.

EEDI-värde

6 §¹¹ För fartyg som tillhör en eller flera av de fartygskategorier som definieras i 2 §, gäller att EEDI-värde ska beräknas för

1. varje nytt fartyg,
2. varje nytt fartyg som har genomgått en väsentlig förändring, och
3. varje nytt eller existerande fartyg som har genomgått en väsentlig förändring som är så omfattande att Transportstyrelsen betraktar fartyget som ett nybyggt fartyg.

EEDI-värdet ska vara specifikt för varje enskilt fartyg och ange fartygets beräknade prestanda med avseende på energieffektivitet. EEDI-värdet ska åtföljas av den tekniska EEDI-filen.

EEDI-värdet ska verifieras utifrån den tekniska EEDI-filen av Transportstyrelsen eller av en erkänd organisation.

EEDI-värdet ska beräknas enligt resolution MEPC.308(73), med ändringar genom MEPC.332.(76)¹²

1. högst 7 månader efter genomförandet av den besiktning som föreskrivs i 2 kap. 9 a §, eller
2. högst 7 månader efter 1 april 2022 för fartyg levererade före den 1 april 2022¹³.

EEXI-värde

7 §¹⁴ För fartyg som tillhör en eller flera av de fartygskategorier som definieras i 2 §, förutom passagerarfartyg, och som inte omfattas av 6 §, gäller att EEXI-värde ska beräknas för

1. varje fartyg, och

¹⁰ Motsvarar MARPOL 73/78 regel VI/21.

¹¹ Motsvarar MARPOL 73/78 regel VI/22.

¹² Amendments to the 2018 guidelines on the method of calculation of the attained energy efficiency design index (EEDI) for new ships (resolution MEPC.308(73), as amended by resolution MEPC.222(74)).

¹³ 2018 Guidelines on the method of calculation of the attained Energy Efficiency Design Index (EEDI) for new ships (resolution MEPC.308(73)).

¹⁴ Motsvarar MARPOL 73/78 regel VI/23.

2. varje fartyg som har genomgått en väsentlig förändring.

EEXI-värdet ska vara specifikt för varje enskilt fartyg och ange fartygets beräknade prestanda med avseende på energieffektivitet. EEXI-värdet ska åtföljas av den tekniska EEXI-filen.

EEXI-värdet ska verifieras utifrån den tekniska EEXI-filen, antingen av Transportstyrelsen eller av en erkänd organisation.

EEXI-värdet ska beräknas enligt resolution MEPC.350(78).

För varje fartyg som omfattas av 6 § får det EEDI-värde som verifierats av Transportstyrelsen godtas som EEXI-värde om EEDI-värdet är lika med eller mindre än det tillåtna EEXI-värdet. I så fall ska EEXI-värdet verifieras utifrån den tekniska EEDI-filen.

Tillåtet EEDI-värde

8 §¹⁵ För fartyg som tillhör en eller flera av de fartygskategorier som definieras i 2 §, förutom passagerarfartyg, gäller att tillåtet EEDI-värde ska beräknas för

1. varje nytt fartyg,
2. varje nytt fartyg som har genomgått en väsentlig förändring, och
3. varje nytt eller existerande fartyg som har genomgått en väsentlig förändring som är så omfattande att Transportstyrelsen betraktar fartyget som ett nybyggt fartyg.

Tillåtet EEDI-värde ska beräknas enligt följande formel:

$$\text{EEDI-värde} \leq \text{tillåtet EEDI-värde} = (1-X/100) \times \text{referenslinjevärde}$$

där X = den reduktionsfaktor som specificeras i tabell 1 för det tillåtna EEDI-värdet jämfört med referenslinjen.

För fartyg som har genomgått en väsentlig förändring i enlighet med definitionen i 2 § ska EEDI-värdet beräknas enligt formeln ovan, med den tillämpliga reduktionsfaktorn som motsvarar det förändrade fartygets nya fartygskategori och storlek det datum då kontrakt om förändringen tecknades eller, om kontrakt saknas, det datum då förändringen påbörjades.

¹⁵ Motsvarar MARPOL 73/78 regel VI/24

Tabell 1. Reduktionsfaktorer (i procent) för EEDI-värdet i förhållande till EEDI-referenslinjen

Fartygs-kategori	Storlek	Fas 0	Fas 1	Fas 2	Fas 2	Fas 3	Fas 3
		1 jan 2013 – 31 dec 2014	1 jan 2015 – 31 dec 2019	1 jan 2020 – 31 mar 2022	1 jan 2020 – 31 dec 2024	1 apr 2022 och framåt	1 jan 2025 och framåt
Bulkfartyg	20 000 DWT och över	0	10		20		30
	10 000 – 20 000 DWT	n/a	0–10*		0–20*		0–30*
Gastank-fartyg	15 000 DWT och över	0	10	20		30	
	10 000 – 15 000 DWT	0	10		20		30
	2 000 – 10 000 DWT	n/a	0–10*		0–20*		0–30*
Tankfartyg	20 000 DWT och över	0	10		20		30
	4 000 – 20 000 DWT	n/a	0–10*		0–20*		0–30*
	200 000 DWT och över	0	10	20		50	
	120 000 – 200 000 DWT	0	10	20		45	
	80 000 – 120 000 DWT	0	10	20		40	
Container-fartyg	40 000 – 80 000 DWT	0	10	20		35	
	15 000 – 40 000	0	10	20		30	

Fartygs- kategori	Storlek	Fas 0	Fas 1	Fas 2	Fas 2	Fas 3	Fas 3
		1 jan 2013 – 31 dec 2014	1 jan 2015 – 31 dec 2019	1 jan 2020 – 31 mar 2022	1 jan 2020 – 31 dec 2024	1 apr 2022 och framåt	1 jan 2025 och framåt
	DWT						
	10 000 – 15 000 DWT	n/a	0–10*	0–20*		15– 30*	
Torrlast- fartyg	15 000 DWT och över	0	10	15		30	
	3 000 – 15 000 DWT	n/a	0–10*	0–15*		0–30*	
Kylfartyg	5 000 DWT och över	0	10		15		30
	3 000 – 5 000 DWT	n/a	0–10*		0–15*		0–30*
Kombina- tionsfartyg	20 000 DWT och över	0	10		20		30
	4 000 – 20 000 DWT	n/a	0–10*		0–20*		0–30*
LNG- tankfartyg ***	10 000 DWT och över	n/a	10**	20		30	
Ro-ro- biltran- sport- fartyg***	10 000 DWT och över	n/a	5**		15		30
Ro-ro- last- fartyg***	2 000 DWT och över	n/a	5**		20		30
	1 000 – 2 000 DWT	n/a	0– 5*,**		0–20*		0–30*
Ro-ro- passa-	1 000 DWT och över	n/a	5**		20		30

Fartygs- kategori	Storlek	Fas 0	Fas 1	Fas 2	Fas 2	Fas 3	Fas 3
		1 jan 2013 – 31 dec 2014	1 jan 2015 – 31 dec 2019	1 jan 2020 – 31 mar 2022	1 jan 2020 – 31 dec 2024	1 apr 2022 och framåt	1 jan 2025 och framåt
gerar- fartyg***	250 – 1 000 DWT	n/a	0– 5*,**		0–20*		0–30*
Kryss- nings- fartyg***	85 000 GT och över	n/a	5**	20		30	
	25 000 – 85 000 GT	n/a	0– 5*,**	0–20*		0–30*	

* Reduktionsfaktorn ska interpoleras linjärt mellan de båda värdena beroende av fartygsstorlek. Reduktionsfaktorns lägre värde ska tillämpas på den mindre fartygsstorleken.

** Fas 1 inleds 1 september 2015 för denna fartygskategori.

*** Reduktionsfaktorn gäller för fartyg som levererats 1 september 2019 eller efter.

n/a betyder att inget tillåtet EEDI-värde är tillämpligt.

Referenslinjevärdena ska beräknas enligt följande:

Referenslinjevärde = $a \times b - c$

Där a, b och c utgör de parametrar som anges i tabell 2.

Tabell 2. Parametrar för fastställande av referensvärden för de olika fartygstyperna

Fartygskategori enligt definitioner i 2 §	a	b	c
2.2.5 Bulkfartyg	961,79	DWT av fartyget där DWT ≤ 279 000 279 000 där DWT > 279 000	0,477
2.2.7 Kombinationsfartyg	1 219,00	DWT av fartyget	0,488
2.2.9 Containerfartyg	174,22	DWT av fartyget	0,201
2.2.11 Kryssningsfartyg med icke-konventionell framdrivning	170,84	GT av fartyget	0,214
2.2.14 Gastanfartyg	1 120,00	DWT av fartyget	0,456
2.2.15 Torrlastfartyg	107,48	DWT av fartyget	0,216
2.2.16 LNG-tankfartyg	2 253,7	DWT av fartyget	0,474
2.2.22 Kylfartyg	227,01	DWT av fartyget	0,244
2.2.26 Ro-ro-lastfartyg	1 405,15	DWT av fartyget	0,498
	1 686,17*	DWT av fartyget när DWT ≤ 17 000* 17 000 när DWT > 17 000*	
2.2.27 Ro-ro-biltransportfartyg	$(\text{DWT}/\text{GT})^{-0.7}$ 780,36 när DWT/GT	DWT av fartyget	0,471

	<0,3 1812,63 när DWT/GT ≥ 0,3		
2.2.28 Ro-ro-passagerarfartyg	752,16	DWT av fartyget	0,381
	902,59*	DWT av fartyget när DWT ≤ 10 000* 10,000 när DWT > 10 000*	
2.2.29 Tankfartyg	1 218,80	DWT av fartyget	0,488

* ska användas från och med fas 2 och framöver.

Om ett fartygs konstruktion medger att det faller under mer än en av fartygskategorierna som specificeras i tabell 2, ska fartygets tillåtna EEDI-värde vara det strängaste (lägsta) tillåtna EEDI-värdet.

Fartygets installerade effekt för framdrivning ska inte vara mindre än den framdrivningskraft som behövs för att upprätthålla fartygets manövreringsförmåga under svåra förhållanden.

Tillåtet EEXI-värde

9 §¹⁶ Tillåtet EEXI-värde ska beräknas enligt nedanstående formel för

1. varje fartyg, och
2. varje fartyg som har genomgått en väsentlig förändring och som tillhör en eller flera av de fartygskategorierna som definieras i 2 §, förutom passagerarfartyg.

$$\text{EEXI-värde} \leq \text{tillåtet EEXI-värde} = (1-Y/100) \times \text{EEDI-referenslinjevärde}$$

där Y är den reduktionsfaktor som anges i tabell 3 för det tillåtna EEXI-värdet jämfört med EEDI-referenslinjen.

¹⁶ Motsvarar MARPOL 73/78 regel VI/25

Tabell 3. Reduktionsfaktorer (i procent) för EEXI-värdet i förhållande till EEDI-referenslinjen

Fartygs-kategori	Storlek	Reduktionsfaktor
<i>Bulklastfartyg</i>	200 000 DWT och över	15
	20 000 – 200 000 DWT	20
	10 000 – 20 000 DWT	0–20*
<i>Gastankfartyg</i>	15 000 DWT och över	30
	10 000 – 15 000 DWT	20
	2 000 – 10 000 DWT	0–20*
<i>Tankfartyg</i>	200 000 DWT och över	15
	20 000 – 200 000 DWT	20
	4 000 – 20 000 DWT	0–20*
<i>Containerfartyg</i>	200 000 DWT och över	50
	120 000 – 200 000 DWT	45
	80 000 – 120 000 DWT	35
	40 000 – 80 000 DWT	30
	15 000 – 40 000 DWT	20
	10 000 – 15 000 DWT	0–20*
<i>Torrlastfartyg (General cargo ship)</i>	15 000 DWT och över	30
	3 000 – 15 000 DWT	0–30*
<i>Kylfartyg</i>	5 000 DWT och över	15
	3 000 – 5 000 DWT	0–15*
<i>Kombinations-fartyg</i>	20 000 DWT och över	20
	4 000 – 20 000 DWT	0–20*
<i>LNG-tankfartyg</i>	10 000 DWT och över	30
<i>Ro-ro-bil-transportfartyg</i>	10 000 DWT och över	15
<i>Ro-ro-lastfartyg</i>	2 000 DWT och över	5
	1 000 – 2 000 DWT	0–5*
<i>Ro-ro-passagerarfartyg</i>	1 000 DWT och över	5
	250 – 1 000 DWT	0–5*
<i>Kryssnings-fartyg med icke-konventionell framdrivning</i>	85 000 GT och över	30
	25 000 – 85 000 GT	0–30*

* Reduktionsfaktorn ska interpoleras linjärt mellan de båda värdena beroende av fartygsstorlek. Reduktionsfaktorns lägre värde ska tillämpas på den mindre fartygsstorleken.

EEDI-referenslinjevärdena ska beräknas i enlighet med 8 §. För ro-ro-lastfartyg och ro-ro-passagerarfartyg ska hänvisning göras till det referenslinjevärde som ska användas från fas 2 och framgår av 8 §.

När SHaPoLi/EPL (Shaft Power Limitation/Engine Power Limitation) används för att efterleva EEXI-kraven, ska användningen ske i enlighet med MEPC.335(76)¹⁷.

Fartygets SEEMP-plan

10 §¹⁸ Ombord på varje fartyg ska det finnas en SEEMP-plan, som får utgöra en del av fartygets säkerhetsorganisation. SEEMP-planen ska utarbetas och revideras med hänsyn tagen till riktlinjer antagna av IMO.¹⁹

När det gäller fartyg med en bruttodräktighet om 5 000 eller mer ska SEEMP-planen inkludera en beskrivning av

1. den metodologi som kommer att användas för insamling av uppgifterna som föreskrivs i 11 §, och
2. de processer som kommer att användas för rapportering av dessa uppgifter till Transportstyrelsen.

SEEMP-planen ska innehålla

1. en beskrivning av den metodologi som kommer att användas för beräkning av fartygets årliga driftrelaterade CII-värde i enlighet med 12 §, och en beskrivning av de processer som kommer att användas för rapportering av detta värde till fartygets administration,
2. det tillåtna årliga driftrelaterade CII-värdet, i enlighet med 12 §, för de kommande tre åren,
3. en genomförandeplan med en redogörelse för hur det tillåtna årliga driftrelaterade CII-värdet kommer att nås de kommande tre åren, och
4. ett förfarande för självutvärdering och förbättring.

För fartyg som i enlighet med 12 § har klassificerats som D tre år i rad, eller som E, ska SEEMP-planen revideras så att den inkluderar en plan med korrigerande åtgärder för att det tillåtna årliga driftrelaterade CII-värdet ska nås.

SEEMP-planen ska genomgå verifiering och inspektion med hänsyn tagen till riktlinjer antagna av IMO.

¹⁷ 2021 Guidelines on the shaft/engine power limitation system to comply with the EEXI requirements and use of a power reserve, resolution MEPC.335(76).

¹⁸ Motsvarar MARPOL 73/78 regel VI/26.

¹⁹ 2022 Guidelines for the development of a ship energy efficiency management plan (SEEMP), resolution MEPC.345(78)

Insamling och rapportering av uppgifter om fartygets bränsleförbrukning

11 §²⁰ Från och med kalenderåret 2019 ska det för fartyg med en brutto-dräktighet om 5 000 eller mer samlas in uppgifter om

1. bränsleförbrukning,
2. tillryggalagd sträcka, och
3. gångtid.

Uppgifterna ska samlas in i enlighet med den metodologi som har angetts i fartygets SEEMP-plan.

Förutom i de fall som anges i tredje stycket, gäller för svenska fartyg att de uppgifter som under året samlats in för fartyget, efter avslutat kalenderår ska sammanställas och därefter, senast den 31 mars, rapporteras till Transportstyrelsen. Rapporten ska skickas in elektroniskt och innehålla de uppgifter som framgår av bilaga 8.

Om ett svenskt fartyg byter flaggstat eller företag, ska rapporteringen av de sammanställda uppgifterna enligt andra stycket göras samma dag som bytet sker eller så nära denna dag som är praktiskt möjligt. Om fartyget byter flaggstat ska uppgifterna avse den del av kalenderåret då fartyget har varit svenskt. Om fartyget övergår från ett företag till ett annat, ska uppgifterna avse den del av kalenderåret som det första företaget ansvarat för fartyget.

Driftrelaterad kolintensitet

Årligt driftrelaterat CII-värde

12 §²¹ Efter utgången av varje kalenderår, ska det årliga driftrelaterade CII-värdet under 12-månadersperioden från 1 januari till 31 december det kalenderåret beräknas för varje fartyg som tillhör en eller flera av fartygskategorierna i 2 §, förutom passagerarfartyg. Beräkningen ska göras i enlighet med 11 §. Vid beräkningen ska hänsyn tas till resolutionerna MEPC.352(78)²², MEPC.346(78)²³ samt MEPC.355(78)²⁴.

Fartygets CII-värde jämförs sedan med det fastställda målet (referenslinjen) för den specifika fartygskategorin och tonnaget i enlighet med resolution MEPC.353(78)²⁵.

²⁰ Motsvarar MARPOL 73/78 regel VI/27

²¹ Motsvarar MARPOL 73/78 regel VI/28.1–3.

²² 2022 Guidelines on operational carbon intensity indicators and the calculation methods (CII guidelines, G1).

²³ 2022 Guidelines for the development of a Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP), resolution MEPC.346(78)

²⁴ 2022 Interim guidelines on correction factors and voyage adjustments for CII calculations (CII guidelines, G5)

²⁵ 2021 Guidelines on the reference lines for use with operational carbon intensity indicators (CII reference lines guidelines, G2).

Fartygets årliga driftrelaterade CII-värde ska rapporteras elektroniskt till Transportstyrelsen senast den 31 mars.

I händelse av försäljning av ett fartyg, slutförd efter den 1 januari 2023, ska fartygets årliga driftrelaterade CII-värde för hela 12-månadersperioden från 1 januari till 31 december det kalenderår då försäljningen ägde rum beräknas och rapporteras i enlighet med första stycket och därefter verifieras enligt 2 kap. 3 b §. Detta undantar inte något fartyg från rapporteringskyldigheterna i enlighet med 11 §.

Tillåtet årligt driftrelaterat CII-värde

13 §²⁶ För varje fartyg med en bruttodräktighet om 5 000 eller mer, som tillhör en eller flera av fartygskategorierna i 2 §, förutom passagerarfartyg, ska det tillåtna årliga driftrelaterade CII-värdet fastställas enligt följande:

$$\text{tillåtet årligt driftrelaterat CII-värde} = (1 - Z/100) \times \text{CII}_R$$

där

Z är den årliga reduktionsfaktorn för att säkerställa en kontinuerlig förbättring av fartygets kolintensitet vid drift inom en specifik klass, och CII_R är referensvärdet.

Den årliga reduktionsfaktorn Z ²⁷ och referensvärdet CII redovisas och beräknas i enlighet med resolution MEPC.338(76)²⁸.

Driftrelaterad kolintensitetsklass

14 §²⁹ Det årliga driftrelaterade CII-värdet ska kontrolleras gentemot det tillåtna årliga driftrelaterade CII-värdet i syfte att fastställa driftrelaterad kolintensitetsklass till

- A (mycket bra prestanda),
- B (bra prestanda),
- C (måttlig prestanda),
- D (undermålig prestanda) eller

²⁶ Motsvarar MARPOL 73/78 regel VI/28.4–5.

²⁷ Den årliga reduktionsfaktorn är specifik för varje fartygskategori, och en funktion av fartygets storlek. Denna faktor är utformad för att succesivt växa, så att målen i IMO:s inledande strategi för minskade växthusgasutsläpp från fartyg (Resolution MEPC.304(72), Initial IMO Strategy on reduction of GHG emissions from ships) ska nås.

²⁸ 2021 guidelines on the operational carbon intensity reduction factors relative to reference lines (CII reduction factors guidelines, G3).

²⁹ Motsvarar MARPOL 73/78 regel VI/28.6

– E (mycket undermålig prestanda).

Det mittersta värdet i klass C ska motsvara det tillåtna årliga driftrelaterade CII-värdet. Skalan för klass A–E fastslås genom resolution MEPC.354(78)³⁰.

På Transportstyrelsens vägnar

JONAS BJELFVENSTAM

Robin Cook
(Sjö- och luftfart)

REMISS

³⁰ 2022 guidelines on the operational carbon intensity rating of ships (CII rating guidelines, G4).

Konsekvensutredning av ändring av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:96) om åtgärder mot förorening från fartyg, gällande regler om EEDI, EEXI och CII

Transportstyrelsens förslag:

Nationellt införlivande av de krav som följer av ett antal resolutioner¹ om ändringar i MARPOL Annex VI och som i korthet innebär följande för de fartyg som omfattas av de nya kraven:

- Teknisk kolintensitet (även existerande fartyg ska efterleva fastställda krav på energieffektivitet (EEXI)) och
- Operationell kolintensitet; fartyg ska efterleva krav enligt ett nytt instrument för reducering av växthusgaser (CII).

A. Allmänt

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:96) om åtgärder mot förorening från fartyg behöver revideras med anledning av ändrade konventionskrav i MARPOL.

Problemet är att sjöfarten internationellt släpper ut växthusgaser. Dessa utsläpp behöver minskas. De befintliga styrmedel som redan är på plats är inte tillräckligt effektiva för att minska utsläpp av växthusgaser från sjöfarten i förhållande till FN:s mål.

FN:s sjöfartsorganisation IMO har arbetat med klimatfrågan sedan 1997, då de pekades ut av Kyotoprotokollet som ansvariga för att minska utsläppen från internationell sjöfart². IMO har sedan dess arbetat med att utveckla tekniska, operativa och marknadsbaserade styrmedel, samt omväxlande föra diskussioner om målsättningar för klimatarbetet.

Det första framsteget kom 2011 när IMO antog ett obligatoriskt energi-effektiviseringsindex (EEDI) för design av nya fartyg och krav på att fartyg

¹ MEPC.324(75), MEPC.328(76), MEPC.332(76), MEPC.350(78), MEPC.351(78), MEPC.335(76), MEPC.352(78), MEPC.353(78), MEPC.338(76) och MEPC.354(78).

² UNFCCC (1997) Kyotoprotokollet, artikel 2.2.

ska ha en plan för energieffektiv framdrift (SEEMP). EEDI och SEEMP beskrivs mer utförligt under rubriken befintliga styrmedel.

Det stod klart att ytterligare internationell reglering behövdes för att minska växthusgasutsläppen i den omfattning som krävs för klimatet. För att kunna komma vidare i arbetet behövdes dock bättre data om fartygens utsläpp och bränsleanvändning. Ett system för insamling av bränsledata från fartyg (DCS) togs fram och trädde i kraft 2019. Ett annat viktigt steg i förhandlingarna var antagandet av IMO:s Initiala växthusgasstrategi (2018) som innehåller målsättningar till 2030 och 2050 och en lista med möjliga styrmedel som IMO kan komma att utveckla på kort, medel eller lång sikt.

IMO:s klimatarbetsgrupp och MEPC har sedan 2019 fokuserat på att utveckla styrmedel som kan införas före 2023 och ha effekt på 2030-målet, vilket innebär att minska den internationella sjöfartens kolintensitet med minst 40% 2030 jämfört med 2008.³ Man var framförallt intresserade av att reglera fler fartyg än de som omfattas av EEDI. Man diskuterade flera alternativa utformningar; att införa bindande reduktionskrav i SEEMP, att utöka EEDI till befintliga fartyg samt obligatorisk begränsning av hastighet och/eller motorkraft. En överväldigande majoritet föredrog målbaserade regler, och man kom överens om att kombinera de två förslagen om att utveckla SEEMP (operativ energieffektivitet) och EEDI (teknisk energieffektivitet). Styrmedelspaketet antogs slutligt vid MEPC 76 (2021).

Befintliga styrmedel

Sedan 2013 finns obligatoriska krav på energieffektiv konstruktion av nybyggda fartyg genom ett index för energieffektiv design (EEDI). Tillämpningsområdet är fartyg som går i internationell trafik och som har en bruttodräktighet över 400, med vissa undantag. En referenslinje motsvarande mängden koldioxid som ett fartyg släpper ut i förhållande till transporterad last har beräknats för varje fartygstyp som omfattas av regelverket. Ökande reduktionskrav införs gradvis, så att fartyg byggda 2020 har högre krav än de som byggdes 2015. Syftet med de ökande reduktionskraven är att EEDI ska driva på teknikutvecklingen mot mer energieffektiva lösningar.

³ IMO:s fjärde växthusgasrapport (2020) visar att kolintensiteten för internationell sjöfart minskade med 21-29 procent mellan 2008 och 2018. Siffrorna skiljer sig åt beroende på vilken beräkningsmetod som används. Enligt studien var den årliga förbättringen 3-4 % under perioden 2012-2014 men takten har avtagit till 1-2 % 2015-2018. De absoluta utsläppen har också minskat sedan 2008, och var 2018 omkring 10 procent lägre. Minskningen sätts i samband med den ekonomiska krisen i början av 2010-talet. Dock har utsläppen åter stigit på grund av att transportarbetet har ökat igen, och utsläppen förutses år 2050 vara omkring 90-130 procent av 2008 års nivå.

Det har varit svårt att beräkna referenslinjen och reduktionsnivåerna för roro- och ropax-fartyg. Sverige har särskilt bevakat den frågan eftersom dessa fartyg är viktiga för svenska rederier och svenska sjötransporter. Problemen löstes initialt genom att kraven senarelades till 2015 för dessa fartygstyper, och en korrektionsfaktor infördes. Några år senare upptäckte man att referenslinjen var felkonstruerad, vilket löstes genom att referenslinjen höjdes med 20 procent från och med fas 2, och en tröskel infördes för större fartyg.

Sedan 2013 finns också krav på att alla fartyg som går i internationell trafik och har en bruttodräktighet över 400 ska ha en energieffektiviseringsplan (SEEMP) ombord. Syftet med SEEMP är att ge rederier verktyg att förbättra effektiviteten i flottan över tid, och framförallt den operativa effektiviteten. Planen är fartygsspecifik och kan vara en del av fartygets Safety Management System (SMS).

Sedan 2019 samlar IMO in data om fartygs årliga bränsleförbrukning, distans och restid. Datainsamlingssystemet (DCS) tillämpas på fartyg i internationell trafik med en bruttodräktighet från 5 000. Det kan även nämnas att EU införde ett liknande system för övervakning, rapportering och verifiering (MRV) av koldioxidutsläpp 2018⁴. Fartyg som går till, från och mellan EU-hamnar måste uppfylla dessa krav utöver IMO:s rapporteringskrav.

Översikt – de nya reglerna för minskad kolintensitet (EEXI och CII)

De nya målbaserade kraven om teknisk och operativ kolintensitet som antogs av MEPC 76 bygger på EEDI, SEEMP och DCS. De tekniska kraven är en utökning av EEDI och innebär att ett nytt energieffektiviseringsindex (Energy Efficiency Existing Ship Index, EEXI) införs. Detta innebär att fartyg som var i drift innan EEDI infördes nu får reduktionskrav som ska åtgärdas med tekniska åtgärder. Dessa äldre fartyg kallas ”existerande fartyg” i regelverket, och med detta menas alltså fartyg som existerade innan EEDI trädde i kraft.

De operativa kraven som införs innebär att fartygs kolintensitet (Carbon Intensity Indicator, CII) ska beräknas årligen och kontrolleras. Detta ska göras för varje individuellt fartyg. Reduktionskraven för CII ökar över tid. Baserat på hur väl fartygen presterar i den årliga kontrollen erhåller de en kolintensitetsklass (A-E).

⁴ Den så kallade MRV-förordningen, (EU) 2015/757

Ändringar införs i MARPOL annex VI, kapitel 1, 2 och 4. Man byter också namn på kapitel 4 från *reglering av fartygs energieffektivitet* till *reglering av internationell sjöfarts kolintensitet*⁵.

Fartygen kan använda olika slags lösningar för att uppfylla kraven. De tekniska kolintensitetskraven (EEXI) kan nås med hjälp av tekniska lösningar och alternativa drivmedel. Den operativa delen (CII) kan utöver detta även nås med operativa lösningar, d.v.s. lösningar som har med underhåll och fartygets operation att göra. Observera att i nuläget är det endast användning av de alternativa bränslen för vilka IMO har antagit kolfaktorer som kan räknas till godo i EEXI och CII. Hit hör exempelvis fossil LNG och metanol som ger något lägre utsläpp jämfört med konventionella bränslen.

Sverige var ett av de länder som drev en hög ambition i förhandlingarna och ville att CII-kraven skulle vara i linje med minst 40 % minskning av kolintensiteten 2030 jämfört med 2008 för enskilda fartyg. Andra länder ville se en lägre reduktionstakt. Man enades slutligen om att införa en 2 %-ig årlig reduktionstakt åren 2023–2026 och att reduktionsfaktorer för den återstående perioden (2027–2030) ska bestämmas i ett senare skede. Sverige bevakade även särskilt frågor som rör vintersjöfartens och roro/ropax-fartygens villkor.

1.1 Fortsatt arbete 2021–2026

Man hade inte enats om alla detaljer i reglerna när de godkändes, och därför tillsattes en korrespondensgrupp med uppgift att ta fram tekniska riktlinjer för EEXI och CII samt modifiera och se över vissa andra riktlinjer som rör SEEMP, DCS mm. Huvuddelen av arbetet slutfördes och kunde antas vid MEPC 76 i juni 2021 tillsammans med antagandet av MARPOL-ändringarna. Korrespondensgruppen fick dock fortsätta att arbeta med ändringarna av SEEMP och DCS och det arbetet slutrapporterades och antogs vid MEPC 78 i juni 2022.

På grund av det snabba förfarandet när reglerna utvecklades och av praktiska skäl så har vissa bestämmelser inte förts in i MARPOL utan skrivits in i riktlinjerna som en övergångslösning. Det gäller bland annat reduktionsfaktorerna för CII. För att dessa ska bli bindande (riktlinjerna är enbart vägledande) så enades man om att skapa och föra in dessa i en ”kolintensitetskod”. MEPC har dock valt att avvakta och inte initiera detta arbete ännu, delvis med hänvisning till att styrmedlet bör få träda i kraft först så man ser hur riktlinjerna fungerar i praktiken.

⁵ Namnbytet är i linje med målsättningen i den initiala strategin som benämns kolintensitet.

Under 2025 kommer man att utvärdera regelverket ur en rad aspekter, och bland annat bedöma dess effektivitet att minska kolintensiteten och därmed öka energieffektiviteten. Utvärderingen ska vara färdig till den 1 januari 2026.

Resolution **MEPC.324(75)** innehåller ändringar i regel 20 och 21 i MARPOL Annex VI kopplat till EEDI.

Den stora delen av arbetet rör ändringar till MARPOL annex VI som antogs vid MEPC 76 och 78 och rör reglerna om EEXI, EEDI och CII, som nu behöver omhändertas i svensk rätt.

Resolution **MEPC.328(76)** innehåller nya regler om EEXI och CII. EEXI (*Energy Efficiency Existing Ship Index*) innebär att krav införs på energieffektivisering också på existerande fartyg, inte bara på nyproduktion som tidigare (*Energy Efficiency Design Index – EEDI*). CII (*the Carbon Intensity Indicator*) innebär att krav ställs på fartygets totala kolintensitet vid drift.

Genom resolution **MEPC.332(76)** införs ändringar i riktlinjerna för hur EEDI-värdet ska beräknas.

Resolution MEPC.333(76) introducerar riktlinjer för hur EEXI-värdet (som införs genom MEPC.328(76)) ska beräknas. Resolutionen är upphävd och ersatt av **MEPC.350(78)** som kommer att införlivas i föreskrifterna.

Resolution MEPC.334(76) handlar om vägledning för besiktning och certifiering. Resolutionen är upphävd och ersatt av **MEPC.351(78)** som kommer att införlivas i föreskrifterna.

Resolution **MEPC.335(76)** innehåller riktlinjer för effektreduktion för uppfyllnad av EEXI-krav.

Följande resolutioner innehåller riktlinjer för CII som ska beaktas i samband med implementeringen av relevanta regler i MEPC.328(76) (se ovan), dvs 2022-11-01.

- **MEPC.352(78)** – 2022 års riktlinjer för beräkningsmetoder av CII (CII-riktlinje G1)
- **MEPC.353(78)** – 2022 års riktlinjer för referenslinjer för användning med CII (CII-riktlinje G2)

- **MEPC.338(76)** – 2021 års riktlinjer om reduktionsfaktorerna för kolintensitet (CII-riktlinje G3)
- **MEPC.354(78)** – 2022 års riktlinjer för klassificering av fartygens operativa koldioxidintensitet (CII-riktlinje G4)
- **MEPC.355(78)** – 2022 års tillfälliga riktlinjer om korrigeringsfaktorer och reseanpassningar för CII-beräkningar (CII-riktlinje G5)

2. Vad ska uppnås?

Ett antal regler som antagits internationellt inom IMO föreslås sättas i kraft i svensk rätt. Det som reglerna har för avsikt att uppnå är minskade utsläpp av växthusgaser från den internationella sjöfarten. Även om sjöfart som transportmedel har lägre utsläpp av växthusgaser per fraktad enhet än t ex väg eller flyg är det viktigt att alla transportslag gör sin del och tar sitt ansvar för att minska den globala uppvärmningen. Regleringen som beslutats på IMO är till stor del sjöfartens svar för att möta upp mot det av FN beslutade målet (Parisavtalet) om att begränsa den globala uppvärmningen till max 2 grader, med en strävan att begränsa den till 1,5 grader.

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1 Effekter om ingenting görs?

Om ingenting görs kommer de nuvarande svenska reglerna inte att uppfylla de internationella kraven för fartyg som ska certifieras för internationella resor inom ramen för konventionskraven. Risk finns att svenska fartyg inte uppfyller krav vid hamnstatskontroller då de internationella kraven inte satts i kraft för fartyg som utsätts för dessa kontroller. Konsekvensen kan i yttersta fall bli ett nyttjandeförbud i den hamn där nyttjandeförbudet lagts.

3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Transportstyrelsen bedömer att det inte finns några alternativ som inte innebär reglering, eftersom internationella konventionskrav och regler införlivas genom reglering i svensk rätt. Utan reglering saknas stöd för besiktning av fartyg och utfärdande av internationella säkerhetscertifikat.

3.3 Regleringsalternativ

Transportstyrelsen föreslår att befintliga föreskrifter revideras i syfte att omhänderta internationell reglering. Revidering av nationella föreskrifter bedöms vara nödvändigt då frågan är om ett internationellt införlivande och Sverige annars brister i sina internationella förpliktelser. Transportstyrelsen

anser att inga andra regleringsalternativ föreligger då internationella överenskommelser inte automatiskt utgör en del av nationell rätt.

Sjöfartsnäringen är internationell av sin natur i den mening att ett rederi har möjlighet att flagga sitt fartyg med mer eller mindre valfri flagg och därmed leva upp till kraven som den valda flaggstaten ställer. Skulle Sverige som flaggstat välja regleringsalternativ som inte går i linje med den internationella regleringen skulle fartyg därmed sannolikt tvingas till att flagga om för att vara kompatibla på den internationella marknaden och segla på internationella vatten. Utifrån det är den övergripande internationella regleringen som IMO företräder på sjöfartsområdet det funktionella regleringsalternativet.

Att sjöfarten är internationell, där gods och passagerare transporteras över hela världen, innebär att för att få till en säker sjöfart som tar hänsyn till klimatet behöver regleringen också vara på internationell nivå för en harmonisering och rättvis sjöfart, utan möjligheten att profilera sig som medlemsstat genom att ställa lägre krav.

Det är utifrån detta resonemang vi har valt att inte presentera ytterligare regleringsalternativ i denna konsekvensutredning.

4. Vilka är berörda

De parter som främst berörs av de krav införlivande av EEXI och CII innebär är rederier, passagerare, ombordanställda, erkända organisationer och Transportstyrelsen.

5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

5.1 Företag

() Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

(X) Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt C.

5.2 Medborgare

Det långsiktiga målet med den reglering som föreskriftsarbetet innebär är att minska utsläppen av växthusgaser i linje med FN:s mål om att bromsa den globala uppvärmningen. Långsiktigt kan regleringen bidra till att förlänga tillgång till nödvändiga betingelser för den mänskliga existensen.

En effekt av att minska användandet av fossila bränslen inom sjöfarten genom de krav som ställs i denna reglering på fartygets energieffektivitet (teknisk CII) och operationella CII är en ökad kostnad för rederier att hantera denna omställning. Denna ökade kostnad tas sedan sannolikt upp av medborgaren i form av ökade priser att resa som passagerare eller att frakta gods.

Den nya regleringen för teknisk och operationell kolintensitet bidrar till att stimulera övergången till alternativa bränslen. Vilka dessa bränslen kommer att vara och i vilken utsträckning är oklart men sannolikt ställer övergången nya krav på ombordanställda, främst maskinpersonal, att kunna hantera de nya risker bränslet innebär och relaterad utrustning.

5.3 Staten, regioner eller kommuner

För Transportstyrelsens del kommer införlivande av resolutionerna innebära att sektionerna för tillsyn av fartyg behöver frisätta resurser för att sätta sig in i de nya relativt komplexa reglerna om beräkningar för fastställande om fartygens efterlevnad av nya krav. Det gäller dels för den tillsyn av fartyg som myndigheten själv ombesörjer men också för att kunna ha en fungerande funktion av granskningen av erkända organisationer (RO).

Regleringen förväntas inte ha någon direkt konsekvens för regioner eller kommuner.

För svenska staten som har målsättningar att växthusgasemissioner ska vara reducerade till noll eller utsläppsneutrala år 2045 så är bidraget från fartyg registrerade i svenskt fartygsregister av centralt intresse. Dessa fartygs växthusgasemissioner sker dock endast undantagsvis mellan svenska hamnar, så bidraget från dessa fartyg till svenska statens målsättning behöver fastställas. Motsvarande fråga är hur svenskägda fartyg som registrerats i annat lands fartygsregister och dessa fartygs utsläpp av växthusgaser ska beräknas i det svenska målet och avvägning mot svenskt territorium. Denna konsekvensutredning är dock avgränsad till effekterna av införandet av nämnd ny reglering för fartyg, och i det avseendet är det tydligt att regleringen verkar i linje med statens uppsatta mål om att växthusgasemissioner ska vara reducerade till noll eller utsläppsneutrala år 2045.

Staten berörs också av de nya kraven på fartyg i internationell fart i sin roll som fartygsägare.

5.4 Miljö

IMO har beslutat om åtgärder som ska bidra till att minska den internationella sjöfartens klimatpåverkan. Man har bl.a. tagit fram ett

styrmedel, bestående av ett paket med tekniska och operativa regler (benämnt EEXI och CII) som på kort sikt (innan 2030) ska öka fartygens energieffektivitet. Styrmedlet EEXI innebär att krav införs på teknisk energieffektivitet också på existerande fartyg (inte bara på nyproduktion som tidigare enligt EEDI-reglerna) och CII innebär att krav ställs på fartygens totala kolintensitet vid drift. Dessa styrmedel är ett led i att uppfylla målen i IMO:s växthusgasstrategi, men ytterligare styrmedel och introduktion av förnybara bränslen i stor omfattning krävs för att fasa ut växthusgasutsläppen.

5.5 Externa effekter

Synergier kan finnas mellan åtgärder för klimatet och andra miljö kvalitetsmål. Buller och andra luftemissioner kan minska när fartyg konstrueras och drivs mer effektivt.

Även om målet med regleringen främst syftar till förbättrat klimat för människan kan även djur och naturliv gagnas av minskad klimatpåverkan.

6. **Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?**

Eftersom Sverige som part till MARPOL-konventionen förbundit sig att införliva nya regler i svensk rätt finns det inga alternativ än att genomföra den internationellt beslutade regleringen genom bindande föreskrifter. Det finns därför inget behov av att bedöma konsekvenserna av andra alternativ.

7. **Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?**

4 kap. 1 och 4 §§ förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg.

8. **Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?**

Regleringen överensstämmer med de skyldigheter som följer av internationella regler som Sverige ska följa. Förslagen kommer av tvingande resolutioner som Sverige är skyldiga att införa. Den svenska regleringen kommer att motsvara den internationella utan några nationella avvikelser.

Det saknas EU-rättslig reglering på området.

9. Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

IMO-resolutionerna träder i kraft 1 november 2022. Transportstyrelsen bedömer att föreskrifterna kan träda i kraft den 1 mars 2023. Fördröjningen beror bland annat på att föreskrifterna måste anmälas enligt EU:s anmälningsdirektiv (EU) 2015/1535 eftersom de innehåller tekniska regler och MARPOL Annex VI är inte ratificerat av samtliga EU-stater. Det innebär att Transportstyrelsen inte får fatta beslut om föreskrifterna förrän tre månader efter att EU-kommissionen mottagit anmälan.

Transportstyrelsen kommer att publicera information på myndighetens webbplats om de nya föreskrifterna, när de är beslutade.

B. Transportpolitisk måluppfyllelse

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljö kvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

Den absoluta majoriteten av gods som importeras och exporteras nationellt, men också internationellt, sker med sjötrafik. Sjöfarten som trafikslag är energieffektiv i jämförelse med väg- och luftfart. Det finns dock utrymme för sjöfarten som segment att ytterligare minska sina utsläpp av växthusgaser.

Att ytterligare minska sin klimatpåverkan bör ses som en konkurrens-
höjande åtgärd gentemot övriga trafikslag och kan på sikt stärka sjöfartens position för val av transportmetod i takt med att miljö-medvetenheten ökar hos producenter och konsumenter.

Regleringen är utformad så att den skärper kraven successivt över tid. På detta sätt vill man ge branschen den tid den behöver för en omställning utan att verka negativ på tillgång av transport till sjöss.

Sverige har också aktivt internationellt drivit igenom förslag på korrektionsfaktorer som verkar lättande för isklassade fartyg för att inte hämma tillgången på vintersjöfart vilket är viktigt för svensk import och export.

Utifrån de hänsynstagande som formuleras ovan bör förslaget på reglering anses gå i linje med funktionsmålet.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Regleringen påverkar hänsynsmålet positivt generellt. Det syftar till minskade utsläpp av växthusgaser och därmed mindre negativ påverkan på klimatet lokalt och globalt. Minskad klimatpåverkan ger också positiv påverkan på människor och djurs hälsa. Minskad klimatpåverkan anses korrelera med förbättrad säkerhet då den minskar miljöeffekter så som stormar, torka, extrema temperaturändringar, smältande polarisar, översvämningar osv.

Utifrån detta resonemang främjar förslaget på reglering hänsynsmålet.

C. Företag

12. Hur många företag berörs, i vilka branscher är de verksamma och hur stora är företagen?

Utifrån svenskt perspektiv är det rederier som äger svenskflaggade fartyg med internationella certifikat som berörs.

Regleringen för EEXI och CII berör ca 115 svenskflaggade fartyg över 400 ton brutto med internationella certifikat. Cirka 80 av dessa fartyg ägs av ca 20 rederier.

Rederierna varierar i storlek där medianen på storleken har en omsättning på ca 1 miljard kronor per år. De största rederierna har en omsättning på över 4 miljarder kronor per år och de minsta rederierna har en omsättning på under 0,05 miljarder kronor.

13. Vilken tidsåtgång medför regleringen för företagen och vad innebär regleringen för företagens administrativa kostnader?

På samma sätt som EEDI tidigare delegerats till erkänd organisation (RO) kommer även EEXI och CII delegeras. Det innebär att rederierna till stor del avlastas den administrativa bördan medan man istället betalar för det

arbetet. Vi har vänt oss till RO och fått svar att den avgift de erbjuder till rederierna för att hantera fartygens efterlevnad är:

The administrative costs for ship owners would be as follows:

- EEXI = USD 3,000 per vessel, vilket motsvarar ca 30 000 SEK.
- CII = USD 1,200 per vessel, vilket motsvarar ca 11000 SEK.

Viktigt att notera är att den tekniska kolintensiteten (EEXI) som ställer krav på ett fartygs energieffektivitet har den större administrativa kostnaden endast vid ett första tillfälle. Det fastställda EEXI-värdet behålls sedan av fartyget under dess livslängd om inte en väsentlig förändring av fartyget föranleder ett nytt fastställande av EEXI.

Viss tid kommer dock ligga kvar på rederierna för att säkerställa efterlevnad av kraven, även om de anlitar RO för den övergripande hanteringen av kraven. Det gäller t ex insamling av det data som krävs och ska rapporteras in årligen till MRV (databas inom IMO för fartygs klimatavtryck).

Som vi återkommer till i punkt 14 nedan påverkas företagen av de bedömningar de behöver göra för att anpassa sina existerande fartyg till regleringen. Behovet av anpassning för fartygen styr därmed den administrativa tid ett rederi behöver utföra samt förstås antalet fartyg som rederiet äger.

En grov uppskattning är därmed att det som det administrativa behöver per rederi och fartyg kan variera mellan någon enstaka timme per månad för ett rederi med få fartyg som har ett bra EEXI-värde i förhållande till gällande krav, medan den administrativa åtgången säkert kan överskrida 30 timmar på en månad för ett rederi med flera fartyg som har svårt att klara EEXI-kraven och de åtgärder som behöver planeras och utföras.

En administrativ åtgärd på 30 arbetstimmar i detta fall skulle uppskattningsvis utföras av en examinerad sjöingenjör. Medelinkomsten för en sjöingenjör är 40800⁶kr vilket motsvarar en kostnad på 255 kr per timme. Den administrativa kostnaden i detta fall skulle kunna uppskattas till 7650 kr, ungefär 8000 kr.

14. Vilka andra kostnader medför regleringen för företagen och vilka förändringar i verksamheten kan de behöva vidta?

De internationella resolutioner som införlivas i svensk lag genom detta föreskriftsarbete ställer direkta krav på redan existerande fartyg att de lever

⁶ <https://yrkeskollen.se/lonestatistik/sjoingenjor>

upp till ett minimikrav av energieffektivitet. Det innebär att fartyg med sämre prestanda ur ett klimatperspektiv (utsläpp av växthusgaser i förhållande till utfört arbete) måste investera i ny teknik eller byggas om för att klara kraven. Fartyg där sådana investeringar inte anses vara ekonomiskt försvarbara och fartyg med så pass låg prestanda ur ett klimatperspektiv att de inte trots åtgärder kan leva upp till de minimumkrav som ställs i denna reglering kommer inte få godkända certifikat och därmed inte kunna nyttjas inom internationell sjöfart.

Rederier med, förenklat sett, föråldrat tonnage kan därmed drabbas hårdare av kraven som införlivas medan redare med mer energieffektiva, oftast modernare, fartyg i mindre grad berörs av kraven på redan existerande fartyg.

En studie beställdes av miljösektionen på Transportstyrelsen inför förhandlingarna av berörda resolutioner för att undersöka i hur stor grad svenskflaggade fartyg kunde anses komma att beröras av kraven på existerande fartyg. En rapport togs fram av IVL Svenska Miljöinstitutet (bifogad som bilaga) som pekar mot att ca 20 % av den svenska flottan idag inte når upp till satta minimikrav. Detta förmedlades och diskuterades med branschen genom branschmöten anordnade av sektionen för internationell samordning på Transportstyrelsen.

Sammanfattningsvis kommer regleringen EEXI och CII som berör redan existerande fartyg ge effekten att den påskyndar utfasning av föråldrat tonnage med lägre energieffektivitet. Detta får effekten att rederier, beroende på hur statusen för deras flotta ser ut, kommer behöva göra avvägningar om det är mest fördelaktigt att utföra någon av de nödvändiga åtgärderna eller investeringarna i teknik för att förbättra fartygets energieffektivitet, eller om det blir billigare att byta ut fartyget. Rederier kan därmed genom denna reglering tvingas till kortare avskrivningsperioder för befintligt tonnage, vilket kommer avspeglas i företagens årsredovisningar. Det rör sig om ca 20 företag (rederier) som berörs av de nya kraven. Hur stor grad var och ett av dessa behöver utföra åtgärder på sina fartyg för att klara kraven går inte att utreda mer detaljerat i denna konsekvensanalys.

I studien utförd av IVL tog man fram schablonvärden för kostnaden att investera i den teknik som finns tillgänglig för att reducera ett fartygs EEXI. Värdena kommer i sin tur från TNO 2015 och visar att det kan variera stort, från mindre kostnader för t ex installation av strypning av fartygets axel eller motoreffekt (Shapoli) till betydligt större investeringar som konvertering till LNG-drift. Detta innebär som minst en kostnad på 0 kr och som mest en kostnad på cirka 2 miljoner kronor för att göra fartygen kompatibla med kraven gällande EEXI.

15. I vilken utsträckning kan regleringen komma att påverka konkurrensförhållandena för företagen?

Eftersom det handlar om införlivande av internationellt beslutade regler påverkas inte konkurrensförhållandena för svensk sjöfartsbransch. Transportstyrelsen har låtit genomföra en undersökning kring hur de svenskflaggade fartygen kommer att påverkas av EEXI-regelverket. Rapporten bygger på data som varit tillgänglig och en del antaganden då delar av regelverket fortfarande var under förhandling då rapporten beställdes. Rapporten visar att en stor del av de svenskflaggade fartygen kommer att ha problem att uppfylla det nya regelverket om de inte vidtar åtgärder. Transportstyrelsen har en dialog med Svensk sjöfart och svenska rederier i denna fråga.

Fartyg som kräver högre maskinstyrka än snittet i den totala flottan i EU drabbas hårdare av de begränsningar som införlivande av resolutionerna innebär. För Sveriges del berör detta främst segmenten RoRo och isklassade fartyg. Detta har försökts fångas upp genom en strävan och införande av korrektionsfaktorer för dessa fartygstyper.

Hur kan regleringen i andra avseenden komma att påverka företagen?

Den internationella sjöfarten och transportsektorn i stort är inne i en större förändring genom en medveten övergång till mer energieffektiv drift och alternativa bränslen. Det kan vara svårt som redare att förutsäga hur utvecklingen kommer att fortskrida; vilken teknik och vilka alternativa bränslen kommer vara tillgängliga den närmaste tiden. Generellt kan denna internationella reglering från IMO ha en positiv verkan för företagen i det att de mer tydligt får en reglering för flera år framöver att förhålla sig till. Kraven kommer också vara till gagn för de rederier/företag som redan gjort investeringar i och haft en medveten klimatsatsning. Generellt sägs svenska rederier/företag ligga bra till internationellt ur det perspektivet.

Det pågår förhandlingar för att införa flera nya klimatstyrmedel som reglerar utsläpp av växthusgaser för sjöfarten, bl.a. EU-kommissionens regelpaket Fit for 55 med styrmedlen AFIR, Fuel EU Maritime och inkludering av sjöfarten i EU:s system för handel med utsläppsrätter (EU-ETS). Även inom IMO pågår fortsatt regelutveckling. Det kan vara komplext för en redare att behöva förhålla sig till flera olika instrument för sin framtida planering.

16. Behöver särskilda hänsyn tas till små företag vid reglernas utformning?

För det mindre rederiet kan det ta större proportion av befintliga resurser i anspråk för att hantera den ökade administrativa bördan regleringen innebär. Beroende på om rederiet har föråldrat tonnage eller inte kan även detta slå

hårdare eller mer skonsamt mot ett mindre rederi. Regleringen ger inte förutsättningar att ta särskild hänsyn till små företag.

Regleringen berör endast fartyg på den internationella sjöfarten. Det är viktigt att Transportstyrelsen som föreskriver regleringen investerar i nödvändig kompetens och resurser för att kunna ge rederier stöd i frågor som berör EEXI och CII.

Ett par möten mellan Transportstyrelsen och branschen har anordnats under den tid förhandlingar av den nya regleringen pågått. Detta för att tidigt förmedla till branschen om kommande krav men också för att fånga upp branschens frågor.

D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
Företag	Enklare att planera för verksamheten när kraven för flera år framåt är fastslagna i internationell reglering.	Kräver investering i energieffektivare fartyg vilket får ekonomiska effekter beroende på rederiets status på befintligt tonnage.	EEXI - 30 CII - 11 Administrativ insats 300-8000kr. (per fartyg)	Rederierna internationellt behöver göra avvägningar för sina existerande fartyg vilken storlek på investeringar som är lämpliga för en fortsatt drift.
Medborgare	Mindre utsläpp växthusgaser, ger bättre miljö mindre negativ klimatpåverkan.	Investeringar för rederier i mer energieffektiva transporter ger högre kostnader för medborgaren att resa som passagerare eller frakta gods.		
Staten m.fl.				
Externa effekter	Förbättrad arbetsmiljö.			
Totalt				

E. Samråd

Transportstyrelsen har ingen samrådsskyldighet med annan myndighet vad gäller meddelande av dessa föreskrifter.

Om ni har några frågor med anledning av konsekvensutredningen eller synpunkter ni vill framföra får ni gärna kontakta oss:

Gruppledare och sakhandläggare
Robin Cook
robin.cook@transportstyrelsen.se

Jurist
Amina Avdic
amina.avdic@transportstyrelsen.se

REMISS