

## 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 föreskriver<sup>1</sup> 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 §<sup>2</sup>** 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 §<sup>3</sup>** 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

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Motsvarar MARPOL 73/78 regel VI/6.

<sup>3</sup> 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 §<sup>4</sup>** 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 §<sup>5</sup>** 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 rapporteringsprocess<sup>6</sup>.

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.

<sup>4</sup> Motsvarar MARPOL 73/78 regel 6.

<sup>5</sup> Motsvarar MARPOL 73/78 regel VI/5.4.

<sup>6</sup> 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 först<sup>7</sup>.

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.

<sup>7</sup> 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"><li>1. För vilket byggnadskontrakt tecknats 1 september 2015 eller senare, eller</li><li>2. När byggnadskontrakt inte finns, vars köl sträckts eller som befann sig på motsvarande byggnadsstadium den 1 mars 2016, eller</li><li>3. Som levererats den 1 september 2019 eller senare.</li></ol>   |
| <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<sub>x</sub>)</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<sub>x</sub>) 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<sub>x</sub>) eller svaveloxider (SO<sub>x</sub>) 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

|                                 |  |
|---------------------------------|--|
|                                 | ”bulk carrier” i SOLAS, kapitel XII, regel 1.  |
| <i>containerfartyg</i>          | 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 övernattninng 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"> <li>1. väsentligt ändrar fartygets dimensioner, lastkapacitet eller maskineffekt,</li> <li>2. ändrar fartygets kategori,</li> <li>3. enligt Transportstyrelsens bedömning görs i syfte att väsentligt förlänga fartygets livslängd,</li> <li>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</li> <li>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 §.</li> </ol> |
| <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.<br>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"> <li>1. för vilket byggnadskontrakt tecknats den 1 januari 2013 eller senare,</li> <li>2. om byggnadskontrakt saknas, som är kölsträckt eller befinner sig på motsvarande byggnadsstadium den 1 juli 2013 eller senare, eller</li> <li>3. vilket levereras den 1 juli 2015 eller senare.</li> </ol> |

### Undantag

**3 §<sup>8</sup>** 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 §<sup>9</sup>** Syftet med reglerna i det här kapitlet är att sänka den internationella sjöfartens kolintensitet genom att verka för att nå de ambitionsnivåer som

<sup>8</sup> Motsvarar MARPOL 73/78 regel VI/19.4

<sup>9</sup> Motsvarar MARPOL 73/78 regel VI/20.

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

### **Funktionskrav**

**5 §<sup>10</sup>** 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 §<sup>11</sup>** 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)<sup>12</sup>

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 2022<sup>13</sup>.

### **EEXI-värde**

**7 §<sup>14</sup>** 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

<sup>10</sup> Motsvarar MARPOL 73/78 regel VI/21.

<sup>11</sup> Motsvarar MARPOL 73/78 regel VI/22.

<sup>12</sup> 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)).

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

<sup>14</sup> 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 §<sup>15</sup>** 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.

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

| Fartygs-<br>kategori          | Storlek                  | Fas 0                             | Fas 1                             | Fas 2                             | Fas 2                             | Fas 3                          | Fas 3                          |
|-------------------------------|--------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
|                               |                          | 1 jan<br>2013 –<br>31 dec<br>2014 | 1 jan<br>2015 –<br>31 dec<br>2019 | 1 jan<br>2020 –<br>31 mar<br>2022 | 1 jan<br>2020 –<br>31 dec<br>2024 | 1 apr<br>2022<br>och<br>framåt | 1 jan<br>2025<br>och<br>framåt |
| gerar-<br>fartyg***           | 250 –<br>1 000<br>DWT    | n/a                               | 0–<br>5*,**                       |                                   | 0–20*                             |                                | 0–30*                          |
| Kryss-<br>nings-<br>fartyg*** | 85 000<br>GT<br>och över | n/a                               | 5**                               | 20                                |                                   | 30                             |                                |
|                               | 25 000 –<br>85 000<br>GT | n/a                               | 0–<br>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<br>DWT ≤<br>279 000<br><br>279 000 där<br>DWT ><br>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<br>DWT ≤<br>17 000*<br><br>17 000 när<br>DWT<br>> 17 000*  |       |
| 2.2.27 Ro-ro-biltransportfartyg                             | $(\text{DWT}/\text{GT})^{-0.7}$<br>780,36<br>när DWT/GT | DWT av fartyget  | 0,471 |

|                               |  |   |       |
|-------------------------------|--|---|-------|
|                               | <0,3<br>1812,63<br>när DWT/GT<br>≥ 0,3 |   |       |
| 2.2.28 Ro-ro-passagerarfartyg | 752,16                                 | DWT av fartyget   | 0,381 |
|                               | 902,59*                                | DWT av fartyget när DWT ≤ 10 000*<br><br>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 §<sup>16</sup> 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.

<sup>16</sup> 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<br/>(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-<br/>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-<br/>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-passagerar-<br/>fartyg</i>  | 1 000 DWT och över    | 5                |
|  | 250 – 1 000 DWT       | 0–5*             |
| <i>Kryssnings-fartyg<br/>med icke-konven-<br/>tionell fram-<br/>drivning</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)<sup>17</sup>.

### **Fartygets SEEMP-plan**

**10 §**<sup>18</sup> 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.<sup>19</sup>

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.

<sup>17</sup> 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).

<sup>18</sup> Motsvarar MARPOL 73/78 regel VI/26.

<sup>19</sup> 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 §<sup>20</sup> 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 §<sup>21</sup> 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)<sup>22</sup>, MEPC.346(78)<sup>23</sup> samt MEPC.355(78)<sup>24</sup>.

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

<sup>20</sup> Motsvarar MARPOL 73/78 regel VI/27

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

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

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

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

<sup>25</sup> 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 §<sup>26</sup>** 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  $\text{CII}_R$  är referensvärdet.

Den årliga reduktionsfaktorn  $Z^{27}$  och referensvärdet CII redovisas och beräknas i enlighet med resolution MEPC.338(76)<sup>28</sup>.

#### **Driftrelaterad kolintensitetsklass**

**14 §<sup>29</sup>** 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

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

<sup>27</sup> 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.

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

<sup>29</sup> 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)<sup>30</sup>.

---

På Transportstyrelsens vägnar

JONAS BJELFVENSTAM

Robin Cook  
(Sjö- och luftfart)

REMISS

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