

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 omhändertaga 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