

Regelrådet är ett särskilt beslutsorgan inom Tillväxtverket vars ledamöter utses av regeringen. Regelrådet ansvarar för sina egna beslut. Regelrådets uppgifter är att granska och yttra sig över kvaliteten på konsekvensutredningar till författningsförslag som kan få effekter av betydelse för företag.

Transportstyrelsen

## Yttrande över förslag till ändring av föreskrifter (TSFS 2010:96) om åtgärder mot förorening från fartyg

### Regelrådets ställningstagande

Regelrådet finner att konsekvensutredningen uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

### Innehållet i förslaget

Ändringar har införts i IMO<sup>1</sup>- konventionen MARPOL<sup>2</sup> som innebär att ändringar i sin tur måste göras i Transportstyrelsens föreskrifter (2010:96) om åtgärder mot föroreningar från fartyg. Berörda fartyg ska efterleva krav på teknisk kolintensitet (energieffektivitet) och operationell kolintensitet (för reducering av växthusgaser).

De nya målbaserade kraven om teknisk och operativ kolintensitet som antagits bygger på Energy Efficiency Design Index (EEDI), Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP) och Data collection system for fuel oil consumption of ships (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.

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).

- det införs ändringar i riktlinjer för hur EEDI-värdet ska beräknas.
- det införs nya bestämmelser gällande EEXI och CII.
- det införs riktlinjer för effektreduktion vid uppfyllnad av EEXI-krav.
- det införs riktlinjer för beräkningsmetoder av CII.
- det införs riktlinjer för referenslinjer för användning av CII.
- det införs riktlinjer för reduktionsfaktorerna för kolintensitet.
- det införs riktlinjer för klassificering av fartygens operativa koldioxidintensitet.
- det införs tillfälliga riktlinjer om korrigeringsfaktorer och reseanpassningar för CII-beräkningar.

---

<sup>1</sup> International Maritime Organization.

<sup>2</sup> The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships.

## Skälen för Regelrådets ställningstagande

### Bakgrund och syfte med förslaget

Av remissen framgår att IMO har antagit nya krav om teknisk och operativ kolintensitet och att dessa styrmedel är ett led i att uppfylla målen i IMO:s växthusgasstrategi och i förlängningen även FN:s klimatmål (Parisavtalet)

Det uppges att IMO bland annat arbetar med att utveckla tekniska, operativa och marknadsbaserade 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. Det uppges att 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 uppges vara att EEDI ska driva på teknikutvecklingen mot mer energieffektiva lösningar.

Förslagsställaren uppger att det har varit svårt att beräkna referenslinjen och reduktionsnivåerna för ro-ro- och ropax-fartyg. Sverige uppges särskilt ha bevakat den frågan, då dessa fartyg är viktiga för svenska rederier och svenska sjötransporter. Det uppges att 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.

Vidare uppges att det sedan 2013 också finns 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).

Vidare uppges att IMO sedan 2019 samlar in data om fartygs årliga bränsleförbrukning, distans och restid. Datainsamlingssystemet (DCS) tillämpas på fartyg i internationell trafik med en bruttodräktighet från 5 000. Det uppges att EU införde ett liknande system för övervakning, rapportering och verifiering (MRV) av koldioxidutsläpp 2018 och att fartyg som går till, från och mellan EU-hamnar måste uppfylla dessa krav utöver IMO:s rapporteringskrav.

Det uppges att 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, det vill säga lösningar som har med underhåll och fartygets operation att göra. 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.

Det uppges att 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 årlig reduktionstakt på 2 procent åren 2023–2026 och att reduktionsfaktorer för den återstående perioden (2027–2030) ska bestämmas i ett senare

skede. Ytterligare frågor som särskilt ha bevakats rör vintersjöfartens och roro/ropax-fartygens villkor.

Det uppges vidare att man inte hade 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 med mera. Huvuddelen av arbetet slutfördes, enligt förslagsställaren, och kunde antas juni 2021 tillsammans med antagandet av MARPOL-ändringarna. Det uppges att korrespondensgruppen dock fick fortsätta att arbeta med ändringarna av SEEMP och DCS och det arbetet slutrapporterades och antogs i juni 2022.

Det uppges att på grund av det snabba förfarandet när reglerna utvecklades och av praktiska skäl har vissa bestämmelser inte förts in i MARPOL utan skrivits in i riktlinjerna som en övergångslösning. Det uppges bland annat gälla reduktionsfaktorerna för CII. För att dessa ska bli bindande enades man om att skapa och föra in dessa i en "kolintensitetskod". Det uppges att detta arbete inte har initierats ännu, delvis med hänvisning till att styrmedlet bör få träda i kraft först så att man ser hur riktlinjerna fungerar i praktiken.

Det uppges slutligen att under 2025 kommer regelverket utvärderas ur en rad aspekter, och bland annat ska dess effektivitet att minska kolintensiteten och därmed öka energieffektiviteten bedömas. Utvärderingen ska, enligt förslagsställaren, vara färdig till den 1 januari 2026.

Regelrådet finner att förslagsställarens redovisning av förslagets syfte och bakgrund är godtagbar.

## **Alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd**

I konsekvensutredningen uppges att då 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 uppges vidare att om ingenting görs kommer nuvarande svenska regler inte att uppfylla de internationella kraven för fartyg som ska certifieras för internationella resor inom ramen för konventionen. Vidare uppges att det finns risk för 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, enligt förslagsställaren, i yttersta fall bli ett nyttjandeförbud för den hamn där nyttjandeförbudet lagts.

Det uppges att om Sverige skulle välja regleringsalternativ som inte går i linje med den internationella regleringen skulle fartyg sannolikt tvingas till att flagga om för att vara kompatibla på den internationella marknaden och segla på internationella vatten. Förslagsställaren uppges slutligen att det saknas utrymme och möjlighet att införa lägre krav än minimireglerna.

Regelrådet finner att förslagsställarens redovisning av alternativa lösningar och effekterna av om ingen reglering kommer till stånd är godtagbar.

## **Förslagets överensstämmelse med EU-rätten**

I konsekvensutredningen uppges att regleringen överensstämmer med de skyldigheter som följer av internationella regler som Sverige ska följa. Förslagen uppges komma av tvingande

resolutioner om ändringar i IMO:s MARPOL-konvention Annex VI och som Sverige är skyldig att införa. Det uppges att den svenska regleringen kommer att motsvara den internationella utan några nationella avvikelser. Slutligen uppges att det saknas EU-rättslig reglering på området.

Regelrådet ser ingen anledning att ifrågasätta förslagsställarens bedömning.

Regelrådet finner därför att förslagsställarens redovisning av förslagets överensstämmelse med EU-rätten är godtagbar.

## **Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser**

I konsekvensutredningen uppges att IMO-resolutionerna träder i kraft den 1 november 2022. Förslagsställarens bedömning är därför att föreskrifterna bör kunna träda i kraft den 1 mars 2023. Fördröjningen uppges bland annat bero på att föreskrifterna måste anmälas enligt EU:s anmälningsdirektiv (EU) 2015/1535 eftersom de innehåller tekniska regler och att MARPOL Annex VI inte är ratificerat av samtliga EU-stater. Det uppges att föreskrifterna därför inte kan beslutas förrän tre månader efter att EU-kommissionen mottagit anmälan.

När det gäller informationsinsatser uppges att information kommer att publiceras på Transportstyrelsens webbplats, när de är beslutade.

Regelrådet finner att förslagsställarens redovisning av särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser är godtagbar.

## **Berörda företag utifrån antal, storlek och bransch**

I konsekvensutredningen uppges att tillämpningsområdet för det obligatoriska energieffektivitetsindexet EEDI är fartyg som går i internationell trafik och som har en brutto-dräktighet över 400, med vissa undantag.

Det uppges att förslaget främst berör rederier som äger svenskflaggade fartyg med internationella certifikat. Det uppges finnas cirka 115 svenskflaggade fartyg över 400 ton brutto med internationella certifikat och att cirka 80 av dessa fartyg ägs av cirka 20 rederier. Vidare uppges att rederierna varierar i storlek, där medianen på storleken utgörs av rederier med en omsättning på en miljard kronor per år. De största rederierna uppges ha en omsättning på över fyra miljarder kronor per år och de minsta rederiernas omsättning ligger på under 50 miljoner kronor årligen.

Regelrådet finner att förslagsställarens redovisning av berörda företag utifrån antal, storlek och bransch är tillräcklig och den bedöms därför vara godtagbar.

## **Påverkan på berörda företags kostnader, tidsåtgång och verksamhet**

### *Administrativa kostnader*

I konsekvensutredningen uppges att på samma sätt som EEDI tidigare delegerats till erkänd organisation (RO) kommer även EEXI och CII att delegeras. Det innebär att rederierna till stor del avlastas den administrativa bördan, och istället betalar för det arbetet. Förslagsställaren uppges att enligt RO är den avgift som erbjuds rederierna för att hantera fartygens efterlevnad

- EEXI = USD 3,000 per fartyg, vilket motsvarar cirka 30 000 SEK.
- CII = USD 1,200 per fartyg, vilket motsvarar ca 11 000 SEK.

Förslagsställaren uppger att den administrativa kostnaden är en engångskostnad, eftersom det fastställda EEXI-värdet behålls av fartyget under dess livslängd om inte en väsentlig förändring av fartyget föranleder ett nytt fastställande av EEXI.

Enligt förslagsställaren kommer viss tidsåtgång dock ligga kvar på rederierna för att säkerställa efterlevnad av kraven, även om de anlitar RO för den övergripande hanteringen av kraven. Det gäller till exempel insamling av det data som krävs och ska rapporteras in årligen till MRV (databas inom IMO för fartygs klimatavtryck). Det uppges att tidsåtgången för ett rederi att säkerställa efterlevnaden och anpassa sina existerande fartyg till regleringen varierar utifrån vilka anpassningsbehov som finns, liksom antalet fartyg som rederiet äger. Förslagsställaren uppger att grovt uppskattat kan tidsåtgången 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 tidsåtgången också 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.

Det uppges att en administrativ åtgärd på 30 arbetstimmar i detta fall skulle uppskattningsvis utföras av en examinerad sjöingenjör. Medelinkomsten för en sjöingenjör är 40 800 kronor, vilket motsvarar en kostnad på 255 kronor per timme. Den administrativa kostnaden i detta fall skulle kunna uppskattas till 7 650 kronor, det vill säga ungefär 8 000 kronor.

Regelrådet finner att förslagsställarens redovisning av förslaget administrativ kostnader är godtagbar.

### *Andra kostnader och verksamhet*

I konsekvensutredningen uppges att förslaget ställer krav på redan existerande fartyg att de lever upp till ett minimikrav av energieffektivitet. Det innebär att för fartyg med sämre prestanda ur ett klimatperspektiv (utsläpp av växthusgaser i förhållande till utfört arbete) måste investering i ny teknik göras, alternativt måste fartygen byggas om för att klara kraven. Fartyg där sådana investeringar inte anses vara ekonomiskt försvarbara och fartyg med så pass låg klimatprestanda att de trots åtgärder inte kan leva upp till ställda minimumkrav kommer inte att få godkända certifikat och därmed inte kunna nyttjas inom internationell sjöfart. Det uppges att 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.

Förslagsställaren uppger att en studie beställdes av Transportstyrelsen inför förhandlingarna av resolutionerna för att undersöka i hur stor grad svenskflaggade fartyg kunde anses komma att beröras av kraven på existerande fartyg. Enligt rapporten som togs fram av IVL Svenska Miljöinstitutet når cirka 20 % av den svenska flottan idag inte upp till satta minimikrav. Förslagsställaren uppger att resultatet har förmedlats och diskuterats med branschen.

Sammanfattningsvis kommer, enligt förslagsställaren, regleringen om EEXI och CII att påskynda utfasning av föråldrat tonnage med lägre energieffektivitet. Det uppges medföra att rederier, beroende på hur statusen för deras flotta ser ut, kommer att behöva göra avvägningar om det är mest fördelaktigt att vidta någon av de nödvändiga åtgärderna alternativt investeringarna i teknik för att förbättra fartygets energieffektivitet, eller att byta ut fartyget.

Med förslaget kan rederier därmed tvingas till kortare avskrivningsperioder för befintligt tonnage, vilket kommer att avspeglas i företagens årsredovisningar.

Det är, enligt förslagsställaren, cirka 20 rederier som berörs av de nya kraven. Det uppges inte gå att utreda i hur stor grad varje rederi behöver vidta åtgärder på sina fartyg för att klara kraven. I studien togs schablonvärden fram för kostnaden att investera i den teknik som finns tillgänglig för att reducera ett fartygs EEXI. Värdena visar, enligt förslagsställaren, att det kan variera stort, från mindre kostnader för till exempel installation av strypning av fartygets axel eller motoreffekt (Shapoli) till betydligt större investeringar som konvertering till LNG-drift. Detta innebär, enligt förslagsställaren, kostnader från noll kronor till cirka två miljoner kronor.

Förslagsställaren bedömer att den ökade kostnaden sannolikt kommer att tas av medborgaren i form av ökade priser för att resa som passagerare eller för att frakta gods. Regleringen bedöms bidra till att stimulera övergången till alternativa bränslen. Vilka dessa bränslen kommer att vara och i vilken utsträckning är, enligt förslagsställaren, oklart men sannolikt ställer övergången nya krav på ombordanställda, främst maskinpersonal, att kunna hantera de nya risker bränslet innebär och relaterad utrustning.

Det uppges att regleringen är utformad så att den skärper kraven successivt över tid, för att ge branschen nödvändig tid för omställning utan att verka negativ på tillgång av transport till sjöss. Förslagsställaren uppger att Sverige internationellt också har drivit igenom förslag på korrektionsfaktorer som verkar lättande för isklassade fartyg för att inte hämma tillgången på vintersjöfart, vilket uppges vara viktigt för svensk import och export.

Slutligen uppges att med en internationell regleringen som slagits fast för flera år framåt i tiden blir det enklare för företagen att planera verksamheten.

Regelrådet anser att förslagsställarens redovisning av förslagets andra kostnader och påverkan på företagens verksamhet är tillräcklig och därmed godtagbar.

## **Påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag**

I konsekvensutredningen uppges att då det handlar om införlivande av internationellt beslutade regler påverkas inte konkurrensförhållandena för svensk sjöfartsbransch. Det uppges att Transportstyrelsen har en dialog med Svensk sjöfart och svenska rederier om hur de svenskflaggade fartygen kommer att påverkas av EEXI-regelverket.

Vidare uppges att 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. Det uppges att det därför, från myndighetens håll, finns en strävan mot ett införande av korrektionsfaktorer för dessa fartygstyper.

Det uppges också att kraven kommer att vara till gagn för de rederier/företag som redan har gjort investeringar och har haft en medveten klimatsatsning. Det uppges att generellt sett sågs svenska rederier/företag ligga bra till internationellt ur det perspektivet.

Regelrådet finner att förslagsställarens redovisning av regleringens påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag är godtagbar.

## Regleringens påverkan på företagen i andra avseenden

Det uppges i konsekvensutredningen att 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, enligt förslagsställaren, vara svårt som redare att förutsäga hur utvecklingen kommer att fortskrida; vilken teknik och vilka alternativa bränslen som kommer att vara tillgängliga den närmaste tiden. Förslagsställaren gör likväl bedömningen att regleringen generellt sett kan ha en positiv verkan för företagen då regleringen medför tydliga krav att förhålla sig till för flera år framöver.

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

Regelrådet finner att förslagsställarens redovisning av regleringens påverkan på företagen i andra avseenden är godtagbar.

## Särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning

I konsekvensutredningen uppges att för mindre rederier kan den ökade administrativa bördan få proportionerligt större påverkan och kräva mer av befintliga resurser än för de större rederierna. Vidare uppges att beroende på om rederiet har föråldrat tonnage eller inte kan även detta slå hårdare eller omvänt mer skonsamt mot ett mindre rederi. Förslagsställaren understryker att regleringen inte ger förutsättningar att ta särskild hänsyn till små företag.

Det uppges att regleringen endast berör fartyg på den internationella sjöfarten. Vidare uppges att det är viktigt att Transportstyrelsen investerar i nödvändig kompetens och resurser för att kunna ge rederier stöd i frågor som berör EEXI och CII. Vidare uppges att möten mellan Transportstyrelsen och branschen har anordnats under den tid förhandlingar av den nya regleringen pågått i syfte att dels informera branschen om kommande krav, dels för att fånga upp branschens frågor.

Regelrådet finner att förslagsställarens redovisning av särskild hänsyn till små företag vid reglernas utformning är godtagbar.

## Sammantagen bedömning

Regelrådet kan konstatera att förslagsställarens konsekvensutredning är både strukturerad och noggrann. Regelrådet anser också att förslagsställarens redovisning av bakgrunden till förslaget, den utredning som gjorts av nationella förhållanden och den svenska förhandlingslinje som förts under tiden IMO-regleringen har tagits fram är både transparent och skapar djupare förståelse för ärendet. Regelrådet anser därutöver att redovisningen är föredömlig då det är tydligt att konsekvenserna för svenska företag har beaktats under processen.

Regelrådet finner därför att konsekvensutredningen uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Stöd till regelgivare i konsekvensutredningsarbetet finns i [Tillväxtverkets handledning för konsekvensutredning](#).

Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 12 oktober 2022.

I beslutet deltog: Claes Norberg, ordförande, Anna-Lena Bohm, Hans Peter Larsson och Lennart Renbjär.

Ärendet föredrogs av: Annika LeBlanc.



Claes Norberg  
Ordförande



Annika LeBlanc  
Föredragande