

# Allt har sitt pris – också koldioxidutsläpp från fartyg?

ELLEN J. EFTESTØL\*

## 1. Inledning

Genom det så kallade Parisavtalet<sup>1</sup> har världens nationer lyckats enas om att begränsa den globala uppvärmningen till under 2 grader och helst 1,5 grader. Målsättningen är ambitiös, men nödvändig och kräver en drastisk minskning av de så kallade växthusgasutsläppen från alla sektorer, inklusive sjöfart. Växthusgaser är gaser som fångar upp värme i atmosfären och därmed bidrar till global uppvärmning. Det finns flera olika växthusgaser. För internationell sjöfart avser den aktuella diskussionen minskning av koldioxid (CO<sub>2</sub>) som huvudsakligen kommer in i atmosfären genom att bränna fossila bränslen som kol, naturgas och olja, den senare används som bunkers (bränsle) i sjöfarten.<sup>2</sup> På grund av sitt beroende av fossila bränslen uppskattas den globala sjöfarten vara ansvarig för cirka 2–3 procent av de totala globala växthusgasutsläppen, vilket är mer utsläpp än någon EU-stat.<sup>3</sup> Om sjöfartssektorn vore ett företag skulle det rankas som sjätte störst i utsläpp i världen. Situationen är ännu mer dramatisk på EU-nivå där sjöfarten svarade för 13 % av utsläppen från transporter.<sup>4</sup> Enligt en ny studie från the International Maritime Organization (IMO) kommer utsläppen från sjöfarten att fortsätta öka.<sup>5</sup> Beroende på utvecklingen på världsmarknaderna relaterade till Covid 19-pandemin beräknas utsläppen öka från cirka 90 % av 2008 års utsläpp till 90–130 % av 2008 års utsläpp till 2050.<sup>6</sup> Trots dessa siffror omfattas internationell sjöfart inte av Parisavtalet, som skall genomföras nationellt av de olika medlemsstaterna.

\* Professor, Helsingfors universitet och universitetet i Oslo.

<sup>1</sup> Parisavtalet är ett nytt globalt klimatavtal som världens länder enades om vid klimatkonventionens tjugoförsta partsmöte (COP21) i Paris i december 2015. [https://unfccc.int/sites/default/files/english\\_paris\\_agreement.pdf](https://unfccc.int/sites/default/files/english_paris_agreement.pdf) (26.1.2021).

<sup>2</sup> <https://www.epa.gov/ghgemissions/overview-greenhouse-gases> (26.1.2021).

<sup>3</sup> Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EU) 2015/757 för att ta vederbörlig hänsyn till det globala systemet för insamling av uppgifter om fartygs förbrukning av eldningsolja COM (2019) 38 final, 1.

<sup>4</sup> Ibid.

<sup>5</sup> IMO 2020, Reduction of GHG Emissions From Ships: Fourth IMO GHG Study 2020.

<sup>6</sup> Ibid.

På grund av sjöfartens internationella karaktär skall reduktionen av koldioxidutsläppen från denna sektor istället administreras av IMO.<sup>7</sup> Eftersom IMO är en global organisation med en heterogen medlemsmassa, har det inte varit lätt att enas om effektiva strategier för att få ner växthusgasutsläppen. I synnerhet inom EU har tålamodet börjat sina och EU har därför själv tagit tag i frågan. Som en följd är situationen att internationell sjöfart i EU:s farvatten nu är föremål för två olika regleringar, en som administreras av EU och en som administreras av IMO. Båda ålägger fartygsägare och operatörer att samla och rapportera information om mängden av bränsle som använts för en bestämd resa. EU reglerna fordrar dessutom att redaren eller operatören räknar ut och rapporterar mängden av koldioxidutsläpp i relation till transporterat gods för en viss resa.<sup>8</sup> Syfte med båda systemen är att reducera växthusgasutsläppen från branschen. Tillsvidare har utsläppen varit "gratis". Principen om att förorenaren betalar – the polluter pays – har inte tillämpats på internationell sjöfart.

Denna position kommer sannolikt att förändras inom EU. I kommunikationen, Den gröna given eller the European Green Deal, från 2019 uttalas detta klart: "Transportpriset måste återspegla den inverkan transporten har på miljön och på hälsan."<sup>9</sup> Kommissionen ämnar därför undersöka både de nuvarande skattebefrielserna för marina bränslen i avsikt att stänga eventuella kryphål och dessutom "... föreslå att utvidga europeisk handel med utsläpp till sjöfarten."<sup>10</sup> Initiativet från EU bygger på en frustration över IMO, som anses vara för långsam och ineffektiv i sitt svar på den aktuella klimatkrisen. Också IMO undersöker dock olika möjligheter för att minska koldioxidutsläppen från internationell sjöfart.

Denna artikel presenterar EU:s och IMO:s syn på om och på vilket sätt man ved hjälp av reglering skulle kunna utnyttja marknadskrafterna, och då främst prismetanismen, för att reducera – eller även eliminera – koldioxidutsläppen från internationell sjöfart. Det alternativ som tillsvidare har diskuterats, är att sätta ett tak på hur mycket utsläpp branschen får ha och sedan distribuera utsläppsrätter som fördelas enligt vanliga marknadsprinciper om erbjudande och efterfrågan, ett så kallat CAP and TRADE system. Inom EU finns redan ett EU Emission Trading System (EU ETS) som gäller generellt för förorenande verksamhet på en viss nivå,<sup>11</sup> internationell sjöfart har dock tillsvidare inte inkluderats i detta. Allt ligger dock till rätta för att inlemma sjöfarten i utsläppshandelssystemet.

<sup>7</sup> Kyoto Protocol to the United Nations Framework Convention on Climate Change: Kyoto Protocol Art. 2.2.

<sup>8</sup> Reglerna beskrivs nedan i 2.

<sup>9</sup> Meddelande från Kommissionen. Den europeiska gröna given, COM(2019) 640 final. 2.15.

<sup>10</sup> Ibid.

<sup>11</sup> [https://ec.europa.eu/clima/policies/ets\\_en](https://ec.europa.eu/clima/policies/ets_en) (28.01.2021).

För att kunna handla med utsläpp måste utsläppen kunna mätas och prissättas. EU:s förordning om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter, på engelska: Monitoring, Reporting and Verifying Shipping (MRV) Regulation<sup>12</sup> ålägger fartyg som vistas i EU att mäta och rapportera om sina koldioxidutsläpp. Förordningen omtalas här som MRV-sjöfartsförordningen. De rapporterade koldioxidutsläppen lägger grunden för att kunna inkludera internationell sjöfart i EU:s existerande utsläppshandelssystem.<sup>13</sup> Tills vidare har IMO motsatt sig både att sätta ett pris på fartygens koldioxidutsläpp och att införa ett utsläppshandelssystem. IMO har i stället koncentrerat sig på andra metoder för att få ner utsläppen. I tillägg till att satsa på tekniska lösningar har IMO infört ett Data Collection System (IMO DCS) som tar utgångspunkt i fartygens användning av bunkers (fartygets bränsle). IMO:s regleringar och regleringsförslag beskrivs närmare nedan i 3. Artikeln avslutas med några reflektioner i 4. Ämnet är stort och den givna platsen ger rum enbart för en introduktion till problematiken, som i ett vidare perspektiv handlar om hur olika marknadsmekanismer kan utnyttjas för att nå de hållbarhetsmål som är utsatta för sjöfarten.<sup>14</sup>

## 2. MRV som bas för att integrera sjöfarten i EU ETS

### 2.1 EU:s utsläppshandelssystem

Utsläppshandel är en marknadsbaserad mekanism utvecklad av ekonomer.<sup>15</sup> Syftet med EU ETS är "...på ett kostnadseffektivt och ekonomiskt effektivt

<sup>12</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 av den 29 april 2015 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter och om ändring av direktiv 2009/16/EG.

<sup>13</sup> Se nedan i 2.2.

<sup>14</sup> Författaren har tidigare behandlat ämnet tillsammans med LLM doktorand Emilie Ylihejo, Helsingfors universitet. Se till exempel Ylihelo och Eftestøl-Wilhelmsson i: Su Chen and Ulla Liukkunen (eds), *Legal Reform and the Development of Rule of Law: A Comparison between China and Finland. Promoting Sustainable Choices in Business: The Role of Emission Information* (Zhongguo fa zhi lun tan, Di 1 ban She hui ke xue wen xian chu ban she, Beijing 2019) samt bidragen i Ellen Eftestøl-Wilhelmsson, Suvi Sankari and Anu H Bask, *Sustainable and efficient transport: Incentives for promoting a green transport market* (Edward Elgar Publishing, Cheltenham UK 2019). Ämnet ingår i ett pågående forskningsprojekt inom INTERTRAN gruppen vid Helsingfors och Åbo Universitet kring Sustainable Law and Business, se <https://www.helsinki.fi/en/researchgroups/sustainable-law-and-business>.

<sup>15</sup> Se t.ex. R.H. Coase, *The firm, the market and the law* (University of Chicago Press, 1990) and J.H. Dales, *Pollution, property & prices: An essay in policy-making and economics* (2nd edn, University of Toronto Press, 1968), 58.

sätt minska utsläppen av växthusgaser”.<sup>16</sup> I EU:s utsläppshandelssystem begränsas utsläppen från handelssektorn till fastställda utsläppsminskingsnivåer och en motsvarande mängd utsläppsrätter skapas och fördelas på marknaden. Genom att skapa överförbara föroreningsrättigheter förväntas optimal fördelning av föroreningsrättigheterna ske på marknaden, vilket innebär att de som värderar dem högst förvärvar rättigheterna och minskning sker där marginalkostnaderna är lägst. Följaktligen blir föroreningsrätten en produktionsfaktor, som bränsle eller råvara. Negativa externa föroreningar t.ex. klimatförändringar orsakade av växthusgasutsläpp, internaliseras i produktionskostnaderna. Detta motsvarar principen om att förorenaren betalar, som EU erkänner.

Inte alla sektorer och utsläppskällor är automatiskt lämpliga för reglering genom handel med utsläppsrätter. Valet av utsläppshandel som styrmekanism och utvidgning av systemet till nya sektorer har hittills gjorts mot bakgrund av uppfyllandet av specifika kriterier. I samband med tidigare reformer av EU:s utsläppshandelssystem har kommissionen granskat lämpligheten genom att ställa tre krav: 1) Miljöeffektivitet; i vilken utsträckning handel med utsläppsrätter kan förväntas uppnå målet att minska utsläppen. 2) Kostnadseffektivitet; i vilken utsträckning minskningar kan uppnås för en viss resursnivå / till lägsta kostnad. 3) Konsistens; i vilken utsträckning handeln med utsläppsrätter sannolikt kommer att begränsa avvägningar över det ekonomiska, sociala och miljömässiga området och överensstämmelse med befintlig politik.<sup>17</sup> Kommissionen har vidare bedömt uppfyllandet av ovannämnda krav utifrån specifika kriterier.<sup>18</sup> Fullständig, konsekvent, transparent och exakt övervakning och rapporteringen av växthusgaserna anses vara grundläggande för en effektiv drift av EU:s ETS.<sup>19</sup> Att hämta data om utsläpp från utsläppskällor bör med andra ord vara enkelt och installationsgränserna tydliga.

<sup>16</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG, art. 1.

<sup>17</sup> Commission staff working document – Accompanying document to the Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 2003/87/EC so as to improve and extend the EU greenhouse gas emission allowance trading system – Impact assessment {COM(2008) 16 final} {SEC(2008) 53}/\* SEC/2007/0052 final \*/ , pkt. 2.3 och 3.6.1.

<sup>18</sup> Ibid., pkt. 3.3.

<sup>19</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/2066 av den 19 december 2018 om övervakning och rapportering av växthusgasutsläpp i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG och om ändring av kommissionens förordning (EU) nr 601/2012, recital 2.

## 2.2 MRV som grund för utsläppshandel inom sjöfarten

Som ett första steg och som svar på den fortsatta frånvaron av en global ram antog EU, som ovan nämnt, år 2015 regler för övervakning, verifiering och rapportering av koldioxidutsläpp från sjöfart genom MRV-sjöfartsförordningen.<sup>20</sup> Förordningen bygger på en uppfattning om att "[a]ntagandet av åtgärder för att minska växthusgasutsläpp och bränsleförbrukning försvåras av marknadshinder, såsom brist på tillförlitlig information om fartygens bränseleffektivitet eller tillgänglig teknik för att anpassa fartyg, brist på tillgång till finansiering för investeringar i fartygseffektivitet och kluvna incitament, genom att fartygsägare inte skulle gynnas av sina investeringar i fartygseffektivitet om bränslefakturorna betalas av operatörerna."<sup>21</sup> Huvudsyftet med förordningen är därför att tillhandahålla tillförlitliga uppgifter om växthusgasutsläpp från sjöfarten. Eftersom koldioxidutsläpp från sjöfart beror på mängd och typ av förbrukat bränsle verkade uppgiften överkomlig. Bränsleförbrukningen var redan uppmätt och tillgänglig för nästan alla fartyg över 400 000 bruttotonnage som bedriver internationell transport. Enligt paragraf 18 i MARPOL (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships) bilaga VI ska bunkerleveranssedeln innehålla namn och IMO-nummer på fartyget som tar emot bränslet, hamnen för bunkring, kontaktuppgifter för marinbunkerleverantör, bränslemängd och densitet (kvalitet).<sup>22</sup> Bunkerleveranssedeln innehåller med andra ord information om den inköpta volymen av bunkers samt om dess kvalitet. Informationens tillförlitlighet och tillgänglighet ansågs vara nyckeln för att säkerställa adekvat information över hela leverantörskedjan om koldioxidprestanda i sjöfartssektorn.<sup>23</sup>

Förutom denna information behövde en rapporterings- och verifieringsprocess upprättas. Eftersom EU:s viktigaste mål var (och är) att minska växthusgasutsläppen ville kommissionen inte inbegripa i IMO:s parallella diskussion om huruvida detta skulle uppnås genom energieffektivisering eller bränsleomkoppling. Följaktligen införde det föreslagna MRV-systemet ingen specifik metod för att övervaka koldioxidutsläppen. Det var tillräckligt att den valda metoden och dess osäkerheter rapporterades.<sup>24</sup> Detta tillvägagångssätt skulle göra det möjligt för redare och operatörer att bygga på befintliga metoder. Tanken var att införa ett bränsleförbrukningsbaserat

<sup>20</sup> MRV-sjöfartsförordningen (fotnot 13).

<sup>21</sup> Ibid. preamble (11) min kursivering.

<sup>22</sup> Regulation 18 of MARPOL Annex VI Regulation for the Prevention of Air Pollution from Ships, Appendix V – Information to be included in the bunker delivery note (Regulation 18(3)).

<sup>23</sup> Ibid.

<sup>24</sup> MRV-sjöfartsförordningen (fotnot 13).

MRV-system som startas på regional nivå och fungerar som ett exempel för en global lösning och de pågående diskussionerna inom IMO.

Enligt MRV-sjöfartsförordningen ska växthusgasutsläpp från inkommande resor från en hamn utanför unionen till en hamn inom unionen samt utgående resor från en unionshamn till en hamn utanför unionen, övervakas, rapporteras och verifieras, oavsett vilken flagga fartygen seglar under. Alla hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion omfattas.<sup>25</sup> Om fartyget omfattas av MRV-sjöfartsförordningen, måste rederiet eller operatören som driver fartyget övervaka, verifiera och rapportera årliga koldioxidutsläpp och annan relevant information som uppstår från deras fartygs resor under en rapporteringsperiod, som normalt är ett år.<sup>26</sup> Både övervakningen och rapporteringen måste vara fullständig och täcka koldioxidutsläppen från förbränning av bränsle, medan fartygen är både till sjöss och vid kaj.<sup>27</sup> Förordningen betonar att informationen måste vara tillförlitlig och korrekt.

Skyldigheten att övervaka systemet började 2017 med utarbetandet av en övervakningsplan.<sup>28</sup> Övervakningsplanen skall fyllas i av fartygsägarna och förklara hur de avser att övervaka de relevanta parametrar som krävs enligt MRV-sjöfartsförordningen. Från och med 2018 måste rederierna och operatörerna övervaka koldioxidutsläppen från sina fartyg genom att använda en "lämplig metod" för att bestämma koldioxidutsläppen. Hur detta skall göras beskrivs i MRV-sjöfartsförordningen bilaga 1. Vid beräkning av koldioxidutsläpp ska bränsleförbrukningen adderas med en standard emissionsfaktor som bestäms av en internationell panel.<sup>29</sup> Gällande hur man beräknar den faktiska bränsleförbrukningen, kan redarna/operatörerna välja mellan fyra olika metoder:

- a) Leveranssedel för bunkerbränsle (BDN) och periodiska avstämningar av bränsletankar.
- b) Övervakning av tank för bunkerbränsle ombord.
- c) Flödesmätare för tillämpliga förbränningsprocesser.
- d) Direkta koldioxidutsläppsmätningar.

Enligt årsrapporten för 2019 om koldioxidutsläpp från sjöfarten<sup>30</sup> förlitade sig alla rederier/transportörer på de tre första övervakningsmetoderna under

<sup>25</sup> Ibid. art 4.1.

<sup>26</sup> Ibid. art. 9 och 11.

<sup>27</sup> Ibid. art 4.2.

<sup>28</sup> Ibid. art. 6.

<sup>29</sup> Ibid. bilaga 1 A "Dessa standardvärden för emissionsfaktorer ska baseras på de senaste värdena från den Mellanstatliga panelen för klimatförändringar (IPCC). Dessa värden kan härledas från bilaga VI till kommissionens förordning (EU) nr 601/2012".

<sup>30</sup> EU Kommissionen 2020, SWT(2020) 82 Final Report from the Commission – 2019 Annual Commission Staff Working Document. Full-length report. Accompanying the

den första rapporteringsperioden, medan alternativ fyra, direkta koldioxidutsläppsmätningar, inte användes.

Efter att övervakningsplanen har utvärderats av en ackrediterad verifierare, bör redaren övervaka och rapportera de olika parametrarna och utarbeta en utsläppsrapport. Utsläppsrapporten ska lämnas in till både kommissionen och myndigheterna i de berörda flaggstaterna<sup>31</sup> genom automatiserade system.<sup>32</sup> Rapporteringen görs i en elektronisk inspektionsdatabas, THETIS,<sup>33</sup> som är utvecklad av Europeiska sjösäkerhetsbyrån (EMSA) som också svarar för driften av systemet. En ny modul i systemet, THETIS-MRV, gör det möjligt för rederier som svarar för driften av fartyg som använder EU-hamnar, att rapportera sina koldioxidutsläpp. Medlemsstaterna överlämnar sedan uppgifterna till kommissionen som varje år offentliggör informationen så som bestämt i MRV-sjöfartsförordningen art. 21. Informationen som skall offentliggöras enligt art. 21 kan klassificeras som företagshemligheter. Det handlar bland annat om fartygets tekniska effektivitet, årliga koldioxidutsläpp och totala bränsleförbrukning per år för resor samt genomsnittlig bränsleförbrukning och genomsnittligt koldioxidutsläpp per tillryggalagd sträcka och last som transporteras under resor. Att dylik information är offentlig skiljer EU:s MRV-system avsevärt från det motsvarande systemet inom IMO som enbart baseras på information om bränsleförbrukning och som inte är transparent, dvs. informationen ges till flaggstaten och publiceras inte.<sup>34</sup> EU:s MRV-system anses därför vara en nödvändig förutsättning för marknadsbaserade åtgärder oavsett om de tillämpas på unionsnivå eller globalt, och även om MRV-förordningen inte anger mål för utsläppsminskning förväntas den minska utsläppen med 2 % jämfört med nuläget och aggregerade minskningar av nettokostnaderna med upp till 1,2 miljarder EUR fram till 2030.<sup>35</sup>

### 3. IMO DCS

Som nämnt har IMO antagit egna regleringar för reduktion av koldioxidutsläpp från internationell sjöfart. Reglerna gäller alla IMO:s medlemsstater och tillämpas därför globalt. Organisationen har dels infört miljötekniska krav på nybyggda och ombyggda fartyg genom ett energieffektivitetsdesign-

document. Report on CO2 Emissions from Maritime Transport {C(2020) 3184 final}. pkt. 14.

<sup>31</sup> Ibid. art. 11.

<sup>32</sup> Ibid. art. 12.

<sup>33</sup> Namnet är taget från Thetis, som var en havsnymf i grekisk mytologi.

<sup>34</sup> Se nedan.

<sup>35</sup> MRV-sjöfartsförordningen (fotnot 13) Preambeln pkt. 13.

index (EEDI), och dels infört villkor om att alla fartyg, både nya och gamla, har en energieffektivitetsplan (SEEMP) för att säkra miljövänlig drift. Båda åtgärderna infördes 2011, med verkan från 2013 och tillämpas för alla fartyg med bruttotonnage på 5000 och högre, oavsett flagg och ägande.<sup>36</sup>

Vidare antogs år 2016 (i kraft 2018) IMO:s datainsamlingsystem för fartygsbränsleförbrukning (IMO DCS).<sup>37</sup> Enligt reglerna är fartyg med 5 000 bruttotonnage och högre skyldiga att samla in konsumtionsuppgifter för varje typ av bunkers de använder. De insamlade uppgifterna rapporteras till flaggstaten efter varje kalenderårs slut. Efter att ha fastställt att uppgifterna har rapporterats i enlighet med kraven, skall flaggstaten sedan utfärda en överensstämmelsesförsäkran till fartyget.<sup>38</sup> Flaggstaterna skall därefter överföra dessa data till en IMO-databas för bränsleolförbrukning.<sup>39</sup> Med utgångspunkt i de rapporterade uppgifterna skall IMO utarbeta en årlig rapport till IMO:s Marine Environment Protection Committee (MEPC). För att systemet skall fungera måste varje fartygs Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP) innehålla en beskrivning av den metod som kommer att användas för att samla in data och de processer som kommer att användas för att rapportera uppgifterna till fartygets flaggstat.<sup>40</sup>

Det senaste steget i IMO:s utsläppsminskingsplan togs av den internationella arbetsgruppen för minskning av växthusgasutsläpp (ISWG-växthusgaser 7) i november 2020.<sup>41</sup> Gruppens förslag till ändringar av energieffektivitetsåtgärderna i MARPOL bilaga VI kapitel 4, bygger på befintliga EEDI- och SEEMP-åtgärder. Enligt förslagen bör krav för att bedöma och mäta energieffektiviteten gälla alla fartyg, inklusive befintliga fartyg. Följaktligen föreslogs två nya åtgärder: 1) Tekniska krav för att minska kolintensiteten, baserat på en ny energieffektivitets fartygsindex för existerande fartyg (EEXI) och 2) Krav på minskning av operativ koldioxid-

<sup>36</sup> EEDI och SEEMP infördes genom en ändring av MARPOL år 2011 (resolution MEPC.203(62)). Vid ändringen infördes ett nytt kap 4 Annex VI "Regulations on energy efficiency for ships." I kraft i januari 2013.

<sup>37</sup> ANNEX 3 RESOLUTION MEPC.278(70)(Adopted on 28 October 2016)AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1997 TO AMEND THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973, AS MODIFIED BY THE PROTOCOL OF 1978 RELATING THERETO Amendments to MARPOL Annex VI.

<sup>38</sup> Ibid. Appendix X.

<sup>39</sup> IMO Ship Fuel Oil Consumption Database har lanserats som en module inom the Global Integrated Shipping Information System's (GISIS) plattform som alla medlemsstater nu har tillgång till. <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Data-Collection-System.aspx>. (Accessed 06.09.2020).

<sup>40</sup> RESOLUTION MEPC.278(70) AMENDMENTS TO MARPOL ANNEX VI Article 22 at 15, introducing a new Article 22A.

<sup>41</sup> De föreslagna ändringarna gjordes i ett ISWG-GHG 7 online möte 19–23 oktober 2020. De fördes vidare till the Marine Environment Protection Committee (MEPC 75) också digitala möte 16–20 november 2020.



intensitet, baserat på en ny indikator för koldioxidintensitet (CII). Den dubbla metoden syftar till att ta itu med både tekniska (hur fartyget eftermonteras och utrustas) och operativa åtgärder (hur fartyget fungerar). Den föreslagna EEXI måste beräknas för varje fartyg med 5000 bruttotonnage och högre (lika med de fartyg som omfattas av CMI DCS). Dessa fartyg borde också ha bestämt sin nödvändiga årliga kolintensitetsindikator (CII). CII bestämmer den årliga reduktionsfaktorn som behövs för att säkerställa kontinuerlig förbättring av fartygets operativa koldioxidintensitet inom en specifik klassificeringsnivå, som ska registreras i fartygets plan för hantering av energieffektivitet för fartyg (SEEMP).<sup>42</sup>

Enligt IMO:s regulativa ramverk är (eller kommer) alla stora fartyg (5 000 bruttotonnage), nya och gamla, vara skyldiga att samla in och rapportera om sin bränsleförbrukning och att tillämpa vissa energieffektivitetsstandarder. IMO blir med detta utrustad för att genomdriva globala åtgärder som driver marknaden i en miljövänligare riktning. En prisåtgärd som har diskuterats i delar av organisationen<sup>43</sup> är att införa en koldioxidavgift för internationell sjöfart och genom denna finansiera forskning och utveckling för att stödja den tekniska innovationen och det globala införandet av alternativa bränslen och/eller energikällor, som bedöms nödvändiga för att nå slutmålet för utsläppsminskning.

#### 4. Avslutande tankar

Det pågående arbetet inom både EU och IMO tyder på att också koldioxidutsläppen från internationell sjöfart kommer att ha sitt pris inom när framtid. Priset kan genereras genom handel med utsläpp, men det kan också genereras genom en koldioxidavgift. En koldioxidavgift innebär att ett uttryckligt pris läggs på koldioxid, eller alternativt införs genom andra kostnader som innebär ett koldioxidpris. Under en koldioxidavgift skulle kostnaden för att kontrollera utsläppen vara säker (den skulle vara lika med avgiften), men i motsats till ett CAP and TRADE-system, som

<sup>42</sup> <https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/pages/42-MEPC-short-term-measure.aspx> (28.01.2021).

<sup>43</sup> Frågan diskuterades till exempel vid Global Maritime Organisations forum i Singapore i 2019. Se diskussionsunderlaget: "Carbon Levy Evaluation – Could a carbon levy in shipping be an effective way to help reach the IMO greenhouse gas reduction goals? Diskussionsunderlaget som förbereddes av storföretag som BHP, BW, DNB, DNV och GL konkluderade med att "...a carbon levy would be an effective enabler" i arbetet med att reducera koldioxidutsläppen från internationell sjöfart. Se: <https://www.globalmaritimeforum.org/content/2019/10/Could-a-carbon-levy-in-shipping-be-an-effective-way-to-help-reach-the-IMO-greenhouse-gas-reduction-goals-DNV-BW-BHP-DNB.pdf> (29.01.21).

kommissionen förespråkar, finns det ingen förutbestämd gräns för utsläpp. Därför kommer den totala utsläppsvolymen att förbli okänd. Avgiften kan justeras över tid, men snarare på grund av tekniska kriterier eller politiska överväganden, än av tillgång och efterfrågan på koldioxidutsläpp.

Båda systemen är baserade på ekonomisk forskning som visar att en prislapp på kol kommer att ge information om negativa effekter av aktiviteter och därmed stimulera beteendeförändringar i förhållande till investeringar, produktion och konsumtionsmönster och främja teknisk utveckling.<sup>44</sup> Reglering av koldioxidprissättning påverkar dessutom icke-ekonomiska aspekter av beslutsfattande genom de upplevda riskerna med att vara associerade med högemitterande kunder.<sup>45</sup> Att prissätta koldioxidutsläpp kommer med andra ord att fungera som incitament för utsläppsminskning. EU ser ut att vara i full gång med att inkludera internationell sjöfart i det existerande EU ETS: EU:s system kommer att tillämpas regionalt. Systemet kan därför inte ersätta en global lösning. Tillsvidare har inte IMO kunna enas om vardera ett CAP and TRADE-system eller en koldioxidavgift. IMO strävar snarast efter att avveckla utsläppen genom en teknisk innovation och införandet av alternativa bränslen och/eller energikällor för internationell sjöfart.<sup>46</sup> För fartyg som kommer in under EU:s jurisdiktion gäller det dock att vara förberedd på att koldioxidutsläppen kommer med ett pris inom nära framtid.

<sup>44</sup> High-Level Commission on Carbon Prices, 'Report of the High-level Commission on Carbon Prices' (World Bank, 2017), section 3.3.

<sup>45</sup> Megan Bowman, *Banking on Climate Change: How Finance Actors and Transnational Regulatory Regimes are Responding* (International Banking and Finance Law Series, Kluwer Law International 2015) 187.

<sup>46</sup> <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Reducing-greenhouse-gas-emissions-from-ships.aspx> (Accessed 31.12.2020).