

Miljödepartementet  
m.remissvar@regeringskansliet.se

Med kopia till:  
m.naturmiljoenheten@regeringskansliet.se

## Remissyttrande gällande: En översyn av förordningen (2009:907) om miljöledning i statliga myndigheter

Sjöfartsverket har tagit del av rubricerad remiss och välkomnar förslaget med följande tillägg.

Sjöfartsverket står i befintlig förordning (30§) under Näringsdepartementet, det bör i en uppdatering av förordningen ändras så att Sjöfartsverket står under Infrastrukturdepartementet.

På sidan 6 står det att "[...] exempelvis utveckla arbetet med livscykelanalyser i miljöutredningen, ta fram utmanande mål och indikatorer för uppföljning samt driva ett aktivt åtgärdsarbete". I förslag till förordningen under 4 § nämns att "[...] den miljöpåverkan som verksamhetens interna och externa verksamhet kan ge upphov till är utredd (miljöutredning) utifrån ett livscykelperspektiv." Sjöfartsverket vill därmed säkerställa att det är *livscykelperspektiv* och inte *livscykelanalys* som menas, då det senare innebär ett betydligt mer omfattande arbete.

I 2 § förtydligas att myndigheterna i samband med miljöutredningen och i värderingen av sin miljöpåverkan, ska bedöma den miljöpåverkan som är betydande och som överstiger en av myndigheten beslutad nivå. I samband med tillståndsprövningar enligt miljöbalken sker också en bedömning om planerad verksamhet utgör betydande miljöpåverkan i miljöbedömningen. Detta avgörs inte av respektive myndighet utan kriterier för bedömning finns i miljöbedömningsförordningen och fastställs av tillsynsmyndigheten eller är avgjorda på förhand i förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd. Sjöfartsverket vill därmed belysa att det kan förekomma en viss risk för otydlighet om samma begrepp används där det finns definitioner som har olika syften.

Sjöfartsverket ser gärna att hantering och rapportering kring indirekt miljöpåverkan kvarstår i förordningen, då den indirekta miljöpåverkan kan ha en stor påverkan på miljön i samhället. Likväl har beslut och åtgärder en stor potential att i stort leda till ett mer miljövänligt samhälle.

Datum  
2021-02-16

Vår beteckning  
20-04626

Då miljöhänsyn ska omfatta samtliga områden i inköpsprocessen (förbereda, upphandla och realisera), mot tidigare endast upphandla, ser Sjöfartsverket att administrationen samt kostnader kommer öka betydligt. Detta skulle till viss del kunna motverkas genom samordning inom statliga myndigheter på liknande sätt som regioner och landsting gör genom samarbetet Hållbar upphandling. Sjöfartsverket vill även belysa att eventuellt ökade kostnader för myndigheten behöver kompenseras, för att möjliggöra att ytterligare miljökrav ska kunna ställas.

Sjöfartsverket föreslår att Kammarkollegiet får ett utökat ansvar att ställa hårdare miljökrav i gemensamma upphandlingar, ansvara för uppföljning av dessa avtal samt tillhandahålla avtal för miljörevisioner. På så sätt skulle de ökade kostnaderna kunna motverkas och ge myndigheter samma miljökrav, vilket ger en större effekt än om varje myndighet formulerar sina egna.

Sjöfartsverket lägger redan idag mycket tid på att administrera uppföljningen på den detaljnivå som efterfrågas för miljökrav i upphandling. Verkets uppfattning är att det saknas bra funktionalitet för uppföljning i befintliga systemstöd för upphandling och avtalsförvaltning, på den nivå som efterfrågas. Det vore bra om myndigheterna tillsammans för dialog med systemleverantörerna för att driva utvecklingen så att uppföljningen kan effektiviseras. För inköpssystem (e-handel), upplevs det finnas något bättre möjligheter för uppföljning, men även här kan det finnas skäl att tillsammans påverka marknaden. Sjöfartsverket föreslår därför att upphandlingsmyndigheten, och/eller annan myndighet med liknande ansvar, håller ihop samt driver arbetet gällande samordning mellan myndigheter, för uppföljning av krav.

På s. 28 beskrivs att det nationella bidraget till den miljömässiga dimensionen i hållbarhetsmålen ska tydliggöras, men i föreslagen ändring gällande 8 § nämns de globala målen för hållbar utveckling som helhet och inte enbart den miljömässiga dimensionen. Sjöfartsverket önskar ett förtydligande kring om det är den miljömässiga dimensionen eller de globala målen för hållbar utveckling som helhet som menas. Om det är helheten som menas, vill Sjöfartsverket poängtera att det kommer kräva ytterligare resurser och kompetensförstärkning.

Vidare önskar Sjöfartsverket ett förtydligande i 15 a §, om vad som menas med användning av maskiner och fordon för övriga transporter i myndighetens verksamhet. Sjöfartsverket ser gärna att den nuvarande definitionen som finns i bilagan till förordningen ”maskiner och övriga fordon som används i myndighetsverksamheten”, kvarstår istället för ändringen av begrepp. Detta då exempelvis helikoptrar för Sjö- och flygräddning, isbrytare, lotsbåtar etc. inte kan anses vara maskiner och fordon för *övriga transporter*, då de utför ett centralt arbete i myndighetens verksamhet.

Datum  
2021-02-16Vår beteckning  
20-04626

Vid rapporteringen enligt bilagan till förordningen har Sjöfartsverket synpunkter på uppdelningen av koldioxidutsläpp samt energi. Majoriteten av verkets koldioxidutsläpp kommer från verksamheten med fartyg och helikoptrar. Dessa utsläpp redovisas idag i en klumpsumma, medan rapporteringen av trafikslag för tjänsteresor är betydligt mer detaljerad. Då Sjöfartsverkets stora direkta miljöpåverkan kommer från just verksamhet med fartyg och helikoptrar, önskas att dessa utsläpp skulle kunna separeras ut även i rapporteringen. Vidare ser Sjöfartsverket att fokus flyttas från verkets stora miljöpåverkan från fartyg och helikoptrar i rapporteringen, när ytterligare uppdelning föreslås för exempelvis utsläpp från tjänsteresor med färja.

Den uppdelning enligt bilagan till förordningen som ska ske i rapporteringen av energianvändning i lokaler önskar Sjöfartsverket utgå, vilket även påtalades inför revideringen. Dessa uppgifter är tidskrävande att ta fram och kvalitén på dessa varierar. Myndigheten planerar även att använda andra uppgifter i verkets eget energieffektiviseringsarbete, vilket innebär att rapporteringen enligt bilagan då kräver administrativt arbete som skulle kunna omfördelas till att arbeta med faktiska energieffektiviseringsåtgärder. Naturvårdsverket framhåller statistikserien som viktigt underlag för att kunna beskriva trender, men Sjöfartsverket ser att det vore bättre att använda den sammanhållna statistiken som redovisas för energi inomhus och att tiden för att administrera den separata uppdelningen istället kan läggas på faktiska åtgärder.

Ärendet har beslutats av generaldirektör Katarina Norén.

I handläggning av ärendet har ingått miljökoordinator Eva Egertz, miljöspecialist Åsa Jansson, arkitektchef Henrik Manfred, enhetschef för Maritim Utredning Farled Karin Selander, enhetschef för Maritim Samverkan och Utveckling Johan Wahlström, inköpscontroller Roland Johansson, affärsområdeschef AO Bygg och teknik Johan Winell, verksjurist Ulf Holmgren, enhetschef för Miljö- och Hållbarhetsenheten Sabina Hoppe, miljöstrateg Sofi Holmin-Fridell. Miljöstrateg Louise Larsson, på Miljö- och Hållbarhetsenheten har varit föredragande.



Katarina Norén  
Generaldirektör