



SJÖFARTSVERKET

Miljö- och hållbarhetsenheten

Handläggare, direkttelefon

Louise Larsson, 010-4786517

1 (1)

Datum

2023-02-14

Vår beteckning

22-05204

Ert datum

Er beteckning

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
li.registrator@regeringskansliet.se

Sjöfartsverkets redovisning av arbetet med miljöledning 2022

Sjöfartsverket lämnar bilagd rapport för sitt miljöledningsarbete 2022, i enlighet med förordningen (2009:907) om miljöledning i statliga myndigheter. Bilagan har även lämnats in till Naturvårdsverket genom det webbaserade rapporteringssystem som genererar rapporten. Sjöfartsverket redovisar i bifogat Excel ark även arbetet utifrån regeringsuppdraget i regleringsbrevet 2022, om minskade utsläpp från tjänsteresor.


Katarina Norén
Generaldirektör

Redovisning av miljöledningsarbetet 2022

Sjöfartsverket

Enligt förordning (2009:907) om miljöledning i statliga myndigheter

Del 1 Miljöledningssystemet

Basfakta

Antal årsarbetskrafter: 1 215

Antal kvadratmeter lokalyta: 60 452

1. Är myndigheten miljöcertifierad?

Ja, endast ISO14001

2. Hur lyder myndighetens miljöpolicy?

Sjöfartsverkets miljöpolicy är integrerad i den verksamhetsövergripande policyn, vilken presenteras nedan.

"Sjöfartsverket är ett tjänsteproducerande affärsverk som levererar hållbara sjövägar och värnar liv och miljö.

Vår affärsidé är: "Vi erbjuder effektiva sjövägar, moderna tjänster och maritimt partnerskap för tillväxt, konkurrenskraft och hållbar utveckling."

Vårt arbete utgår från kundens och samhällets behov och utförs inom ramen för vårt uppdrag från regering och riksdag baserade på de transportpolitiska målen. Det betyder att vi erbjuder säkra, tillgängliga och effektiva sjövägar och moderna tjänster för våra kunder idag, men även att vi strävar efter att utveckla våra verksamheter för att möta framtida utmaningar och krav. Därigenom bidrar vi till sjöfartsnäringens utveckling och dess framtida konkurrenskraft och tillväxt i ett hållbart samhälle. För att Sverige ska fungera väl under kris och krig har Sjöfartsverket också viktiga uppgifter inom ramen för totalförsvaret.

Vår strävan att uppnå en effektiv och långsiktigt hållbar verksamhet som lever upp till våra kunders och ägares krav förutsätter att:

-Allt arbete i Sjöfartsverket präglas av affärsmässighet inom ramen för den statliga värdegrunden och de lagar och internationella konventioner som styr vår verksamhet. Vårt förtroende i omvärlden bygger på att varje anställd har rätt kompetens för sina arbetsuppgifter, är opartisk när han eller hon utövar sitt arbete och att vi följer gällande lagar, regler och interna styrande dokument.

-Våra beslut är sakligt grundade och innefattar bedömning och värdering av risker och konsekvenser. Vi ska alltid sträva efter att välja den mest kostnadseffektiva

lösningen.

-Vi har ett förhållningssätt som präglas av vår värdegrund öppenhet, professionalism och engagemang med stort fokus på leverans.

-Vi bedriver ett systematiskt och uthålligt säkerhets-, kvalitets-, miljö- och arbetsmiljöarbete som utförs i samverkan av engagerade och ansvarstagande ledare och medarbetare.

-Vi arbetar systematiskt med informationssäkerhet enligt ett ledningssystem som bland annat innebär att behöriga personer, när dom behöver, har tillgång till information som är riktig och att händelser kan spåras. God informationssäkerhet lägger också grunden för digitalisering och innovation.

-Vi ska arbeta för att ha en god förmåga och robusthet att motstå hot och risker, förebygga sårbarheter och delta i ett starkt totalförsvaret för Sverige.

-Vi arbetar systematiskt med hälsofrämjande arbete i syfte att bibehålla och utveckla god hälsa och välbefinnande hos våra medarbetare.

-Vi arbetar för att skapa ett öppet och tolerant arbetsklimat som skapar tillit, välkomnar alla och motverkar diskriminering och trakasserier.

-Vi minskar vår negativa miljöpåverkan genom att minska resursförbrukning, våra utsläpp till luft, mark och vatten och hanterar vårt avfall enligt gällande regelverk och målsättningar.

-Vi bidrar till att minska sjöfartens och transportsystemets negativa miljöpåverkan genom att skapa positiva incitament och effektivt gemensamt resursutnyttjande.

-Vi har en väl fungerande samverkan internt och med våra externa samarbetspartners. Vi samarbetar med andra myndigheter och intressenter inom offentlig sektor för att uppnå större samlad samhällsekonomisk nytta.

-Vi förbättrar kontinuerligt våra verksamheter i alla dess dimensioner genom att sätta mål och regelbundet följa upp, utvärdera och vidta nödvändiga åtgärder för att uppnå målen. Vår framgång vilar på att vi på ett icke-dömande sätt systematiskt lär oss av våra avvikelser.

Genom att alltid leva efter vår verksamhetspolicy bidrar vi till att stärka Sjöfartsverkets anseende och förbättrar därigenom såväl vår förmåga att påverka i angelägna frågor som vår möjlighet att attrahera och behålla engagerade medarbetare som vill bidra till ett hållbart samhälle."

3. När har myndigheten senast uppdaterat sin miljöutredning?

Miljöutredningen uppdaterades 2022.

Fråga 4a-7a beskriver myndighetens arbete med dess direkta påverkan på miljön

4a. Vilka av myndighetens aktiviteter har en betydande direkt påverkan på miljön?

Sjöfartsverket är ett tjänsteproducerande affärsverk inom transportsektorn. Verksamheten fastställs i regeringens förordning (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket. Genom myndighetens kärnverksamheter tillhandahåller Sjöfartsverket farleder och sjögeografisk information, lotsar fartyg till och från

hamn, säkerställer system för att navigera rätt och undvika olyckor, håller hamnarna vinteröppna i hela landet och bistår dem som hamnar i nöd, både till sjöss och i luften.

Sjöfartsverkets aktiviteter som har en betydande direkt negativ miljöpåverkan utgörs av:

- Förbränning av fossila bränslen för drift av fartyg, helikoptrar och bilar
- Användning av kemikalier för underhåll av fartyg, helikoptrar och fastigheter
- Aktivitet i skyddade områden (säsong- och platsbundet, kan vara till exempel sjömättningsverksamhet och isbrytning)
- Förorenad mark (risk för förorening av mark från pågående och tidigare verksamhet som till exempel oljedrivna reservkraftsgeneratorer, och tidigare använda varv och verkstäder)

I myndighetens miljöutredning motsvarar miljöaspekter aktiviteter. De betydande miljöaspekterna återfinns inom nio verksamhetsområden/processer.

Miljöaspekternas betydelse har i Sjöfartsverkets miljöutredning bedömts utifrån kriterier inom "Energi- och materialflöden", "Åverkan på fysisk miljö", och "Risker och möjligheter för betydande miljöpåverkan". Direkta och indirekta miljöaspekter har bedömts på samma sätt och kriterierna baseras på de nationella miljömålen och Sjöfartsverkets aktiviteter.

5a. Vilka mål har myndigheten upprättat för de aktiviteter som har betydande direkt påverkan på miljön?

Sjöfartsverket tillämpar mål- och resultatstyrning i styrkortsmodell där miljö är ett av fem perspektiv i modellen. Genom att precisera målen i styrkort knyts vision och övergripande strategier till verksamhetens uppdrag, mål och förbättringsaktiviteter. Perspektivet miljö bidrar till hänsynsmålen inom de transportpolitiska målen. De långsiktiga miljömålen till 2027 för direkt miljöpåverkan är:

- Minska koldioxidutsläppen från egen verksamhet med 35 procent jämfört med 2010
- Minska energiförbrukningen för byggnader med 15 procent jämfört med 2012
- Minska koldioxidutsläppen från tjänsteresor med 20 procent jämfört med 2017

För målen avseende koldioxid togs handlingsplaner tagits fram under 2020, vilka ska vara en grund för arbetet med att nå målen till 2027 och för resterande miljömål togs en handlingsplan fram 2021. Handlingsplanerna ska visa vägen för Sjöfartsverkets arbete med målen och även kartlägga vilka aktiviteter som behöver genomföras på olika nivåer inom verksamheterna för att målen ska uppnås. Aktiviteter för att uppnå miljömålen till 2027, hanteras vidare i verksamhetsplaneringen.

Fastställda mål och förbättringsaktiviteter i verksamhetsplaneringen avseende 2022 är i ett urval, relaterat till de långsiktiga målen om koldioxidutsläpp, energiförbrukning och koldioxidutsläpp från tjänsteresor följande:

1. Koldioxidutsläpp

- a) Undersöka möjligheten till minskad bränsleförbrukning från lotsbåtarna genom anpassad fart.
- b) Undersöka möjligheten till minskad bränsleförbrukning genom test av RIB-båt istället för ordinarie lotsbåt.
- c) Målsättningen var att under 2022 installera närvarostyrd LED-belysning på isbrytaren Oden.
- d) Inom projektet "Fosilfritt samhällsviktigt flyg 2045" har målsättningen under 2022 varit att utvärdera användningen av biojet.

2. Energiförbrukning för byggnader

- a) AO Bygg och teknik har haft som målsättning att utföra energikutredningar.
- b) AO Bygg och teknik har haft målsättningen att bygga upp mer kunskap om objekten, genom att exempelvis installera elmätare.

3. Koldioxidutsläpp från tjänsteresor

- a) Mål avseende att ta fram en standard och riktlinje för tjänstebilar.
- b) Målsättningen att det ska finnas en enhetlig infrastruktur för laddning inom hela Sjöfartsverket så att det är enkelt att köra mellan olika tjänsteställen/ kontor och samtidigt få all laddning samlad på en faktura.
- c) Mål som innefattar digitalisering av körjournalerna vilket leder till en säkrare och bättre uppföljning av tjänsteresorna. Digitala körjournaler innebär även mer tillförlitlig miljödata samt mer information om nyttjandegraden av fordonsparken.

6a. Vilka åtgärder har myndigheten vidtagit för att nå målen för direkt miljöpåverkan?

Under 2022 har två externa revisioner genomförts varav en godkänts för miljö- och kvalitetsledning. Den andra inväntar godkännande av den externa revisorn och beräknas vara klar den 28/2 2023.

Nedanstående numrering följer de ovanstående listade interna miljömålen och baseras på den rapportering som gjorts i verksamhetsuppföljningen avseende 2022.

1. Koldioxidutsläpp

- a) I juni infördes att som huvudregel inte köra lotsbåtarna snabbare än 18 knop, och när det är möjligt köra i icke-planande fart. De nya rutinerna minskade bränsleförbrukningen med cirka tio procent jämfört med samma period föregående år.
- b) I Ljusne genomfördes i somras tester där en RIB-båt användes istället för ordinarie lotsbåtar, vilket gav mycket positiva resultat. Bränsleförbrukningen blev cirka 80 procent lägre med en RIB än med en lotsbåt. Den kan dock inte ersätta lotsbåtarna helt då RIB-båt endast kan användas under goda väderförhållanden. Arbetet fortsätter nu med att göra ytterligare tester för att hitta en permanent lösning.
- c) Närvarostyrd LED-belysning har installerats på isbrytaren Oden under 2022. Åtgärden leder till ett minskat bränslebehov som motsvarar 1 procent av Odens

bränsleförbrukning under 2021.

d) Under 2022 har så kallad biojet levererats till Sjöfartsverkets helikopterbaser i Kristianstad och Umeå, motsvarande förbrukning under ett halvt år i en helikopter. Biojeten har till 34 procent bestått av bränsle med förnybart ursprung, blandat med fossil Jet A1. Flygningar, utvärderingar och tester har gjorts på biojeten inom projektet "Fossilfritt samhällsviktigt flyg 2045", finansierat av Energimyndigheten. Projektet avslutas i januari 2023 och frågan om en klimatomställning av Sjöfartsverkets helikopter verksamhet förväntas under året drivas vidare i annan form, men i fortsatt samarbete med andra aktörer inom det samhällsviktiga flyget. Det finns i dagsläget ingen plan eller budget avsatt för att gå över till biojet 2023.

2. Energiförbrukning för byggnader

a) AO Bygg och teknik har under 2022 genomfört ett antal energitredningar och identifierat några objekt med stor potential (byte av energikälla).

b) AO Bygg och teknik har arbetat vidare med att bygga upp kunskap kring objekten, installerat mätare och genomfört en del mindre åtgärder (exempelvis byte av ljuskällor).

3. Koldioxidutsläpp från tjänsteresor

a) En standard och riktlinje för tjänstebilar har under 2022 tagits fram, vilken tydliggör att förstahandsvalet vid inköp av ny bil till verksamheten är el och andrahandsvalet laddhybrid/ gasbil. För att möjliggöra detta har även prisbasbeloppet för inköp av nya bilar höjts.

b) Arbetet med att se över laddinfrastrukturen inom Sjöfartsverket har påbörjats och det under 2022 hållits RFI:er för att se vilka tillgängliga lösningar som finns.

c) Arbetet har under 2022 bestått av att ta fram underlag inför upphandling.

7a. Redovisa hur väl målen för direkt miljöpåverkan har uppfyllts

Koldioxid

Drygt 90 procent av Sjöfartsverkets koldioxidutsläpp kommer i dagsläget från fartygsflottan och cirka 10 procent från helikopterflottan. Övriga utsläpp kommer framförallt från uppvärmning och tjänsteresor. Under 2022 har arbetet med att minska koldioxidutsläppen från fartygsflottan intensifierats samtidigt som helikopterflottan använt en del bioinblandat bränsle.

I december 2021 beslöts att koldioxidutsläppen ska minska med 35 procent jämfört med 2010. Data mellan 2010 och 2012 har ännu inte hunnit bearbetas, varav målet än så länge mäts jämfört med 2012. Koldioxidutsläppen från Sjöfartsverkets verksamhet är oförändrade år 2022 jämfört med 2012, vilket ska jämföras med Sjöfartsverkets mål om 35 procents minskning till 2027. Sjöfartsverkets utsläpp skiftar kraftigt mellan åren till följd av det varierande behovet av isbrytning. Med en metod framtagen i samarbete med SMHI, kan myndigheten nu analysera isbrytarnas bränslebehov utifrån isens utbredning. Variationer mellan åren jämnas då ut och effekten från genomförda insatser för att minska koldioxidutsläppen blir tydligare. När utsläppen normaliserats med hänsyn tagen till isutbredning minskar utsläppen med tre procent. Sjöfartsverkets totala koldioxidutsläpp 2022 är 34 995 ton.

Tjänsteresor

Efter ett minskat resande under pandemiåren ökar nu resandet igen. Under 2022 är utsläppen från Sjöfartsverkets tjänsteresor 1,8 procent högre jämfört med 2017. 2022 kan dock inte heller anses vara ett "normalt" resår då det dels funnits ett uppdämt behov av att ses fysiskt samtidigt som även delar av 2022 inneburit restriktioner kopplade till pandemin.

Nedanstående numrering följer de tidigare listade interna miljömålen och baseras på den rapportering som gjorts i verksamhetsuppföljningen avseende 2022.

1. Koldioxidutsläpp

- a) Se svar 6 a.
- b) Se svar 6 b.
- c) Se svar 6 c.
- d) Se svar 6 d.

2. Energiförbrukning för byggnader

- a) Se svar 6 a.
- b) Se svar 6 b.

3. Koldioxidutsläpp från tjänsteresor

- a) Se svar 6 a.
- b) Se svar 6 b.
- c) Se svar 6 c.

Fråga 4b-7b beskriver myndighetens arbete med dess indirekta påverkan på miljön

4b. Vilka av myndighetens aktiviteter har en betydande indirekt påverkan på miljön?

Sjöfartsverkets aktiviteter som har en betydande indirekt och negativ miljöpåverkan utgörs av:

- Förbränning av fossila bränslen för drift av fartyg (Sjöfartsverket arbetar för att minska förbränning av fossila bränslen från handelssjöfarten bland annat genom incitament i farledsavgiften och genom att arbeta för digitala anlop.)
- Elanvändning vid fastigheter (Sjöfartsverket använder grön el, men även grön el innebär ingrepp i miljön)
- Materialanvändning i fartyg och fastigheter
- Muddring och dumpning

De inköp och upphandlingar som görs och som relaterar till aspekterna bedöms ha betydande indirekt miljöpåverkan.

5b. Vilka mål har myndigheten upprättat för de aktiviteter som har betydande indirekt påverkan på miljön?

Forskning och innovation (FoI) samt Miljödifferenterade avgifter som bidrar till Sjöfartsverkets övergripande mål 2027 "Miljöeffektiv verksamhet som minskar miljöbelastningen genom egen påverkan och incitament för sjöfarten". Externt fortsätter Sjöfartsverket att arbeta med miljödifferenterade farledsavgifter där målet är att öka andelen anslutna fartyg med 1 procent varje år fram till 2027. Vid revideringen av miljömålen i målkartan till 2027 togs även ett mål för upphandlingar fram. Målet är att det ska ställas miljökrav i minst 50 procent av alla upphandlingar/ avtal för produkter 2027.

Under 2022 var inköpsavdelningens delmål att det skulle ställas miljökrav i minst 15 procent av alla upphandlingar avseende produkter.

Utöver det har Sjöfartsverket även haft som målsättning att under året tydliggöra ansvar och ta fram rutiner för hur samarbete mellan olika avdelningar ska ske vid framtagande av miljökrav vid upphandlingar.

6b. Vilka åtgärder har myndigheten vidtagit för att nå målen för indirekt miljöpåverkan?

Nedanstående punkter följer de ovanstående listade interna miljömålen och indirekta miljöaspekterna.

Forskning och innovation (FoI):

Den forskning och innovation som Sjöfartsverket bedriver ligger i linje med myndighetens strategiska utvecklingsarbete, med syftet att skapa ett stabilt och hållbart Sjöfartsverk över tid. Ett av de satsningsområden som Sjöfartsverket uttalat när det gäller myndighetens inriktning av FoI är framtidens fartygsflotta, där arbetet mot ökad fossilfrihet för Sjöfartsverkets flotta ingår som en central del. Ett annat satsningsområde inom FoI är "Minska föroreningarna i haven", där målet är att förebygga och avsevärt minska alla slags föroreningar i havet, i synnerhet utsläpp till vatten från våra fartyg och operationella verksamhet samt utsläpp till vatten från spridning av föroreningar p.g.a. infrastrukturarbeten såsom muddring.

De FoI-insatser som vi gör syftar också till att ge oss bättre underlag för miljökonsekvensbeskrivningar vid infrastrukturåtgärder. Sjöfartsverkets FoI-arbete ligger även i linje med bland annat Agenda 2030:s mål 9.5 (förbättra forskningen), de transportpolitiska målen, regeringens exportstrategi, regeringens samverkansprogram Nästa generations resor och transporter och EU:s Östersjöstrategi.

Myndigheten strävar efter att prioritera projekt som bidrar till minskad miljöpåverkan från sjöfarten både i projekt som Sjöfartsverket deltar i och vid fördelning av nationella FoI-medel, som myndigheten medverkar till. När Sjöfartsverket tar en aktiv och ledande del i internationella projekt och för in hållbarhetstänkandet, så medför det att fler aktörer i Europa inspireras och tar in ett hållbart förhållningssätt i sina strategier. Sjöfartsverket har under 2022 fortsatt samverka tillsammans med representanter för sjöfartsbranschen inom programmet "Effektivare anlop genom digitalisering", vilket bedöms skapa goda förutsättningar

för optimerade och miljöeffektiva fartygsanlöp till de svenska hamnarna.

Miljödifferenterade avgifter:

Sjöfartsverkets avgiftsmodell förändrades 2018, det innebar bland annat att miljöincitamentet gick från att omfatta en parameter (NO_x) till att inkludera fem parametrar (NO_x, CO₂, SO_x och partiklar, kemikalier samt vatten och avfall) via indexet Clean shipping index (CSI). Utvecklingsarbetet med miljöincitamentet har fortsatt och fokus under året har varit de nya internationella riktlinjerna för CO₂ samt hur CSI ska hantera olika båtbottenfärger. Arbetet kommer att fortsätta tillsammans med IVL och övriga medlemmar inom CSI's tekniska kommitté, för att skapa ett incitament som ger en så stor positiv miljöeffekt som möjligt. Verket kommer även fortsatt under 2023 använda sig av Clean shipping index och de parametrar som är inkluderade där.

Miljökrav vid upphandlingar:

Arbetet med att tydliggöra ansvar och öka andelen upphandlingar med specifika miljökrav har fortgått under året. Ett första utkast på rutin har tagits fram och en utbildning planeras under 2023 för att öka kunskapen om att ställa miljökrav vid inköp.

7b. Redovisa hur väl målen för indirekt miljöpåverkan har uppfyllts

Nedanstående punkter följer de ovanstående listade interna miljömålen och indirekta miljöaspekterna.

Forskning och innovation (FoI):

Minskad miljöpåverkan genom det övergripande målet till 2027 "Miljöeffektiv verksamhet som minskar miljöbelastningen genom egen påverkan och incitament för sjöfarten" har inletts och bör verka åt rätt håll.

Miljödifferenterade avgifter:

De miljödifferenterade avgifterna kommer fortsätta att gälla under 2022 och då IVL sedan 2021 tagit över ansvaret för Clean shipping index kommer Sjöfartsverket fortsatt medverka i den tekniska kommittéen samt ta del av den forskning som bedrivits där påverkan av sjöfart på havsmiljön studeras. Sjöfartsverket kommer under 2023 även ingå i forskningsprojektet Exit tillsammans med IVL och Chalmers där bl.a. miljödifferenterade styrmedel analyseras.

Miljökrav vid upphandlingar:

Under 2022 ställdes miljökrav i tre av 14 upphandlingar avseende varor/ produkter, varav ett av dem taggade miljökraven avsåg lagkrav gällande hantering av spillolja.

8. Vilka åtgärder har myndigheten vidtagit för att ge de anställda den kunskap de behöver för att ta miljöhänsyn i arbetet?

Totalt 15 personer i Sjöfartsverket är utbildade interna miljörevisorer enligt ISO 14001:2015. 10 personer är aktiva revisorer, de övriga är vilande. Ingen utbildning

för övriga revisorer har skett under 2022. För 2023 kommer det att genomföras utbildning genom extern part för 5 personer. 15 personer kommer att utbildas internt.

Sjöfartsverkets webbutbildningar med miljöanknytning, som uppdaterades och återlanserades under 2019, är fortfarande aktuella. Under 2022 har sammanlagt 564 registreringar av genomförd utbildning registrerats uppdelat enligt följande:

-184 personer har genomfört en webbaserad grundläggande utbildning om Sjöfartsverkets integrerade ledningssystem enligt ISO9001 samt ISO14001.

-169 personer har genomfört en webbaserad grundläggande utbildning i kemikaliehantering.

-211 personer har genomfört en webbaserad grundläggande utbildning i avfallshantering.

-Sedan start i slutet av 2014 har totalt 165 personer genomgått en grundläggande utbildning i farligt gods ADR-S via webben, webbkonferenser, eller utbildning på plats.

Ingen ytterligare utbildningsinsats har genomförts kopplat till webbutbildningarna under 2022. Under senare år har Sjöfartsverket infört ett centralt kemikaliehanteringssystem för myndighetens kemikalier, undantaget hushållskemikalier, och skapat en tillhörande organisation med central styrning i ett kemikalieråd samt internt utbildade kemikaliesamordnare. Under 2022 har 51 st kemikaliesamordnare varit utlokaliserade i verksamheten i hela landet. Dessa har till uppgift att lokalt arbeta för bättre kemikaliehantering och för att sprida kunskap i sina respektive områden och verksamheter.

9. På vilket sätt har myndigheten använt informationsteknik i syfte att minska sin energianvändning?

FollowMe-print används på Norrköpingskontoret och är nu infört på de orter där det är möjligt. Multifunktionsskrivare är utbytta enligt livscykel, alla skrivare går ner i sparläge när de inte används. Dubbelsidig skrift är inställd som standard och skrivarna är även gjorda av återvunnet material.

Sjöfartsverket har fasat ut många äldre modeller av PC som hade högre kWh förbrukning, arbete fortgår enligt livscykel.

10. På vilket sätt har myndigheten använt informationsteknik i syfte att minska antalet tjänsteresor?

Sjöfartsverket har riktlinjer för resor och möten vilka inkluderat digitala möten som ett reseslag, vilket om möjligt ska väljas i första hand.

Digitala möten sker framförallt via Skype, där användningen ökat markant sedan pandemin.

11. Kommentarer om del 1 i redovisningen

Sjöfartsverket har i sina riktlinjer för resor och möten gällande hyrbilar skrivit att "i första hand och där så är möjligt ska en miljöbil väljas (enligt definitionen i förordning (2020:486) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar)."

Trots riktlinjerna, att myndighetens resebyrå i första hand bokar miljöbilar samt att Sjöfartsverket varit i kontakt med leverantörerna gällande att det är miljöbilar som myndigheten i första hand önskar hyra, är det en låg andel av hyrorna som utgörs av miljöbilar. Förklaringen är att tillgången på miljöbilar hos leverantörerna är låg och Sjöfartsverket skulle därför önska att fler myndigheter för en tydlig dialog gällande miljöbilar, för att gemensamt kunna påverka marknaden.

Del 2 Uppföljning av miljöledningsarbetets effekter

1. Tjänsteresor och övriga transporter

Utsläpp av koldioxid i kilogram, totalt och per årsarbetskraft uppdelat per fordonsslag (1.1), sammanlagt (1.2) och från flygresor över 50 mil (1.3) samt antal resor

	Årets uppgifter – antal resor och kg CO ₂			Föregående års uppgifter	
	Antal resor	KgCO ₂ Totalt	KgCO ₂ /å.a.	KgCO ₂ Totalt	KgCO ₂ /å.a.
a) Flygresor under 50 mil		68 667	57	54 729	46
b) Bilresor	1332	738 360	608	693 518	578
c) Tågresor	9960	7,00	0,006	3,00	0,003
d) Bussresor					
e) Maskiner och övriga fordon		33 494 468	27 567	33 922 000	28 292
1.2 Sammanlagda utsläpp av koldioxid					
1.1 a-e		34 301 502	28 232	34 670 250	28 916
1.3 Flygresor över 50 mil	2454	251 433	207	104 294	87

1.4a Beskrivning av vad som har påverkat resultatet i positiv eller negativ riktning (flervalsfråga med möjlighet att lämna kommentar)

Övrigt med kommentar:

Jämfört med 2021 avseende antal resor har dessa under 2022 ökat med 109 procent, där ökningen framförallt skett i antal tåg- och flygresor. Uppgifterna förklaras till stor del av ett uppdämt behov av att ses som funnits efter pandemin. Sett till skillnaden i utsläpp från tjänsteresor har de under 2022 ökat med 25 procent jämfört med 2021. Jämfört med 2017 har dock utsläppen från de korta flygresorna minskat väsentligt och även längre flygresor har minskat något. Det som ökat i utsläpp jämfört med 2017 är kategorin bilresor.

Maskiner och övriga fordon domineras helt av myndighetens fartyg- och helikopter verksamhet. Väder- och issituationen styr förbrukningen av marint bränsle, vilket under 2022 medförde en minskning på ca 1 procent i koldioxidutsläpp jämfört med 2021.

1.4b Beskrivning av eventuella problem och luckor i materialet samt hur och när myndigheten planerar att åtgärda dessa

Bilresorna avser antal hyrbilstillfällen. Tjänsteresor med buss och med egen bil har inte kunnat sammanställas med rimlig arbetsinsats, men myndigheten bedömer att kvantiteten är liten och planerar därför inte att åtgärda bristen.

1.5 Beskrivning av hur uppgifterna är framtagna (flervalsfråga med möjlighet att lämna kommentar)

Eget uppföljningssystem, Uppskattning (förklara på vilket sätt)

Bussresor har uppskattats till noll därför att de är få.

Egna bilar har också redovisat som noll, även om myndigheten vet att resor förekommer med egen bil. Under 2021 gjordes en utredning av användningen av egen bil, men inga tillräckligt tillförlitliga siffror har framkommit för att kunna redovisa detta.

Koldioxidutsläpp från Sjöfartsverkets bilar beräknas utifrån en schablon som inkluderar bränslepriset, den stora skillnaden i pris under 2022 kan därför ha påverkat siffrorna. Framgent är planen att ta siffror från digitala körjournaler när dessa är på plats och implementerade.

1.6 Uppföljningsmått som svaren på frågorna baseras på (flervalsfråga med möjlighet att lämna kommentar)

Uppgifter som tagits fram på annat sätt, nämligen

1.1 a,b (hyrbil) och c samt 1.3 har tagits fram via leverantörsuppgifter. 1.1 b (tjänstebil, leasad bil och taxi) och 1.1 e har tagits fram genom eget uppföljningssystem. Taxiresornas koldioxidutsläpp har beräknats utifrån de kostnader som bokförts på särskilt konto genom ett medelvärde för bränslepris.

2. Energianvändning

2.1 Årlig energianvändning i kilowattimmar totalt, per årsarbetskraft och per kvadratmeter total användbar golvyta uppdelat på

	kWh totalt		
	2022	2021	2020
Verksamhetsel (avser lokaler)			4 011 341
Fastighetsel	2 735 766	2 467 120	727 889
Värme	9 550 361	9 845 520	6 794 154
Kyla	278 700	235 700	225 930
Totalt	12 564 827	12 548 340	11 759 314

	kWh/årsarbetskraft			kWh/m ²		
	2022	2021	2020	2022	2021	2020
Verksamhetsel (avser lokaler)			3 461			70
Fastighetsel	2 252	2 058	628	45	44	13
Värme	7 860	8 211	5 862	158	175	119
Kyla	229	197	195	5	4	4
Totalt	10 341	10 466	10 146	208	222	207

Eventuell energianvändning utanför lokaler

	kWh totalt		
	2022	2021	2020
Energi	10 307 368	13 884 348	24 215 626

Överlag domineras energianvändningen utomhus av verksamhetsel (till fartyg, båtar, utebelysning och avisning av slussar), men även fjärrvärmens till isbrytare som ligger vid kaj är betydande.

2.2 Är värmeförbrukningen normalårskorrigerad? (envalsfråga)

Värmeförbrukningen är inte normalårskorrigerad.

2.3 Andel förnybar energi av den totala energianvändningen (anges i procent)

	2022	2021	2020
Verksamhetsel	%	%	98 %
Fastighetsel	100 %	100 %	74 %
Värme	96 %	95 %	55 %
Kyla	100 %	100 %	62 %

Utanför lokaler	99 %	99 %	100 %
Totalt	98 %	98 %	91 %

2.4 Har krav ställts på produktionsspecificerad förnybar el i myndighetens elavtal? (envalsfråga)

Krav har ställts på produktionsspecificerad förnybar el i myndighetens elavtal.

2.5 Har energianvändningen minskat som ett resultat av samverkan med myndighetens fastighetsägare? (envalsfråga) Vid Ja, anges vilka åtgärder som har genomförts

Nej

2.6a Beskrivning av vad som har påverkat resultatet i positiv eller negativ riktning (flervalsfråga med möjlighet att lämna kommentar)

Övrigt med kommentar:

Sjöfartsverket har sedan år 2022 ett upphandlat miljödatasystem, i vilket uppgifter för uppföljning av miljöarbetet ska rapporteras.

2.6b Beskrivning av eventuella problem och luckor i materialet samt hur och när myndigheten planerar att åtgärda dessa

2.7 Beskrivning av hur uppgifterna är framtagna (flervalsfråga med möjlighet att lämna kommentar)

Eget uppföljningssystem, Leverantörsuppgifter, Uppskattning (förklara på vilket sätt)

Sjöfartsverket redovisar inte längre verksamhetsel och fastighetsel uppdelat, vilket beror på att uppdelningen varit osäker.

I totalsumman saknas en mindre andel el från fastigheter som myndigheten hyr och där elavtalet ingår i hyran.

3. Miljökrav i upphandling

3.1 Andel upphandlingar och avrop där miljökrav ställts av det totala antalet upphandlingar och avrop

	Antal st		
	2022	2021	2020
Upphandlingar och avrop med miljökrav	58	58	82
Upphandlingar och avrop totalt	151	165	143
Andel upphandlingar och avrop med miljökrav	38 %	35 %	57 %

3.2 Antal upphandlingar över tröskelvärdet där energikrav enligt förordning (2014:480) om statliga myndigheters inköp av energieffektiva varor, tjänster och byggnader har ställts

0

Kommentar till redovisning av antal upphandlingar över tröskelvärdet

Inget sådant fall under 2022.

Om krav enligt förordningen om statliga myndigheters inköp av energieffektiva varor, tjänster och byggnader inte har ställts vid upphandlingar över tröskelvärdet, ange skälen för det (flervalsfråga med möjlighet att lämna kommentar)

Annat:

Se tidigare svar.

3.3 Har myndigheten ställt energikrav vid nytecknande av hyresavtal eller inköp av byggnader? (envalsfråga) Vid Nej, anges skälen för det (flervalsfråga med möjlighet att lämna kommentar)

Nej

Annat:

Överväganden angående energikrav har inte genomförts under processen som lett till avtal.

3.4 Ekonomiskt värde av registrerade upphandlingar och avrop med miljökrav av det totala värdet av upphandlingar och avrop per år

	Värde kr		
	2022	2021	2020
Upphandlingar och avrop med miljökrav	1 176 254 978	896 539 904	644 333 233
Upphandlingar och avrop totalt	1 281 285 092	989 021 924	670 733 223
Andel upphandlingar och avrop med miljökrav	92 %	91 %	96 %

3.5a Beskrivning av vad som har påverkat resultatet i positiv eller negativ riktning (flervalsfråga med möjlighet att lämna kommentar)

Övrigt med kommentar:

Andelen upphandlingar med miljökrav var år 2022 på ungefär samma nivå som 2021.

3.5b Beskrivning av eventuella problem och luckor i materialet samt hur och när myndigheten planerar att åtgärda dessa

3.6 Beskrivning av hur uppgifterna är framtagna (flervalsfråga med möjlighet att lämna kommentar)

Eget uppföljningssystem

4. Frivilliga frågor

Frågor om policy

4.1 Har myndigheten internt styrande dokument för IT och miljö? (envalsfråga) Vid Ja, anges vilka områden som tas upp i dokumentet (flervalsfråga)

Ja

IT-användning för resfria möten

Frågor om IT-anskaffning

4.2 Andel IT-anskaffningar där miljökrav ställts av det totala antalet IT-anskaffningar per år (anges i procent och värde)

	2022	2021	2020
Andel (%)	18 %	50 %	86 %
Värde (Skr)	1 314 147 Skr	9 797 502 Skr	75 620 000 Skr

Beskrivning av hur uppgifterna är framtagna (flervalsfråga med möjlighet att lämna kommentar)

Eget uppföljningssystem

4.3 Vilken typ av miljöhänsyn har tagits vid IT-anskaffningar? (flervalsfråga)

Krav som motsvarar miljöcertifiering

Beskrivning av hur uppgifterna är framtagna (flervalsfråga med möjlighet att lämna kommentar)

Eget uppföljningssystem

Frågor om energianvändning

4.4 Årlig energianvändning i kilowattimmar totalt och per årsarbetskraft uppdelat på

	kWh			kWh/årsarbetskraft		
	2022	2021	2020	2022	2021	2020
PC-arbetsplats	5 694	31 984	38 651	5	27	33
Skrivare	161	87	145	0	0	0
Serverar och Serverrum	735 840	735 840	735 840	606	614	635

Beskrivning av hur uppgifterna är framtagna (flervalsfråga med möjlighet att lämna kommentar)

Eget uppföljningssystem, Uppskattning (förklara på vilket sätt)

Myndigheten har ett eget verktyg (Snow) för att ta fram en rapport som visar antalet PC modeller. Den valda metoden för att mäta energianvändningen för PC utgår från antalet PC och de olika modellernas förbrukning i kWh. Myndigheten har beslutat att använda denna beräkning, då det är den som bedöms mest trovärdig. Tidigare år har det skett ett räknefel och uppgiften har baserats utifrån alla PC och deras maximala watt, vilket innebär att det från och med 2022 skiljer sig stort.

Rapport framställs automatiskt i verktyget Printfleet för att följa upp antalet utskrifter per skrivarmodell. Gällande skrivare har årsförbrukningen tidigare år enbart räknats för multifunktions skrivare, från och med 2022 har alla inkluderats. Angående servrar och serverrum finns inga exakta uppgifter för år 2022, varav en uppskattning gjorts.

Frågor om resfria möten

4.5 Antal resfria/digitala möten totalt och per årsarbetskraft

	Antal			Antal/årsarbetskraft		
	2022	2021	2020	2022	2021	2020
Resfria möten	56 210	53 614	36 710	46	45	32

Beskrivning av hur uppgifterna är framtagna (flervalsfråga med möjlighet att lämna kommentar)

Eget uppföljningssystem

Frågor om förklaring till resultatet

4.6a,b Beskrivning av insamlat resultat (vad som har påverkat resultatet i positiv eller negativ riktning, eventuella problem och luckor i materialet samt hur och när myndigheten planerar att åtgärda dessa)

Kommentar till 4.2. Myndigheten har riktlinjer om att grundläggande miljökrav ska ställas vid upphandlingar.

Kommentar till 4.4.

Skrivare; från och med 2022 inkluderas alla skrivare i uppföljningen vilket innebär att det är svårt att jämföra statistik med tidigare år. Troligtvis används skrivarna mer nu efter tillbakagången till kontoren efter pandemin.

PC-arbetsplats; minskat antal PC modeller. Bytt ett flertal äldre modeller som har haft mer kWh förbrukning.

Servrar och serverrum; Sjöfartsverket fortsätter att livscykelhantera servrar och nätverksutrustning till modernare och därmed mer energieffektiva hårdvara.

Samtidigt pågår stora satsningar på IT-relaterad säkerhet och beredskapshöjande

åtgärder som innebär fler utrustningar som drar ström. Därav har Sjöfartsverket totalt sett en ganska statisk förbrukning i datahallen trots mer utrustning.

Kommentar till 4.5.

Skype är numera ett mycket väl etablerat verktyg, vilket innebär skillnad för bland annat arbetspendling som minskar i och med möjligheten till att arbeta hemifrån.

Frågor om energi

4.7 Har myndigheten en strategi för sitt energieffektiviseringsarbete, innefattande nulägesanalys, mål samt handlingsplan med åtgärder, som utgör grunden för energieffektiviseringsarbetet? (envalsfråga)

Ja

4.8 Producerar myndigheten egen förnybar energi? (envalsfråga) Vid Ja, anges hur mycket i kWh samt typ av energi

Ja

48749 från solceller.

Solel till fyrrar som inte är anslutna till elnätet.

4.9 Har myndigheten miljöklassade och/eller certifierade byggnader? (envalsfråga med möjlighet att lämna kommentar)

Nej

Frågor om avrop

4.10 Har myndigheten vid avrop mot statliga ramavtal ställt egna miljökrav, där så har varit möjligt? (envalsfråga) Vid Ja, anges vilka ramavtal det gäller, antal avrop, omfattning i kronor samt vilka miljökrav som har ställts

Ja

Myndigheten har vid avrop från statliga ramavtal gällande profilprodukter och gåva till anställda ställt ytterligare miljökrav. Dessa avrop omfattar 1 600 000 kr.