



SJÖFARTSVERKET

Sjöfart och Samhälle

Handläggare, direkttelefon

Reidar Grundström, 011-19 10 38

1 (1)

Datum
2007-03-05

Vår beteckning
0601-06-02878

Ert datum

Er beteckning
M2006/4485/Hm

Näringsdepartementet

103 33 Stockholm

Redovisning av miljöledningsarbetet 2006

Sjöfartsverket redovisar i bilaga 1 sitt miljöledningsarbete under 2006 enligt regeringens anvisningar i "Riktlinjer för myndigheters redovisning av miljöledningsarbetet 2006" (M2006/4485/Hm).

I handläggningen av detta ärende, som har avgjorts av generaldirektören Jan-Olof Selén, har deltagit chefen för Sjöfart och Samhälle Maria Gelin, samt miljöhandläggaren Reidar Grundström, den sistnämnde föredragande.


Jan-Olof Selén


Reidar Grundström

Kopia: Naturvårdsverket, 106 48 Stockholm

Sjöfartsverkets arbete med miljöledning 2006. (Tillhör grupp 1)

Del I

- | | | |
|--------------------------------------|----|-----|
| 1 a. Är myndigheten ISO-certifierad | ja | nej |
| 1 b. Är myndigheten EMAS-registrerad | ja | nej |

Kommentar: Verket har ett övergripande ocertifierat ledningssystem i vilket miljöledningssystemet har integrerats. Det övergripande ledningssystemet länkar till avdelningarnas egna ledningssystem. Två av avdelningarna är ISO 9000 certifierade och en avdelning tillämpar ett ocertifierat kvalitetsledningssystem.

- | | | |
|---|----|-----|
| 2 a. Arbetar ni systematiskt med ständiga förbättringar? | ja | nej |
| 2 b. Om ja, hur arbetar ni med att förbättra miljöledningssystemet? | | |

Förbättringsförslag och avvikelser hanteras i ett särskilt system, som gör det omöjligt att inte hantera sådant som rapporteras utan att det upptäcks. Alla anställda har möjlighet att rapportera i det systemet. Uppföljning av systemets funktion görs bl.a. genom att sammanställa de ärenden som har hanterats i nämnt system. I verkets planeringsanvisningar framställs kraven på innehållet i uppföljningen inför verksledningens genomgång.

- | | | |
|---|--|--|
| 2 c. Om nej, ange orsaker till att ni inte arbetar med förbättring! | | |
|---|--|--|

Redovisning av myndighetens miljöutredning, miljöpolicy och övergripande miljömål (frivilligt att redovisa för ISO-certifierade eller EMAS-registrerade myndigheter). Ange datum för senaste revidering.

- | | | |
|---|--|--|
| 3 a. Miljöutredningen är från år 2000. | | |
| 3 b. Miljöpolicyen är från år 2000. | | |
| 3 c. De övergripande miljömålen är beslutade i februari 2006 och gäller i 1-3 år. | | |

1. Säkerheten på svenska fartyg och skyddet mot förorening från svenska fartyg ska ligga på en hög internationell nivå. Detsamma ska gälla rederiers och fartygs säkerhetsorganisation.
2. Sjötrafikövervakning ska utvecklas i enlighet med de krav som ställs inom Östersjösamarbetet och EU för ökad sjösäkerhet och skydd för miljön.
3. Sjöfartsinspektionen ska på ett kostnadsmässigt effektivt sätt bidra till en ökad säkerhet och en minskad miljöpåverkan från fritidsbåtar.

4. VTS ska bidra till ökad sjösäkerhet och förebyggande miljöskydd och utvecklas i enlighet med de krav som ställs inom IMO, EU och Östersjösamarbetet för ökad sjösäkerhet och skydd för miljön samt med hänsyn till förändringar i trafikflöden.
5. De geografiska databaserna ska utvecklas för användning i geografiska informationssystem (GIS) och anpassas för integrering även med andra databaser i samhället för att uppnå ökad sjösäkerhet och miljöskydd.
6. Farledssystemet ska kvalitetssäkras så att en hög tillgänglighet och transportkvalitet uppnås, samtidigt som sjö- och sjösäkerhet säkerställs.
7. Sjöfartsverket ska genom en effektiv isbrytningsverksamhet tillgodose att en väl fungerande vintersjöfart kan bedrivas på i första hand alla svenska TEN-A-hamnar och viktigare industrihamnar.

Kommentar: Målen fastställs i treårsplanen som revideras årligen, men målen brukar inte ändras särskilt mycket. Verkets miljöaspekter ska ses över och värderas årligen i samband med att underlag till nästa treårsplan tas fram. Det innebär att miljöutredningen bara har gjorts inledningsvis till grund för miljöledningssystemets införande. Miljöpolicyn kompletteras av en trafiksäkerhetspolicy vari även en del aspekter av betydelse för den yttre miljön tas upp. Till exempel kraven på att anskaffade bilar ska vara miljöbilar.

Redovisning av detaljerade mål (frivilligt att redovisa för ISO-certifierade eller EMAS-registrerade myndigheter).

4. Hur många av de detaljerade målen uppnåddes helt eller till mer än hälften? 3 av 3
- 5 a. Hur många mål mättes med hjälp av nyckeltal eller liknande mätmetod?
3 st.
- 5 b. Kryssa för de områden inom vilka nyckeltal använts! Ge exempel på använda nyckeltal inom varje sådan kategori!

Pappersförbrukning

Energiförbrukning

Avfall

Utsläpp

Från fartyg ilandlämnad mängd avfall.

Verkets bränsleförbrukning genom drift av fartyg och båtar.

Utbildning

Genomförande av kompetensutveckling av VTS-operatörer.

Information

Resor/tjänsteresor

Verkets miljöbilar kördes totalt med 47 % etanolbränsle.

Forskning

Utveckling av ledningssystemet

De nationella miljö kvalitetsmålen

Antal fartyg med NOx-reduktionsintyg som anlöper svenska hamnar.

Leverantörer

Myndighetens beslut/tillstånd/tillsyn

Antalet sjö- och miljöolyckor orsakade av brister i vissa av verkets verksamheter.

Uppföljning och utvärdering

X Upphandling

Andel miljöbilar av alla inköpta.

95% av inköpta bilar = miljöbilar senaste året.

Annat

Kommentar:6 a. Integreras målen i verksamhetsplanen? **ja** **nej**

6 b. Om ja, hur sker denna integrering?

Enligt följande utdrag ur Sjöfartsverkets ledningsprocess:

LEDNINGSPROCESSEN

1.1 Sammanfattning

Den övergripande planeringen som ska bedrivas inom Sjöfartsverket baseras på en ”Beställar-/utförarmodell”. Ledningsprocessen beskriver arbetet med treårsplanen, det interna uppdragsarbetet, budgetarbetet och hur uppföljning av verksamheterna ska göras. Samtliga planeringssteg hänger samman i en planeringscykel, en kedja av aktiviteter som utförs vid olika tidpunkter och avser olika tidsperioder. Stegen i ledningsprocessen syftar till att Sjöfartsverket ska uppnå de mål som statmakterna har lagt fast. Den långsiktiga planeringen läggs fast i treårsplanen som sedan ligger till grund för all övrig planering. Sjöfartsverket har tunga verksamheter som oftast tar lång tid att förändra. En bra planering som utförs i god tid är därför helt avgörande för att verket ska uppnå de fastlagda målen. Planeringen måste även vara öppen för de förändringar som sker i vår omvärld och löpande medge nödvändiga korrigeringar. I ledningsprocessen tas rutinmässigt och systematiskt fram underlag till treårsplaneringen och verksamhetsuppföljningen. Underlaget består av dokumentation med aktuella beskrivningar av verksamheterna, den fortsatta inriktningen och hur denna ska följas upp för respektive verksamhet. Uppföljningen ska visa hur verksamheten har uppfyllt de fastställda målen och ge underlag för att förbättra utvecklingen mot uppsatta mål och policyåtaganden.

Treårsplaneringen innefattar innevarande år och de kommande fyra åren. De olika tidsperioderna benämns enligt följande:

- Föregående år = Bokslutsåret
- Innevarande år = Uppföljningsåret
- Nästkommande år = Budgetåret
- Följande tre år = Planperioden

3 DET INTERNA UPPDRAGSARBETET

Sjöfartsverkets strategiska planeringsfunktion ligger på Sjöfart och Samhälle.

Omvärldsbevakning och samhällsekonomiska bedömningar ligger på den Transportpolitiska enheten och ansvaret för uppdragsplaneringen, som sker i samverkan med övriga avdelningar, har samlats i Infrastrukturenheten. Sjöfartsinspektionen har en särställning inom Sjöfartsverket med ansvar för föreskrifter, tillsynsarbete och olycksutredningar med huvudsaklig inriktning på sjö- och miljösäkerhet. Avdelningens interna uppdragsarbete bedrivs inom avdelningens kvalitetsarbete och redovisas till Sjöfartsinspektionens ledningsgrupp.

Inom Sjöfartsverket är det Farledsavdelningen och Sjötrafikavdelningen som har produktionsansvaret och är expert i produktionsfrågor. Detta avser såväl utveckling av produkter och metoder för produktionen som för verksamhetens produktivitet och effektivitet. Ekonomiavdelningen har ansvaret för tillsynen över den samlade verksamhetens ekonomiska måluppfyllelse, effektivitet och produktivitet. Avdelningen svarar också för verkets finansiella och ekonomiska planering på kort och lång sikt. Var och en av dessa fyra avdelningarna är viktiga i uppdragsdialogen och måste arbeta tillsammans med respekt för varandras kunskaper och roller för att verket ska uppnå de transportpolitiska målen.

Alla betydande miljöaspekter ska hanteras i planeringen så att aktiviteter som leder till förbättringar genomförs. De beslutade övergripande miljömålen i treårsplanen tillämpas av Farledsavdelningen och Sjötrafikavdelningen via det interna uppdragsarbetet. För avdelningarna Sjöfart och Samhälle, Service och Utveckling, Rederiet samt Sjöfartsinspektionen genom att avdelningsvis sätta upp relevanta detaljerade miljömål och/eller aktiviteter i verksamhetsplaner eller motsvarande.

3.1 Arbetsformer

För varje verksamhet ska det finnas en arbetsgrupp (Verksamhetsgrupp). Följande Verksamhetsgrupper ska finnas:

- ◆ Farleder
- ◆ Isbrytning
- ◆ Sjögeografisk information
- ◆ Sjötrafikinformation
- ◆ Lotsning
- ◆ Sjöräddning
- ◆ Sjöfartsinspektion
- ◆ Administration

Verksamhetsgruppen för sjöfartsinspektion är lika med ledningsgruppen inom Sjöfartsinspektionen. För Verksamhetsgruppen administration deltar deltagare från Ekonomiavdelningen och Service och Utveckling. Ordförande och sammankallande för gruppen är Sjöfartsverkets redovisningschef. För övriga Verksamhetsgrupper gäller nedanstående arbetsformer. Ordinarie deltagare är:

- ◆ Uppdragsgivare från Sjöfart och Samhälle
- ◆ Processägare från Farledsavdelningen respektive Sjötrafikavdelningen
- ◆ Controller från Ekonomiavdelningen

Respektive Verksamhetsgrupp avgör vilka övriga experter som behöver adjungeras. Uppdragsgivaren är sammankallande och ordförande i arbetsgruppen. Efter varje möte ska minnesanteckningar skrivas som skickas till avdelningscheferna och mötesdeltagarna. Möten bör hållas en gång per kvartal för uppföljning i samband med kvartalsboksluten. Övriga möten inplaneras av Verksamhetsgruppen efter behov.

3.2 Uppdrag till Farledsavdelningen och Sjötrafikavdelningen

Sjöfart och Samhälle ska revidera verkets uppdrag för nästkommande år enligt tidplanen. Uppdragen ska inte innebära någon detaljstyrning av de olika verksamheterna. Så långt som möjligt bör uppdragen bygga på långsiktiga program och utformas i samarbete mellan Sjöfart och Samhälle, Farledsavdelningen, Sjötrafikavdelningen och Ekonomiavdelningen. Utgångspunkten för uppdragen är den senaste treårsplanen och bokslutsårets utfall. När treårsplanen är klar ska beredningsarbetet avseende uppdragen för det kommande budgetåret startas i de olika Verksamhetsgrupperna. För att undvika detaljstyrning ska tyngdpunkten i uppdragsarbetet ligga på vilka förändringar jämfört med innevarande år som ska göras. De förändringar som är planerade framgår av treårsplanen. Vid behov ska alternativa nivåer på förändringarna konsekvensbedömas. Under perioden mars-juni pågår arbetet med att ta fram det ekonomiska utrymmet per verksamhet för budgetåret. Detta utrymme utgör taket för verksamheterna. När uppdragen läggs ska de dokumenteras på den mall i Gasten som kallas ”Internt uppdrag”. Dokumentationen bör innehålla följande uppgifter:

- Vilken verksamhet som avses
- Hur verksamheten bidrar till att uppfylla de transportpolitiska målen
- Mål för verksamheten samt rapportering och uppföljning
- Hur stort det ekonomiska utrymmet är
- En övergripande beskrivning av uppdraget
- Om uppdraget innefattar en ändrad servicenivå ska det framgå på vilket sätt
- Vilket år som avses eller period om det inte avser helår
- Övriga relevanta uppgifter

Inom varje verksamhet ska det utarbetas ett uppdrag. Vid behov kan flera uppdrag bli aktuella. Detta avser främst särskilda farledsinvesteringar och särskilda projekt som är tidsbegränsade. Den beskrivna uppdragsplaneringen ska vidareutvecklas i samarbete mellan berörda parter.

6 c. Om nej, ange troliga orsaker till att ingen integration sker?

3 Övrigt miljöledningsarbete

7 a. Hur stor del av personalen har genomgått grundläggande miljöutbildning under året? 0 %

7 b. Genomförs miljöutbildning regelbundet, exempelvis till nyanställda?

ja

nej

Kommentar:

8 a. Har revision av miljöledningssystemet genomförts under året?

ja

nej

8 b. Om nej, varför inte?

Verket har inte ett övergripande certifierat ledningssystem. En revision måste utföras jämfört med en beskrivning, standard, för hur ett system ska se ut, vanligen ISO 14000. Verket vet utan att genomföra en revision att vi inte fyller kraven enligt en standard. Däremot revideras avdelningarna som är certifierade enligt ISO 9000.

9. Uppskatta nedlagd arbetstid under året för miljösamordnare eller motsvarande (obligatoriskt för grupp 3, frivilligt för grupp 1 och 2).personveckor.

Kommentar: Sjöfartsverket följer inte upp den tidsåtgången. Verket bedömer att det inte är möjligt att bedöma tidsåtgången för de personer som jobbar med miljösamordning eller motsvarande som kan kopplas till miljöledning eftersom det är en del av sysselsättningen för flera personer.

10 a. Har myndighetens departement lämnat någon form av respons på senaste redovisningen till ledningen, miljöansvarig/miljöledare eller annan person?

ja nej

Kommentar:

10 b. Om ja, i vilken form (t.ex. resultatdialogen, personlig kontakt, möte, skriftligt etc.) och till vem har återkopplingen ägt rum (t.ex. ledningen, miljöansvarig/miljösamordnare)

I resultatdialogen med generaldirektören.

Del II. Redovisas årligen av myndigheter med centrala miljörelaterade uppgifter (grupp 1) och myndigheter med stor betydelse för miljön (grupp 2) Denna del är frivillig att svara på för grupp 3.

Redovisning av revision, arbete med den indirekta påverkan, övriga miljörapporteringar och upphandling m.m.

11 a. Senaste revisionen var: intern extern
och genomfördes den (månad).....(år).....

Kommentar: Frågan är irrelevant eftersom ingen revision har genomförts.

11 b. Beskriv revisionsaktiviteten (metod, innehåll, vem genomförde revisionen, hur ofta, rutiner etc.)

Frågan är irrelevant eftersom ingen revision har genomförts.

12 a. Hur säkerställer ni att er indirekta miljöpåverkan beaktas?

Med skriftliga rutiner/checklistor	ja	nej
Sakkunskap deltar i beredningen	ja	nej
Annat sätt, nämligen:	

12 b. Ge minst ett exempel på hur indirekt miljöpåverkan beaktas!

Handlingsplan för luftföroreningar

Version 2 2006-11-23

<p>Handlingsplan för: <i>(planen skall fokusera på de kommande tre åren)</i> Handlingsplan mot luftförorening från sjöfart 2006-2008.</p>
<p>Åtgärd: <i>(det som står i strategin)</i> Vi skall verka för att den negativa miljöpåverkan genom ökade utsläpp till luft minskas, bl.a. genom att aktivt driva och delta i revisionsarbetet inom IMO rörande MARPOL 73/78 Annex VI.</p>
<p>Övergripande målsättning: <i>(vad vill vi med frågan – varför är det viktigt?)</i></p> <p><i>NO_x</i> Vi vill att NO_x-reglerna i MARPOL annex VI skall skärpas med ytterligare 41 % från den regelnivå som infördes för nya motorer installerade i fartyg från den 1 januari 2000 och senare (bilaga 1). De nya reglerna förväntas träda i kraft 2010, samt även till viss del omfatta existerande fartyg med motorer byggda och installerade före år 2000. Det senare är dock en svår nöt att knäcka, fullt realistiskt men som röner ett starkt motstånd från ett antal länder.</p> <p><i>SO_x</i> Svavelnivåerna i fartygsbränslen bör lämnas som de är till dess att även Nordsjön med Engelska kanalen utgör ett SO_xECA-område och bunkermarknaden erhållit stabilitet ånyo år 2008. I syfte att säkerställa efterlevnaden av svaveldirektivet bör insatserna vad gäller svavel fokuseras på en utökad tillsyn av de fartyg som inträder i SO_xECA-området.</p> <p><i>Ev. behov av justering av nationella regler</i> Miljödifferenteringen vad gäller svavel bör justeras från den 1 januari 2007. Mot bakgrund av att MARPOL-reglerna om högst 1,5 vikts-% svavel inom SO_xECA som i sin helhet förväntas leda till en 30 % - ig reduktion av svavelutsläppen samt EU:s svaveldirektiv bör man överväga att släppa lastfartygen i det svenska systemet. Därigenom frigöres ca 100 miljoner SEK som till del kan nyttjas för att stärka incitamentet att använda bränsle med mindre än 0,5 vikts-% svavel i den frekventa färjetrafiken.¹</p> <p>Åtgärden motiveras dels av stigande priser på extra lågsvavlig bunkers (XLS) samt att färjelinjerna som trafikerar sydsverige och baltstaterna inte är till närmelsevis lika känsliga för opinionstryck som finlandstrafiken. Efterfrågan av den lågsvavliga oljan har ökat markant genom att den används för att blanda med högsvavligare bunkers för att uppnå 1,5 vikts-% svavel för SO_xECA-området. Hittills har svavelutsläppen reducerats med ca 50.000 ton SO₂ på årsbasis genom miljödifferenteringen.</p> <p>Även efterinstallationerna av kväveoxidreducerande teknik, SCR-katalysatorer, har gått i stå. Totalt är 43 fartyg försedda med effektiv NO_x-reducerande teknik. Det finns anledning att överväga ytterligare stimulansåtgärder för att även få färjetrafiken i sydsverige att installera denna mycket kostnadseffektiva teknik. Nuvarande installationer har reducerat NO_x-utsläppen från den frekventa trafiken, mest färjor och skogstransportfartyg med ca 43.000 ton NO_x räknat som NO₂ på årsbasis.</p> <p>Uppföljningen av EU:s svaveldirektiv vad gäller marina dieseloljor som högst får innehålla 0,2 vikts-% svavel behöver förstärkas. Det är övervägande mindre fartyg och fiskebåtar med ett brutto understigande 400 som nyttjar dessa bränslen. Fartyg och båtar med ett brutto understigande 400 erlägger ej heller farledsavgift. Svaveldirektivet anger vidare att marina</p>

¹ Frågan är föremål för intern diskussion på SoS.

dieselbränslen från år 2010 ej får överstiga 0,1 vikts-% svavel.

Bakgrund: *(lite kort om vad som är bakgrunden till frågan)*

Handel mellan sjöfart på Europa och Europeisk landindustri med utsläppsreduktioner utgör en intressant fråga som mycket snabbt skulle kunna leda till substantiella minskningar av utsläppen, bakgrundshalterna och depositionen över Europa. Svavelutsläppen från sjöfarten inom 200 nautiska mil från europeisk kust uppgår till ca 4 miljoner ton SO₂ och ca 5,5 miljoner ton NO_x räknat som NO₂ per år. Om inga ytterligare tyngre åtgärder vidtas beräknas att sjöfarten genom den ökande trafiken balanserar eller till och med överstiger totalutsläppen från EU-25 år 2020.

Med utsläppshandel kan efter en 5-års period utsläppen reduceras med ca 60 %. Sveriges Redareförening tillsammans med den Internationella Redareföreningen (ICS) driver frågan gentemot EU och Sjöfartsverket följer arbetet.

I sammanhanget bör nämnas att regeringen har uppdragit Sjöfartsverket, Naturvårdsverket, Statens Energimyndighet och SIKÅ att utreda hur ett handelssystem med utsläppsrätter för NO_x och SO_x där sjöfartssektorn ingår skulle kunna utformas.

Bränslemarknaden kommer på sikt att förändras mot bakgrund av den ökande efterfrågan på lätta bränslen för landtransporter. Vid revision och nyetablering av raffinaderier införs teknik som nyttjar restolja, dvs fartygsbränslet som bas för hydrokrackning och ytterligare raffinering där processen inte längre ger upphov till tunga restolja utan slutar med koks.

Scenariot har en längre tid varit under vägs i USA och kommer i ökad utsträckning även i Europa. Förklaringen står att finna i ett bättre ekonomiskt utbyte av processerna genom den ökade efterfrågan av lättare produkter. En ökad användning av destillatbränslen trots ett ökat pris är att vänta inom sjöfarten genom minskad tillgång av tunga brännolja. Genom sjöfartens energieffektivitet kommer detta snarare att stärka sjöfartskonceptet i jämförelse med andra transportgrenar än att utgöra en nackdel. Detta både ur ekonomisk och miljömässig synpunkt. Rent praktiskt innebär utvecklingen en återgång till de förhållanden som rådde under 50 och 60-talen inom sjöfarten då en övervägande del drevs med destillatbränslen.

Resultatet av en utökad destillatanvändning inom sjöfarten ger med den bättre tändkvaliteten mindre utsläpp av primärpartiklar och mindre svavelutsläpp. Den förväntade tidsdräkten uppgår till ca 10 år.

Vid Chalmers Universitet i Göteborg pågår utveckling av ett instrument för fjärranalys av rökgaser från fartyg i ett projekt stöttat av Sjöfartsverket. Avsikten är att i samband med Kustbevakningens flygspaning efter oljeutsläpp även genom kvotmätning med UV-strålning av förhållandet mellan CO₂ och SO₂ i rökgasplymen kunna avgöra om ett fartyg uppfyller SO_xECA-kraven eller ej. Kvotmätning anger direkt svavelhalten i det förbrända bränslet. Anpassningen av tekniken sker för installation i Kustbevakningens nya spaningsplan för test och utvärdering under 2006-2007. Mättekniken kombinerad med AIS och annan datainformation kan i tät trafik klara kontroll av 100 till 200 fartyg per timme genom överflygning. Utrustningen är tänkt att nyttjas indikativt för att identifiera fartygsenheter som ger anledning till en mera ingående kontroll.

<p>Arbete pågår inom IMO med CO₂-åtgärder men resultatet är svårt att förutspå. För närvarande är CO₂-index under utveckling som benchmark inbegripande även operativa inslag. Detta arbete lär inte vara avslutat före 2012. Knäckfrågan är ett antal utvecklingsländers absoluta krav om undantag från CO₂-åtgärder inom sin sjöfart med hänvisning till det föreliggande undantaget för utvecklingsländerna i Kyoto-protokollet. De mest kraftfulla aktörerna utgörs av Kina, Indien, Pakistan, Saudi Arabien och Singapore.</p>
<p>Genomförda aktiviteter: <i>(lite kort om vad som till dags dato har hänt och hur Sverige har agerat)</i> Sjöfartsverket deltar i luftföroreningsarbetet i IMO inom MEPC och BLG. BLG har etablerat två korrespondensgrupper var av den ena behandlar "unified interpretations"(UI) och den andra regeländringar i Annex VI.</p>
<p>Plan för fortsatt arbete (inkl. eventuella aktiviteter i EU): <i>(här bör man ta upp ev. utredningar/ tester etc. som kan behöva göras för att få mera kunskap om en fråga, bilagor som skall skickas in, korrespondensgrupper som skall bevakas m.m)</i></p> <p><u>Internationellt</u> I november 2006 kommer ett intersessional meeting att hållas i Oslo, Norge under BLG för att möjliggöra slutförande av revisionen av Annex VI under år 2007.</p> <p>Mycket av luftföroreningsarbetet utgörs av breda informella internationella kontakter och samarbete mellan progressiva länder som är tillskyndare av mera substantiella förändringar och utvidgade SOxECA-områden. Även Medelhavet bör uppnå en sådan status på sikt och USA, Mexico samt Canada visar intresse för SOxECA-tillämpningen i sina hemmavatten.</p> <p><u>Nationellt</u> Samordna och arbeta internt med regeringsuppdraget om utsläppshandel. Uppdraget skall redovisas senast den 2 maj 2007.</p> <p>Internt utreda och diskutera eventuella justeringar av miljödifferenteringen av farledsavgifterna mot bakgrund av ändringar i det internationella regelverket.</p> <p>Se över möjligheten att bränslekontrollerna för mindre fartyg och fiskebåtar med ett brutto som understiger 400 läggs över till Kustbevakningen som har naturliga beröringsytor genom bland annat fiskekontrollen m.m.</p>
<p>Tidsplan:</p>
<p>Kostnadsaspekter: <i>(innebär åtgärderna några särskilda kostnader för SjöI:s del, t.ex. anlitanande av utomstående expertis etc?)</i></p>
<p>Ansvarig: Stefan Lemieszewski, SoSt</p>

13. Ange vilka andra miljörapporteringar till Naturvårdsverket, Miljömålsrådet eller Regeringskansliet som ni lämnat under året!

Delar i sektorrapport (hur sjöfartssektorns samlade miljöpåverkan förändras och hur sektorn bidrar till uppfyllandet av relevanta nationella miljö kvalitetsmål. Omfattar verkets nationella åtgärder och insatser på internationellt plan samt arbetet med att

förebygga spridning av främmande arter via sjöfarten) , årsredovisning (hur arbetet med att införa miljöledningssystem fortlöper), treårsplan (planering av miljöaktiviteter).

Uppdrag som gavs i regleringsbrev:

- Förslag till nytt eller reviderat delmål som är kopplat till risken för olycksrelaterade oljeutsläpp.
- Omfattningen av och riskerna för utsläpp av kemikalier från fartyg mm.
- Strategi för hur information till konsumenter om båtmotorers miljöegenskaper kan förbättras och förtydligas samt för att stimulera utbyte av mindre miljövänliga motorer som är i bruk.
- Vidareutveckling av åtgärdsstrategin för effektivare energianvändning och transporter.
- Utvärdering av effekterna av antagna skyddsåtgärder kopplade till PSSA-klassningen av östersjöområdet.
- Redovisa verkets miljömålsarbete till miljömålsrådet enligt deras riktlinjer.

Övrigt:

- Underlag till Sveriges rapportering till svaveldirektivet.
- Sjöfartsverkets bidrag till Sveriges nationella klimatrapporering.
- Aktionsplan för havsmiljön.
- Förslag till indikatorer för uppföljningen av det transportpolitiska delmålet för en god miljö med tillhörande etappmål.

Frågorna nedan besvaras frivilligt varje år, obligatoriskt vart tredje år första gången avseende 2006

14. Hur säkerställer ni att miljöhänsyn tas vid upphandling (beskriv bl.a. policy, mål, handlingsplan, utbildning, användning av EKU-verktyget och checklistor, uppföljning)?

I anvisningar till trafiksäkerhetspolicyn beskrivs bl.a. hur upphandlingen av bilar ska gå till:

PLANERING

Miljökrav på våra personbilar

De personbilar som Sjöfartsverket köper in ska vara miljöbilar. Avsteg från detta krav får beslutas av chefen för Service och Utveckling. Om Sjöfartsverket under ett kalenderår köper in eller ingår leasingavtal om minst två personbilar ska dock minst hälften av dessa vara miljöbilar. Utryckningsfordon, personbilar med fler än fyra sittplatser utöver förarplatsen och personbilar som är särskilt anpassade för personskydd skall dock inte omfattas av detta krav. Med miljöbil avses personbilar enligt den definition som gäller vid upphandlingstillfället för statliga inköp och leasing av miljöbilar.

Krav på personbilar som nyanskaffas

Personbilar som nyanskaffas ska bland annat:

- Ha en högsta bränsleförbrukning på 7,5 liter bensin eller 6,9 liter diesel/100 km vid en huvudsaklig användning med mindre utrymmesbehov, t.ex. vid få åkande och en högsta bränsleförbrukning på 9,2 liter bensin eller 8,4 liter diesel/100 km vid en huvudsaklig användning med större utrymmesbehov, t.ex. vid flera åkande eller betydande lastbehov.

- Uppfylla EU:s krav för 2005 avseende utsläpp av hälsovådliga avgaskomponenter.

Krav på hyrbil och leasad bil i tjänsten

Hyrbil och leasad bil i tjänsteanvändning ska uppfylla samtliga krav som gäller personbilar som nyanskaffas.

(Inköpen genomförs enligt de rutiner som tillämpas i alla inköp.)

INKÖP AV DRIVMEDEL

Rutin för miljöbilars drivmedel

Sjöfartsverkets miljöbilar som är utrustade med teknik för drift helt eller delvis med alkohol eller annan gas än gasol ska i största möjliga utsträckning drivas med dessa drivmedel. Sjöfartsverket verkar genom information, uppföljning och återkoppling för att fordonen drivas med dessa drivmedel.

Upphandlingen av ANDRA PRODUKTER än bilar och drivmedel till dem genomförs enligt rutiner som tillämpas av Inköpsenheten. Rutinerna omfattar att ställa miljökrav av olika slag där detta är möjligt eller också utnyttjas något av statens ramavtal som har ingåtts med miljökrav. Rutinerna används ofta, det vill säga i all upphandling, och de har inte dokumenterats.

15. Beskriv hur ”ledningens genomgång” utförs (vilka finns med, hur ofta, hur lång tid, innehåll etc.)!

Sjöfartsverkets arbetsordning anger bl.a. hur verksledningens sammanträden ska genomföras. Generaldirektören och cheferna för Sjöfart och Samhälle, Service och Utveckling, Ekonomiavdelningen, Farledsavdelningen, Rederiet samt Sjötrafikavdelningen utgör verksledningen (VL) vid verket, vilket är ett organ för samråd och samordning i frågor av strategisk betydelse för verksamheten. I ärenden som berör Sjöfartsinspektionen ingår också sjösäkerhetsdirektören. Generaldirektören bestämmer hur ofta verksledningen skall sammanträda och vilka frågor som skall behandlas. Verksledningen sammanträder normalt minst en gång per månad. Vid Sjöfartsinspektionen finns en särskild ledningsgrupp.

Verksledningen behandlar planeringsanvisningar, resultaten av planerings- och uppföljningsarbetet samt tar ställning till treårsplan och sektorrapport vilka är redovisande dokument för planerings- och uppföljningsarbetet.

Särskilda genomgångar genomförs av respektive avdelnings ledning.

16. Vilka bieffekter på verksamheten ger ert miljöledningssystem upphov till?
Sjöfartsverket väljer att inte besvara frågan eftersom verket också har valt att inte sammanställa uppgifter om bieffekter.

Del III. Redovisas av myndigheter med centrala miljörelaterade uppgifter (grupp 1) frivilligt varje år, obligatoriskt vart tredje år första gången avseende 2006. Denna del är frivillig att svara på för grupp 2 och 3.

Ständiga förbättringar av miljöprestanda: Miljöeffekter

17. Vilka miljöeffekter bedömer ni att åtgärderna i ert miljöledningssystem har gett upphov till?

Inga. Miljöeffekterna, såväl direkta som indirekta, har minskat tack vare de mål som har satts upp för verkets verksamhet. Externa mål (nationella och transportpolitiska miljömål) är utgångspunkter för verksamheten och hanteras i verkets planerings- och uppföljningsarbete. Det arbetet omsätter målen i åtgärder som ger effekter i miljön, men det går inte att påstå att åtgärderna har kommit till tack vare miljöledningssystemet.

18 a. Vilka miljöeffekter kan ni verifiera?

Redovisas årligen i sektorrappporter.

18 b. Vilka metoder använder ni för att verifiera miljöeffekter?

Statistikinsamling och beräkningar.

Redovisningen undertecknas av myndighetens chef och sänds senast den 1 mars 2007 till

dels myndighetens sakdepartement,
dels Naturvårdsverket, 106 48 Stockholm