



SJÖFARTSVERKET

Miljö- och hållbarhetsenheten

Handläggare, direkttelefon

Jennifer Pettersson, 010-4785686

1 (1)

Datum

2026-02-16

Vår beteckning

26-00830

Ert datum

Er beteckning

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
li.registrator@regeringskansliet.se

Sjöfartsverkets redovisning av arbetet med miljöledning 2025

Sjöfartsverket lämnar bilagd rapport för sitt miljöledningsarbete 2025, 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.

Erik Eklund
Generaldirektör

Redovisning av miljöledningsarbetet 2025

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

Sjöfartsverket

Del 1. Miljöledningssystemet

Basfakta

Antal årsarbetskrafter:

1 394 åa

Antal kvadratmeter:

60 945 m²

Miljöcertifiering, miljöpolicy och miljöutredning

1. Är myndigheten miljöcertifierad?

Ja, endast ISO 14001

2. Hur lyder myndighetens miljöpolicy?

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

”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 sjöfartsnäringsens 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 användares 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 arbetar för att ha en god förmåga och robusthet att motstå hot och risker, förebygga sårbarheter och delta i ett starkt totalförsvar 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. Vilket år uppdaterade myndigheten senast sin miljöutredning?

2022

Aktiviteter, mål, åtgärder och måluppfyllelse

Direkt miljöpåverkan

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.

Ange inom vilka kategorier mål har upprättats för direkt miljöpåverkan:

- * Övriga transporter och maskiner
- * Kemiska produkter

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

Under 2025 har Sjöfartsverket genomfört en omfattande översyn gällande utformning, struktur och uppföljning av primärt det mål som berör myndighetens minskade koldioxidutsläpp. Den nya målbilden gäller från och med 2026 och beskrivs vidare under fråga 11. Nedan följer det mål som var gällande för 2025, och som alltså utgår 2026.

Sjöfartsverket har två övergripande långsiktiga miljömål till 2028, varav ett berör myndighetens aktiviteter med direkt betydande påverkan:

"Sjöfartsverkets utsläpp av koldioxid från egen verksamhet 2028 är 35 procent lägre än 2010".

I Sjöfartsverkets kemikaliehandlingsplan som antogs våren 2024 återfinns ytterligare två mål som berör myndighetens betydande miljöaspekter.

- Den totala mängden kemiska produkter som är klassade som GHS09 miljöfarliga eller skadliga för vattenlevande organismer enligt H400, H410, H411, H412, H413 ska minska med 20 procent till 31 december 2025 jämfört med 2024.
- Sjöfartsverket ska minimera risken för att oavsiktliga utsläpp av miljöfarliga kemiska ämnen sker och det ska finnas tydlig beredskap, kunskap, utrustning och resurser för att åtgärda eventuella utsläpp.

Observera att dessa inte ingår i Sjöfartsverkets övergripande mål, men berör likväl myndighetens betydande miljöaspekter.

Syftet med dessa mål är att minska myndighetens negativa påverkan på människa och miljö från användningen av kemikalier.

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

Fastställda mål och förbättringar i verksamhetsplaneringen för 2025 i ett urval, relaterat till de långsiktiga målen avseende koldioxidutsläpp.

1. Koldioxidutsläpp

a. Minskad transportpåverkan genom planering av lotsning.

Förbättra planering av lotsning i anslutning till vändande fartyg, där så är möjligt. Syftet är att reducera behovet av separata transporter för lots. Planeringen genomförs inom ramen för gällande föreskrifter avseende lotsbeställning, vilka fortsatt måste följas och kan begränsa möjligheterna till ytterligare optimering

b. Införande av elfordon och fossilfritt drivmedel. Kontinuerlig uppgradering av den egna fordonsflottan till eldrivna fordon och byte av drivmedel

c. Förbättrad batterikapacitet i fartyg.

Ett fartyg med fördubblad batterikapacitet har färdigställts.

d. Idrifttagande av en lätt lotsbåt

e. Initierat inköp av ett första system för optimerad uppvärmning vid kaj. Installation och idrifttagande planeras till 2026. Inköp av ytterligare två system planeras till år 2026.

2. Kemikaliehantering

a. Under året har en kriterieförteckning antagits vilken anger vilka kriterier som gäller för kemiska produkter som ska användas på Sjöfartsverket. Syftet är att minska antalet miljöfarliga produkter.

Arbetet med att minska den direkta miljöpåverkan har under året präglats av utmaningar. Exempelvis har utvecklingen inom lotsningen bromsats av gällande regelverk, och verksamheten inväntar nationella planeringsinstruktioner innan nästa steg kan tas.

Ytterligare hinder har varit av ekonomisk karaktär. Leveransen av lätta lotsbåtar har försenats till följd av omständigheter utanför myndighetens kontroll. Helikopterenheten har inte haft möjlighet att prioritera användningen av SAF-bränsle på grund av besparingskrav och de höga kostnaderna för utblandning. Även arbetet med att införa optimerad uppvärmning vid kaj har haft en lång startsträcka innan det första systemet kunde anskaffas.

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

Drygt 90 procent av Sjöfartsverkets koldioxidutsläpp härstammar från fartygsflottan och cirka 10 procent från helikopterflottan. Övriga utsläpp kommer framförallt från uppvärmning och tjänsteresor. Under 2025 var de faktiska utsläppen 25 932 ton koldioxid, en minskning med 46 procent jämfört med 2024. Minskningen beror i huvudsak på den milda isvintern, där isutbredningen minskade med 71,5 procent mellan 2024–2025.

Med en metod framtagen i samarbete med SMHI, kan myndigheten analysera isbrytarnas bränslebehov utifrån isens utbredning. Variationer mellan åren jämnas då ut och effekten från genomförda insatser för att minska koldioxidutsläppen blir tydligare. Resultatet visar att Sjöfartsverket 2025 har minskat utsläppen med 8 procent, när utsläppen normaliserats mot isens utbredning. Även om hänsyn tas till isens utbredning och förväntade utsläpp, har inte andra påverkansfaktorer som isens beskaffenhet och förändringar i antal assistanser gått att inkludera i beräkningarna.

Resultatet, exklusive utsläppen från isbrytarna, visar att Sjöfartsverket minskat med 20 procent jämfört med 2010. Normaliseringen för samtliga utsläppare, exklusive isbrytarna, innefattar en direkt jämförelse av utsläppen i absoluta tal. Ingen hänsyn tas till faktorer som förändringar i utförda uppdrag samt förändringar i fartygsflottan vilket kan påverka resultatet i både positiv och negativ riktning.

Nedanstående numrering följer de ovanstående listade interna miljömålen och baseras på den rapportering som gjorts i verksamhetsuppföljningen avseende 2025.

1. Koldioxidutsläpp

a. Minskad transportpåverkan genom planering i lotsning.

b. Införande av elfordon och fossilfritt drivmedel.

Ett pågående arbete som kräver ekonomiska resurser, arbetet pågår löpande inom hela Sjöfartsverket.

c. Förbättrad batterikapacitet i fartyg, vilket gör att den kan köras längre på el och därmed minska behovet av fossila bränslen.

d. Idrifttagande av en lätt lotsbåt.

e. Initierat inköp av ett första system för optimerad uppvärmning vid kaj. Ytterligare två planeras till år 2026.

2. Kemikaliehantering

a. De fastställda målen för kemikaliehanteringen har inte uppnåtts under året. Den huvudsakliga orsaken bedöms vara bristande kännedom om interna rutiner hos berörda medarbetare samt den personalomsättning som skett inom den centrala funktionen, vilket påverkat kontinuiteten i det strategiska arbetet. Under 2026 planeras ett omtag av området, innefattande bland annat riktade utbildningsinsatser och förstärkta interna rutiner i syfte att säkerställa en långsiktigt hållbar och regeluppfyllande kemikaliehantering.

Indirekt miljöpåverkan

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

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

- 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.

Ange inom vilka kategorier mål har upprättats för indirekt miljöpåverkan:

Upphandling

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

Sjöfartsverkets andra långsiktiga mål berör myndighetens indirekta betydande miljöpåverkan:

"Specifika miljökrav ska sättas i minst 70 procent av alla upphandlingar som påverkar betydande miljöaspekter".

För 2025 gäller delmålet att specifika miljökrav ska sättas i minst 50 procent av alla upphandlingar som påverkar betydande miljöaspekter.

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

Sjöfartsverket har primärt två aktiviteter för att nå målet, inköpsråd samt regelbundna samverkansmöten mellan inköpsavdelningen och miljö- och hållbarhetsenheten. Dessa aktiviteter sträcker sig över flera år och syftar till att både strategiskt och operativt verka för måluppfyllnad avseende miljökrav i upphandling. Utöver detta ges stöd till verksamheten vid behov för att ta fram miljökrav.

Förutom målet kopplat till inköp har Sjöfartsverket inte några fler uttalade mål som berör den indirekta miljöpåverkan. Aktiviteter har likväl genomförts där följande är exempel på detta:

Ett antal energieffektiviseringsåtgärder har genomförts vid fastighetsenheten:

- byte av värmesystem och ventilation
- LED-konvertering
- isolering
- fönsterbyten

Fortsatt planering pågår för fler liknande åtgärder under kommande år.

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

Sjöfartsverket har under 2025 ställt specifika miljökrav i 45 procent av myndighetens upphandlingar, motsvarande 84 procent av det ekonomiska värdet, som rör betydande miljöaspekter. Målet bedöms inte ha uppnåtts med anledning av resursbrist hos stödfunktionerna till följd av omorganisation i kombination med brister i efterlevnad av rutinen för upphandling.

Med specifika miljökrav menas krav som är mer detaljerade och framåtsträvande än grundläggande krav. De riktar sig direkt mot produktens eller tjänstens miljöpåverkan och används när upphandlingen bedöms ha inverkan på Sjöfartsverkets betydande miljöaspekter.

Kraven kan exempelvis handla om vilka kemikalier som får användas, vilka material som ska väljas bort eller prioriteras, eller hur en tjänst ska utföras på ett miljöanpassat sätt. Det kan också innebära att leverantören måste uppfylla avancerade miljökriterier, till exempel sådana som tagits fram av Upphandlingsmyndigheten, eller att särskilda miljöcertifieringar krävs. Syftet är att styra mot konkreta miljöförbättringar och att höja den miljömässiga nivån i upphandlingen.

Åtgärder - kunskap och IT

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

Under andra halvan av 2025 lanserade Sjöfartsverket en digital intern miljö- och klimatutbildning. Utbildningen är obligatorisk för samtliga anställda. Under 2025 genomförde 17,5 procent av personalen utbildningen.

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. Under 2025 har arbete pågått med att ersätta det nuvarande verktyget för digitala möten. Det nya verktyget planeras att införas under 2026 och bedöms ge förbättrade förutsättningar för digitala möten av högre kvalitet.

Kommentar

11. Kommentar om del 1 i redovisningen

Under 2025 fattade Sjöfartsverket beslut om nya styrande mål för att minska koldioxidutsläppen från den egna verksamheten. Beslutet gäller från 2026 och omfattar ett långsiktigt, övergripande mål till år 2045 samt årliga delmål i form av nyckeltal för de verksamheter som bedöms ge upphov till betydande koldioxidutsläpp. Det övergripande målet fastslår att Sjöfartsverket, i enlighet med Sveriges nationella klimatmål, ska uppnå fossilfrihet senast år 2045.

Historiskt har uppföljningen av resultatet skett på en övergripande årsbasis, vilket har begränsat möjligheten till fördjupad analys. Avsaknaden av systematiskt integrerade kvalitativa indikatorer innebär vissa begränsningar i möjligheten att tolka resultatet.

I samband med att en reviderad målbild och ett förändrat arbetssätt implementeras under kommande verksamhetsår skapas förbättrade förutsättningar för att myndigheten ska kunna genomföra en mer nyanserad analys av resultatet, inklusive beaktande av externa och ej påverkbara faktorer. Myndigheten fortsätter även arbetet med att identifiera och utveckla möjligheter att konkretisera effekterna av vidtagna åtgärder.

Del 2. Uppföljning av miljöledningsarbetets effekter

Tjänsteresor och övriga transporter

Utsläpp från tjänsteresor och transport

	Mängd CO ₂ (kg)	Mängd CO ₂ per årsarbetskraft (kg)
1.1a Flygresor under 50 mil	139 342	99,958
1.1b Bilresor	594 805	426,689
1.1c Tågresor	481	0,345
1.1d Bussresor	0	0
1.1e Maskiner och övriga fordon	24 069 238	17 266,311
1.3 Flygresor över 50 mil	322 698	231,491
1.2 Sammanlagda utsläpp av koldioxid 1.1a-e (exklusive flygresor över 50 mil)	24 803 866	17 793,304

Summering av utsläpp från tjänsteresor (1.1a-d och 1.3)

Mängd CO ₂ (kg)	Mängd CO ₂ per årsarbetskraft (kg)
1 057 326	758,484

Beskrivning av insamlat resultat

1.4 a) Beskriv vad som påverkat resultatet i positiv riktning

Övrigt (beskriv i kommentarsfältet)

Resultatet med avseende på "Övriga maskiner och fordon" beskrivs i fråga 7a.

Sjöfartsverkets flygresor

Under 2024 införlivades isbrytarbesättningen (som står för en stor andel resor) i Sjöfartsverkets egen regi vilket medför att de synliggörs i statistiken. Vidare rådde under Q1-Q3 reserestriktioner för Sjöfartsverkets tjänsteresor. För att synliggöra effekterna av reserestriktionerna redogörs därför det övergripande resultatet både inklusive och exklusive Rederiet. Fördelat per avdelning redogörs även resultatet för Rederiet inklusive respektive exklusive isbrytarpersonalen.

Övergripande resultat

Inklusive Rederiet

- Antal flygresor: 5129 st
- Flyg upp till 50 mil: +14 procent
- Flyg över 50 mil: +48 procent

Exklusive Rederiet

- Antal flygresor: 2412 st
- Flyg upp till 50 mil: -14 procent

- Flyg över 50 mil: -8 procent

Fördelat per avdelning, 2024 års resultat inom parentes.

- Rederiet

Koldioxidutsläpp: +169 procent, exkl. isbrytarbesättning: +73 procent

Antal flygresor: 2717 st (1114 st), exkl. isbrytarbesättning: 1747 st (1114 st)

- Sjö och Flygräddning

Koldioxidutsläpp: +2 procent

Antal flygresor: 1337 st (1493 st)

- Affärer

Koldioxidutsläpp: -8 procent

Antal flygresor: 591 st (647 st)

- Infrastruktur

Koldioxidutsläpp: -29 procent

Antal flygresor: 310 st (420 st)

- Finans

Koldioxidutsläpp: -50 procent

Antal flygresor: 59 st (106 st)

- IT:

Koldioxidutsläpp: -26 procent

Antal flygresor: 50 st (76 st)

- Centrala funktioner

Koldioxidutsläpp: -60 procent

Antal flygresor: 45 st (94 st)

- GD och styrelse

Koldioxidutsläpp: -56 procent

Antal flygresor: 20 st (39 st)

Bilresor

Utsläppen från myndighetens hyrbilar har minskat med -18 procent sedan 2024. Andelen miljöbilar av totala antalet hyrbilar kvarstår på 25 procent och är därmed oförändrad jämfört med 2024.

1.4 a) Beskriv vad som påverkat resultatet i negativ riktning

- * Organisationsförändringar
- * Nya mätmetoder
- * Övrigt (beskriv i kommentarsfältet)

Resultatet med avseende på "Övriga maskiner och fordon" beskrivs i fråga 7a.

Flygresor

Beskrivs i sin helhet i föregående fråga för att underlätta läsbarheten.

Bilresor

Myndighetens bilresor, vilket inkluderar tjänstebilar, hyrbilar och taxi, har ökat med 8,5 procent mellan 2024 och 2025. Ökningen beror i huvudsak på ökade utsläpp från myndighetens tjänstebilar, som ökat med 12 procent mellan 2024 och 2025.

1.4 b) Beskriv eventuella problem och luckor i materialet samt hur och när myndigheten planerar att åtgärda dessa:

I 2024 års rapportering återanvändes siffror från 2023 för myndighetens flygresor, på grund av utmaningar i det statistiska underlaget. Detta har åtgärdats och det faktiska resultatet redovisas i 1.4a.

För att beräkna inverkan av införlivandet av isbrytarpersonalen har det antagits att samtliga resenärer, som enbart förekommer 2025 och inte 2024, för Rederiets räkning utgörs av isbrytarpersonal.

Antal flygresor definieras i resultatet som hela resan från A-B, inklusive eventuella mellanlandningar. Fördelningen mellan under respektive över 50 mil är dock beräknad per delsträcka.

Det noteras att utsläppen för särskilt flygresor <50 mil är avsevärt högre jämfört med tidigare års rapporteringar. Detaljnivån i statistiken för flygresor från och med 2024 och framåt är mycket hög. Eftersom detaljnivån skiljer sig så pass mycket går det inte att göra en fullständig analys utsläppen från flygresor <50 mil. Baserat på resultatet för 2024 och 2025 görs dock bedömningen att det inte nödvändigtvis handlar om att myndigheten i så stor utsträckning ökat sitt resande utan att det snarare handlar om att nuvarande resultat ger en mer rättvisande bild.

Sjöfartsverket har till följd av sin spridda verksamhet avtal med flertalet taxibolag. Under våren 2025 begärdes statistik ut från myndighetens leverantörer av taxiresor för att jämföra resultatet med nuvarande schablonberäkning baserat på kostnader.

Resultatet visar att myndigheten sannolikt har något lägre utsläpp för taxiresor än redovisat. Jämförelsen genomfördes baserat på statistik för 2024. För närvarande avser Sjöfartsverket att fortsätta använda schablonberäkningen med hänsyn till att det inte bedöms resurseffektivt att begära in statistik direkt från leverantörerna då de är så många.

1.5 Hur är uppgifterna framtagna?

- * Eget uppföljningssystem
- * Leverantörsuppgifter

1.6 Uppföljningsmått i svaren på frågorna är baserade på:

Andra sätt eller metoder (beskriv i kommentarsfältet)

Uppgifter som tagits fram på annat sätt, nämligen 1.1 a,b och c samt 1.3 har tagits fram via leverantörsuppgifter. För myndighetens flygresor har i huvudsak emissionsfaktorer enligt ICAOs Carbon

Emissions Calculator använts. För ett mycket fåtal, uppskattningsvis <5, sträckor har klimatreseverktyget v.8 använts.

1.1 b (tjänstebil, leasad bil och taxi) och 1.1 e har tagits fram genom eget uppföljningssystem.

Koldioxidutsläpp för tjänstebil och taxi har schablonberäknats utifrån bokförda kostnader och drivmedlets medelpris.

I enlighet med redogörelsen i fråga 11 saknas systematiskt underlag för mjuka värden och andra påverkansfaktorer, vilket begränsar möjligheten till fördjupad analys. Arbetet planeras att utvecklas under kommande verksamhetsår.

Energianvändning

2.1 a) Verksamhetsel - årlig energianvändning i kilowattimmar (kWh) totalt, per årsarbetskraft och mer kvadratmeter (m²)

	kWh	kWh/å.a.	kWh/m ²
Verksamhetsel	0	0	0

2.1 b) Övrig energianvändning - årlig energianvändning i kilowattimmar (kWh) totalt, per årsarbetskraft och per kvadratmeter (m²)

	kWh	kWh/å.a.	kWh/m ²
Fastighetsel	3 542 820	2 541,478	58,131
Värme	9 779 869	7 015,688	160,47
Kyla	335 420	240,617	5,504

Summering av energianvändning (2.1a-b)

Mängd kWh (kWh)	Mängd kWh per årsarbetskraft (kWh/å.a.)	Mängd kWh per kvadratmeter (kWh/m ²)
13 658 109	9 797,783	224,105

Energianvändning utanför lokaler

Energianvändning utanför lokaler, kWh:

17 169 837 kWh

Beskriv vilken typ av energianvändning utanför lokaler som avses:

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

Normalårskorrigerig

2.2 Är värmeförbrukningen normalårskorrigerad?

Nej

Andel förnybar energi

2.3 Sammanlagd andel förnybar energi av den totala energianvändningen (anges i procent).

100 %

Verksamhetsel (%)	Fastighetsel (%)	Värme (%)	Kyla (%)	Eventuell energianvändning utanför lokaler (%)
100	100	100	100	100

2.4 Har krav ställts på produktionsspecificerad förnybar el i myndighetens gällande avtal?

Ja

2.5 Har energianvändningen minskat som ett resultat av samverkan med myndighetens fastighetsägare?

Nej

Beskrivning av insamlat resultat

2.6 a) Beskriv vad som påverkat resultatet i positiv riktning

Övrigt (beskriv i kommentarsfältet)

Kyla har minskat med -1,3 procent mellan 2024-2025.

2.6 a) Beskriv vad som påverkat resultatet i negativ riktning

Övrigt (beskriv i kommentarsfältet)

Resultatet för 2025 visar att energianvändningen, jämfört med 2024, har ökat för fastighetsel (80 procent), värme (33 procent) samt energianvändning utanför lokaler (253 procent). Energianvändningen utanför lokaler domineras utav uppvärmning av isbrytarna och kan sannolikt förklaras av den milda isvintern med längre tid vid kaj som följd.

2.6 b) Beskriv eventuella problem och luckor i materialet samt hur och när myndigheten planerar att åtgärda dessa:

I enlighet med redogörelsen i fråga 11 saknas systematiskt underlag för mjuka värden och andra påverkansfaktorer, vilket begränsar möjligheten till fördjupad analys. Arbetet planeras att utvecklas under kommande verksamhetsår.

2.7 Hur är uppgifterna framtagna?

- * Eget uppföljningssystem
- * Leverantörsuppgifter

Miljökrav i upphandlingar

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

Totalt antal (st)	Antal med miljökrav (st)	Andel med miljökrav (%)
-------------------	--------------------------	-------------------------

182	64	35
-----	----	----

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

Antal upphandlingar över tröskelvärde

2 st

Kommentar till redovisningen av antal upphandlingar över tröskelvärde:

2 upphandlingar över tröskelvärde har genomförts under 2025, dessa har ej haft energikrav.

Om krav enligt förordningen om statliga myndigheters inköp av energieffektiva varor, byggnader och tjänster inte har ställts vid upphandlingar över tröskelvärde, ange skälen för det.

-

3.3 Har myndigheten ställt energikrav vid nytecknande av hyresavtal eller inköp av byggnader?

Har myndigheten ställt energikrav vid nytecknande eller inköp?

Nej

Om nej, ange skälen för det:

Har inte tecknat hyresavtal eller köpt byggnader sedan förordning 2014:480 infördes

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

Totala värdet (kr)	Värdet med miljökrav (kr)	Andel med miljökrav (%)
1 128 430 823	855 371 832	76

Beskrivning av insamlat resultat

3.5 a) Beskriv vad som har påverkat resultatet i positiv riktning.

-

3.5 a) Beskriv vad som har påverkat resultatet i negativ riktning.

Övrigt (beskriv i kommentarsfältet)

Antal upphandlingar totalt och antal upphandlingar med miljökrav har minskat med -9 procent vardera jämfört med 2024. Andelen upphandlingar med miljökrav, på 35 procent, kvarstår därmed oförändrad jämfört med 2024.

Observera att Sjöfartsverkets mål med avseende på upphandling enbart omfattar de upphandlingar som rör myndighetens betydande miljöaspekter. Således skiljer sig resultatet i 3.5a jämfört med tidigare redogörelse i fråga 7b.

3.5 b) Beskriv eventuella problem och luckor i materialet samt hur och när myndigheten planerar att åtgärda dessa:

-

3.6 Hur är uppgifterna framtagna?

Eget uppföljningssystem

Frivilliga frågor

Frågor om antal resfria möten

	Antal (st)	Antal/å.a. (st)
Antal resfria/digitala möten totalt och per årsarbetskraft		0

Förklaring till resultatet - antal digitala möten

Hur är uppgifterna framtagna?

-

Beskrivning av insamlat resultat

-

Beskriv eventuella problem och luckor i materialet samt hur och när myndigheten planerar att åtgärda dessa

-

Frågor om energi

Har myndigheten en strategi för sitt energieffektiviseringsarbete, innefattande nulägesanalys, mål samt handlingsplan med åtgärder, som utgör grunden för energieffektiviseringsarbete?

-

Producerar myndigheten egen förnybar energi?

Ja

Om ja, hur mycket?

52 000 kWh

Specificera typ av energi

Solel till fyrar som inte är anslutna till elnätet.

Frågor om avrop

Har myndigheten vid avrop mot statliga ramavtal ställt egna miljökrav utöver ramavtalets krav, där så har varit möjligt?

-

Om ja, ange vilka ramavtal det gäller, omfattning i kronor och antal, samt vilka miljökrav som ställts

-