

2022-01-20  
I2022/00180

Infrastrukturdepartementet

Trafikverket

781 89 Borlänge

## Ändring av uppdraget att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart

### Regeringens beslut

Med ändring av regeringens beslut den 23 augusti 2018 om uppdrag att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart (N2018/04482) samt regeringens beslut den 26 november 2020 om ändring av uppdraget att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart (I2020/03042) beslutar regeringen att samordnaren inom ramen för uppdraget även ska göra följande:

1. Föra en dialog med branschorganisationen Sveriges Hamnar och Sjöfartsverket med målsättningen att få till stånd likvärdiga miljö- och klimatstyrningsincitament i hamn- och farledsavgifterna.
2. Genomföra en kartläggning av miljö- och klimatincitamenten i avgiftssystemen i de utländska hamnar som mest frekventeras av trafik till och från svenska hamnar. I förekommande fall ska även miljö- och klimatincitament i farledsavgifter för såväl passagerar- som godstrafik, som tas ut för trafik i farleder som ansluter till dessa hamnar, ingå i kartläggningen.
3. Föra en dialog med hamnar, rederier, transportköpare samt andra berörda aktörer för att utreda förutsättningarna för gröna korridorer och hur dessa kan utformas för att så effektivt som möjligt bidra till minskade utsläpp inom sjöfarten samt verka för att sådana etableras i enlighet med Clydebankdeklarationen för gröna sjöfartskorridorer som lanserades den 10 november 2021 vid Förenta nationernas klimatmöte i Glasgow, se *bilagan*.

Trafikverket ska inhämta information och synpunkter från Statens väg- och transportforskningsinstitut under arbetets gång avseende punkterna 1 och 2.

Trafikverket ska föra en dialog med Elektrifieringskommissionen (I2020/02592) avseende punkt 3.

För uppdragets genomförande får Trafikverket under 2022 använda högst 500 000 kronor. Kostnaderna ska redovisas mot det under utgiftsområde 20 Allmän miljö- och naturvård för budgetåret 2022 uppförda anslaget 1:2 Miljöövervakning m.m., anslagsposten 4 Klimatpolitiska handlingsplanen. Medlen utbetalas efter rekvisition ställd till Naturvårdsverket senast den 15 december 2022. Medel som inte har använts ska återbetalas till Naturvårdsverket senast den 1 mars 2023.

Trafikverket ska redovisa uppdraget till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) senast den 14 oktober 2022.

### **Skälen för regeringens beslut**

Regeringen har i klimathandlingsplanen, propositionen En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan (prop. 2019/20:65), angett att den ser behov av ett mer ändamålsenligt avgiftssystem som stärker sjöfartens konkurrenskraft och har bättre förutsättningar att styra mot fossilfrihet.

Sverige har som en av flera stater skrivit under Clydebankdeklarationen som Storbritannien tog initiativ till inför Förenta nationernas klimattoppmöte, COP26 i Glasgow. De stater som har skrivit under deklarationen ska stötta etablerandet av gröna sjöfartskorridorer, antingen mellan hamnar i olika länder eller mellan två hamnar nationellt. Syftet är att berörda aktörer ska samarbeta för att öka takten i omställningen av sjöfarten till fossilfrihet genom gröna korridorer som samtidigt tar hänsyn till andra miljö- och hållbarhetsaspekter. Trafikverket bör därför ges i uppdrag att undersöka förutsättningarna för gröna korridorer och hur dessa kan utformas så effektivt som möjligt samt verka för att etablera sådana gröna sjöfartskorridorer.

Av beslutet den 26 november 2020 om ändring av uppdraget till Trafikverket att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart (I2020/03042) framgår bland annat att samordnaren även skulle föra en dialog med främst de allmänna hamnarnas hamnbolag och ägare,

Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) samt andra aktörer verksamma i hamnarna i syfte att etablera ett gemensamt arbete kring avgifter som kan gynna sjöfartens omställning till fossilfrihet, stärka miljöstyrningen och stärka sjöfartens konkurrenskraft.

I redovisningen av uppdraget i denna del konstaterar Trafikverket att det kan finnas behov av mer statlig styrning och incitament framför allt på klimat- och miljöområdet för att möjliggöra en mer effektiv miljöstyrning.

Hamnavgifterna utgör en viktig del av sjöfartens avgifter. I den klimatpolitiska handlingsplanen konstaterar regeringen att det finns behov av ett mer ändamålsenligt avgiftssystem som stärker sjöfartens konkurrenskraft och har bättre förutsättningar att styra mot fossilfrihet. Med en gemensam inriktning och tillämpning ges förutsättningar för en ökad effektivitet i miljö- och klimatstyrningen.

En slutsats i den ovan nämnda redovisningen är också att de flesta hamnar har stort fokus på klimat- och miljöåtgärder. De vidtar ett flertal åtgärder för att ställa om sin egen verksamhet och de har tydliga mål för den egna hamnens klimat- och miljömål. I redovisningen av tilläggsuppdraget framkom emellertid att det saknas en tydlig övergripande vision och ambition för att få hela sjöfartssektorn att ställa om till mer klimatsmarta transporter.

I redovisningen konstateras vidare att Sveriges Hamnar och Sjöfartsverket har uttalat en gemensam ambition att inleda ett arbete för större koordinering av den miljö- och klimatstyrning som finns inom respektive hamn- och farledsavgifter. Mot bakgrund av den uttalade ambitionen bör samordnaren för inrikes sjöfart och närsjöfart bistå både Sveriges Hamnar och Sjöfartsverket för att säkerställa att dialogen fortsätter med målsättningen att åstadkomma ett harmoniserat synsätt rörande utformning och tillämpning av de miljö- och klimatstyrande komponenterna i hamn- respektive farledsavgiften.

Även sjöfartsbranschens färdplan inom ramen för Fossilfritt Sverige lyfter miljödifferentierade hamnavgifter som en viktig åtgärd.

Elektrifieringskommissionen har i uppdrag att i samråd med berörda aktörer identifiera åtgärder som de kan vidta för att takten i elektrifieringen på transportområdet ska öka. I arbetet ingår även sjöfartens elektrifiering såsom

det pågående projektet Tranzero Initiative som bland annat syftar till att elektrifiera färjelinjen mellan Göteborg och Fredrikshamn.

På regeringens vägnar

Tomas Eneroth

Magnus Oldenburg

Kopia till

Statsrådsberedningen/SAM

Finansdepartementet/BA och OFA

Miljödepartementet/KL

Naturvårdsverket

Sjöfartsverket

Statens väg- och transportforskningsinstitut

Sveriges Hamnar

Sveriges Kommuner och Regioner