



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.

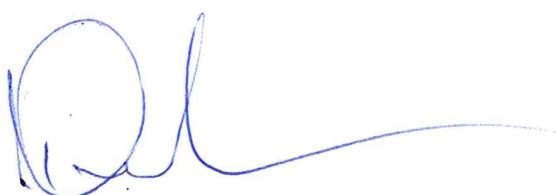
I redovisningen konstateras vidare att Sveriges Hamnar och Sjöfartsverket har uttalat en gemensam ambition att inleda ett arbete för större koordinering av den miljö- och klimatstyrning som finns inom respektive hamn- och farledsavgifter. Mot bakgrund av den uttalade ambitionen bör samordnaren för inrikes 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.

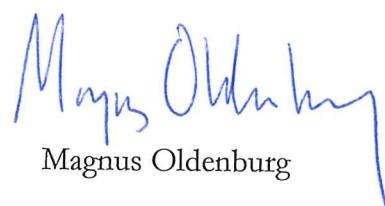
Elektrifieringskommissionen har i uppdrag att i samråd med berörda aktörer identifiera åtgärder som de kan vidta för att takten i elektrifieringen på transportområdet ska öka. I arbetet ingår även sjöfartens elektrifiering såsom

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

På regeringens vägnar



Tomas Enerothe



Magnus Oldenburg

Kopia till

Statsrådsberedningen/SAM
Finansdepartementet/BA och OFA
Miljödepartementet/KL
Naturvårdsverket
Sjöfartsverket
Statens väg- och transportforskningsinstitut
Sveriges Hamnar
Sveriges Kommuner och Regioner

OFFICIAL

Clydebank Declaration

26th Conference of the Parties, 31st October – 12th November 2021

Glasgow, United Kingdom

We, the Clydebank Declaration signatories;

Recall the long-term temperature goal of the Paris Agreement to hold the increase in the global average temperature to well below 2°C above pre-industrial levels and pursue efforts to limit the temperature increase to 1.5°C above pre-industrial levels;

Note the International Maritime Organization (IMO)'s adoption of the *Initial IMO Strategy on Reduction of Greenhouse Gas Emissions from Ships, Resolution MEPC.304(72)*, which aims to align international shipping with the aforementioned temperature target;

Emphasise the importance of pursing efforts to limit the increase in the global average temperature to 1.5°C above pre-industrial levels, to have a greater chance of significantly reducing the risks and impacts of climate change on countries, in particular least developed countries and small island developing States;

Recognise the benefits of pursuing synergies between decarbonisation and clean air policies in shipping, and building on existing measures related to the reduction of pollution from ships under the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL);

Express great concern regarding the findings from the *Fourth IMO Greenhouse Gas Study 2020*, which estimates that if no further action is taken, international shipping emissions are expected to represent 90% - 130% of 2008 emission levels by 2050, and;

Express great concern also regarding the findings of the IPCC Working Group I contribution to the Sixth Assessment Report (2021), which states that global warming of 1.5°C and 2°C will be exceeded during the 21st century unless deep reductions in carbon dioxide (CO₂) and other GHG emissions occur in the coming decades, and hence, endorse the need for international shipping to keep accelerating its level of action;

Equally recognise that a rapid transition in the coming decade to clean maritime fuels, zero-emission vessels, alternative propulsion systems, and the global availability of landside infrastructure to support these, is imperative for the transition to clean shipping; and thus,

The signatories of this Declaration assert the need for the formation of an international coalition between ambitious Governments, to act together and demonstrate that maritime decarbonisation is possible, while unlocking new business opportunities and socioeconomic benefits for communities across the globe.

Mission statement

The signatories of the Declaration are to support the establishment of green shipping corridors - zero-emission maritime routes between two (or more) ports.

It is our collective aim to support the establishment of at least 6 green corridors by the middle of this decade, while aiming to scale activity up in the following years, by *inter alia* supporting the establishment of more routes, longer routes and/or having more ships on the same routes. It is our aspiration to see many more corridors in operation by 2030. We will assess these goals by the middle of this decade, with a view to increasing the number of green corridors.

OFFICIAL

In the pursuit of these goals, with reference to the approach[es] set out in Annex A, signatories pledge to:

- Facilitate the establishment of partnerships, with participation from ports, operators, and others along the value chain, to accelerate the decarbonisation of the shipping sector and its fuel supply through green shipping corridor projects;
- Identify and explore actions to address barriers to the formation of green corridors. This could cover, for example, regulatory frameworks, incentives, information sharing, or infrastructure.
- Consider the inclusion of provisions for green corridors in the development or review of National Action Plans.
- Work to ensure that wider consideration is taken for environmental impacts and sustainability when pursuing green shipping corridors.

Clydebank Declaration - Annex A

Signatories are to facilitate partnerships to establish green shipping corridors, in which: (1) two or more signatories to the Declaration identify and take steps with relevant willing ports, operator(s) and others along the value chain to decarbonise a specific shared maritime route, or (2) a signatory to the Declaration takes steps with relevant willing ports, operator(s) and others along the value chain to decarbonise a specific domestic maritime route within the jurisdiction and control of a signatory;

Voluntary participation by operators is a key element for successful green shipping corridors.

For greater clarity, all vessels transiting a green corridor would not be required to be zero emissions or to participate in the partnerships.

In supporting the establishment of green corridors, signatories recognise that fully decarbonised fuels or propulsion technologies should have the capability to not add additional GHGs to the global system through their lifecycle, including production, transport, or consumption.