

Sjöfartsverket

601 78 Norrköping

sjofartsverket@sjofartsverket.se

REMISSYTTRANDE

Ref: diarienummer 25-02847 (farledsavgift)

diarienummer 25-02848 (lotsavgift)

Stockholm 2025-08-29

Remiss av Sjöfartsverkets föreskrifter från 1 januari 2026 (farleds- och lotsavgifter)

Föreningen Svensk Sjöfart är en branschorganisation för svensk sjöfartsnäring som representerar ett 60-tal rederier med verksamhet över hela världen. Den svenska sjöfarten är en del av det europeiska sjöfartsklustret som sammantaget kontrollerar drygt 40 procent av världshandelsflottan. Cirka 90 procent av Sveriges utrikeshandel går via sjöfarten och årligen reser cirka 30 miljoner passagerare med fartyg till och från Sverige.

Svensk Sjöfart avstyrker förslag om ytterligare höjningar av Sjöfartsverkets avgifter. Svensk Sjöfart menar att det vore högst olämpligt att i nuläget genomföra ytterligare avgiftshöjningar gällande både farledsavgifter och lotsavgifter och dessutom minska miljöincitamenten gällande farledsavgifterna. För att stärka det svenska näringslivet och sjöfartens konkurrenskraft, att ge bättre förutsättningar för effektivare, långväga godstransporter via sjöfarten och dessutom stärka försörjningsberedskapen krävs avgiftssänkningar snarare än ökade kostnader.

Sjöfartsverkets behov av ökade medel för att få en ekonomi i balans ska inte åläggas rederierna utan måste täckas genom ökade anslag parallellt med ett intensifierat internt effektiviseringsarbetet där Sjöfartsverket fokuserar på sin kärnverksamhet. Svensk Sjöfart anser även att kostnader kopplat till isbrytning (både fartygsfinansiering och drift av isbrytarna) bör anslagsfinansieras för att ge Sjöfartsverket bättre förutsättningar att nå en ekonomi i balans. Om Sjöfartsverket får ökade anslag genom budgetpropositionen för 2026 så bör det vara ett skäl till att Sjöfartsverket inte behöver höja avgifterna enligt detta förslag.

Farledsavgifter (ref. 25-02847)

Svensk Sjöfart avstyrker förslag på att höja farledsavgifterna på ytterligare 3.5% och att samtidigt sänka rabattsatserna för miljövänligare fartyg i CSI klass A och B.

Det totala ökade avgiftsintaget för Sjöfartsverkets enligt förslaget är ca 71 miljoner kronor. 41 miljoner för höjda farledsavgifter med 3.75% och 30 miljoner kronor för minskade miljöincitament. Den generella avgiftsökningen på 3.75 % som kommer generera ökade intäkter för Sjöfartsverket på ca. 41 miljoner kronor kommer drabba hela fartygskollektivet (för år 2024 var det 2467 unika fartyg som anlöpte Sverige) medan de minskade miljöincitament som kommer generera ökade intäkter för Sjöfartsverket på 30 miljoner kommer drabba de mest miljö- och klimatvänliga fartygen, vilket är färre än 103 fartyg. Att de mest miljö- och klimatvänliga fartygen som bedriver regelbunden trafik på Sverige, vilket till antalet är mindre än 4%, ska stå för över 40% av Sjöfartsverkets behov av ökade avgiftsintäkter är fullständigt orimligt. Fartyg som idag är CSI klassade A och B är både passagerarfartyg/färjor, produkttankers och lastfartyg som bedriver regelbunden trafik på Sverige. Att dessa fartygssegment skulle få så kraftigt höjda farledsavgifter skulle drabba kunder, transportköpare och hela det svenska näringslivet. Det skulle dessutom riskera att flytta gods från sjöfarten till vägtransporter vilket går helt emot regeringens ambition att förflytta gods från vägtransport till sjöfart och järnväg. Som exempel kan ges att för produkttankfartyg och passagerarfartyg/färjor, som bedriver regelbunden trafik på Sverige och är CSI klass A, kommer den fartygsbaserad farledsavgiften öka med över 250% och för fartyg i CSI klass B en ökning på över 100%.

Sjöfartsverket redovisar i sin konsekvensutredning ett underskott på ca 10 miljoner per år (beräknat över fem år) för utbetalning av miljöincitament. Svensk Sjöfart avstyrker en ökning av farledsavgifter och sänkta miljöincitament och anser att behov av ökade medel för att få en ekonomi i balans i stället måste täckas genom ökade anslag parallellt med ett intensifierat internt effektiviseringsarbetet där Sjöfartsverket fokuserar på sin kärnverksamhet. Svensk Sjöfart anser även att kostnader kopplat till isbrytning (både fartygsfinansiering och drift av isbrytarna) bör anslagsfinansieras för att ge Sjöfartsverket bättre förutsättningar att nå en ekonomi i balans. En fortsatt översyn av Sjöfartsverkets finansierings- och avgiftsmodell bör ske och vilken roll miljökompensationen i farledsavgifterna ska ha i framtiden. Om Sjöfartsverket får ökade anslag genom budgetpropositionen för 2026, vilket de fick i vårandringsbudgeten för 2025 på 71 miljoner, så bör det vara ett skäl till att Sjöfartsverket inte behöver höja avgifterna enligt detta förslag. Då Sjöfartsverket är en viktig del i det svenska totalförsvaret bör det även undersökas om Sjöfartsverket kan få ökade anslag genom medel avsatta för totalförsvaret och krisberedskap för de uppdrag som myndigheten har och de tjänster de utför som är en del av totalförsvaret.

Sjöfartsverkets förslag att höja farledsavgifterna med ytterligare 3,75%

I Sjöfartsverkets regleringsbrev för budgetåret 2025 under punkt 6.3 anges *"Som restriktion för höjningar av farledsavgifterna gäller att avgiftstarifferna får öka med högst konsumentprisindex med konstant skatt (KPI-KS). Medel som används till miljöincitament omfattas inte av restriktionen"*.

Denna skrivning har funnits i Sjöfartsverkets regleringsbrev sedan 2020 i syfte att dels begränsa höjning av farledsavgifter till högst konsumentprisindex med konstant skatt (KPI-KS) men att även ge möjlighet att kunna finansiera de rabatter som ges till vissa väl presterande fartyg som miljöincitament. Dock är det endast de medel som används till miljöincitament som inte omfattas av restriktionen på KPI-KS. Sjöfartsverket skriver i sin konsekvensutredning att KPI-KS för 2024/2025 prognosticeras till cirka en (1) procent. Det framgår dock inte i Sjöfartsverkets konsekvensutredning vilka medel/intäkter från farledsavgifterna som avsätts för just miljöincitament, men Svensk Sjöfart ifrågasätter att detta ger Sjöfartsverket mandat att höja alla delar av farledsavgifterna (beredskapsavgift, fartygsbaserad avgift och gods- och passagerarbaserad avgift) långt över KPI-KS.

Att Sjöfartsverket dessutom föreslår att kraftigt minska miljöincitamenten för fartyg med CSI klass A och B gör att det då inte finns skäl att höja farledsavgifter över KPI-KS dvs 1 %. En höjning av farledsavgifterna över KPI-KS bör endast kunna göras om miljöincitamenten samtidigt ökar.

I Trafikutskottets yttrande 2023/24:TU4y om Regeringens klimathandlingsplan anges ”I Sjöfartsverkets regleringsbrev för 2024 anges i likhet med föregående år en restriktion för höjningar av farledsavgifterna som innebär att avgiftstarifferna får öka med högst konsumentprisindex med konstant skatt. Medel som används till miljöincitament omfattas inte av restriktionen. Detta innebär att Sjöfartsverket har möjlighet att öka miljöincitamentet i farledsavgiften i syfte att åstadkomma ytterligare klimatåtgärder.”

Svensk Sjöfart delar Trafikutskottets syn om att Sjöfartsverkets farledsavgifter endast får öka mer än konsumentprisindex med konstant skatt (KPI-KS) för att öka miljöincitamentet i farledsavgiften i syfte att åstadkomma ytterligare klimatåtgärder. I Sjöfartsverkets förslag till höjda farledsavgifter föreslås att både höja dem generellt med ca 3.75 % men att även minska miljöincitamenten genom att sänka rabattsatserna från 90% till 65% för fartyg i CSI klass A och från 70% till 40% för fartyg i CSI klass B. Svensk Sjöfart ifrågasätter starkt Sjöfartsverkets mandat att både höja farledsavgifterna över KPI-KS (3.75% jämfört med 1 %) och samtidigt minska miljöincitamenten genom att sänka rabattsatserna.

Summering: Svensk Sjöfart anser att Sjöfartsverket går emot sitt ekonomiska mål för avgiftsbelagd verksamhet enligt regleringsbrev för budgetåret 2025 (punkt 6.3 i regleringsbrevet) genom att höja farledsavgifterna över 1 % (KPI-KS) då man samtidigt föreslår att minska miljöincitamenten.

Sjöfartsverkets förslag att minska miljöincitament genom att sänka rabattsatserna

Sjöfartsverket föreslår att sänka rabattsatserna från 90% till 65% för fartyg i CSI klass A och från 70% till 40% för fartyg i CSI klass B.

Att sänka rabattsatserna och miljöincitamenten för fartyg och rederier som har gjort stora investeringar för att minska fartygens miljö- och klimatpåverkan får direkt motsatt effekt mot vad miljökompensationen syftar till.

Inom sjöfarten med långa investeringsperspektiv är det av yttersta vikt att det finns en långsiktighet och att det lönar sig för de rederier och fartyg som i ett tidigt skede (s.k. early movers) gör stora investeringar och går före i den tekniska utvecklingen för att förbättra fartygens miljö- och klimatprofil. Att det finns ekonomiska styrmedel och incitament att minska fartygens miljö- och klimatpåverkan är fundamentalt för att denna utveckling ska ske. Att då minska miljöincitamenten kraftigt, för dessa relativt få fartyg, sänder helt fel signaler och genererar i stället kraftigt ökade farledsavgifter för dessa fartyg som redan gjort sina investeringar. Sjöfartsverket anger i sin konsekvensutredning att 2467 unika fartyg lämnade farledsdeklaration under 2024 och att antalet fartyg som tog del av miljöincitamenten var 103 stycken. Det framgår dock inte hur stor del av dessa 103 fartyg som är CSI klass A och klass B fartyg och skulle drabbas av försämrade miljöincitament, men det är en betydligt mindre siffra än dessa 103 fartyg. Det är med andra ord en relativt liten del av fartygen som anlöper svenska hamnar som har möjlighet att ta del av miljöincitament. Att dessa fartyg med en betydligt bättre miljö- och klimatprofil ska stå för över 40% av Sjöfartsverkets föreslagna höjda avgiftsintäkt (30 miljoner kr av totalt ca 71 miljoner kronor) är fullständigt orimligt.

För ett fartyg som har **miljöklass A** innebär Sjöfartsverkets förslag en **ökning av den fartygsbaserade farledsavgiften med 263%**. För ett fartyg som har **miljöklass B** innebär Sjöfartsverket förslag en **ökning av den fartygsbaserade farledsavgiften med 107 %**.

Exempelberäkningar:

- Ett fartyg med en nettodräktighet på 100 000 i **CSI klass A** som inte har frekvensrabatt har idag (2025) en fartygsbaserad farledsavgift på 22 990 kr per anlöp. Enligt nya förslaget skulle den fartygsbaserad farledsavgift från 2026 bli 83 530 kr per anlöp (**ökning med 263%**).
- Ett fartyg med en nettodräktighet på 100 000 i **CSI klass B** som inte har frekvensrabatt har idag (2025) en fartygsbaserad farledsavgift på 69 000 kr per anlöp. Enligt nya förslaget skulle den fartygsbaserad farledsavgift från 2026 bli 143 195 kr per anlöp (**ökning med 107%**).

Summering: Svensk Sjöfart avstyrker förslag att minska miljöincitament genom att sänka rabattsatserna för fartyg i CSI klass A och B då det skulle generera kraftigt ökade farledsavgifter för dessa fartyg. Ett fartyg som har miljöklass A skulle få en ökning på 263% och ett fartyg i CSI klass B en ökning på 107 % av den fartygsbaserade farledsavgiften.

Lotsavgifter (ref. 25-02848)

Gällande lotsavgifter har dessa höjts kraftigt i ca. 20 år, i stort sett alltid med samma motiv att uppnå fullkostnadstäckning. I underlaget skriver SjöV ”...*påskynda takten mot full kostnadstäckning av lotsningsverksamheten*”. Enligt tidigare beräkningar från VTI har lotsningsverksamheten redan uppnått full kostnadstäckningsgrad. Svensk Sjöfart saknar, likt tidigare år, en ekonomisk redogörelse från SjöV för lotsningsverksamhetens olika delar och hur dessa har utvecklats ekonomiskt över tid. De kraftiga höjningarna av lotsavgifterna sker samtidigt som fartyg alltjämt har väntetiderna för lots och services har försämrats. SjöV har tidigare meddelat de skall börja redovisa fartygens faktiska väntetider, något som fortfarande inte görs, vilket därför ger felaktig information om lotsningsverksamhetens tillgänglighet och tillförlitlighet.

I underlaget framgår att ”*Det är användarna som nyttjar Sjöfartsverkets lotsningstjänster som står för finansieringen av dessa i form av lotsavgifter.*” I och med Sveriges medlemskap i NATO och rådande omvärldsläge, är det inte osannolikt att antalet besök av utländska statsfartyg kommer öka. Svensk Sjöfart vet inte omfattningen, men om SjöV inte har möjlighet att ta ut avgift förutsätter Svensk Sjöfart att kostnaden för denna typ av lotsningar finansieras på annat sätt än genom lotsavgifter.

Vad gäller öppensjölotsning uppfattar Svensk Sjöfart att lotsavgifterna inte höjs med motiveringen att ”... *bibehålla konkurrens mot andra aktörer.*”. Som framgår ovan och i tidigare remissvar är Svensk Sjöfart av uppfattningen att SjöV måste fokusera på sin kärnverksamhet. En kunskapsfråga från Svensk Sjöfart är då om öppensjölotsning verkligen ingår i SjöVs kärnverksamhet? Om det finns andra aktörer som erbjuder öppensjölotsning samtidigt som det råder brist på lotsar och fartyg, som har en central del i Sveriges export och import, har väntetider, är det Svensk Sjöfarts uppfattning att detta måste utredas.

Svensk Sjöfart förstår vad SjöV menar, men ber SjöV undvika uttrycket att lotsning är ”...*en verksamhet som ska garantera sjösäkerheten*”. SjöVs lotsningsverksamhet ”...*garanterar...*” inte sjösäkerheten,



men det är ett mycket viktigt instrument att minska risken för olyckor eller andra incidenter. Det finns också andra sätt att minska risker och Svensk Sjöfart ber SjöV att tillsammans med andra berörda delta i utvecklingsarbeten för att snabbt och konkret skapa möjligheter för fartyg att, under vissa förutsättningar, säkert framföras utan lots ombord och då ges möjlighet att undvika dessa ständigt ökade lotsavgifter.

Summering: Svensk Sjöfart avstyrker förslag att höja lotsavgifterna motsvarande 10%. Likt vad Sjöfartsverket själva redogör i sin konsekvensutredning innebär en höjning av lotsavgifter "... en risk för en målkonflikt mellan kravet på full kostnadstäckning för myndighetens lotsverksamhet kontra regeringens godstransportstrategi som syftar till att öka mängden gods som transporteras via sjöfarten".

Stockholm som ovan,
För föreningen Svensk Sjöfart

Niklas da Silva niklas.da.silva@sweship.se

Senior rådgivare

I samråd med Carl Carlsson carl.carlsson@sweship.se

Senior rådgivare

