

Sjöfartsverket

601 78 Norrköping

sjofartsverket@sjofartsverket.se

REMISSYTTRANDE

Ref: diarienummer 26-00916 (farledsavgift)

Stockholm, 2026-09-11

Remiss av Förslag till ändring av Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2025:6) om farledsavgifter

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.

Föreningen Svensk Sjöfarts kommentarer och synpunkter

Svensk Sjöfart välkomnar förslaget att den totala avgiftsnivån för farledsavgifter lämnas oförändrad jämfört med 2026. Sjöfartsverket föreslår att farledsavgiften höjs med KPI-KS, vilket prognosticeras till cirka 1 procent för den aktuella perioden. Den slutliga nivån kommer dock att fastställas när utfall till och med juli 2026 finns tillgängligt. Samtidigt föreslås att inbetalningen till miljöincitamentet minskas med 1 procent. Det är viktigt att inbetalningen till miljöincitamentet minskas med motsvarande procentsats om KPI-KS fastställs till en nivå som överstiger 1 procent, vilket medför att den totala avgiftsnivån blir oförändrad jämfört med 2026.

I Sjöfartsverkets konsekvensutredning framgår att återbetalningen av fordran kopplad till miljöincitament sker snabbare än vad som tidigare bedömts. Vid utgången av 2026 beräknas fordran uppgå till cirka 10 miljoner kronor. Inför 2026 bedömdes Sjöfartsverkets fordran kopplad till miljöincitamentet uppgå till cirka 50 miljoner kronor. Det hade varit värdefullt om man i Sjöfartsverkets konsekvensutredning hade kunnat utläsa hur stor del av denna återbetalning på 40 miljoner som kan hänföras till de höjda farledsavgifterna under 2026 (3,65%) respektive de sänkta miljöincitamenten.

Detta är särskilt relevant eftersom farledsavgifterna betalas av hela kollektivet, ca 2 500 fartyg, medan en minskning av miljöincitamenten påverkar de mest miljö- och klimatvänliga fartygen, vilket motsvarar ca 100 fartyg. Det hade även varit relevant att redovisa hur stor andel av de inbetalda farledsavgifterna som avsätts för finansieringen av miljöincitamenten. Svensk Sjöfart framförde även denna synpunkt i sitt remissvar avseende ändringarna av farledsavgifterna inför 2026. Det är positivt att fordran kopplat till miljöincitament nu är i balans. Svensk Sjöfart efterfrågar dock ökad transparens i konsekvensutredningen och en tydligare redovisning av hur fordran beräknas.

Svensk Sjöfart framhöll i sitt remissvar avseende förslag till farledsavgifter inför 2026 att förslaget att höja farledsavgifter med 3,75% (blev slutligen 3,65%), samt att sänka rabattsatserna för miljövänligare fartyg i CSI klass A och B, skulle generera ökade intäkter på ca

70 miljoner kronor. Svensk Sjöfart var särskilt kritisk till att de mest miljö- och klimatvänliga fartyg som bedriver regelbunden trafik i Sverige, vilket till antalet är mindre än 4 procent, skulle stå för över 40 procent av Sjöfartsverkets behov av ökade avgiftsintäkter. Det var därför positivt att rabattsatserna inte sänktes lika mycket som det ursprungligen föreslogs. Förändringen innebär dock fortfarande en höjning av den fartygsbaserade farledsavgiften med 107 procent för fartyg i miljöklass A och med 55 procent för fartyg i miljöklass B.

Att sänka rabattsatserna och miljöincitamenten för de fartyg och rederier som har gjort omfattande investeringar för att minska sin miljö- och klimatpåverkan får direkt motsatt effekt mot vad miljökompensationen syftar till. Farledsavgifterna har sedan 2019 höjts med hela 41 procent, vilket kraftigt ökar kostnaderna för sjötransporter till och från Sverige. Utvecklingen riskerar även att påverka sjöfartens konkurrenskraft i förhållande till andra trafikslag negativt.

Att få Sjöfartsverkets ekonomi i balans bör ske genom ökade anslag och genom att myndigheten fortsätter med sitt interna effektiviseringsarbete med fokus på kärnverksamheten. Svensk Sjöfart anser även att kostnader kopplade till isbrytning (såväl fartygsfinansiering som drift av isbrytarna) bör anslagsfinansieras. Detta skulle ge Sjöfartsverket bättre förutsättningar för att uppnå en ekonomi i balans, vilket också ligger i linje med vad Sjöfartsverket själv framför i sin anslagsframställan till regeringen. Svensk Sjöfart anser dessutom att Sjöfartsverkets samtliga anslag bör indexeras enligt pris- och löneomräkning (PLO), samt att anslagsnivåerna höjs i enlighet med Sjöfartsverkets anslagsframställan och treårsplan för perioden 2026–2028.

Svensk Sjöfart tillstyrker förslaget att höja gränsvärdet för vad som ska anses utgöra lågvärdigt gods från 1 200 kronor till 1 550 kronor per ton. Det är viktigt att gränsvärdet följer prisutvecklingen. Svensk Sjöfart anser därför att dessa gränsvärden bör justeras mer frekvent än vart åttonde år.

Sammanfattning av förslaget

Sjöfartsverket föreslår att farledsavgiften från och med den 1 januari 2027 justeras i nivå med utvecklingen av KPI-KS sedan den senaste revideringen av avgiftsnivåerna i SJÖFS 2025:6. Höjningen beräknas uppgå till cirka 1 procent, men den slutliga procentsatsen fastställs när utfall för hela beräkningsperioden finns tillgängligt. Vidare föreslås att inbetalningen till miljöincitamentet minskas med 1 procent, medan rabattsatserna för CSI-klassade fartyg lämnas oförändrade. Sammantaget innebär förslagen att den totala avgiftsnivån, inklusive inbetalningen till miljöincitamentet, blir oförändrad jämfört med 2026. Därutöver föreslås att gränsvärdet för vad som ska anses utgöra lågvärdigt gods enligt 16 § höjs från 1 200 kronor till 1 550 kronor per ton. Förändringen motsvarar en uppräkning i nivå med utvecklingen av KPI-KS sedan 2018. Föreskriftsändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2027.

Stockholm som ovan,
För Föreningen Svensk Sjöfart



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