

Sjöfartsverket
601 78 Norrköping

sjofartsverket@sjofartsverket.se

Remissvar avseende förslag till nya föreskrifter om tillhandahållande av lots, lotsbeställning, tilldelning av lots och lotsavgifter.

Diarienummer: 26-00915

Stockholm 2026.10.02

Föreningen Svensk Sjöfart är en branschorganisation för svensk sjöfartsnäring och representerar ett 60-tal rederier med verksamhet över hela världen. Den svenska sjöfarten är en del av det europeiska sjöfartsklustret som kontrollerar drygt 40 procent av världshandelsflottan. Mer än 90 procent av Sveriges utrikeshandel går via sjöfarten.

Föreningen Svensk Sjöfart, FSS, har fått möjlighet att lämna synpunkter på rubricerad remiss och avstyrker förslagen både vad gäller höjning av avgifterna och förändringen av beställningstider. Orsakerna till detta är flera:

Målet för lotsverksamheten

FSS önskar att Sjöfartsverket, SjöV, beskriver och mäter mot målet med lotsningsverksamheten. Det är givetvis rätt att SjöV ansvarar "...för att tillhandahålla lotsning i syfte att upprätthålla en hög nivå av sjösäkerhet och skydda liv, miljö och egendom.", men ytterst handlar det om lotsningsverksamheten är en viktig del i att bidra till att upprätthålla och utveckla svensk import och export. Mot vilka mål styr och vilken "servicenivå" har lotsningsverksamheten?

Avsaknad av statistik

FSS har tillsammans med andra aktörer i flera år påtalat att SjöV måste föra och tillgängliggöra korrekt statistik över tider där lots behövt vänta på fartyg och omvänt där fartyg behövt vänta på lots. I remissunderlaget saknas uppgifter kring detta. Utan en korrekt och gemensam bild av nuläget, kan föreslagna förändringar inte accepteras.

Pågående förändringsprocess

SjöV har vid flera tillfällen informerat FSS om det förändringsarbete som pågår med lotsningsverksamheten. FSS är tacksamma för den löpande dialogen och vi lovordar arbetet med att effektivisera lotsverksamheten. FSS har dock inte uppfattat att pågående förändringsprocess inkluderade nu föreslagna försämringar och fördyringar. FSS uppfattning är att pågående förändringsprocess först måste genomföras innan eventuella försämringar och fördyringar föreslås.

Dialog med berörda

SjöV är givetvis väl medvetna om sjöfartens olika delar och förutsättningar. En del av sjöfarten både kan och behöver ”beställa lots” månader och t.o.m. år innan ankomst. Andra delar av sjöfarten, som också framgår i underlaget, bedriver verksamhet där lastprover, väder, isförhållanden m.m. innebär helt andra förutsättningar att beställa lots. FSS motsätter sig förändrade beställningsregler, men om sådana, efter att pågående förändringsprocess är genomförd, ändå anses nödvändig måste det arbetet ske i nära dialog med berörda aktörer. Att justera till beställningstiden till 8 timmar på basis av antal beställningar per år, är verksamhetsfrånvänt för flera delar av sjöfarten.

Strukturellt fel..?

FSS kan inte låta bli, likt våra tidigare remissvar, att igen påtala att de ständigt återkommande och kraftiga höjningarna av lotsavgifterna. En verksamhet som över i 20 år (!) behöver göra denna typ av kraftig höjning kanske har något strukturellt fel? I FSSs remissvar inför den 10%:iga höjningen 2025 (som då föregåtts av 10%:iga höjningar åren 2022, 2023, 2024) hänvisade vi till VTIs utredning där framgår att lotsningsverksamheten då hade uppnått självfinansiering (d.v.s. ej längre något behov av korssubvention från farledsavgifterna).

FSS har, som påtalats ovan, inte tillgång till samlad statistik hur många eller långa lots-/fartygsrelaterade väntetider vi har i Sverige. Men rederier, mäklare och även lastägare hör av sig om ökade väntetider – de signaler vi får pekar på försämrad servicegrad trots alla tidigare års avgiftshöjningar. SjöV är inne i en lovvärd förändringsprocess; genomför den innan nya förändringar genomförs. Motsvarande uppföljning som nämns i underlaget, utgår vi finns för den nu pågående förändringsprocessen och FSS ser framemot att ta del av den i den fortsatta dialogen. Om det till trots finns behov av att försämra beställningsrutiner, efter att pågående förändringsprocess är genomförd, måste detta göras i mycket nära dialog med berörda rederier, agenter, hamnar och lastägare. Det är en självklarhet att lotsningen ska genomföras säkert och effektiv, men lika självklart måste vara att lotsningen ska stödja Sveriges import och export.

Föreningen Svensk Sjöfart

Johan Källsson,
Ordf. Föreningen Svensk Sjöfarts
Lotsprojektgrupp

Carl Carlsson
Skr. Föreningen Svensk Sjöfarts
Lotsprojektgrupp