

KONSEKVENsutREDNING

2025-02-10

Dnr: 25-00133

Enligt sändlista

Konsekvensutredning angående förslag till ändringar av Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2024:2) om tillhandahållande av lots, lotsbeställning, tilldelning av lots och lotsavgifter

Inledning

Sjöfartsverket föreslår att genomföra en höjning med tio (10) procent av *lotsavgifterna* från gällande avgiftsnivåer i SJÖFS 2024:2 från och med 1 juli 2025. Samtidigt föreslår Sjöfartsverket ändringar av flera lotsleder som återfinns i bilaga 1 i SJÖFS 2024:2.

- Förändringar i Helsingborg, där den nuvarande lotsleden delas upp i fyra separata leder.
- Furö–Västervik klassas som allmän farled istället för lotsled.
- Avveckling av Skärhamn och Malö strömmar som lotsled

Utöver ovan ändringar sker mindre redaktionella förändringar i bilaga 1.

Bakgrund och förutsättningar

Sjöfartsverket är svenska statens maritima infrastrukturhållare med ett ansvar för att tillhandahålla en säker och tillgänglig maritim infrastruktur för sjötransporter. Detta är viktigt för att möjliggöra export och import av varor och på så sätt stärka Sveriges konkurrenskraft och ekonomi.

Sjöfarten har en avgörande betydelse för transporter till och från Sverige. Att den kan bedrivas säkert och effektivt är av stor vikt för uppfyllandet av de transportpolitiska målen. Ett medel för en säker sjöfart är användandet av lots. Enligt förordning (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket är en av myndighetens huvuduppgifter bl.a. att tillhandahålla lotsning. Genom att lots används minskar riskerna för grundstötningar och kollisioner och därmed risken för skador på människor, miljö och egendom.

Datum
2025-02-10

Dnr 25-00133

Lotsavgiften för lotspliktiga fartyg är en offentligrättslig avgift för en verksamhet som ska garantera sjösäkerheten. Att anlita lots är en straffsanktionerad skyldighet och utgör i vissa fall myndighetsutövning i regeringsformens mening. Det är användarna som nyttjar Sjöfartsverkets lotsningstjänster som står för finansieringen av dessa i form av lotsavgifter.

Bilaga 1, som återfinns i föreskriften SJÖFS 2024:2, anger bland annat kontaktvägar vid lotsbeställning och visar tabeller som anger vilka lotsleder som tillhör respektive lotsbeställningscentral. Efter en grundlig genomgång av bilagan föreslår myndigheten att revidera den utifrån olika faktorer som t.ex. sjösäkerhetsperspektiv och nyttjande av lotsleder.

Syftet med föreslagna ändringar

Lotsavgifter

Sjöfartsverket befinner sig i en ansträngd ekonomisk situation som kräver att myndigheten vidtar ett flertal åtgärder för att förbättra sin ekonomi. Den föreslagna höjningen av lotsavgifterna är en del av detta och syftar till att påskynda takten mot full kostnadstäckning av lotsningsverksamheten. Lotsningsverksamhetens intäkter påverkas av antalet lotsbeställningar vilka har fluktuerat och minskat under de senaste åren, från cirka 33 500 beställningar 2019 till cirka 31 000 beställningar 2024.

En minskning av intäkter kan Sjöfartsverket på kort sikt inte kompensera genom neddragning av personal eller verksamhet. Orsaken är att Sjöfartsverkets uppdrag att tillhandahålla lotsning medför ett tillgänglighets- och beredskapskrav att i alla Sveriges hamnar kunna tillhandahålla lots. Sjöfartsverkets kostnader är således till stor del fasta på kort- och medellång sikt oaktat antalet anlop och antalet utförda lotsningar. Kostnaderna för verksamheten har också ökat till följd av inflationstakten som drivit upp både personalkostnader men också övriga kostnader såsom transport och resekostnader, drivmedel för lotsbåtarna men även kostnaderna för underhåll på lotsstationerna.

Sjöfartsverket avser mot bakgrund av detta att höja *lotsavgifterna* för lotspliktiga fartyg med tio procent från den 1 juli 2025, vilket beräknas motsvara en intäktsökning om cirka 36 mnkr för andra delen av 2025 (juli-december). De paragrafer som berörs är 14 § (beställningsavgift), 15 § (startavgift), 17 § (lotsningsavgift), 18 § (särskild avgift för om två eller fler lotsar ska biträda vid lotsning) samt 36 § (avgiftsreduktion vid försening).

Bilaga 1

Enligt 4 § 1 (SJÖFS 2024:2) tillhandahålls lots för lotsning i de lotsleder som anges i bilaga 1 till föreskrifterna. Sjöfartsverket föreslår vissa förändringar bland dessa lotsleder. Syftet med föreslagna ändringar i bilaga 1 är att bl.a. säkerställa sjösäkerheten. I och med införandet av Transportstyrelsens senaste

Datum
2025-02-10

Dnr 25-00133

lotsningsföreskrift (TSFS 2022:94) infördes en möjlighet till undantag från lotsplikten. Beroende på lotsledens fastställda risknivå (1-4) och under vissa givna kriterier/förutsättningar kan fartyg från 90 upp till 110 meter utnyttja detta undantag. Befälhavaren kan nyttja undantagsregeln under förutsättning att:

- Befälhavaren har gjort en passage i aktuell lotsled under den senaste 12-månadersperioden och aktivt deltagit i navigationen,
- Fartyget har fler än två fartygsbefäl mönstrade ombord,
- All navigationsutrustning enligt det internationella säkerhetsutrustningscertifikatet för lastfartyg eller det internationella säkerhetscertifikatet för passagerarfartyg, fungerar normalt, och
- Fartygets framdrivningsmaskineri och manöverutrustning fungerar normalt.

Helsingborg

I Helsingborg finns i dagsläget endast en officiell lotsled som går från bordningspunkterna (M1, M3 och M7), trots att Helsingborgs hamn ur geografisk synpunkt är uppdelad i fyra separata hamndelar (Nordhamnen, Västhamnen, Sydhamnen och Bulkhamnen), vilka alla har olika inseglingar och olika fysiska förutsättningar. Detta innebär att med undantagsreglerna i TSFS 2022:94 kan en befälhavare som har anlöpt till exempel Bulkhamnen och uppfyller övriga förutsättningar/kriterier vid nästa anlop gå till Västhamnen utan att anlita lots, trots att Västhamnen är en helt geografisk skild hamn från Bulkhamnen. Detta låter sig göras eftersom hamndelarna är knutna till samma lotsled, och därmed, utifrån hur TSFS 2022:94 är utformad är samma hamn. Ur ett sjösäkerhetsperspektiv innebär detta som Sjöfartsverket bedömer det en ökad risk, eftersom, som beskrivits ovan, – inseglingarna och de fysiska förutsättningarna skiljer sig åt mellan de olika hamndelarna.

Sjöfartsverket föreslår därför att man gör flera lotsleder i Helsingborg. Genom att dela upp den nuvarande lotsleden i fyra separata lotsleder (Nordhamnen, Västhamnen, Sydhamnen och Bulkhamnen) kommer ovan nämnda undantagsmöjlighet inte längre kunna utnyttjas i Helsingborg. Det innebär som Sjöfartsverket bedömer det en reell sjösäkerhetshöjande åtgärd och följer grundsyftet med lotsplikten i Sverige.

Nuvarande lotsled, Helsingborgs hamn – Helsingborgs redd, delas upp till fyra separata lotsleder:

- Helsingborg Nordhamnen – Helsingborgs redd
- Helsingborg Västhamnen – Helsingborgs redd
- Helsingborg Sydhamnen – Helsingborgs redd, och
- Helsingborg Bulkhamnen – Helsingborgs redd

Bordningspunkterna kvarstår enligt nuvarande föreskrift (M1, M3 och M7).

Datum
2025-02-10

Dnr 25-00133

Furö–Västervik

Idag benämns leden Furö–Västervik som en lotsled i bilaga 1. Lotsning i aktuell led har inte skett på 15 år vilket gör att Sjöfartsverket inte längre ser ett behov av aktuell lotsled och därför föreslår att den tas bort.

Skärhamn

Mellan bordningspunkt vid Hätteberget och Skärhamn är idag lotsled, där led 145 går från öppet hav in till Skärhamns hamn. Hamnen har historiskt använts för lossning av oljeprodukt till cistern på kaj och för uppläggning av fartyg. Hamnefjorden användes även för ankring av fartyg. Ankringssymbol i sjökort är sedan många år borttagen, och området används ej längre för detta ändamål. Cisternen på kajen demonterades på slutet av 90-talet. Under 2000-talet och fram tills idag har bostäder byggts ut med en kaj och en marina för fritidsbåtar har anlagts vid kajen. Detta har medfört att anlöp med större fartyg i dag inte längre är möjligt. Senaste anlöp till hamnen där lots var ombord skedde 2003, då fartygsdop förrättades vid denna kaj. I hamnen bedrivs fortfarande varvsverksamhet av mindre tonnage, som är väl under lotspliktsgräns och ej nyttjar lots.

Med anledning av ovanstående ser Sjöfartsverket att tänkt behov av lotsled inte längre föreligger och Sjöfartsverket föreslår därför att denna led upphör som lotsled.

Malö strömmar

Fartygstrafiken in till Uddevalla kan idag nyttja två olika leder. Dels farled 151/152 från Hätteberget in till Uddevalla som är en farled klass 1 (prioriterade sjövägar utpekade som säkra sjövägar ledande till allmänna hamnar) med riksintresse och betjänar Wallhamn, Stenungssund och Uddevalla. Den leden hanterar idag fartyg upp till 240 meter.

Den andra leden är led 138 norr om Orust genom Malö strömmar. Tanken med denna lotsled var att betjäna trafik som kom från Lysekil eller norrifrån och där bordning kan ske vid Brofjordens angöring. Denna led är farledsklass 3 (farleder avsedda för den mindre sjöfarten samt fritidsbåtstrafik, till övervägande del utmärkt med stöd för mörkernavigering).

Led 138 är en trång led med maxlängd 90 meter på fartyg, endast under dagsljus och vid max 12m/s i vind. Sommartid är denna led mycket trafikerad av fritidsbåtar. Senaste lotsning genom denna led var under 2015. Utöver fritidsbåtar trafikeras denna led av bogserbåtar till och från uppdrag i Brofjorden, mindre turbåtar och fartyg från övriga myndigheter. Även innan detta tillfälle var lotsningar genom denna led sällsynt.

Med anledning av ovanstående ser Sjöfartsverket att det inte längre finns något behov av lotsled 138 från Islandsberg in till där den ansluter led 152. Den föreslås därför upphöra som lotsled.

Datum
2025-02-10

Dnr 25-00133

Yttre delen av lotsled i led 138 från ön Bonden in till Lysekil via led 103 omfattas ej av denna ändring.

Redaktionella ändringar

Syftet är att ta uppdatera information om VHF-kanaler, bordningspunkter samt ta bort adresser till samtliga lotsbeställningscentraler då dessa inte längre behövs i föreskriften.

Alternativa lösningar och effekter vid utebliven reglering

Sjöfartsverket bedömer att en höjning av lotsavgiften är nödvändig för att myndigheten ska kunna utföra sitt utpekade myndighetsuppdrag, att tillhandahålla säker och tillgänglig lotsning i hela landet. Vid utebliven reglering kommer verksamheten fortsatt gå med underskott, vilket kan leda till nedskärningar som över tid riskerar att påverka beredskap, sjösäkerhet och tillgänglighet negativt. Sjöfartsverket arbetar ständigt med fokus på effektivisering av verksamheten. Sjöfartsverket har exempelvis implementerat digitala system för lotsbeställning genom Maritime Single Window (MSW). Den alternativa lösningen, att göra en stor nedskärning av verksamheten, anser Sjöfartsverket inte är rimlig mot bakgrund av ovan nämnda skäl. Sjöfartsverket bedömer därför att det inte finns några realistiska alternativ till en avgiftshöjning för att täcka det befintliga underskottet i lotsningsverksamheten.

Sjöfartsverket ser idag inga alternativa lösningar till att inte ändra i bilaga 1. Ur ett sjösäkerhetsperspektiv blir effekten av ändringarna en reell sjösäkerhetshöjande åtgärd, vilket följer grundsyftet med lotsplikten i Sverige. En annan effekt vid utebliven reglering är att led Furö-Västervik fortsatt står kvar som lotsled trots att lotsleden inte utnyttjats på 15 år.

Vilka berörs av regleringen

Antalet utförda lotsuppdrag uppgick under 2024 till cirka 31 000 stycken. Antal unika fartyg uppgick till cirka 2 500 stycken. Redare vars fartyg som använder svensk lots till och från svenska hamnar berörs av ändringarna i föreskrifterna. Lotstjänsten beställs och betalas av fartygsagenter på uppdrag av rederier. Antalet fartygsagentföretag uppgår till cirka 130 stycken. Uppgifter om antalet redare eller fartygsägare som berörs av ändringarna saknas därför.

Uppgifter om de bemyndigande som myndighetens beslutanderätt grundar sig på

Bemyndiganden finns i 2 och 9 §§ i förordningen (1999:215) om lotsavgift samt i 2 § förordningen 1982:569 om lotsning mm.

Uppgifter om kostnadsmissiga och andra konsekvenser regleringen medför
Föreskriften väntas inte medföra några extra lönekostnader, andra administrativa kostnader eller någon ökad resursbelastning för Sjöfartsverkets kunder.

Datum
2025-02-10

Dnr 25-00133

Den föreslagna höjningen av lotsavgifterna förväntas ha varierande effekter beroende på fartygssegment och region. En studie från VTI¹ visar att sjöfarten generellt är relativt okänslig för kostnadsökningar, med en egenpriselasticitet mellan -0,07 och -0,16. För regioner som Vänern och Mälaren, där lotsavgifterna utgör en större andel av de totala transportkostnaderna, får höjningen en större påverkan.

Med anledning att nuvarande lotsled Helsingborgs hamn – Helsingborgs redd föreslås delas upp till fyra separata lotsleder kan en ekonomisk konsekvens bli att fartyget måste ta lots till den andra hamnleden, där de med nuvarande föreskrift kan gå utan lots. Efter ett anlop kan fartyget, om det uppfyller övriga undantagsregler, gå utan lots de kommande tolv månaderna. En annan ekonomisk konsekvens kan vara att befälhavaren behöver ta lotsdispens för fler lotsleder i framtiden. Det är väldigt sällan något fartyg hittills har nyttjat undantagsreglerna eller tar lotsdispens i Helsingborg. Därför bedömer Sjöfartsverket de ekonomiska konsekvenserna under rådande förhållande som minimala.

Övriga föreslagna förändringar i bilaga 1 bedöms inte medföra någon försämring av service eller påverka fartygstrafik på ett negativt sätt. Inte heller kommer det få några ekonomiska konsekvenser för kunderna.

Bedömning av om regleringen överensstämmer med eller går utöver de skyldigheter som följer av Sveriges anslutning till Europeiska unionen

Förändringarna bedöms vara i linje med Sveriges skyldigheter vid anslutningen till EU och inte i strid med de fyra friheterna inom EU.

Bedömning av om särskild hänsyn behöver tas när det gäller tidpunkt för ikraftträdande och om det finns behov av speciella informationsinsatser

Föreskriften föreslås träda ikraft den 1 juli 2025 och remitteras ut under februari 2025. Sjöfartsverket har förståelse för att förslaget ikraftträdande, i halvårsskiftet 2025, kan försvåra för företag som gjort sina transport- och prisupplägg utifrån den senaste avgiftsjusteringen som trädde ikraft den 1 januari 2025. Myndigheten brukar förhålla prisjusteringar till helårsskiftet men på grund av Sjöfartsverkets ekonomiska situation behöver underskottet i lotsningsverksamheten återtats så snart som möjligt. Sjöfartsverket kommer att genomföra informationsinsatser kring aktuella förändringar innan ikraftträdandet dels genom att beslut av förändringar i Sjöfartsverkets föreskrifter skickas ut till samtliga aktörer som förslaget remitteras till samt genom uppdaterad information på myndighetens hemsida.

Beskrivning av hur och när konsekvenserna av förslaget ska utvärderas

Sjöfartsverket är medveten om att ökade avgifter generellt för sjöfarten kan påverka konkurrenskraften negativt och leda till att gods flyttas över till andra

¹ Konkurrensyta land – sjö, 2020, VTI rapport 1058

Datum
2025-02-10

Dnr 25-00133

transportslag, exempelvis till vägtransporter. Myndigheten gör dock ingen närmare analys av denna eventuella påverkan utan behöver förhålla sig till den grundläggande finansieringsprincipen för verksamheten. Den nuvarande finansieringsmodellen bygger på användarfinansiering och är avgörande för att hantera det ekonomiska underskott som föreligger i lotsningsverksamheten.

Sjöfartsverket övervakar sjöfartens utveckling på ett övergripande plan. Det är dock viktigt att understryka att sjöfarten är en komplex sektor där myndighetens avgifter endast utgör en mindre del av de totala transportkostnaderna. Detta gör det svårt att isolera och analysera de exakta effekterna av Sjöfartsverkets avgiftshöjningar i detalj.

Beskrivning av åtgärder för att begränsa förslagets kostnader och andra effekter

Sjöfartsverket är medveten om att höjningen kan påverka konkurrenskraften för sjöfarten gentemot andra transportslag och därmed potentiellt minska sjöfartens andel. Höjningen är dock nödvändig för att hantera det ekonomiska underskottet i lotsningsverksamheten. Sjöfartsverket arbetar kontinuerligt med effektiviseringar och att noggrant se över den egna påverkan på kostnadsbilden för att minimera avgiftshöjningarnas effekter. Trots åtgärder går det inte att effektivisera verksamheten i en omfattning som skulle täcka underskottet utan att det får betydande konsekvenser för tillgängligheten och sjösäkerheten. För att kunna fortsätta tillhandahålla en säker och tillgänglig lotsning i hela landet, dygnet runt, är avgiftshöjningen och förändringarna i bilaga 1 nödvändiga åtgärder för att säkerställa verksamhetens framtida stabilitet.

Beskrivning av antalet företag som berörs, vilka branscher företagen är verksamma i samt storleken på företagen

Storleken på de företag som påverkas av de föreslagna förändringarna varierar kraftigt från enmansföretag till stora koncerner med en tyngdpunkt på mindre och medelstora företag. Sjöfartsverkets kunder är rederier, vilka (oftast genom fartygsagenter) svarar för rapportering av uppgifter till grund för debitering och för betalning av farleds- och lotsavgifterna.

Fartygsagenterna är redarnas representanter i de svenska hamnarna och antalet agenter uppgår till cirka 130 stycken. De företag som levererar stödtjänster till sjöfarten har i genomsnitt nio anställda. Då redarna i regel agerar genom sina fartygsagenter saknar Sjöfartsverket uppgifter om antalet redare eller fartygsägare. Det är även viktigt att beakta att sjöfartsnäringen är internationell och att ägarstrukturer ofta är komplexa och till viss del även föränderliga.

Beskrivning av tidsåtgång som regleringen kan föra med sig för att anpassa företagens verksamheter till förändringen

Sjöfartsverket bedömer att tidsåtgången är marginell. Fartyg som trafikerar Helsingborg frekvent behöver uppdatera sig om de nya lotsleder som tillkommit.

Datum
2025-02-10

Dnr 25-00133

Förutom en ökad nivå på lotsavgifterna och förändringar i bilaga 1 innebär föreskriftsförändringen inte någon större ändring jämfört med nuvarande föreskrift (SJÖFS 2024:2).

Beskrivning av vilka andra kostnader den föreslagna regleringen medför för företagen och vilka förändringar i verksamheten som företagen kan behöva vidta till följd av den föreslagna regleringen

När den nya föreskriften träder i kraft kommer inga större administrativa, praktiska eller andra åtgärder behöva vidtas för vare sig Sjöfartsverket, fartygsagenter, redare eller fartygsägare utöver ordinarie åtgärder vid ökning av avgifterna. Ändringarna kan medföra en mindre potentiell kostnad för fartygsagenter för administrativt arbete kopplat till att uppdatera sina kunder om ändrade förutsättningar.

Beskrivning av i vilken utsträckning regleringen kan komma att påverka konkurrensförhållandena för företagen

Det råder i dagsläget en hög prispress på transporter till följd av flera faktorer. Dels beroende på en hög konkurrens inom transportbranschen och dels på grund av historiska skäl, som exempelvis fartygens stora investeringskostnader, långa livscykel samt svårighet att hitta alternativa användningsområden. Utredningar har vidare visat att transportköparna och slutkunderna har en låg betalningsvilja för transporter. Mycket av de råvaror som används vid transporter handlas dessutom till världsmarknadspris, vilket gör det svårt att förutsäga fluktuationer eller förhandlade långa kontrakt.

Även om lotsavgiften tillämpas enligt samma principer för alla Sjöfartsverkets kunder, väntas den föreslagna höjningen av lotsavgifterna påverka transportkostnaderna för sjöfarten olika beroende på fartygssegment och geografisk region. Generellt utgör lotsavgifterna en mindre andel av de totala transportkostnaderna nationellt. I specifika områden som Vänern och Mälaren är dock påverkan större, vilket framgår av VTI:s rapport *Sjötrafik i Vänern och Mälaren*². Rapporten visar att en höjning av farledsavgifterna i allmänhet, och lotsavgifterna i synnerhet, har en större procentuell påverkan på de totala transportkostnaderna för sjötransporter i dessa regioner. Detta medför en ökad risk för att ytterligare avgiftshöjningar kan leda till att gods flyttas över till andra transportslag, främst lastbil, med negativa effekter för företag som bedriver sjötransporter på Vänern och Mälaren. Sjöfartsverket är medvetet om denna målkonflikt mellan behovet av full kostnadstäckning för lotsningsverksamheten då myndigheten vill underlätta framkomligheten på land genom att flytta över gods till sjöfarten. Enligt analyser av tidigare avgiftsförändringar står lotsavgifterna i Vänern för mellan 6,6 och 9,8 procent av de totala transportkostnaderna, jämfört med det nationella genomsnittet på mellan 0,1 och 3,9 procent. Dessa regionala skillnader beror på unika förutsättningar i Vänern

² Sjötrafik i Vänern och Mälaren, VTI rapport 1040

Datum
2025-02-10

Dnr 25-00133

och Mälaren, såsom långa lotsleder och färre anlöp, vilket gör sjötransporten i dessa områden mer känslig för avgiftsförändringar. Rapporten indikerar att sjöfarten generellt är relativt okänslig för kostnadsökningar, med en uppskattad minskning av transportvolymen på endast 0,11–0,19 procent vid en 1-procentig kostnadsökning. Vissa godssegment, såsom trä- och jordbruksprodukter, har dock en högre priskänslighet, vilket kan göra dessa segment mer sårbara för höjningar.

Beskrivning av hur regleringen i andra avseenden kan komma att påverka företagen

Sjöfartsverket bedömer att inga andra konsekvenser för de berörda företagen finns.

Beskrivning av om särskild hänsyn behöver tas till små företag vid reglernas utformning

Även fast små företag kan påverkas beroende på hur långa lotsningar deras fartyg behöver så anser Sjöfartsverket att ingen särskild hänsyn behöver tas till små företag vid utformningen av reglerna.

Beskrivning av effekter för kommuner eller regioner

Kommuner och regioner påverkas inte av de föreslagna ändringarna.

Kontaktperson Andreas Åhlander +46(0)10 478 5733
andreas.ahlander@sjofartsverket.se