



Enligt sändlista

## **Konsekvensutredning angående förslag till ändringar av föreskrifter om farledsavgift**

### **Inledning**

Sjöfartsverket föreslår att genomföra en höjning av farledsavgiften med cirka 5,75 procent från gällande avgiftsnivåer i SJÖFS 2023:2 från och med den 1 januari 2025.

Utöver avgiftsförändringarna sker endast mindre redaktionella korrigeringar.

### **Bakgrund och förutsättningar**

Sjöfartsverkets uppdrag är att ansvara för tillgänglighet, framkomlighet och säkerhet till sjöss. Det görs genom att Sjöfartsverket tillhandahåller isbrytning, lotsning, farledsservice och sjötrafikinformation till alla tusentals fartyg som rör sig i svenska farvatten. Sjöfartsverket arbetar även med sjömätning, utmärkning av farlederna, producerar sjökort och annan sjögeografisk information. Myndigheten har även ett brett samhällsansvar och uppdrag, som också innefattar att sjömän ska ha möjlighet till en meningsfull fritid genom sjömannsservices verksamhet. Sjöfartsverket leder och koordinerar insatserna vid sjö- och flygolyckor med stöd av andra aktörer som ingår i sjö- och flygräddningssystemet. Det görs från räddningscentralen JRCC (Joint Rescue Co-ordination Centre).

Sverige är till stor del beroende av sjöfarten för import och export av varor och gods. 90 procent av alla varor och råvaror går någon gång i transportkedjan via sjövägen till och från Sverige. Sjöfarten är en central del av transportsystemet som klarar stora volymer på ett effektivt och hållbart sätt.

För att Sjöfartsverket ska kunna utföra sitt uppdrag är det nödvändigt att ekonomin är i balans och att avgiftsintäkterna är tillräckliga för att täcka Sjöfartsverkets kostnader samt ge möjlighet till exempelvis återinvesteringar i fartyg och anläggningar. Det ekonomiska ramverket ska möjliggöra samhällsuppdraget genom att upprätthålla en tillförlitlig, bra och säker leverans samt ge god service till både kunder och samhälle. En grundförutsättning för att långsiktigt kunna tillhandahålla detta är Sjöfartsverkets finansieringsmodell.

Datum  
2024-06-19

Dnr 24-02147

Finansieringsmodellen innebär att det är kunderna som nyttjar Sjöfartsverkets tjänster som står för finansieringen av dessa tjänster i form av avgifter. Farledsavgiften är en offentligrättslig avgift avsedd att finansiera Sjöfartsverkets huvudsakliga kostnader. Myndighetens verksamhet finansieras till cirka 70 procent genom avgifter via handelssjöfarten (farleds- och lotsavgifterna). Intäkter genereras också genom försäljning av produkter och tjänster, medel från Försvarmakten, medel via Eurocontrol samt anslag via statsbudgeten. Intäkterna från farledsavgiften motsvarade 2023 cirka 45 procent av Sjöfartsverkets omsättning.

Sjöfartsverkets bemyndigande att föreskriva om och att ta ut farledsavgifter regleras i förordning (1997:1121) om farledsavgift, samt i Sjöfartsverkets regleringsbrev. Farledsavgiften får maximalt höjas med motsvarande konsumentprisindex-konstant skatt (KPI-KS), med undantag för miljöincitamentet.

### **Syftet med föreslagna ändringar**

#### *Avgiftsjusteringar*

Sjöfartsverkets intäkter är rörliga och påverkas av omständigheter utanför myndighetens kontroll, framför allt volymen kopplat till anlöp, gods och passagerare. Dessa är i sin tur starkt påverkade av rådande konjunktur och omvärldsläge. Utmaningen är att anpassa kostnaderna, som till stor del är fasta, utifrån de mer rörliga intäkterna. Myndigheten har inte idag, och har inte under en överskådlig tid haft, det ekonomiska överskott som krävs för att möta de kostnadsökningar som skett de senaste åren. Sjöfartsverket har med begränsade resurser prioriterat leveranser till sjöfarten och samhället, men det har också lett till en underhållsskuld i farleder samt uppskjutna investeringar i fartygsflottan. Sjöfartsverket har påbörjat arbetet med underhållsskulden, vilken också kommer att intensifieras de kommande åren.

Mot bakgrund av detta bedömer Sjöfartsverket att myndigheten behöver höja farledsavgiften enligt restriktionen i regleringsbrevet (KPI-KS) för 2025. Beräkningen för den procentuella ökningen av KPI-KS görs för de månader som gått sedan beräkningen inför föregående avgiftsförändring gjordes. I detta fall innebär det att förändringen mellan augusti 2023 till juli 2024 kommer ange begränsningen för ökningen av farledsavgifterna. Angiven ökning i denna konsekvensutredning baseras på utfall fram till och med april och prognos för utvecklingen för maj till juli. Den procentuella ökningen av KPI-KS prognosticeras för perioden till cirka 4,75 procent, men kommer att fastställas när utfall till och med juli 2024 finns tillgängligt.

Fartyg som innehar en miljöklassning enligt *Clean Shipping Index* (CSI) åtnjuter en nedsättning av farledsavgiftens fartygsbaserade del. Sjöfartsverket nyttjade första gången under 2022 möjligheten att höja farledsavgiften utöver KPI-KS restriktionen för att åstadkomma ett självförsörjande system för miljöincitamentet, med 2021 som basår. Det innebär att de utbetalningar som görs till dem som

Datum  
2024-06-19

Dnr 24-02147

åtnjuter reduktion av den fartygsbaserade delen av farledsavgiften, ska täckas av de avgifter som betalas in av det övriga kollektivet. Höjningen för 2022 innehöll ett procentuellt påslag för att återta ”skulden”<sup>1</sup> för 2021 samt ta höjd för årliga utbetalningar av miljöincitamentet. Under 2022 och 2023 hade skulden nästan reglerats, utfallet 2023 blev 5,7 mnkr. Enligt prognos inför 2024 sänktes därför det procentuella påslaget på farledsavgiften för miljöincitamentet med 2,5 procent. Det första kvartalet 2024 visar dock att utbetalningarna för miljöincitamentet ligger på en högre nivå än intäkterna vilket gör att ”skulden” ökar. Detta resulterar i att farledsavgiften behöver höjas med en (1) procent, varav den sammanlagda höjningen av farledsavgiften blir cirka 5,75 procent (4,75 procent + 1 procent).

### **Alternativa lösningar och effekter vid utebliven reglering**

Sjöfartsverket saknar verktyg att möta volatila sjöfartsvolymer och kostnadsökningar orsakat av såväl väder och andra yttre påverkansfaktorer. Sjöfartsverket är en investeringstung verksamhet och behöver en långsiktig ekonomisk förmåga och ekonomiskt överskott över tid för att genomföra nödvändiga investeringar och underhåll som krävs för att säkerställa uppdraget. Myndigheten har med begränsade resurser prioriterat leveranser till sjöfarten och samhället vilket har lett till en underhållsskuld i farleder samt uppskjutna investeringar i fartygsflottan. Sjöfartsverket bedömer att en höjning av farledsavgiften är nödvändig för att öka den ekonomiska förmågan.

### **Vilka berörs av regleringen**

Förslaget till ändring av farledsavgiften berör redare (och deras kunder) vars fartyg anlöper Sverige. Under 2023 lämnade 2 483 unika fartyg farledsdeklaration och de stod för sammanlagt cirka 70 200 anlöp. Antalet fartyg som under 2023 tog del av miljöincitamentet var 107 stycken.

Antalet redare eller fartygsägare uppskattas till cirka 1 000 stycken och antalet företag som tillhandahåller fartygsagenter uppgår till cirka 130 stycken. Avgifterna debiteras fartygsagenten i egenskap av ombud för redaren. Till följd av hur den maritima transportmarknaden fungerar (komplexa internationella ägarstrukturer, samarbeten och inhyrt tonnage) saknar Sjöfartsverket uppgifter rörande individuella redare eller fartygsägare. Givet ägarstrukturen, varornas överförbarhet m.m., kan Sjöfartsverket inte analysera ägarstrukturerna på det transporterade godset på detaljnivå. Istället får bedömningar göras mot bakgrund av vilka typer av gods som lastas och lossas på respektive plats.

### **Uppgifter om de bemyndigande som myndighetens beslutanderätt grundar sig på**

---

<sup>1</sup> Under 2021 betalade Sjöfartsverket ut cirka 56 mnkr i miljöincitament som benämns som ”skulden” och var nästan reglerad vid utgången 2023

Datum  
2024-06-19

Dnr 24-02147

Med stöd av förordningen (1997:1121) om farledsavgift har Sjöfartsverket rätt att föreskriva om avgifter för farledsavgift.

**Uppgifter om kostnadmässiga och andra konsekvenser regleringen medför**  
Föreskriften förväntas inte medföra några extra lönekostnader, andra administrativa kostnader eller någon ökad resursbelastning utöver de 5,75 procent i ökade farledsavgifter medför för Sjöfartsverkets kunder.

Farledsavgiftens andel av de totala transportkostnaderna för ett enskilt anlöp kan variera beroende på ett flertal parametrar som t.ex. hamnavgifter, anlöpsfrekvens och drivmedelspris. Med utgångspunkt i den studie som VTI<sup>2</sup> genomfört rörande konsekvenser av den nya avgiftsmodellen som infördes 2018 redogörs det för vilken andel farledsavgifterna utgör av den totala transportkostnaden, vilket är mellan 0,1 till 4,6 procent.

Påverkan av en höjning av farledsavgiften bör ses i relation till miljöincitamentet i nuvarande avgiftsmodell, men också i relation till frekvensrabatten. Detta eftersom dessa båda delar drastiskt kan påverka den faktiska avgiften för ett enskilt fartyg. Fartyg med hög miljöklassning och som går i frekvent trafik påverkas i klart mindre omfattning av ett ökat avgiftsuttag.

**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 avses träda ikraft den 1 januari 2025 och remitteras under sommaren 2024. Sjöfartsverket anser inte att särskild hänsyn behöver tas när det gäller tidpunkt för ikraftträdande om inte betydande händelser inträffar som kräver en avgiftsförändring vid en annan tidpunkt än ovan angiven. Sjöfartsverket kommer 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 antalet företag som berörs, vilka branscher företagen är verksamma i samt storleken på företagen**

Antalet redare eller fartygsägare uppskattas till cirka 1 000 stycken och antalet företag som tillhandahåller fartygsagenter uppgår till cirka 150 stycken. En majoritet av dessa redare är utländska.

---

<sup>2</sup> Utvärdering av Sjöfartsverkets nya avgiftsmodell 2018, VTI rapport 1034

Datum  
2024-06-19

Dnr 24-02147

Slutkunderna av redarnas tjänster består av näringsidkare från olika typer av branscher och privatpersoner. Sjöfartsverket har inte några kontrollmekanismer för att identifiera varje enskild godsägare eller slutkund av det gods som transporteras. Däremot finns det övergripande statistik om vilka typer av gods som lossas och lastas i olika delar av landet.

Till följd av strukturen på sjöfartsbranschen (internationella ägarstrukturer, chartertonnage samt att fartyg ofta byter ägare) kan Sjöfartsverket inte uppskatta storleken på de berörda företagen utan kan enbart konstatera att förslaget berör alla företag med fartyg som är avgiftspliktiga.

### **Beskrivning av tidsåtgång som regleringen kan föra med sig för att anpassa företagets verksamheter till förändringen**

Förutom en ökad nivå på farledsavgiften innebär föreskriftsförändringen inte någon strukturell ändring jämfört med nuvarande föreskrift (SJÖFS 2023:2).

### **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 kostnaderna.

### **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. 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 förhandla långa kontrakt.

Konkurrens sker dels inom samma sjöfartssegment, dels från andra trafikslag gentemot sjöfarten.

Höjningen av farledsavgiften drabbar Sjöfartsverkets kunder likvärdigt, men kan påverka företag med olika förutsättningar på olika sätt, exempelvis kan nystartade företag med lägre likviditet drabbas mer än mer väletablerade företag. Den totala avgiftsökningen kan även variera mellan kunder beroende på nyttjandet av frekvensrabatt och miljöincitament. Sjöfartsverket bedömer dock inte att frekvensrabatt och miljöincitament inverkar snedvridande på konkurrensen, utan är delar i avgiftsmodellen som alla kunder kan nyttja. Konkurrensen mellan

Datum  
2024-06-19

Dnr 24-02147

företagen inom de olika segmenten kan i en liten utsträckning påverkas av avgiftshöjningen. Likväl utgör andelen av farledsavgifterna av den totala transportkostnaden mellan 0,1 till 4,6 procent<sup>3</sup> vilket förespråkar att höjning av farledsavgiften inte är den drivande kostanden för företagen, utan den största kostnaden är godshanteringen i hamnarna som står för cirka 70 procent av den totala transportkostnaden<sup>4</sup>.

Enligt VTI:s rapport *Sjötrafik i Vänern och Mälaren* får en höjning av farleds- och lotsavgifter en större procentuell påverkan på den totala transportkostnaden för sjötransporterna i dessa områden<sup>5</sup>. För både Vänern och Mälaren är sjötransporterna utsatta för konkurrens från andra trafikslag. Det innebär att en ökad totalkostnad för sjötransporter relativt med andra transportslag kan innebära att transportköparna väljer bort transport via sjöfart till förmån för till exempel vägtransport via lastbil. En konsekvens av detta kan bli försämrade konkurrensmöjligheter för de redare som är verksamma inom Vänern och Mälaren.

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

Mot bakgrund av rådande omvärldsläge samt de generella kostnadsökningar som ses i dagsläget, kan ytterligare kostnadsökningar som en konsekvens av avgiftshöjningar således ha en ytterligare negativ påverkan på företagens finansiella situation.

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

Ingen särskild hänsyn behöver tas till små företag vid utformningen, eftersom förslaget endast är begränsat till en avgiftsökning. Förslaget genererar därmed inte en ökad administrativ börda i frågan om hantering eller dokumentation.

### **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](mailto:andreas.ahlander@sjofartsverket.se)

---

<sup>3</sup> Utvärdering av Sjöfartsverkets nya avgiftsmodell 2018, VTI rapport 1034

<sup>4</sup> Tilläggsuppdrag hamnar inom ramen för regeringsuppdraget Nationell samordnare för inrikes och närsjöfart, Trafikverket 2021:172

<sup>5</sup> Sjötrafik i Vänern och Mälaren, VTI rapport 1040