



Enligt sändlista

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

### **Inledning**

Sjöfartsverket föreslår att genomföra en höjning av farledsavgiften med cirka 7,30 procent från gällande avgiftsnivåer i SJÖFS 2022:1 från och med den 1 januari 2024.

Utöver avgiftsförändringarna;

- tas avgiftsreduktionen för fjärrzonstrafiken bort, enligt plan, från 25 till 0 procent,
- tillkommer läktring som definition i föreskriften samt förtydligande kring avgiftsuttaget,
- sker mindre redaktionella korrigeringar.

### **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.

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.

Finansieringsmodellen innebär att det är kunderna som nyttjar Sjöfartsverkets tjänster som står för finansieringen av dessa tjänster i form av avgifter. Farledsavgiften är offentligrättslig avgift avsedd att finansiera Sjöfartsverkets huvudsakliga kostnader. Myndighetens verksamhet finansieras till cirka 70 procent genom avgifter via handelssjöfarten (farleds- och lotsavgifterna). Intäkter

Datum  
2023-06-13

Dnr 23-00402

genereras också genom försäljning av produkter och tjänster, medel från Försvarmakten, medel via Eurocontrol samt anslag via statsbudgeten. Intäkterna från farledsavgiften motsvarar idag 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.

För att skapa en tydlighet och förutsägbarhet när det gäller uttag av farleds- och lotsavgifter har Sjöfartsverket sedan 2020 initierat en årlig process där en mindre uppföljning och revidering av föreskrifterna sker.

### **Syftet med föreslagna ändringar**

#### *Avgiftsjusteringar*

Sjöfartsverkets intäkter är rörliga och påverkas av omständigheter utanför myndighetens kontroll, framför allt volymen kopplat till anlop, gods och passagerare. Dessa är i sin tur starkt påverkade av rådande konjunktur och omvärldsläge. Dessa faktorer har lett till en allmän kostnadsökning med en inflation som ligger på en rekordhög nivå. Utmaningen är att hela tiden anpassa kostnaderna, som till stor del är fasta, utifrån de mer rörliga intäkterna. 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 2024. Tillsammans med ett förstärkt arbete med ständiga förbättringar och effektiviseringar, vill Sjöfartsverket återupprätta en hållbar ekonomi för den investeringstunga verksamhet som myndigheten bedriver.

Farledsavgiften får höjas maximalt motsvarande KPI-KS, med undantag för miljöincitamentet. 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 2022 till juli 2023 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 9,80 procent, men kommer att fastställas när utfall till och med juli 2023 finns tillgängligt.

Fartyg som innehar en miljöklassning enligt *Clean Shipping Index* (CSI) åtnjuter en nedsättning av farledsavgiftens fartygsbaserade del. Sjöfartsverket nyttjade

Datum  
2023-06-13

Dnr 23-00402

under 2022 första gången 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 åtnjuter reduktion av den fartygsbaserade delen av farledsavgiften, ska täckas av de avgifter som betalas in av det övriga kollektivet. Höjningen för 2022 innehöll dels ett procentuellt påslag för att återta ”skulden”<sup>1</sup> för 2021 samt för att ta höjd för årliga utbetalningar av miljöincitamentet. Under 2022 och 2023 har den nämnda skulden reglerats. Detta resulterar i att farledsavgiften behöver sänkas med 2,50 procent, varav den sammanlagda höjningen av farledsavgiften blir cirka 7,30 procent (9,80 procent – 2,50 procent).

#### *Övriga förändringar i föreskriften*

Förändringen av avgiftsreduktionen för fartyg som trafikerar den s.k. fjärrzonen tas bort. Detta i enlighet med vad som tidigare beslutats av Sjöfartsverket rörande en gradvis utfasning av reduktionen.

Definition av läktring tillkommer. Med läktring avses lastning eller lossning av last som sker direkt mellan olika fartyg utan att lasten passerar en lastterminal eller någon annan anläggning. Vid läktring på svenskt sjöterritorium ska berörda fartyg lämna farledsdeklaration och rapportera för godset som lastas och lossas. Beredskapsavgift och fartygsbaserad farledsavgift tas ut på samma sätt som om fartyget anläpt en hamn.

Vidare sker endast mindre redaktionella korrigeringar.

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

Sjöfartsverket har mandat att föreskriva om farledsavgiften och dess storlek. Vid utebliven reglering ökar det budgeterade ekonomiska underskottet för myndigheten. Sjöfartsverket bedömer därför att en höjning är nödvändig för att myndigheten ska kunna utföra sitt utpekade myndighetsuppdrag.

#### **Vilka berörs av regleringen**

Förslaget till ändring av farledsavgiften berör redare (och deras kunder) vars fartyg anlöper Sverige. Under 2022 lämnade 2 721 unika fartyg farledsdeklaration och de stod för sammanlagt cirka 75 000 anlöp. Antalet fartyg som under 2022 tog del av miljöincitamentet var 115 stycken.

Antalet redare eller fartygsägare uppskattas till cirka 1 000 stycken och antalet företag som tillhandahåller fartygsagenter uppgår till cirka 150 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

---

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

Datum  
2023-06-13

Dnr 23-00402

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.

Rörande borttagandet av avgiftsreduktionen för fartyg i fjärrzonstrafik berör förändringen endast ett fåtal aktörer. Sedan införandet av fjärrzonsrabatten 1998 är det fram till idag i stort sett samma antal aktörer som tar del av avgiftsreduktionen. Under 2022 har totalt fyra aktörer nyttjat fjärrzonsrabatten, samtliga är globala aktörer inom sjöfarts- och transportbranschen.

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

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 7,30 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.

---

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

Datum  
2023-06-13

Dnr 23-00402

**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 2024 och remitteras under sommaren 2023, Sjöfartsverket genomför informationsinsatser kring de aktuella förändringarna innan ikraftträdande.

**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.

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 att definitionen av läkring införs och avgiftsuttaget av densamma redovisas innebär föreskriftsförändringen inte någon strukturell ändring jämfört med nuvarande föreskrift (SJÖFS 2022:1), utan enbart en ökad nivå på farledsavgiften. Nedtrappningen och borttagandet av avgiftsreduktionen för fjärrzonstrafik är aviserad sedan tidigare remitteringar, 2020 samt 2021.

**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 pga. historiska skäl, som exempelvis fartygens stora investeringskostnader, långa livscykel samt svårighet att hitta alternativa användningsområden. Utredningar har

Datum  
2023-06-13

Dnr 23-00402

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 den totala avgiftsökningen kan variera mellan kunder beroende på nyttjandet av frekvensrabatt och miljöincitament. Sjöfartsverket bedömer dock inte att detta inverkar snedvridande på konkurrensen, utan är delar i avgiftsmodellen som alla kunder kan nyttja. Konkurrensen mellan företagen inom de olika segmenten bedöms därför inte påverkas av avgiftshöjningen.

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>3</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.

---

<sup>3</sup> Sjötrafik i Vänern och Mälaren, VTI rapport 1040

Datum  
2023-06-13

Dnr 23-00402

**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)