



Enligt sändlista

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

### **Inledning**

Sjöfartsverket avser höja farledsavgiften totalt, inklusive höjning för miljöincitamentet, med cirka 3,75 procent från gällande avgiftsnivåer i SJÖFS 2024:1 från och med den 1 januari 2026. Utöver avgiftshöjningen avser Sjöfartsverket att justera rabattsatserna för miljöincitamentet för fartyg i Clean Shipping Index (CSI)- klasserna A och B.

Utöver avgiftsförändringarna avser Sjöfartsverket göra följande ändringar i föreskriften:

- En ändrad definition av termen arbetsfartyg införs
- Förtydligande av 25-26 §§
- Ändrad tidsfrist för inlämning av de periodvisa farledsdeklarationerna
- Andra mindre redaktionella ändringar

### **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 sjömansservices 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.

Datum  
2025-06-04

Dnr 25-02847

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 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 2024 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 växande underhålls- och investeringsbehov samt 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.

Mot bakgrund av detta bedömer Sjöfartsverket att myndigheten behöver höja farledsavgiften enligt restriktionen i regleringsbrevet (KPI-KS) för 2026. 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 2024 till juli 2025 kommer ange 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

Datum  
2025-06-04

Dnr 25-02847

en (1) procent, men kommer att fastställas när utfall till och med juli 2025 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 åtnjuter reduktion av den fartygsbaserade delen av farledsavgiften, ska täckas av de avgifter som betalas in av det övriga kollektivet.

Mellan åren 2021 och 2025 har farledsavgifterna (KPI-KS plus höjning för miljöincitamentet) ökat med totalt 31 procent. Samtidigt har utbetalningarna av miljöincitamentet ökat med 111 procent, vilket innebär att utbetalningar har ökat i en betydligt snabbare takt. Utbetalningarna för 2025 är än så länge en prognos och det faktiska utfallet ses först när året är slut. Huvudorsaken till att utbetalningarna har ökat är tillkommande fartyg i de högre nettodräktighetsklasserna inom CSI-klass A och B. Prognosen för 2021–2025 visar utbetalningar på ca 524 miljoner kr, medan de totala inbetalningarna beräknas till ca 475 miljoner kr. Detta skulle innebära att Sjöfartsverket kommer ha en utestående fordran till branschen på ca 50 miljoner kr efter 2025. Utan åtgärder beräknas underskottet öka med ytterligare 28 miljoner under 2026.

För att skapa balans i systemet och säkerställa att inbetalningarna täcker de årliga utbetalningarna, samtidigt som underskottet återhämtas, avser Sjöfartsverket att öka farledsavgiften för miljöincitamentet samt justera rabattsatserna för fartyg i CSI-klass A och B. Farledsavgiften avses höjas med cirka 2,75 procent för miljöincitamentet varav den sammanlagda höjningen av farledsavgiften blir cirka 3,75 procent (1 procent + 2,75 procent). Gällande CSI-klasserna A och B avser Sjöfartsverket att justera rabattsatserna från 90 procent till 65 procent för fartyg i A-klass respektive från 70 procent till 40 procent för fartyg i B-klass.

#### *Ändrad definition av termen arbetsfartyg*

Av 2 § 6 p. Förordning (1997:1121) om farledsavgift framgår att arbetsfartyg är undantagna från avgiftsplikt. Regeringen har dock inte definierat begreppet närmare. Sjöfartsverkets definition under 7 § i SJÖFS 2024:1 om farledsavgift:

*Med arbetsfartyg avses mudderverk, pontonkranar, dykerifartyg eller andra sådana fartyg som uteslutande används för andra uppdrag än transporter och där uppdraget har direkt anknytning till sjöfarten.*

Arbetsfartyg som term är inte något som har sitt ursprung i de internationella konventionerna. Där finns endast termerna lastfartyg och passagerarfartyg upptagna (och eventuellt fartyg som inte omfattas av konventionerna, ex. örlogsfartyg och fritidsfartyg). Allt utöver detta är nationella termer som myndigheter tillämpar inom ramen för sin verksamhet. Det saknas således en legal

Datum  
2025-06-04

Dnr 25-02847

definition av termen arbetsfartyg. Avsaknaden av definition skapar därmed ett behov för Sjöfartsverket att själva definiera termen för att kunna avgöra vilka fartyg som faktiskt ska betala farledsavgift och vilka som inte ska göra det. Sjöfartsverket anser att nuvarande definition av arbetsfartyg bör utvidgas så att ett arbetsfartyg är ett fartyg som utför arbete till sjöss men att arbetet inte behöver ha direkt anknytning till sjöfarten. En ändring av definitionen enligt ovan innebär att fler fartyg kommer att undantas farledsavgift än tidigare vilket kan förväntas få vissa ekonomiska konsekvenser för Sjöfartsverket. Med en ny definition av arbetsfartyg kan myndigheten väntas få cirka en (1) mnkr mindre intäkter då fler fartyg inkluderas i begreppet arbetsfartyg. Sjöfartsverket föreslår ändra definitionen enligt nedan:

*Med arbetsfartyg avses fartyg som är avsedda för att utföra arbeten där fartyget i sig och dess utrustning används, exempelvis för sjömätning, rör- eller kabelutläggning, isbrytning, muddring, dykning och forskning.*

#### *Förtydligande av 25-26 §§*

Sjöfartsverket har gjort en genomlysning av användningen av begreppet "hamn" i Sjöfartsverkets föreskrifter om farledsavgift (SJÖFS 2024:1). De paragrafer där myndigheten efter genomgång av föreskriften ser behov av justering är 25 och 26 §§. När det gäller 25 § föreslås följande tillägg (kursiv text):

Avgiften ska betalas till Sjöfartsverkets bank-, eller bankgiro innan fartyget avgår från svensk hamn, *ankarplats eller annan plats inom Sveriges sjöterritorium.*

Skälet till ändringen är att det kan förekomma lastoperationer på flera ställen än i hamnar och även dessa ska omfattas.

I 26 § 2 stycket föreslås en förändrad skrivning enligt nedan (kursiv text).

Sjöfartsverkets medgivande att lämna periodvisa farledsdeklarationer avser ansökt tidtabell. Om tidtabellen ändras och nya hamnar *eller ankarplatser* trafikeras ska ny ansökan göras. Den periodvisa farledsdeklarationen ska innehålla fartygets samtliga anlöp för varje svensk hamn *eller ankarplats inom Sveriges sjöterritorium* som ingår i tidtabellen och lämnas senast *sju* dagar efter utgången av den kalendermånad *som* deklarationen avser.

#### *Ändrad tidsfrist för inlämning av de periodvisa farledsdeklarationerna*

Sjöfartsverket föreslår att ändra tidsfristen för när den periodvisa farledsdeklarationen senast ska lämnas in, från tio dagar till sju dagar, efter utgången av den kalendermånad som deklarationen avser.

Merparten av de periodvisa farledsdeklarationerna lämnas redan idag in tidigare än ovannämnda tio dagar vilket torde innebära att det inte blir någon administrativ börda för användarna om tidsfristen ändras från tio till sju dagar. Det kommer fortfarande gälla efter utgången av den kalendermånad deklarationen avser vilket

Datum  
2025-06-04

Dnr 25-02847

myndigheten anser är tillräckligt med tid. Tidigare inlämning av de periodvisa deklarationerna möjliggör tidigare fakturering och statistikuttag.

#### *Andra mindre redaktionella ändringar*

Sjöfartsverket avser även göra mindre redaktionella ändringar i de nuvarande föreskrifterna om farledsavgift (SJÖFS 2024:1). Ändringarna bedöms inte påverka myndigheten eller användarna och kommer inte konsekvensutredas men beskrivs kort nedan:

- Under 12 § anges att om displacementet skiljer sig mellan ankomst och avgång, ska det högsta värdet användas. Eftersom endast ett värde bör vara tillämpligt, föreslås en omformulering av paragrafen för att klargöra detta.
- Under 21 § står det om det transportupplägg för vilket återbetalning beviljas förändras ska detta snarast meddelas Sjöfartsverket. Denna mening tillhör avgiftsreduktion för fjärrzon. Meningen bör strykas då denna reduktion är borttagen.
- 7 § hänvisar bland annat till 11 § med definitioner av vissa fartygstyper. 11 § avser läktring och definierar inte en fartygstyp. Sjöfartsverket avser därför att stryka hänvisningen till 11 §.

#### **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.

Utan justering av miljöincitamentet kommer Sjöfartsverkets fordran på branschen fortsätta att öka. För att skapa balans i systemet och säkerställa att inbetalningarna täcker de årliga utbetalningarna, samtidigt som underskottet återhämtas, anser Sjöfartsverket att en justering är nödvändig.

Gällande definitionen av termen arbetsfartyg är den alternativa lösningen att låta nuvarande definition bestå vilket skulle innebära att arbetsfartyg måste ha direkt anknytning till sjöfarten vilket får till följd att färre fartyg blir avgiftsbefriade.

I de paragrafer som rör när betalning till farledsavgifter ska göras och när periodvisa deklarationer får göras (25 26 §§) görs tillägg som inkluderar *ankarplats eller annan plats inom Sveriges sjöterritorium*. Detta eftersom lastoperationer som ska generera farledsavgift inte alltid är knutna till en hamn.

Datum  
2025-06-04

Dnr 25-02847

Sjöfartsverket ser ingen alternativ lösning men anser att olika tolkningar kan göras om förtydliganden inte görs i föreskriften.

Statistik visar att merparten av de periodvisa deklarationerna lämnas in innan tidsfristen på tio dagar. Det visar att det förmodligen inte uppstår någon administrativ börda för kunderna om Sjöfartsverket ändrar till sju dagar efter utgången av den kalendermånad som farledsdeklarationen avser. Vid utebliven reglering händer inget för kunderna eller Sjöfartsverket, dock möjliggörs inte tidigare fakturering eller statistikuttag.

### **Vilka berörs av regleringen**

Förslaget till ändring av farledsavgiften berör redare (och deras kunder) vars fartyg anlöper Sverige. Under 2024 lämnade 2 467 unika fartyg farledsdeklaration och de stod för sammanlagt cirka 67 500 anlöp. Antalet fartyg som under 2024 tog del av miljöincitamentet var 103 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 bemyndiganden som myndighetens beslutanderätt grundar sig på**

Med stöd av 9 § i förordningen (1997:1121) om farledsavgift har Sjöfartsverket rätt att föreskriva om avgifter för farledsavgift.

### **Uppgifter om kostnadsmässiga och andra konsekvenser regleringen medför**

Föreskriften förväntas inte medföra några extra lönekostnader, andra administrativa kostnader eller någon ökad resursbelastning utöver de cirka en procent i ökade farledsavgifter som den medför för Sjöfartsverkets kunder.

Farledsavgiftens andel av de totala transportkostnaderna för ett enskilt anlöp kan variera beroende på ett flertal parametrar som exempelvis hamnavgifter, anlöpsfrekvens och drivmedelspris.

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 kan påverka den faktiska avgiften för ett enskilt fartyg. Fartyg med hög miljöklassning och som går i frekvent trafik påverkas i mindre omfattning av ett ökat avgiftsuttag.

Datum  
2025-06-04

Dnr 25-02847

Färjesegmentet mottog 67 procent av det totala utbetalda miljöincitamentet under 2024, medan andelen för övriga segment, exklusive container, varierade mellan 1 och 13 procent. Inga fartyg i containersegmentet är anslutna till CSI. Den föreslagna justeringen av rabattsatserna för fartyg i CSI-klass A och B förväntas minska utbetalningarna av miljöincitament för dessa fartyg. Prognosen för 2025 visar att fartyg i CSI-klass A kommer att få cirka 60 miljoner kronor i utbetalningar. Med den föreslagna justeringen beräknas beloppet för fartyg i A-klassen minska till cirka 50 miljoner kronor. För fartyg i B-klassen förväntas utbetalningarna minska med cirka 20 miljoner kronor, från cirka 50 miljoner kronor till cirka 30 miljoner kronor.

**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 2026 och remitteras under sommaren 2025. 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.

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.

Datum  
2025-06-04

Dnr 25-02847

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

Förutom en ökad nivå på farledsavgiften innebär föreskriftsförändringen inte någon strukturell ändring jämfört med nuvarande föreskrift (SJÖFS 2024:1). Sjöfartsverket anser inte att tidsfristen från tio dagar till sju dagar för inlämnande av farledsdeklarationer för periodvisa deklarationer påverkar företagen då det fortfarande kommer gälla efter utgången av den kalendermånad deklarationen avser.

**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 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>1</sup> vilket förespråkar att höjning av farledsavgiften inte är den drivande kostanden för företagen, utan den största

---

<sup>1</sup> Utvärdering av Sjöfartsverkets nya avgiftsmodell 2018, VTI rapport 1034

Datum  
2025-06-04

Dnr 25-02847

kostnaden är godshanteringen i hamnarna som står för cirka 70 procent av den totala transportkostnaden<sup>2</sup>.

**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 Linda Onmalm +46(0)10 478 5918  
[linda.onmalm@sjofartsverket.se](mailto:linda.onmalm@sjofartsverket.se)

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

---

<sup>2</sup> Tilläggsuppdrag hamnar inom ramen för regeringsuppdraget Nationell samordnare för inrikes och närsjöfart, Trafikverket 2021:172