



Enligt sändlista

Konsekvensutredning angående förslag till ändringar av föreskrifter om tillhandahållande av lots, lotsbeställning, tilldelning av lots och lotsavgifter

Inledning

Sjöfartsverket avser höja lotsavgiften motsvarande 10 procent, i enlighet med treårsplanen. Höjningen av lotsavgiften kommer differentieras genom att 75 procent av den totala höjningen fördelas på startavgiften och resterande 25 procent fördelas på den rörliga lotsningsavgiften. Det innebär en höjning av startavgiften med 15 procent och en höjning av den rörliga lotsningsavgiften med fem (5) procent från gällande avgiftsnivåer i ändringsföreskrift SJÖFS 2025:3 som träder i kraft 1 juli 2025.

För öppensjölotsning, genomfartslotsning i Öresund och Öresundslotsning föreslås höjningar på distanspriset per nautisk mil mellan noll (0) procent och 9,60 procent från gällande avgifter i SJÖFS 2024:2.

Redaktionella ändringar som inte påverkar avgiftsnivåerna och som Sjöfartsverket bedömer inte behöver konsekvensutredas är följande:

Sjöfartsverket avser föreslå att lägga till en 1 b § med nedan lydelse:

Dessa föreskrifter tillämpas inte för fartyg som ägs eller brukas av en stat och som uteslutande används för statsändamål och inte för affärsdrift.

Till följd av den allmänna folkrättsliga principen om staters suveränitet anses statsfartygen genom folkrätten inneha immunitet. Immuniteten innebär att dessa fartyg normalt inte kan beläggas med utmätning, kvarstad eller bli föremål för handräckningsåtgärder. Statsfartygs immunitet kommer till uttryck i 1926 års Brysselkonvention med tilläggsprotokoll som antogs 1934. Sverige har ratificerat såväl konventionen som tilläggsprotokollet och införlivat dessa i svensk rätt genom

Datum
2025-06-04

Dnr 25-02848

lagen (1938:470) med vissa bestämmelser om främmande statsfartyg m.m. Eftersom internationella överenskommelser om lotsavgift saknas och Sjöfartsverket heller inte har rätt att ingå sådana överenskommelser gäller principen om staters suveränitet. Tillsammans med regleringen i 2 § lag (1938:470) med vissa bestämmelser om främmande statsfartyg m.m. är slutsatsen att Sjöfartsverket saknar rättsligt stöd att ta ut lotsavgift från utländska statsfartyg även vid frivillig lotsning. Detta gäller för såväl öppensjölotsning som också för all lotsning där lotsplikt föreligger.

Sjöfartsverket föreslår att 13 § förtydligas då paragrafens nuvarande lydelse kan uppfattas som otydlig. I nuvarande föreskrift står det att:

Ingen beställningsavgift behöver erläggas vid det första tillfället en ändring görs, oavsett tidpunkt, som innebär att lotsningens start justeras maximalt 30 minuter tidigare eller senare än bekräftad tidpunkt.

Ny föreslagen text för att tydliggöra paragrafen föreslås vara:

Ändring som innebär att lotsningens start justeras maximalt 30 minuter tidigare eller senare än bekräftad tidpunkt får göras vid ett tillfälle utan att beställningsavgift behöver erläggas oavsett om ändringen skulle ha varit avgiftsbelagd enligt 11 och 12 §§.

I bilaga 1 till föreskriften tillkommer alternativa bordningsplatser för Malmö lotsområde och Gävle lotsområde.

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. Genom att lots används minskar riskerna för grundstötningar och kollisioner och därmed risken för skador på människor, miljö och egendom.

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 de flesta fall myndighetsutövning i regeringsformens mening. Det är användarna som nyttjar Sjöfartsverkets lotsningstjänster som står för finansieringen av dessa i form av lotsavgifter.

Datum
2025-06-04

Dnr 25-02848

Syftet med föreslagna ändringar

Avgiftsjusteringar

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 och lotsade timmar vilka har fluktuerat under de senaste åren. Under 2024 gjordes cirka 31 000 lotsbeställningar, en ökning med 1,5 procent jämfört med 2023. Samtidigt minskade antalet lotsade timmar med cirka 900 timmar, motsvarande en procent. Detta förklaras av en minskning i lotsningar på längre sträckor, särskilt i Väner och Mälaren, där antalet lotsbeställningar minskade med 10,5 respektive 9,5 procent jämfört med föregående år. Den genomsnittliga lotsningstiden i Sverige låg 2024 på 2,5 timmar. Trots att 2024 innebar en ökning av lotsbeställningar jämfört med 2023 är prognosen efter första kvartalet 2025 nedåtgående på grund av fler anledningar. Enligt Sjöfartsverkets prognos ser lotsbeställningarna ut att hamna på cirka 27 500 för 2025, vilket skulle påverka Sjöfartsverkets ekonomi ytterligare.

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 tillgänglighetskrav att i alla hamnar i hela Sverige, dygnet runt, inneha en lotsberedskap. Sjöfartsverkets kostnader är således till stor del fasta på kort- och medellång sikt oaktat antalet anlöp 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 men även kostnaderna för underhåll på lotsstationerna.

Alla fartyg betalar en startavgift och en rörlig lotsningsavgift oavsett hur lång lotsningen är. Minsta lotsavgift som kan debiteras är en lotsning mellan 1-30 minuter. Med en ökning av startavgiften med 15 procent och den rörliga lotsningsavgiften med fem procent blir det dyrare för lotsningar *upp till två timmar* jämfört med ökade avgifter fördelat jämt på båda komponenterna¹. Den största avgiftsökningen får fartyg som lotsar upp till 30 minuter. Detta beror på att startavgiften för korta lotsningar utgör en större andel av den totala lotsavgiften.

För lotsningar som överstiger två timmar leder denna fördelning av höjning till en lägre procentuell avgiftsökning. Ju längre lotsning, desto mindre blir höjningen procentuellt då startavgiften utgör en mindre andel av totala avgiften för långa lotsningar.

¹ Alltså en generell ökning med 10 procent på hela lotsavgiften

Datum
2025-06-04

Dnr 25-02848

Sjöfartsverket avser höja startavgiften med 15 procent och en höjning av den rörliga lotsningsavgiften med fem procent. Enligt den senaste prognosen för 2025 förväntas Sjöfartsverkets intäkter från lotsavgifterna bli cirka 764 mnkr. Om en höjning på 10 procent genomförs, beräknas intäkterna för höjningen motsvara 76,4 mnkr. Av denna summa kommer startavgiften att stå för 75 procent, vilket motsvarar 57,3 mnkr, medan den rörliga lotsningsavgiften kommer att stå för 25 procent, vilket motsvarar 19,1 mnkr.

Avgiftshöjningen på distanspriset per nautisk mil för öppensjölotsning, genomfartslotsning i Öresund och Öresundslotsning föreslås vara mellan noll (0) procent och 9,60 procent. De föreslagna priserna är anpassade för att bibehålla konkurrens mot andra aktörer.

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.

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. Även transportköparna och godsägarna påverkas av regleringen då hela kostnaden vidarefaktureras vilket innebär att svenska företag betalar för samtliga lotstjänster som beställs av fartygsagenterna när avgifterna ökar, vilket i förlängningen torde påverka svenska konsumenter. Dock är det svårt för Sjöfartsverket att uppskatta hur många dessa är eller hur avgiftshöjningen påverkar svensk export och import då 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 bemyndiganden 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 kostnadsmässiga och andra konsekvenser regleringen medför

Datum
2025-06-04

Dnr 25-02848

Föreskriften väntas inte medföra några extra lönekostnader, andra administrativa kostnader eller någon ökad resursbelastning för Sjöfartsverkets kunder.

Alla fartyg betalar en startavgift och en rörlig lotsningsavgift oavsett hur lång lotsningen är. Med liggande förslag blir det en fördyring för lotsningar upp till två timmar med en ökad startavgift med 15 procent och den rörliga lotsningsavgiften med fem procent jämfört med ökade avgifter generellt². Den största avgiftsökningen får fartyg som lotsar upp till 30 minuter. För lotsningar som överstiger två timmar leder denna fördelning av höjning till en lägre procentuell avgiftsökning. Ju längre lotsning, desto mindre blir höjningen procentuellt då startavgiften utgör en mindre andel av totala avgiften för långa lotsningar. För 2024 var det cirka 65 procent av alla lotsbeställningar som uppgick till 2 timmar eller mindre.

Gällande avgiftshöjningen mellan noll (0) – 9,60 procent per nautisk mil för öppensjölotsning, Öresundslotsning och genomfartslotsning i Öresund medför höjningen en fördyring för samtliga användare förutom på det minsta tonnage som väljer att köpa tjänsten av Sjöfartsverket. Priserna är satta för att bibehålla en möjlig konkurrens mot andra aktörer.

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

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.

² Jämfört med en ökning på tio procent på samtliga komponenter

Datum
2025-06-04

Dnr 25-02848

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 företagets verksamheter till förändringen

Förutom en ökad nivå på startavgiften och lotsningsavgiften jämfört med ändringsföreskrift SJÖFS 2025:3 innebär föreskriftsförändringen inte någon strukturell ändring jämfört med 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 kostnaderna. Sjöfartsverket ser inga tillkommande kostnader utöver avgiftshöjningen.

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.

Det finns även för vissa segment inom sjöfartsbranschen en substitutionsrisk med andra transportslag. Lotsavgiften påverkar dock alla Sjöfartsverkets kunder likvärdigt. Viktigt att understryka är att en avgiftsjustering som differentierar höjningen på startavgiften (15 procent) och lotsningsavgiften (fem procent), påverka företag olika som beskrivits ovan.

Det finns områden inom sjöfart som möter konkurrens mot andra transportslag, för vilka en avgiftshöjning kan ha negativ inverkan på deras konkurrensförmåga. Enligt VTI:s rapport *Sjötrafik i Vänern och Mälaren*³ kan det konstateras att en

³ Sjötrafik i Vänern och Mälaren, VTI rapport 1040

Datum
2025-06-04

Dnr 25-02848

höjning av farledsavgifterna i allmänhet och lotsavgifterna i synnerhet får en större procentuell påverkan på den totala transportkostnaden för sjötransporterna i dessa områden. Det innebär en ökad risk för att ytterligare avgiftshöjningar kan medföra att godset flyttas över till andra transportslag, främst lastbil, vilket skulle få negativa effekter för de företag som bedriver sjötransporter på Väner och Mälaren. Sjöfartsverket är medveten om att detta innebär en risk för en målkonflikt mellan kravet på full kostnadstäckning för myndighetens lotsverksamhet kontra regeringens godstransportstrategi som syftar till att öka mängden gods som transporteras via sjöfart. Genom att differentiera höjningen med en lägre startavgift än lotsningsavgift dämpas denna effekt något då en större höjning av startavgiften än lotsningsavgiften inte får en lika stor procentuell påverkan på den totala transportkostnaden för sjötransporterna då dessa lotsningar ofta sträcker sig mellan 5-14 timmar.

Gällande öppensjölotsning, Öresundslotsning och genomfartslotsning i Öresund ser inte myndigheten att det finns konkurrensförhållanden mellan företag. Tjänsten är inte tvingade och det finns andra aktörer som företag kan välja på som utför samma tjänst.

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 då dessa inte förändras utan förslaget 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

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