

Lena Persson

Från: anders.westerlund@sjofartsverket.se
Skickat: den 31 augusti 2021 13:09
Till: anders.westerlund@sjofartsverket.se
Kopia: katarina.noren@sjofartsverket.se; magnus.stephansson@sjofartsverket.se; emelie.angberg@sjofartsverket.se
Ämne: Remiss av Sjöfartsverkets föreskrifts- och avgiftsändringar inför 2022
Bifogade filer: Bilaga 1. Miljöincitamentet.pdf; Bilaga 2. Exempelanlöp.pdf; Konsekvensanalys Isbrytning 2022.pdf; Konsekvensanalys Trossföring 2022.pdf; Konsekvensutredning Farledsavgifter 2022.pdf; Konsekvensutredning lotsavgifter 2022.pdf; Missiv.pdf; SJÖFS-2011-1 med föreslagna ändringar inför 2022.pdf; SJÖFS 2014-6 med föreslagna ändringar inför 2022.pdf; SJÖFS 2019-3 med föreslagna ändringar inför 2022.pdf; SJÖFS 2019-4 med föreslagna ändringar inför 2022 inkl lotsleder.pdf; SJÖFS 2019-6 med föreslagna ändringar inför 2022.pdf

Uppföljningsflagga: Följ upp
Flagga: Har meddelandeflagga

Kategorier: Lena

Ni inbjuds härmed att inkomma med synpunkter på Sjöfartsverkets förslag till föreskrifts- och avgiftsändringar inför 2022.

Revideringen omfattar följande av Sjöfartsverkets föreskrifter:

- Föreskrift om farledsavgift (SJÖFS 2019:3)
- Föreskrift om lotsavgifter (SJÖFS 2019:4)
- Föreskrift om taxa för isbrytning på beställning (SJÖFS 2014:6)
- Föreskrift om statens isbrytningsverksamhet (SJÖFS 2011:1)
- Föreskrift om taxa för fartyg på Trollhätte- och Södertälje kanal (SJÖFS 2019:6)

De nu föreslagna ändringarna avses träda i kraft från den 1 januari 2022.

De ändringar som föreslås framgår av förslag till nya föreskrifter samt av bifogade konsekvensutredningar.

Synpunkter ska inkomma **senast den 1 oktober 2021** och lämnas skriftligen till sjofartsverket@sjofartsverket.se eller till följande adress: Sjöfartsverket, 601 78 Norrköping.

Vänligen ange följande beteckning i ert remissvar:

- 21-02333 avseende farledsavgifter
- 21-02334 avseende lotsavgifter
- 21-02335 avseende Trollhätte- och Södertälje kanal
- 21-02336 avseende isbrytning

Se bifogat missiv för ytterligare information.

Med vänlig hälsning,

Anders Westerlund
Strateg / stf enhetschef

Strategisk analys och utredning
Östra promenaden 7
602 28 Norrköping

Telefon: 010-478 61 75
Mobil: 076-695 74 47

www.sjofartsverket.se



Sjöfartsverket behandlar personuppgifter i enlighet med Dataskyddsförordningen (GDPR) och Dataskyddslagen.

Läs mer på

<http://www.sjofartsverket.se/gdpr>

Datum	Vår beteckning
2021-08-31	21-02333
	21-02334
	21-02335
	21-02336
Ert datum	Er beteckning

Handläggare, direkttelefon

Anders Westerlund, +4610 478 61 75

Enligt sändlista

Remiss av förslag till nya avgiftsföreskrifter avseende Sjöfartsverkets farleds- och lotsavgifter, isbrytning och Södertälje och Trollhätte kanal

Ni inbjuds härmed att inkomma med synpunkter på Sjöfartsverkets förslag till ändring av rubricerade föreskrifter. De ändringar som föreslås framgår av förslag till nya föreskrifter samt av bifogade konsekvensutredningar.

Revideringen omfattar följande av Sjöfartsverkets föreskrifter:

- Föreskrift om farledsavgift
- Föreskrift om lotsavgifter
- Föreskrift om taxa för isbrytning på beställning
- Föreskrift om statens isbrytningsverksamhet
- Föreskrift om taxa för fartyg på Trollhätte- och Södertälje kanal

De nu föreslagna ändringarna avses träda i kraft från den 1 januari 2022.

De tidigare föreslagna avgiftsförändringarna som kommunicerades den 23 oktober 2020 och som skulle ha trätt ikraft den 1 september 2021 utgår¹.

Föreskriftsändringar som kommunicerats den 23 oktober 2020 och som skulle ha trätt ikraft den 1 september 2021 träder istället ikraft den 1 januari 2022.

Orsaken till förändringarna är att Sjöfartsverket, som ett led i att underlätta sjöfartsnäringens återhämtning efter pandemin, beslutat att inte genomföra några avgifts- och föreskriftsändringar under 2021.

Sjöfartsverket välkomnar synpunkter från remissinstanserna gällande avgiftsförändringarna. Sjöfartsverket följer utvecklingen i omvärlden, tar med intresse del av remissvaren samt noga avväger detta mot det ekonomiska läge som myndigheten befinner sig i.

¹ Sjöfartsverkets diariernr 20-03845, 20-03846

Datum	Vår beteckning
2021-08-31	21-02333
	21-02334
	21-02335
	21-02336

Synpunkter ska inkomma senast den 1 oktober 2021 och skickas i antingen PDF- eller Word-format till sjofartsverket@sjofartsverket.se eller med ordinarie post till följande adress: Sjöfartsverket, 601 78 Norrköping.

Vänligen ange följande beteckning i ert remissvar:

- 21-02333 avseende farledsavgifter
- 21-02334 avseende lotsavgifter
- 21-02335 avseende Trollhätte- och Södertälje kanal
- 21-02336 avseende isbrytning

Har du frågor med anledning av förslaget är du välkommen att kontakta Anders Westerlund per e-post: anders.westerlund@sjofartsverket.se eller via telefonnummer: 010-478 61 75.

Till detta missiv bifogas följande bilagor:

- Bilaga 1- Information om Sjöfartsverkets miljöincitament
- Bilaga 2- Skrivelse om effekten av föreslagna höjningar på tre exempelanlöp

Datum	Vår beteckning
2021-08-31	21-02333
	21-02334
	21-02335
	21-02336

Avgiftsförslagen i korthet

Sjöfartsverket föreslår flera höjningar av myndighetens avgifter. Sjöfartsverket är naturligtvis väl medveten om pandemins påverkan på sjöfartsnäringen, vilket också speglats i myndighetens avgiftshantering under denna med exempelvis uteblivna höjningar och möjligheter till förutsättningar för sjöfartsbranschens återhämtning. För att Sjöfartsverket ska kunna utföra sitt offentliga åtagande, bibehålla samma servicenivå och ge fortsatt bättre förutsättningar för sjöfartsbranschen måste myndigheten nu utföra de ändringar som krävs av avgifterna.

Möjligheten för Sjöfartsverket att ta ut farledsavgifter regleras i Förordning (1997:1121) om farledsavgift samt i myndighetens regleringsbrev. Farledsavgiften får maximalt höjas med motsvarande konsumentprisindex-konstant skatt (KPI-KS), med undantag för miljöincitamentet.

Farledsavgiften består av en fartygsavgift, godsavgift, passageraravgift samt beredskapsavgift. Fartygs- och beredskapsavgiften baseras på fartygets nettodräktighet, medan godsavgiften tas ut per ton och godstyp. Passageraravgift tas ut per passagerare.

Miljöincitamentet är Sjöfartsverkets system för att uppmuntra en mer miljövänlig sjöfart och infördes 2018 i sin nuvarande form. Systemet ska vara självförsörjande och finansieras av hela fartygskollektivet, detta genom att ett procentuellt påslag görs på farledsavgiften. En mer utförlig genomgång av miljöincitamentets uppbyggnad ges i bilaga 1.

Sjöfartsverkets rätt att ta ut avgifter för lotsning regleras i Förordning (1999:215) om lotsavgifter. Lotsavgiften får tas ut till motsvarande full kostnadstäckning.

Föreskrift om farledsavgifter

För Farledsavgifterna föreslås en generell höjning i enlighet med den ram som tillåts enligt Sjöfartsverkets regleringsbrev, dvs. motsvarande höjning av KPI-KS under samma period. Denna höjning uppgår till 1,1 procent. Rörande miljöincitamentet uppgår höjningen till åtta procent. Detta för att ”hämta hem” uteblivet intag av intäkter för miljöincitamentet under 2021, vilket totalt uppgår till 60 mnkr. Avsikten är att hämta in detta underskott under en treårsperiod, vilket motsvarar 20 mnkr årligen. Sammantaget kommer alltså farledsavgiften att höjas med 9,1 procent. Där 1,1 procent härstammar från Sjöfartsverkets fortsatta behov av att finansiera myndighetens verksamhet och resterande åtta procents höjning

Datum	Vår beteckning
2021-08-31	21-02333
	21-02334
	21-02335
	21-02336

utgör finansiering för miljöincitamentet. De sistnämnda åtta procenten utgör alltså ingen intäkt för Sjöfartsverket, utan ska täcka redan utbetalda medel för miljöincitamentet.

Utöver avgiftsförändringarna sker en ändring av vissa undantag för gods (tomcontainrar och transport av förnödenheter), en utökning av möjligheten att lämna periodvisa deklARATIONER i vissa fall, en sänkt avgiftsreduktion för fjärrzonstrafik från 75 till 50 procent samt sista delen i utfasningen av avgiften för turn-aroundanlöp. Utöver detta sker endast mindre redaktionella korrigeringar.

Föreskrift om lotsavgifter

För lotsavgifterna föreslås en generell höjning med 10 procent. Vidare sker en uppdatering av aktuella lotsområden och lotsleder i föreskriftens bilaga. Utöver detta sker endast mindre redaktionella korrigeringar samt borttagande av inaktuell information. I och med detta är kostnadstäckningen för lotsningsverksamheten cirka 90 procent.

Föreskrift om taxa för isbrytning på beställning

För isbrytning föreslås en uppräknig av avgiftsnivåerna med motsvarande förändring i KPI-KS sedan 2014, vilket motsvarar en ökning med åtta procent.

Föreskrift om statens isbrytningsverksamhet

I föreskriften om statens isbrytningsverksamhet förtydligas villkoren avseende isbrytning på Göta älv, Trollhätte kanal, Mälaren samt Ångermanälven. Utöver detta sker en revidering av bilagan kring vilka gränser som gäller för statlig isbrytarassistans. Därtill görs även vissa redaktionella ändringar och förtydliganden.

Föreskrift om taxa för fartyg på Trollhätte- och Södertälje kanal

I föreskriften om taxa för fartyg på Trollhätte- och Södertälje kanal föreslås trossföringsavgiften höjas med 100 kronor per sluss, från 600 kronor till 700 kronor.

Norrköping, dag som ovan

Magnus Stephansson
Direktör Styrning och planering

Sjöfartsverkets författningssamling



Sjöfartsverkets föreskrifter om statens isbrytningsverksamhet;

SJÖFS 2021:xx

Utkom från trycket
Den YY

beslutade den XX.

Sjöfartsverket föreskriver följande med stöd av 5 § isbrytarförordningen (2000:1149).

1 kap. Allmänna bestämmelser

1 § Dessa föreskrifter ska tillämpas på de fartyg som får hjälp av Sjöfartsverket med isbrytning och andra arbeten som har samband med isbrytning.

2 § Sjöfartsverket ansvarar för och leder isbrytningsverksamheten.

3 § Följande definitioner används i dessa föreskrifter:

1. Med *assisterat fartyg* menas det fartyg som erhåller hjälp av en isbrytare.
2. Med *dödvikt (dwt)* menas den sammanlagda vikten, i ton, av den last och bränsle ett fartyg förmår bära då det nedlastas till största tillåtna djupgående, dvs. lastmärket.
3. Med *föranmält fartyg* menas ett fartyg som anmält sig för assistans i enlighet med vad som anges i 4 kap. 1 §.
4. Med *isbrytare* menas fartyg som är speciellt konstruerat och byggt för att bryta is.
5. Med *isklass* menas förstärkning samt förmåga för gång i is i enlighet med följande isklasser; IA Super, IA, IB, IC, och II.¹
6. Med *konvoj* menas när fler än ett fartyg assisteras av en eller flera isbrytare.
7. *Trafikrestriktioner gällande isklass förkortas allmänt isklassrestriktioner.*

¹ Bestämmelser om isklasser finns i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:96) om finsk-svensk isklass.

2 kap. Gränser och ansvarsområden för statlig isbrytning

Allmänt

1 § Statlig isbrytning utförs i svenska kustfarvatten och på sjövägarna dit samt i Vänerne mellan öppet vatten till havs och de farvatten som är skyddade för havsis, drivis, packis eller liknande hinder. Områden för statlig isbrytning anges i *bilagan* till dessa föreskrifter.

Sjöfartsverket kan besluta om att gränsen för statlig isbrytning flyttas med hänsyn till issituationen.

2 § För det fall att vintersjöfart förekommer till eller från hamnar som inte finns upptagna i *bilagan* avgör Sjöfartsverket var gränsen för skyddat vatten går och vilket område som omfattas av statlig isbrytning.

Göta älv, Trollhätte kanal, Södertälje kanal, Mälaren och Ångermanälven

3 § Sjöfartsverket kan besluta om statlig isbrytning av svårare is i Göta älv, Trollhätte kanal, Södertälje kanal, Mälaren och Ångermanälven.

Göta älv och Trollhätte kanal

4 § Statlig isbrytarhjälp lämnas till fartyg, som är lämpade för vintersjöfart, i Göta älv och Trollhätte kanal under den tid då statlig isbrytning utförs i Vänerne.

Södertälje kanal och Mälaren

5 § Till hjälp för fartygen under svårare isförhållanden håller den statliga isbrytarhjälpen en ränna öppen för sjöfarten i Södertälje kanal och i Mälarens djupled från Stockholm och Södertälje till Västerås och Köping.

6 § Den statliga isbrytarhjälpen lämnas endast under förutsättning att övrig, för upprätthållande av vintertrafiken på Mälaren nödvändig, isbrytning utförs av de lokala intressenterna, vilket även innefattar att hålla i 5 § angiven ränna öppen en tid oavsett isförhållanden. Den statliga isbrytarhjälpen är att anse som en förstärkningsresurs som kan sättas in när lokala resurser inte räcker till på grund av svårare is. Det förutsätts att lokala intressenter har tillgång till nödvändiga resurser för isbrytning och att dessa resurser även sätts in för att hålla den brutna rännan enligt 5 § öppen. Först när de lokala resurserna inte räcker till på grund av svårare is kan den statliga isbrytarhjälpen sättas in.

Ångermanälven

7 § Till hjälp för fartygen under svårare isförhållanden medverkar den statliga isbrytarhjälpen till att hålla den så kallade basrännan i Ångermanälven öppen.

8 § Den statliga isbrytarhjälpen lämnas endast under förutsättning att övrig, för upprätthållande av vintersjöfart på Ångermanälven nödvändig, isbrytning utförs av de lokala intressenterna, vilket även innefattar att hålla i 7 § angiven basränna öppen en tid oavsett isförhållanden. Den statliga isbrytarhjälpen är att anse som en förstärkningsresurs som kan sättas in när lokala resurser inte räcker till på grund av svårare is. Det förutsätts att lokala intressenter har

tillgång till nödvändiga resurser för isbrytning och att dessa resurser även sätts in för att hålla den brutna basrännan enligt 7 § öppen. Först när de lokala resurserna inte räcker till på grund av svårare is kan den statliga isbrytarhjälpen sättas in.

Avgifter för isbrytning

9 § För isbrytning enligt dessa föreskrifter tas ingen avgift ut. För isbrytning på beställning tas en särskild avgift ut i enlighet med Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2021:xx) om taxa för isbrytning på beställning och mot ersättning.

3 kap. Förutsättningar för att erhålla assistans

1 § För att ett fartyg ska kunna få hjälp av Sjöfartsverket med isbrytning eller annat arbete som har samband därmed, ska fartyget uppfylla följande villkor.

Fartyget ska ha minst den gällande finsk-svenska isklass² och den dödvikt (dwt) som gäller för ett visst vattenområde enligt av Sjöfartsverket utfärdade gällande isklassrestriktioner³.

Fartyget ska vidare i övrigt vara lämpat för vintersjöfart. Med det menas bl.a. att fartyget ska ha väl fungerande anordningar för assistans, att fartygets skrov, maskineffekt, utrustning och besättning ska vara anpassat för och i sådant skick att gång i is inte äventyrar fartygets säkerhet.

2 § Sjöfartsverket kan vägra att lämna statlig isbrytarassistans till fartyg som inte uppfyller de i 1 § angivna kraven eller om det annars föreligger skäl att anta att fartygets lämplighet för gång i is är sämre än vad i allmänhet förutsätts gälla för fartyg tillhörande samma isklass.

3 § För det fall ett fartyg inte har föreskriven finsk-svensk isklass kan Sjöfartsverket besluta att fartygets isklass ska anses vara ekvivalent och därför godtagbar.

4 § Fartyg med begränsningar i sitt fartområde och bogserbåtar med släp, d.v.s. pråmar som är kopplade med vajrar eller trossar, kan inte påräkna statlig isbrytarassistans.

5 § Vid vintersjöfart i områden för vilka särskilda trafikrestriktioner inte utfärdats gäller följande.

1. Fartyget ska ha högsta klass hos ett av flaggstaten godkänt klassificeringssällskap eller konstaterats ha motsvarande konstruktion och styrka vid en verkställd sjövärdighetsbesiktning,

² Föreskrifter om isklass ges i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:96) om finsk-svensk isklass.

³ Information om aktuella trafikrestriktioner kan fås på Sjöfartsverkets hemsida, www.sjofartsverket.se/vintersjofart.

SJÖFS 2021:X

2. Fartyget ska ha ett framdrivningsmaskineri med en effekt som gör det möjligt för fartyget att ta sig fram genom lättare is och i bruten isräna inomskärs utan isbrytarhjälp,
3. Fartyget ska vara på minst 500 dwt, och
4. Fartyget ska ha sådan stabilitet, även då det för däckslast, att det tål viss nedisning utan att risk för kantring uppstår.

4 kap. Anmälningsskyldighet

1 § Ett fartyg på resa till en svensk hamn för vilken trafikrestriktioner gäller ska anmäla sig till Sjöfartsverket enligt vad som närmare anges i Underrättelser för sjöfarande (Ufs) bilagan Vintersjöfart.⁴

Anmälan ska innehålla fartygets namn, signalbokstäver, nationalitet, destination och beräknad ankomsttid samt aktuell fart. Vid anmodan ska ytterligare uppgifter lämnas.

Om ett föränmält fartyg avbryter eller ställer in sin resa ska Sjöfartsverket underrättas på samma sätt som anges ovan.

2 § Ett föränmält fartyg ska hålla fortlöpande radiopassning på anvisad kanal.

3 § Befälhavaren på ett föränmält fartyg ska följa de anvisningar om samlingsplats, avgångstid, färdväg samt om plats i assisterad konvoj. En sådan anvisning kan innebära att assistans lämnas till annan hamn än i föränmälan angiven destinationsort.

5 kap. Anvisningar för assisterade fartyg

1 § Vid isbrytarassistans ska det assisterade fartyget särskilt iaktta följande.

1. Hålla noggrann utkik efter signal från isbrytare eller från annat fartyg i konvojen.
2. Hålla ständig passning av VHF på anvisad kanal.
3. Fartygets framdrivningsmaskineri ska ständigt vara klart för snabb manöver.
4. Befälhavaren på isbrytaren avgör när fartyget ska bogseras.
5. Fartyget ska vara berett att när som helst göra fast eller kasta loss bogservajer.
6. Fartyg som bogseras av isbrytare får endast använda framdrivningsmaskineriet enligt närmare anvisningar från isbrytaren.
7. Om fartyget springer läck eller lider annat haveri ska detta omedelbart meddelas isbrytaren.
8. Fartyg som navigerar i isfarvatten ska, för att kunna påräkna isbrytarassistans, vara utrustat med kraftig strålkastare. Fartyg i konvoj som fastnat i isen ska dock hålla strålkastare släckta.
9. Fartyg skall, för att uppfylla sin isklass, kunna använda full maskinstyrka, dvs 100 % av MCR, vid gång i is eller under assistans

⁴ Underrättelser för sjöfarande (Ufs) bilagan Vintersjöfart kan beställas från Sjöfartsverket, tel. 0771 – 63 25 25 eller läsas på www.sjofartsverket.se/vintersjofart.

2 § Fartyg som inte följer anvisningar från Sjöfartsverkets isbrytningsverksamhet kan inte påräkna statlig isbrytarassistans.

3 § Om så krävs kan ett fartyg med hänsyn till sjösäkerheten, säkerheten för miljön eller en effektiv isbrytningsverksamhet komma att erhålla isbrytarassistans före andra fartyg.

6 kap. Anvisningar för isbrytarombud

1 § Av Sjöfartsverket utsett isbrytarombud har till uppgift att:

1. fungera som kontaktperson mellan lokala intressenter och Sjöfartsverkets isbrytningsverksamhet
2. anmäla när händelser som påverkar vintersjöfarten inträffar
3. informera berörda parter om pågående och väntad sjöfart
4. sprida information från Sjöfartsverkets isbrytningsverksamhet till sjöfartsintressenterna i sitt område
5. vara behjälplig när isbrytare anlöper hamn för proviantering, bunkring, besättningsbyte etc.

Denna föreskrift träder i kraft den 1 januari 2022, då Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2011:1) rörande statens isbrytarverksamhet ska upphöra att gälla.

På Sjöfartsverkets vägnar

KATARINA NORÈN

Bilaga

Gränser och ansvarsområden för statlig isbrytning

Nedan anges för respektive angiven hamn gränsen i vatten för den statliga isbrytningen. Vid vissa tillfällen kan svårare is förekomma innanför dessa gränser och då kan Sjöfartsverket besluta att flytta gränsen med hänsyn till denna.

För hamnar som inte anges här, men som har vintersjöfart, avgör Sjöfartsverket var gräns för skyddat vatten går.

Hamn	Yttre gräns för skyddat vatten
Karlsborg	Halsöklippor – Mellangubben
Luleå	Vitfågelrännan SÖ – 550m SSO Vitfågelskäret
Haraholmen	Löngrund – Jävrehäll
Skelleftehamn	Gåsörens fyr – Sör-Olsgrundens fyr
Holmsund	Fjärdgrunds fyr – Bredskärs nordudde
Rundvik	Latituden genom Dropparna (N 63 26,2)
Husum	Husums fyr – Årskärsgrundet
Örnsköldsvik	Hörnskatens ostudde – Buröns ostudde
Härnösand	Härnös nordudde – västvert till fastlandet
Ångermanälven	
Via Sannasundet:	Latituden genom Strinningen (N62° 41,3')
Via Storfjärden:	Nord resp. syd om Storholmen
Sundsvall	Nyhamnsudden – Raholmsgrundens Kl
Klingerfjärden	Latituden genom Aldernäset (N 62° 27,0')
Hudiksvall	Latituden genom Enbärsskär (N 61° 39,8')
Iggesund	Bocksöns västudde – rakt nordvert
Söderhamn	Tvärs Otterhällan; vid packis in till Branthäll
Ljusne	Storviksrabben – Lekskären – Storgrytans fyr
Norrsundet	Björns båk – rakt nordvert
Gävle	Tvärs Ytterriskan
Skutskär	0,2NM NO Maderö pimockar
Öregrundsgrepen	
Norra inloppet	Dummelgrund – Gräsö
Södra inloppet	Vässarö sydudde – Långgrundets nordudde
Stockholm	
Arholmaleden	Näsklubbens fyr – Högskärs fyr

Hamn	Yttre gräns för skyddat vatten
Söderarmsleden	Tvärs Lerskärsgrundets fyr
Sandhamnsleden	Sandöns västsida – Ådkobben
Södra infartsledningarna	Ö Röko – Finnällorna
Södertälje	Tvärs Rökogrundet
Oxelösund	Klasholmen – Barrviksudden
Norrköping	Kungshamns övre – Falkens grund
Västervik	Tvärs Västerbådan
Simpevarp	Angöringsbojen
Oskarshamn	Tvärs Stötbottens fyr
Jättersön	Tvärs Sandö Västra
Slite	Tvärs Enholmens södra spets
Kappelshamn	Prickrännans yttre prickar (N 57° 51,4')
Visby	Yttre pirarmarna
Klintehamn	Väst om longitud O 18° 08,5'
Kalmar (från syd)	Trädgårdsgrund
Bergkvara	Ost om longitud O 16° 08,6'
Karlskrona	Försänkningen
Karlshamn	Tvärs Ortholmens fyr
Stilleryd	Tvärs Bosaflett
Sölvesborg	1,3 NM SO Tunören
Åhus	S Karens enslinje (ost om longitud O 14°23,6')
Simrishamn	0,15 NM O pirnockarna
Ystad	Yttre pirnockarna
Trelleborg	Yttre pirnockarna
Limhamn	Öns nordudde
Malmö	Malmö vågbrytarbank
Landskrona	Tvärs Pilhaken
Helsingborg	Yttre pirnockarna i respektive hamn
Höganäs	Klackarevet (O 12° 32,2')
Halmstad	Hamnpiren
Falkenberg	Yttre pirnockarna
Varberg	Hamnpiren – Klöven
Göteborg	
Södra inloppet	Tvärs Valö fyr ; Tvärs Buskär Knöte
Västra inloppet	Vinga - Invinga
Norra inloppet	Tvärs Stora Oset ; Sillesund
Marstrandfjorden	Skallen – Truskären Kl
Rönnäng	Tvärs Eggskär
Skärhamn	Tvärs Inre Systems Kl
Uddevallå	Islandsberg – Gullholmen
Lysekil	Flatholmen – Stångholmen ; Tvärs Islandsberg
Brofjorden	Grötö – Lindholmen
Smögen	Hamnskär – Stenskär
Strömstad	Holmen Grå – N Öddö
Åmål	Tvärs Fogden
Gruvön	Tvärs Risnäsudde

SJÖFS 2021:X

Hamn	Yttre gräns för skyddat vatten
Karlstad	Tvärs Söökoja
Kristinehamn	Lat. genom Gossen Kl - Vilbskär
Otterbäcken	Fällholmen - Marpilen -Sjötorps Svartskär
Mariestad	Onsösundet
Hönsäter	Yttersta prickparet
Lidköping	Yttersta prickparet

Sjöfartsverkets författningssamling



SJÖFS 2021:XX

Sjöfartsverkets föreskrifter om taxa för isbrytning på beställning och mot ersättning;

beslutade den XX

Sjöfartsverket föreskriver följande med stöd av 4 § isbrytarförordningen (2000:1149).

1 § Isbrytning som utförs enligt dessa föreskrifter omfattar brytning och öppethållande av rännor inom skyddat farvatten, assistans (ledning och bogsering) av fartyg i rännor inom skyddat farvatten samt assistans av fartyg till och från kaj i enlighet med 4 § isbrytarförordningen (2000:1149).

2 § I dessa föreskrifter används följande beteckningar med nedan angiven betydelse.

<i>beställare</i>	den fysiska eller juridiska person som beställer isbrytning enligt dessa föreskrifter
<i>mottagare</i>	den person som enligt 5 § är behörig att motta en beställning om isbrytning enligt dessa föreskrifter
<i>effektiv maskinstyrka</i>	den maskinstyrka i enheten kilowatt (kW) som behövs för att isbrytaren eller bogserbåten ska kunna fullgöra isbrytaruppdraget

3 § Sjöfartsverket fastställer följande taxa att gälla för isbrytning på beställning och mot ersättning. (SJÖFS 2021:XX)

Isbrytarens (bogserbåtens) effektiva maskinstyrka (kW)	Pris per påbörjad timme, exklusive mervärdesskatt (kr)
till och med 1 100	5 950
1 101 – 1 850	8 700
1 851 – 2 980	10 300
2 981 – 4 475	11 700
4 476 – 7 450	14 000
7 451 – 10 440	16 900
10 441 – 18 650	23 400

SJÖFS 2014:6

Ersättning enligt taxan tas ut för varje påbörjad timme som uppdraget pågår i enlighet med vad som närmare anges i 4 §.

Taxan ska även tillämpas när ett isbrytarfartyg används för annat ändamål, om inte särskild överenskommelse träffats mellan beställaren och Sjöfartsverket.

4 § Tiden för uppdraget räknas från tidpunkten för isbrytarens (bogserbåtens) avgång från uppehållsplatsen vid beställningen, eller från den ort närmare området för den avsedda isbrytarverksamheten som har överenskommit av beställaren och mottagaren.

Uppdraget avslutas när isbrytaren (bogserbåten), efter avslutat uppdrag, har återkommit till uppehållsplatsen eller har anlänt till en annan överenskommen plats.

5 § En beställning av isbrytning ska göras till Sjöfartsverkets Isbrytarledning. Adresser och telefonnummer framgår av den årligen publicerade informationsbroschyren Vintersjöfart.¹

Sjöfartsverket avgör om den beställda isbrytningen kan utföras. Efter avslutat uppdrag utfärdar Sjöfartsverket en faktura, som skickas till beställaren.

Denna författning träder i kraft den 1 januari 2022 då Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2014:6) om taxa för isbrytning på beställning och mot ersättning ska upphöra att gälla.

På Sjöfartsverkets vägnar

KATARINA NORÉN

¹ www.sjofartsverket.se/vintersjofart



Sjöfartsverkets föreskrifter om farledsavgift;

Beslutade den XXXX .

Sjöfartsverket föreskriver¹ med stöd av 9 § förordningen (1997:1121) om farledsavgift följande.

1 § Dessa föreskrifter ska tillämpas vid beräkning av farledsavgift för fartyg som i Sverige lastar eller lossar last eller lämnar eller hämtar passagerare. Farledsavgiften består av beredskapsavgift, fartygsbaserad farledsavgift samt gods- och passagerarbaserad farledsavgift.

Beredskapsavgift beräknas utifrån fartygets nettodräktighet. Den fartygsbaserade farledsavgiften beräknas utifrån fartygets nettodräktighet och fartygets miljöpåverkan. Den godsbaserade farledsavgiften baseras på lasten i ton och den passagerarbaserade farledsavgiften på antalet passagerare.

Definitioner

2 § Vid tillämpningen av 2 § förordningen (1997:1121) om farledsavgift samt dessa föreskrifter ska definitionerna som anges i 3–11 §§ gälla.

3 § Med *last* avses inte

1. bogserad last vars sammanlagda volym per resa är mindre än 100 kubikmeter,
2. buss, lastbil, järnvägsvagn, container eller någon annan anordning för transport av last eller passagerare, när fordonet eller anordningen används för att transportera last. Med en sådan anordning för transport av last likställs lastpall, sling eller liknande anordningar för lastens hantering,
3. förnödenheter, proviant och utrustning för fartyget eller för ett annat fartyg, samt emballage för sådana varor,
4. reseffekter eller annat som de personer som finns ombord har med sig för personligt bruk, dock inte bil eller husvagn,
5. last som på grund av fartygets haveri, uppläggning, ombyggnad eller någon annan liknande omständighet har tagits ombord på samma eller ett annat fartyg för transport till bestämmelseorten eller lämnats på grund av att lasten har förstörts,

¹ Se Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 av den 9 september 2015 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster.

SJÖFS XXXX

6. rester av last som har kommit fram vid uppläggning av fartyget eller vid ombyggnad, reparation, rengöring, utrustning, undersökning eller liknande åtgärder med fartyget,

7. oljehaltigt barlastvatten eller tankspolvatten eller annat avfall som härrör från fartygets drift, och

8. drivmedel för fartygs egen framdrift.

4 § Med *Maritime Single Window* avses Sveriges nationella system för rapporteringsformaliteter för fartyg.

5 § Med *transitgoods* avses utrikes gods som har lastats på fartyg i Sverige inom tre månader från det att godset lossats från fartyg i Sverige och som inte undergått annan behandling än lastning, lossning, landtransport eller lagring.

6 § Som *passagerare* räknas varje person ombord utom

1. befälhavaren,

2. övriga ombordanställda,

3. andra som befinner sig ombord på grund av arbete för fartygets räkning eller i offentlig tjänsteförrättning som gäller fartyget eller den verksamhet som bedrivs med fartyget,

4. bärgare eller bärgares medhjälpare som följer med fartyget sedan detta drabbats av sjöolycka,

5. personer som förs in till hamn efter att ha räddats ur sjönöd, och

6. barn som inte har fyllt ett år,

7. lastbilschaufförer i tjänsten, och

8. personer som transporteras utan att betala ersättning för transporten.

7 § Nedan samt i 9 och 11 §§ anges definitioner av vissa fartygstyper.

1. 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.

2. Med *passagerarfartyg* avses ett fartyg med passagerarfartygs-certifikat.

8 § Med *kryssning* avses en på förhand offentliggjord resplan som innebär dels att resan utöver avgångshamnen omfattar minst två hamnar, dels att resan omfattar minst 72 timmar.

9 § Med *kryssningsfartyg* avses ett passagerarfartyg som seglar på en kryssning.

Passagerare, som kommit med ett kryssningsfartyg till en svensk hamn, får under hamnuppehållet gå i land utan att fartyget upphör att vara kryssningsfartyg, om minst 99 % av ankommande passagerare medföljer fartyget när det avgår från hamnen.

Om en passagerare, som hämtas eller lämnas i en svensk hamn, är försäljare av kryssningsresor, färdledare, tolk för fartygets passagerare eller journalist ska det inte påverka bedömningen av fartyget som kryssningsfartyg.

10 § Med *turn around* anlöp avses det anlöp där ett kryssningsfartyg ankommer en svensk hamn för att avsluta en kryssning och påbörja en ny kryssning. Vid detta tillfälle ska minst 90 procent av passagerarna bytas ut mot nya passagerare.

11 § Med *bunkerfartyg* avses ett fartyg som levererar drivmedel till drivmedelsförråd på annat fartyg.

12 § Med *nettodräktighet* avses fartygets nettodräktighet enligt gällande mätbrev, utfärdat enligt 1969 års skeppsmättningskonvention. Om mätbrev inte kan visas upp, ska nettodräktigheten uppskattas eller åtgärder vidtas för att få den fastställd i enlighet med närmare anvisningar från Sjöfartsverket.

För fartyg som saknar mätbrev ska nettodräktigheten anses motsvara ett ton av deplacementet multiplicerat med 0,6. Om deplacementet är olika vid ankomst och avgång ska det högsta värdet användas. Om både nettodräktighet och deplacement saknas ska bruttodräktigheten räknas som nettodräktighet och ligga till grund för avgiftsberäkningen.

Debitering av farledsavgift

Farledsavgiften består av beredskapsavgift, fartygsbaserad farledsavgift samt gods- och passagerarbaserad farledsavgift.

Beredskapsavgift

13 § En beredskapsavgift tas ut för de fem första anlöpen i en kalendermånad. För det första och andra anlöpet i en kalendermånad tas en beredskapsavgift ut för respektive anlöp enligt tabellen nedan.

För det tredje till det femte anlöpet i en kalendermånad betalas en lägre beredskapsavgift. För det tredje anlöpet tas 75 procent av avgiften enligt tabellen nedan ut, för det fjärde anlöpet 50 procent och för det femte anlöpet 25 procent.

Nettodräktighetsklass	Beredskapsavgift, kr
0-999	885
1 000-1 999	3 365
2 000-2 999	6 610
3 000-5 999	10 535
6 000-9 999	19 350
10 000-14 999	28 110
15 000-29 999	36 005
30 000-59 999	41 285
60 000-99 999	48 340
100 000-	57 105

Miljöklasser vid beräkning av fartygsbaserad farledsavgift

14 § Vid beräkning av fartygsbaserad farledsavgift, som beräknas på fartygets nettodräktighet, tas avgift ut beroende på fartygets miljöklass. Miljöklassen baseras på uppnådd poängsumma i miljöindexet Clean Shipping Index (CSI). Befintliga miljöklasser med krav på poängsumma för fartyget i de olika miljöklasserna framgår av nedanstående tabell. För att fartyget ska placeras i miljöklass A-C krävs att fartyget är verifierat i enlighet med vid varje tidpunkt gällande krav för verifiering enligt CSI.

Miljöklass	Poängsumma
A	125-150
B	100-124
C	75-99
D	0-74
E	Till CSI ej anslutna fartyg

Den miljöklass som fartyget har gäller från och med verifierat datum.

Beräkning av fartygsbaserad farledsavgift per miljöklass

15 § För det första och andra anlöpet i en kalendermånad tas fartygsbaserad farledsavgift ut enligt tabellen nedan.

För det tredje till det femte anlöpet i en kalendermånad betalas en lägre avgift. För det tredje anlöpet tas 75 procent av avgiften enligt tabellen nedan ut, för det fjärde anlöpet 50 procent och för det femte anlöpet 25 procent.

Nettodräktighetsklass	Fartygsbaserad farledsavgift, kr			
	Miljöklass			
	A	B	C	D-E
0-999	295	885	2650	2950
1 000-1 999	1130	3375	10125	11250
2 000-2 999	2210	6635	19880	22085
3 000-5 999	3525	10565	31695	35210
6 000-9 999	6470	19410	58205	64670
10 000-14 999	9400	28190	84590	93995
15 000-29 999	12040	36110	108330	120365
30 000-59 999	13805	41410	124240	138045
60 000-99 999	16165	48490	145445	161610
100 000-	19080	57270	171840	190930

Vid inrikes sjötransporter mellan svenska hamnar tas beredskapsavgift och fartygsbaserad farledsavgift ut i samtliga hamnar där gods lastas eller passagerare medförs, tills det att fem avgiftsbelagda anlop har uppnåtts per kalendermånad.

Om beredskapsavgift och fartygsbaserad farledsavgift har betalats fem gånger inom en kalendermånad för ett och samma fartyg, ska endast gods- och passagerarbaserad farledsavgift tas ut resten av den kalendermånaden.

Vid överföring av drivmedel till annat fartyg för det mottagande fartygets egen framdrift är fartyget som lossar godset avgiftspliktigt. Att ta emot drivmedel för egen framdrift är inte avgiftspliktigt.

Gods- och passagerarbaserad farledsavgift

16 § Den godsbaserade farledsavgiften beräknas på den last som fartyget lastar eller lossar, enligt 4 § förordningen (1997:1121) om farledsavgift och tas ut med 2,68 kr per ton last.

För lågvärdig last i bulk är den godsbaserade farledsavgiften 1,33 kr per ton last. Med lågvärdigt gods i import respektive export avses gods som uppfyller följande kriterier:

- Lasten måste importeras eller exporteras i större omfattning än 20 000 ton på KN8 nivå.
- Den NST-varugrupp som varan tillhör ska under ett år ha transporterats till sjöss i en volym som överstiger 1 000 000 ton.
- Varan måste ha ett genomsnittligt värde som under de senaste sju åren understiger 1 200 kr per ton.

Sjöfartsverket tar inför varje nytt kalenderår fram en sammanställning avseende det gods som uppfyller kriterierna. Sammanställningen sker i enlighet med samma statistiska nummer som används enligt Europeiska gemenskapernas tulltaxa. Den sammanställning som görs inför nytt kalenderår publiceras på Sjöfartsverkets hemsida och är giltig till dess en uppdaterad sammanställning publiceras eller Sjöfartsverket meddelar något annat.

Den passagerarbaserade farledsavgiften tas ut med 2,02 kr per passagerare.

För fartyg i inrikes trafik utgår avgift för påstigande passagerare. För fartyg i utrikes trafik utgår avgift för påstigande och avstigande passagerare.

För kryssningsfartyg tas den passagerarbaserade farledsavgiften ut för avstigande passagerare. Vid ett turn around anlop i svensk hamn tas passagerarbaserad avgift ut för avstigande och påstigande passagerare.

För ett personfordon samt hus- eller släpvagn som någon har med sig ombord för personligt bruk tas en avgift ut motsvarande ett ton.

Vid beräkningen av godsbaserad farledsavgift ska den avgiftspliktiga lastens sammanlagda vikt avrundas till närmast hela tontal.

17 § Vid bedömningen av om last ska anses vara lastad eller lossad gäller följande.

1. Last ska inte anses vara lastad om den efter lastningen åter lossas från fartyget innan detta lämnar hamnen eller lastningsstället.
2. Last ska inte anses vara lossad om den efter lossningen åter lastas på fartyget innan detta lämnar hamnen eller lastningsstället.

SJÖFS XXXX

3. Bogserad last ska anses vara lossad endast om den har lösgjorts från det bogserande fartyget.

18 § Om lasten består av skogsprodukter och det saknas uppgifter om lastens bruttovikt, får denna beräknas med ledning av de omräkningstal som anges i *bilaga 1* till dessa föreskrifter.

Om det för annan last saknas uppgifter om lastens bruttovikt eller om angivna viktuppgifter inte kan godtas får relationstalet mellan lastens volym och vikt fastställas genom att den deklarationsskyldige låter väga och volym mäta ett parti ur lasten.

Avgiftsreduktioner och avgiftsbefrielser

Avgiftsreduktioner för fartyg i linjetrafik som berör fjärrzonen

19 § För fartyg i linjetrafik utgår en avgiftsreduktion med 50 procent på den fartygsbaserade farledsavgiften och beredskapsavgiften under förutsättning att följande villkor är uppfyllda;

1. minst två anlöp per månad till svensk hamn görs,
2. fartygen går i linjetrafik som berör fjärrzonen. Med fjärrzonen avses de vattenområden som i sjöfartshänseende ligger bortom det område som begränsas i norr av latitud 71°N, i väst av longitud 32°W, i syd av latitud 30°N och i ost av longitud 42°E,
3. samtliga fartyg insatta i linjetrafiken ska minst tillhöra nettodräktighetsklass sju,
4. de i linjetrafiken insatta fartygen trafikerar hela slingan,
5. en turlista över trafiken skickas löpande till Sjöfartsverket,
6. last som lastats hitom fjärrzonen och som lossats på svensk ort inte överstiger en tiondel av fartygets bruttodräktighet, samt
7. last som lossats hitom fjärrzonen och som lastats på svensk ort inte överstiger en tiondel av fartygets bruttodräktighet.

De erlagda avgifterna återbetalas efter ansökan i enlighet med 22 §

Avgiftsbefrielse för transitgods

20 § Lastat transitgods är befriat från godsbasead farledsavgift. De erlagda avgifterna återbetalas efter ansökan i enlighet med 22 §. En förutsättning för återbetalning är att farledsavgift betalats för både det lastade och det lossade godset.

Avgiftsreduktion för kryssningsfartyg

21 § För ett kryssningsfartyg tas fartygsbasead farledsavgift, beredskapsavgift och passagerarbasead farledsavgift enbart ut vid första svenska ort under en och samma kryssning.

Ansökan om avgiftsreduktioner och avgiftsbefrielser

22 § Avgiftsreduktioner och avgiftsbefrielser enligt 19–21 §§ återbetalas efter att ansökan om återbetalning inkommit till och beviljats av Sjöfartsverket.

Ansökan ska göras kvartalsvis och omfatta tre månader. Ansökan ska vara inkommen till Sjöfartsverket senast den 15 i den månad som följer närmast efter ett avslutat kvartal, d.v.s. i april, juli, oktober och januari. Ansökan ska ske enligt av Sjöfartsverket anvisad blankett om inte Sjöfartsverket beslutar annat.

En förutsättning för återbetalning är att de handlingar som styrker rätten till avgiftsbefrielse eller avgiftsreduktion på farledsavgiften löpande hålls tillgängliga för granskning av Sjöfartsverket. Om det transportupplägg för vilket återbetalning beviljats förändras ska detta snarast meddelas Sjöfartsverket.

Deklaration och betalning av farledsavgift

Registrering av farledsdeklaration

23 § En deklaration enligt 6 § förordningen (1997:1121) om farledsavgift ska lämnas till Sjöfartsverket via Maritime Single Window. Deklarationen ska lämnas senast en vecka efter fartygets avgång. En farledsdeklaration ska lämnas oavsett om anlöpet är avgiftsbelagt eller inte i de fall fartyget lastar eller lossar last, alternativt lämnar eller hämtar passagerare.

Om Maritime Single Window inte är tillgängligt av tekniska skäl och rapportering via portalen därför inte är möjlig, ska deklaration istället lämnas enligt reservrutiner som finns publicerade på Sjöfartsverkets hemsida www.sjofartsverket.se.

Betalning av farledsavgift vid kredit

24 § Om fartygets redare eller ägare eller ett ombud för någon av dessa har träffat avtal med Sjöfartsverket om kredit för betalning av farledsavgifter enligt 25 § får fartyget avgå utan att avgift har betalats.

Ansökan om avtal om kredit för betalning av farledsavgift

25 § En ansökan om att ingå kreditavtal för betalning av farledsavgift ska göras på en av Sjöfartsverket fastställd blankett som finns tillgänglig på Sjöfartsverkets hemsida, www.sjofartsverket.se.

Villkoren för erhållande av kredit är att sökanden har ett svenskt organisationsnummer eller ett VAT-nummer och att Sjöfartsverket bedömer sökanden som kreditvärdig.

SJÖFS XXXX

Registrering av farledsdeklaration och betalning av farledsavgift där kredit saknas

26 § Den som inte innehar kredit ska lämna farledsdeklaration till Sjöfartsverket via Maritime Single Window men betala avgiften till Sjöfartsverkets bank-, plusgiro- eller bankgirokonto innan fartyget avgår från svensk hamn. Sjöfartsverket återkommer per e-post så snart som möjligt med uppgift om den farledsavgift som ska betalas. I detta fall ska avgiften påföras redaren eller den som i redarens ställe har befattning med fartyget eller, om uppgift om detta saknas, fartygets ägare.

Betalning av farledsavgiften ska styrkas genom att kvitto skickas per e-post enligt Sjöfartsverkets anvisningar.

Periodvisa deklARATIONER

27 § För fartyg, som går i trafik enligt en tidtabell som delgivits Sjöfartsverket i förväg där antal anlöp i svenska hamnar uppgår till minst fem per månad, kan Sjöfartsverket medge att deklARATIONEN lämnas periodvis om fartygets redare, ägare eller ombud har avtal om kredit för betalning av farledsavgifter. Ansökan ska göras till Sjöfartsverket och innehålla information om fartyget, fartygets tidtabell och giltighetstiden för tidtabellen. Periodvisa deklARATIONER lämnas för varje kalendermånad.

Sjöfartsverkets medgivande att lämna periodvisa farledsdeklARATIONER avser ansökt tidtabell. Om tidtabellen ändras och nya hamnar trafikeras ska ny ansökan göras. Den periodvisa farledsdeklARATIONEN ska innehålla fartygets samtliga anlöp för varje svensk hamn som ingår i tidtabellen och lämnas senast tio dagar efter utgången av den kalendermånad deklARATIONEN avser. DeklARATIONEN lämnas till Sjöfartsverket via Maritime Single Window.

Övriga bestämmelser

28 § Ansvarig för betalningen av kostnaderna för åtgärder, som behöver vidtas för att fastställa fartygets nettodräktighet i enlighet med 12 §, är fartygets ägare eller den som anmält fartyget till mätning.

Dessa föreskrifter träder i kraft den 1 september 2021, då Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2019:3) om farledsavgift ska upphöra att gälla.

De kväveoxidreduktionscertifikat som är giltiga vid dessa föreskrifters ikraftträdande äger fortsatt giltighet till det giltighetsdatum som framgår av kväveoxidreduktionscertifikatet.

På Sjöfartsverkets vägnar

KATARINA NORÉN

SJÖFS XXXX

Utgivare: Lisa Lewander, Sjöfartsverket, Norrköping ISSN 0347-531X

Bilaga 1

Omräkningstal för skogsprodukter

Grupp	Vara	Omräkningstal kg per volymenhet
<i>Obarkad massaved, vinter</i>		
1.	Tall	920 kg/m ³ f pb 1020 kg/m ³ f ub 590 kg/m ³ t
2.	Gran	860 kg/m ³ f pb 990 kg/m ³ f ub 550 kg/m ³ t
3.	Björk	910 kg/m ³ f pb 1070 kg/m ³ f ub 510 kg/m ³ t
4.	Asp	765 kg/m ³ f pb
5.	Bok	1050 kg/m ³ f pb 580 kg/m ³ t
6.	Ek	1000 kg/m ³ f pb
<i>Obarkad massaved, sommar</i>		
7.	Tall	800 kg/m ³ f pb 880 kg/m ³ f ub 510 kg/m ³ t
8.	Gran	720 kg/m ³ f pb 840 kg/m ³ f ub 460 kg/m ³ t
9.	Björk	870 kg/m ³ f pb 1010 kg/m ³ f ub 490 kg/m ³ t
<i>Färskt virke</i>		
10.	Sågtimmer, obarkat – tall	1150 kg/m ³ to 910 kg/m ³ f ub 810 kg/m ³ f pb
11.	– gran	1100 kg/m ³ to 850 kg/m ³ f ub 760 kg/m ³ f pb
12.	– björk	1250 kg/m ³ to 1020 kg/m ³ f ub 880 kg/m ³ f pb
13.	– bok	1060 kg/m ³ f ub 1000 kg/m ³ f pb
14.	– ek	1150 kg/m ³ f ub 1000 kg/m ³ f pb
15.	Cellulosaflis av tall eller gran	325 kg/m ³ s

Grupp	Vara	Omräkningstal kg per volymenhet
16.	Avverkningsrester av tall eller gran, – okomprimerade	150 kg/m ³ t
17.	– komprimerade	300 kg/m ³ t
18.	– bränsleflis	340 kg/m ³ s
19.	– grovkross	300 kg/m ³ s
20.	Stubbar av tall eller gran – ej packade	200 kg/m ³ s
21.	– packade	270 kg/m ³ s
22.	Träddeklar av tall	275 kg/m ³ t eller gran

Skogstorr virke

23.	Sågtimmer, obarkat – tall	1025 kg/m ³ to 805 kg/m ³ f ub 715 kg/m ³ f pb
24.	– gran	1000 kg/m ³ to 765 kg/m ³ f ub 690 kg/m ³ f pb
25.	Cellulosaflis av tall eller gran (justertorr)	200 kg/m ³ s
26.	Avverkningsrester av tall eller gran – okomprimerade	110 kg/m ³ t
27.	– komprimerade	215 kg/m ³ t
28.	– bränsleflis	240 kg/m ³ s
29.	– grovkross	215 kg/m ³ s

Förädlade skogsprodukter

30.	Sågade barrträvaror	550 kg/m ³
31.	Hyvlade barrträvaror	450 kg/m ³
32.	Spånskiivor	650 kg/m ³
33.	Bränslebriketter	190 kg/m ³ s
34.	Bränslepellets	215 kg/m ³ s

Volymenheter

m ³ f pb	kubikmeter fast mått på bark
m ³ f ub	kubikmeter fast mått under bark
m ³ to	kubikmeter toppmått under bark
m ³ t	kubikmeter travat mått
m ³ s	kubikmeter stjälp mått

SJÖFS XXXX

Anmärkning

Skogstortt virke innebär 2–3 månaders torkning under perioden maj–oktober. Med sommar avses perioden mellan 15 maj och 15 september. Med vinter avses perioden mellan 16 september och 14 maj.

Sjöfartsverkets författningssamling



SJÖFS XXXX

Sjöfartsverkets föreskrifter om tillhandahållande av lots, lotsbeställning, tilldelning av lots och lotsavgifter;

Beslutade den XXXX

Sjöfartsverket föreskriver¹ med stöd av 2 och 9 §§ förordningen (1999:215) om lotsavgifter samt 6 § förordningen (1982:569) om lotsning följande.

1 § Dessa föreskrifter är tillämpliga vid beställning och tilldelning av lots samt vid uttag av lotsavgifter vid lotsning.

2 § Lotsavgiften består av beställningsavgift, startavgift, lotsningsavgift och reseersättning.

Definitioner m.m.

3 § Följande definitioner används i dessa föreskrifter:

1. Med *avgiftsklass* avses en indelning av rederier baserat på antalet fakturerade genomfartslotsningar i Öresund per kalenderår.
2. Med *avisering* avses den information en befälhavare eller dennes ombud lämnar beträffande fartygets behov av lots.
3. Med *biträde av lots* avses åtgärder för navigering och manövrering som en lots anger utanför lotsled och som krävs för fartygets säkra framförande. Biträde av lots innefattar inte genomfartslotsning i Öresund, öppensjölotsning eller Öresundslotsning.
4. Med *bordningsplats* avses plats i vattenområde där lotsen normalt embarkerar eller debarkerar.
5. Med *bruttodräktighet* avses fartygets bruttodräktighet enligt gällande mätbrev, utfärdat enligt 1969 års skeppsmättningskonvention. Om mätbrev inte kan visas upp, ska bruttodräktigheten uppskattas eller åtgärder vidtas för att få den fastställd i enlighet med närmare anvisningar från Sjöfartsverket. För fartyg som saknar mätbrev ska ett ton av deplacementet anses motsvara en bruttodräktighet av en enhet.
6. Med en *definitiv lotsbeställning* avses en av befälhavaren, eller ombud för denne, uttalad önskan om att erhålla lots för fartyget till en viss tidpunkt och för en viss sträcka.

¹ Se Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 av den 9 september 2015 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster.

SJÖFS 2019:4

7. Med *deplacement* avses fartygets totala vikt när det är nedlastat till sitt lägsta tillåtna fribord.

8. Med *genomfartslotsning i Öresund* avses fristående lotsning i bägge riktningarna mellan bojen M1 och fyren Flinten SV samt mellan bojen M1 och Trelleborgs redd. En genomfartslotsning i Öresund är följaktligen inte del av lotsning till hamn.

9. Med *lotsad tid* avses tiden från en lotsnings början till dess att lotsningen avslutats.

10. Med *lotsled* avses farleden mellan de platser som anges i *bilaga 1* samt mellan farleden och hamnar, hamnars kajer, lastageplatser eller ankarplatser i nära anslutning till lotsleden.

11. Med *lotsning* avses lotsning i lotsled, biträde av lots, genomfartslotsning i Öresund, öppensjölotsning och Öresundslotsning.

12. Med *lotspliktslinje* avses den linje i en lotsled som anges i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:88) om lotsning och som visar lotspliktens inträdande respektive upphörande vid passage.

13. Med *Maritime Single Window* avses Sveriges nationella system för rapporteringsformaliteter för fartyg.

14. Med *nettodräktighet* avses fartygets nettodräktighet enligt gällande mätbrev, utfärdat enligt 1969 års skeppsmättningskonvention. Om mätbrev inte kan visas upp, ska nettodräktigheten uppskattas eller åtgärder vidtas för att få den fastställd i enlighet med närmare anvisningar från Sjöfartsverket. För fartyg som saknar mätbrev ska nettodräktigheten anses motsvara deplacementet multiplicerat med 0,6. Om både nettodräktighet och deplacement saknas ska bruttodräktigheten räknas som nettodräktighet och ligga till grund för avgiftsberäkningen.

15. Med en *preliminär lotsbeställning* avses den information en befälhavare eller dennes ombud lämnar beträffande fartygets preliminära behov av lots vid en önskad tidpunkt och för en viss sträcka.

16. Med *reseersättning* avses de kostnader som enligt 4 § i förordningen (1999:215) om lotsavgifter ska betalas av den som anlitar lots.

17. Med *tvåmanslotsning* avses en lotsning där fler än en lots deltar.

18. Med *öppensjölotsning* avses då Sjöfartsverket tillhandahåller lots för biträde åt fartyg för färd utanför Sveriges sjöterritorium.

19. Med *Öresundslotsning* avses en lotsning som utförs del av sträckan mellan bojen M1 och fyren Flintrännen SV och som föregås av eller övergår i en lotsning i lotsled eller ett biträde av lots.

20. Med *överenskommet bordningsområde* avses den position Sjöfartsverket efter samråd med fartyget bestämt att fartyget ska befinna sig på då lotsningen ska börja.

21. Med *bekräftad tidpunkt* avses den tidpunkt till vilken Sjöfartsverket bekräftat att lots kommer att tillhandahållas.

Tillhandahållande av lots

4 § Lots tillhandahålls

1. för lotsning i de lotsleder som anges i *bilaga 1*, och

2. då beslut om skyldighet att anlita lots vid olyckor eller i andra särskilda fall har fattats med stöd av 2 kap. 15 § Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:88) om lotsning.

5 § Utöver de situationer som anges i 4 § tillhandahålls lots efter överenskommelse mellan Sjöfartsverket och befälhavaren eller dennes ombud enligt nedan.

1. För lotsning utanför lotsled,
2. för fartyg som på grund av dåligt väder
 - håller sjön,
 - ligger till ankars, eller
 - är förtöjda,
3. för genomfartslotsning i Öresund,
4. för öppensjölotsning,
5. och för Öresundslotsning.

6 § Lots tillhandahålls inte

1. i insjöar, med undantag för Vänern och Mälaren,
2. i kanaler, med undantag för Falsterbo, Södertälje och Trollhättekanaler, eller
3. i andra vattendrag, med undantag för Göta älv och Ångermanälven söder om Nyland.

Avisering samt preliminär och definitiv lotsbeställning

7 § En avisering av behovet av lots ska göras via Maritime Single Window i samband med att fartyget anmäls i enlighet med 6 § Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:159) om rapporteringsskyldighet för fartyg i vissa fall.

Om Maritime Single Window inte är tillgängligt av tekniska skäl och avisering av behovet av lots enligt första stycket eller en lotsbeställning enligt 8 eller 9 § därför inte är möjlig, ska lotsbeställning istället ske enligt reservrutiner som finns publicerade på Sjöfartsverkets hemsida www.sjofartsverket.se.

8 § En preliminär lotsbeställning till en önskad tidpunkt och för en viss sträcka bör, för att underlätta planeringen av lotsningen, göras senast 18 timmar före den önskade tidpunkten. Den preliminära beställningen ska göras till Sjöfartsverket via Maritime Single Window.

En preliminär lotsbeställning betraktas inte som en definitiv lotsbeställning utan måste alltid följas av en sådan.

För ett fartygs preliminära lotsbeställning utgår ingen beställningsavgift.

För genomfartslotsning i Öresund ska en preliminär lotsbeställning göras till lotsbeställningscentralen i Malmö senast 18 timmar före önskad lotsstart.

9 § En definitiv lotsbeställning ska göras till Sjöfartsverket via Maritime Single Window senast fem timmar innan önskad tidpunkt för lotsningens början.

SJÖFS 2019:4

En definitiv beställning av öppensjölotsning ska göras till lotsbeställningscentralen för öppensjölotsning i Malmö senast 24 timmar innan önskad tidpunkt för öppensjölotsningens början.

Före tidpunkterna angivna i första respektive andra stycket kan ändring av en lotsbeställning göras avgiftsfritt.

Fartygsinformation vid lotsbeställning

10 § Vid såväl preliminär som definitiv lotsbeställning ska fartygets befälhavare, eller ombud för denne, lämna alla uppgifter om fartyget som är nödvändiga för genomförande av lotsningen, samt för fastställande och betalning av lotsavgift.

Lotsavgifter

Beställningsavgifter

11 § Beställningsavgift tas ut vid definitiv lotsbeställning av lotsning i lotsled, biträde av lots, genomfartslotsning i Öresund eller Öresundslotsning i följande fall:

1. När beställningen sker mindre än 5 timmar innan önskad tidpunkt.
2. Vid den första ändringen eller återkallelsen av en lotsbeställning om ändringen eller återkallelsen sker mindre än 3 timmar innan bekräftad tidpunkt. Vid efterföljande ändringar tas beställningsavgift ut oavsett tidpunkt.

Beställningsavgift tas ut vid definitiv lotsbeställning av öppensjölotsning i följande fall:

1. När beställningen sker mindre än 24 timmar innan önskad tidpunkt.
2. Vid den första ändringen eller återkallelsen av en lotsbeställning om ändringen eller återkallelsen sker mindre än 8 timmar innan bekräftad tidpunkt. Vid efterföljande ändringar tas beställningsavgift ut oavsett tidpunkt.

12 § Beställningsavgift tas alltid ut om en ändring görs av en definitiv lotsbeställning som innebär en tidigareläggning av den tidigare bekräftade tidpunkten, om denna görs senare än fem timmar, eller vid öppensjölotsning senare än åtta timmar, innan den tidigare bekräftade tidpunkten.

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

14 § En beställningsavgift enligt 11–12 §§ tas ut med följande belopp.

Tid innan önskad eller överenskommen tidpunkt.	Belopp, kr
0 tim - 59 min	3 180
1 tim - 1 tim 59 min	2 530
2 tim - 2 tim 59 min	1 890
3 tim - 3 tim 59 min	1 260
4 tim - 4 tim 59 min	620

Vid öppensjölotsning tas beställningsavgift ut med följande belopp.

Tid innan önskad eller bekräftad tidpunkt.	Belopp, kr
0 tim - 4 tim 59 min	2 890
5 tim - 9 tim 59 min	2 300
10 tim - 14 tim 59 min	1 720
15 tim - 19 tim 59 min	1 145
20 tim - 23 tim 59 min	565

Vid beräkning av tid innan överenskommen tidpunkt avrundas denna till närmast högre timme.

Grunder för beräkning av startavgifter och lotsningsavgifter

15 § Startavgift beräknas utifrån fartygets nettodräktighetsklass och utgår för varje lotsning enligt nedanstående tabell.

Nettodräktighet, enheter	Startavgift, kr
0-999	5 050
1 000-1 999	6 520
2 000-2 999	7 990
3 000-5 999	9 040
6 000-9 999	10 090
10 000-14 999	13 650
15 000-29 999	15 540
30 000-59 999	17 010
60 000-99 999	18 690
100 000-	23 740

SJÖFS 2019:4

16 § Utöver startavgift tas en lotsningsavgift ut, som beräknas utifrån fartygets nettodräktighetsklass och lotsad tid. Avgiften för öppensjölotsning och Öresundslotsning beräknas utifrån fartygets bruttodräktighet och lotsad distans. Avgiften för genomfartslotsning i Öresund beräknas utifrån fartygets bruttodräktighet, lotsad distans och avgiftsklass. Avgift för tvåmanslotsning tas ut enligt särskild taxa i 18 §. Avgiftsnivåerna framgår av 17–21 §§.

Lotsningsavgifter, exklusive genomfartslotsning i Öresund, öppensjölotsning och Öresundslotsning

17 § Lotsningsavgift tas ut per påbörjad halvtimme enligt följande tabell. Lotsad tid avrundas till närmast högre halvtimme.

Nettodräktighet, enheter	Avgift per halvtimme, kr
0-999	1 540
1 000-1 999	2 025
2 000-2 999	2 455
3 000-5 999	2 815
6 000-9 999	3 150
10 000-14 999	4 200
15 000-29 999	4 820
30 000-59 999	5 250
60 000-99 999	5 805
100 000-	7 340

18 § Om Sjöfartsverket har beslutat att två eller flera lotsar ska biträda vid en lotsning utgår en särskild avgift med 9 480 kr per lots utöver en.

Avgift för öppensjölotsning och Öresundslotsning

19 § Avgift tas ut baserad på fartygets bruttodräktighet. Vid avgiftsberäkning avrundas lotsad distans till närmaste heltal.

Avgift tas ut med en grundavgift om 6 300 kr samt med en avgift per lotsad nautisk mil och bruttodräktighetsklass enligt följande.

Bruttodräktighet, enheter	Avgift per nautisk mil, kr
0-12 000	160
12 001-20 000	180
20 001-30 000	210
30 001-45 000	220
45 001-60 000	230
60 001-	240

I de fall en öppensjölotsning eller Öresundslotsning avslutas eller påbörjas med en lotsning till respektive från hamn utgår ingen grundavgift.

Avgift för genomfartslotsning i Öresund

20 § Vid avgiftsberäkning avrundas fartygets bruttodräktighet till närmast lägre heltal och lotsad distans till närmaste heltal.

Om lotsningen är en genomfartslotsning i Öresund i enlighet med 3 § 8 p. erläggs avgift enligt följande avgiftsmodell.

Avgiften består av två delar, dels en grundavgift enligt nedan,

Avgiftsklass	Grundavgift, kr
1	6 300
2	6 143
3	5 985
4	5 828

dels en avgift per lotsat nautisk mil, bruttodräktighetsklass och avgiftsklass enligt följande,

Brutto-dräktighet, enheter	Avgift per nautisk mil, avgiftsklass 1, kr	Avgift per nautisk mil, avgiftsklass 2, kr	Avgift per nautisk mil, avgiftsklass 3, kr	Avgift per nautisk mil, avgiftsklass 4, kr
0-12 000	155	151	147	143
12 001-20 000	175	171	166	162
20 001-30 000	205	200	195	190
30 001-45 000	215	210	204	199
45 001-60 000	225	219	214	208
60 001-	235	229	223	217

21 § Indelning i avgiftsklasserna gäller från och med månaden efter att antalet fakturerade lotsningar uppgår till avgiftsklassens minimumkrav och gäller till och med nästkommande kalenderår.

Avgiftsklass	Antal fakturerade genomfartslotsningar i Öresund per kalenderår
1	-25
2	26-50
3	51-75
4	76-

Reseersättningar, exklusive genomfartslotsning i Öresund, öppensjölotsning och Öresundslotsning

SJÖFS 2019:4

22 § Kostnader för lots och medhjälpare resor i fall som avses i 4 § punkt 1 och 4 förordningen (1999:215) om lotsavgifter utgår enligt bestämmelserna i vid varje tid gällande lokalt reseavtal för Sjöfartsverket (RAS).

Resersättningar för genomfartslotsning i Öresund, öppensjölotsning och Öresundslotsning

23 § Kostnader för lots och medhjälpare resor i fall som avses i 4 § punkt 2 och 3 förordningen (1999:215) om lotsavgifter utgår med följande belopp.

Lotsning påbörjas/avslutas	Belopp, kr
I ort på Jylland, Danmark	5 200
I ort på Själland, Danmark	2 890
I övriga orter utanför Sverige	2 890
I orter i Sverige	2 310
För Öresundslotsning och genomfartslotsning i Öresund	1 155

Dessa kostnader ska betalas av den som är skyldig att betala lotsavgiften.

Avgiftsreduktioner på lotsavgifter

24 § För en lotsning i lotsled inom Vänerns lotsområde utgår en avgiftsreduktion med 30 procent på lotsningsavgiften.

För en lotsning i lotsleder på sjön Mälaren utgår en avgiftsreduktion med 10 procent av lotsningsavgiften.

25 § För en lotsning med en lotsad tid på minst sju timmar utgår en avgiftsreduktion med 40 procent på den lotsningsavgift som tas ut enligt 15-17 §§. Avgiftsreduktionen beräknas på den del av den lotsade tiden som överstiger sju timmar.

26 § För en lotsning vid bogsering eller pushning beräknas avgiften efter de lotsade enheternas sammanlagda nettodräktighet eller vid genomfartslotsning i Öresund, öppensjölotsning och Öresundslotsning, enheternas sammanlagda bruttodräktighet.

För en lotsning av fartyg som, i annat fall än vid bogsering eller pushning, går under ledning av lots som befinner sig ombord på något annat lotsat fartyg, tas en halv lotsningsavgift ut. Detta gäller även för det fartyg som lotsen befinner sig ombord på.

Betalning av lotsavgift

27 § Om fartygets ägare, redare eller ombud har träffat avtal med Sjöfartsverket om kredit ska lotsavgift betalas till Sjöfartsverket i enlighet med utfärdad faktura. Med avtal om kredit avses "Avtal om kredit och certifikat för elektronisk rapportering av farledsdeklarationer".

Saknas kreditavtal ska lotsavgift betalas till Sjöfartsverkets bank-, plusgiro- eller bankgirokonto innan fartygets avgång, dock senast 24 timmar efter det att lotsningen har slutförts. Sjöfartsverket återkommer per e-post så snart som möjligt med uppgift om den lotsavgift som ska betalas.

Betalning av lotsavgiften ska styrkas genom att kvitto skickas per e-post enligt Sjöfartsverkets anvisningar.

Tilldelning av lots

28 § Fartyg, för vilket lots beställts enligt 9 §, tilldelas lots av Sjöfartsverket. Om lots inte kan tilldelas till önskad tidpunkt underrättas befälhavaren eller dennes ombud senast 30 minuter efter att en definitiv lotsbeställning gjorts.

Sjöfartsverket har rätt att återkalla lotsen om ett fartyg som beställt lots blir försenat eller om det föreligger synnerliga skäl med hänsyn till sjösäkerheten.

29 § Om lots har beställts till ett fartyg ska fartygets befälhavare följa anvisningar från Sjöfartsverket för hur kontakt ska upprätthållas.

Bestämning av lotsad tid

30 § En lotsning börjar när en lots ombord på ett fartyg eller från annan plats meddelar befälhavaren att lotsen påbörjar utbyte av sådan information som framgår av 4 kap. 6 § Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:88) om lotsning.

Om ett fartyg inte anlänt till överenskommen bordningsområde eller inte är klart att avgå från hamn eller annan plats vid bekräftad tidpunkt, ska debitering av lotsad tid ändå påbörjas vid den överenskomna tidpunkten.

31 § En lotsning avslutas när lotsen efter avslutad lotsning lämnar fartyget eller när lotsning sker från annan plats då befälhavaren informeras att lotsningen slutförts.

32 § Den tid som en lots är passagerare på ett fartyg innan lotsningen påbörjas, under pågående lotsning eller efter att lotsningen avslutats ska inte räknas som lotsad tid.

Om en lots, på begäran av befälhavaren, stannar ombord på fartyget vid ett uppehåll i pågående lotsning ska denna tid debiteras som lotsad tid.

Embarkering och debarkering av lots

33 § Befälhavaren ska ge lotsen möjlighet att embarkera och debarkera fartyget vid de bordningsplatser som framgår av *bilaga 1* eller vid av Sjöfartsverket särskilt anvisad bordningsplats.

34 § Om lotsen hindras från att på ett säkert sätt embarkera ett fartyg på grund av exempelvis hårt väder eller rådande isförhållanden kan fartyget, om

SJÖFS 2019:4

Sjöfartsverket bedömer det möjligt, vägledas av lotsen från en lotsbåt eller på annat lämpligt sätt.²

Om lotsen hindras från att på ett säkert sätt debarkera ett fartyg på grund av exempelvis hårt väder eller rådande isförhållanden kan Sjöfartsverket anvisa en debarkeringsplats för lotsen innanför lotspliktslinjen. Fartyget ska då om Sjöfartsverket bedömer det möjligt under fortsatt färd vägledas av lotsen från en lotsbåt eller på annat lämpligt sätt.³

35 § För fartyg i konvoj kan Sjöfartsverket, om det föreligger särskilda skäl, besluta att ett eller flera fartyg ska vägledas av lots från ett annat fartyg i konvojen. Lotsningsavgift utgår i sådana fall enligt 26 §.

Avgiftsreduktion vid försening

36 § Om en lotsning börjar senare än 30 minuter efter bekräftad tidpunkt och förseningen beror på Sjöfartsverket reduceras lotsningsavgiften med följande belopp.

Försening, tim	Belopp, kr
31 min - 59 min	1 315
1 tim - 1 tim 59 min	2 645
2 tim - 2 tim 59 min	3 970
3 tim - 3 tim 59 min	5 300
4 tim -	6 630

Avgiftsreduktion medges dock inte med ett högre belopp än den beräknade lotsningsavgiften.

Beställd lots som inte tas i anspråk

37 § Om en definitiv lotsbeställning inte har återkallats men det ändå framgår av omständigheterna att fartyget inte kommer att använda sig av beställd lots, ska en avgift tas ut för en lotsad tid om tre timmar enligt fartygets nettodräktighetsklass.

Övriga bestämmelser

38 § Fartygets ägare eller redare eller den som annars anmält fartyget till mätning ska betala kostnaden för de åtgärder som enligt 3 § 5 p. eller 14 p. har utförts för att fastställa ett fartygs bruttodräktighet, nettodräktighet eller displacement.

² Jfr 4 kap. 3 § Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:88) om lotsning.

³ Jfr 4 kap. 4 § Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:88) om lotsning.

1. Denna författning träder i kraft den 1 maj 2021, då Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2019:4) om tillhandahållande av lots, lotsbeställning, tilldelning av lots och lotsavgifter ska upphöra att gälla.

2. Äldre bestämmelser ska dock tillämpas om lotsning, biträde av lots eller öppensjölotsning pågår vid tiden då denna författning träder i kraft.

På Sjöfartsverkets vägnar

KATARINA NORÉN

Bilaga 1. Kontaktvägar vid lotsbeställning

En avisering av behovet av lots samt preliminära och definitiva lotsbeställningar ska göras till Sjöfartsverket via Maritime Single Window.

I nedanstående tabeller anges vilka lotsleder som tillhör respektive lotsbeställningscentral. Om Maritime Single Window av tekniska skäl inte är tillgängligt och lotsbeställning via portalen därför inte är möjlig, ska lotsbeställning istället ske enligt reservrutiner som finns publicerade på Sjöfartsverkets hemsida www.sjofartsverket.se.

Lotsområde Luleå

Lotsbeställnings-central	Gävle
Telefon	0771-630 620
Telefax	026-994 69
E-post	northcoastpilot@sjofartsverket.se
Adress	Strömörvägen 9 974 37 Luleå
VHF	16, 14, 11
Anmärkning	Öppensjölotsning i Skagerrak, Kattegatt och Östersjön, genomfartslotsning Öresund samt islotsning i Östersjön beställs via E-post southcoastpilot@sjofartsverket.se alternativt via tfn 0771-63 06 80
Bordnings-Platser	a) Farstugrunden b) Rödkallen c) Larsgrund* d) Leskär* e) Gåsören f) Väktaren g) ost Husum* h) syd Skagsudde i) Armbågen

*Vintertid eller efter särskild överenskommelse

Lotsled till/från	via	från/till	Lotsledens längd (M)	Bordnings plats
Axelsvik		Malören	18	a
Karlsborg		Malören	20	a
Luleå		Farstugrunden	22	a
Luleå	Sandgrönfjärden	Rödkallen	18	b
Munksund/Pitsundet		Ruskbådan	10	d, i
Sandholm/Pitsundet		Ruskbådan	11	d, i
Haraholmen		Ruskbådan	8	d, i
Skelleftehamn		Gåsören	6	e
Rönnskärsverken		Gåsören	5	e
Umeå (Holmsund)		Väktaren	7	f
Obbola		Väktaren	7	f
Rundvik		Väktaren	36	f
Rundvik		Skagsudde	34	h
Husum	inre vägen	Skagsudde	10	h
Husum	mellersta vägen	Skagsudde	11	h
Husum	yttre vägen	Skagsudde	15	h
Örnsköldsvik		Skagsudde	14	h
Örnsköldsvik	inomskärs	Gnäggen/Högbonden	28	h
Köpmanholmen		Skagsudde	14	h
Köpmanholmen	inomskärs	Högbonden	20	h
Högbonden	inomskärs	Skagsudde	35	h
Bollsta		nord/syd Storön	26	h
Bollsta	Sannasundet	Härnön/Lungön	27	h
Väja		nord/syd Storön	26	h
Väja	Sannasundet	Härnön/Lungön	25	h
Lugnvik		nord/syd Storön	22	h
Lugnvik	Sannasundet	Härnön/Lungön	21	h
Utansjö		Nord/syd Storön	12	h
Utansjö	Sannasundet	Härnön/Lungön	10	h
Hämösand	Sannasundet/nord/syd Storön	Skagsudde	46	h

SJÖFS 2019:4

Härnösand

Härnön/Lungön

Skagsudde

46

h

Lotsområde Gävle

Lotsbeställnings-central	Gävle		
Telefon	0771-630 610		
Telefax	026-994 69		
E-post	northcoastpilot@sjofartsverket.se		
Adress	Bönan 805 95 Gävle		
VHF	16, 13		
Anmärkning	Öppensjölotsning i Skagerrak, Kattegatt och Östersjön, genomfartslotsning Öresund samt islotsning i Östersjön beställs via E-post southcoastpilot@sjofartsverket.se alternativt via tfn 0771-63 06 80		
Bordningsplatser	a) Sundsvallsbukten 2,5 M ost Gubben	b) mellan Hällgrundsfyr och Storjungfrun	c) syd Gråsjälsbådan
	d) 1,5 M syd Hornsudde*		

*efter särskild överenskommelse

Lotsled till/från	via	från/till	Lotsledens längd (M)	Bordningsplats
Bollsta		Härnön/Storön	26	a
Bollsta		Sundsvallsbukten	47	a
Väja		Härnön/Storön	26	a
Väja		Sundsvallsbukten	47	a
Lugnvik		Härnön/Storön	22	a
Lugnvik		Sundsvallsbukten	43	a
Utansjö		Härnön/Storön	12	a
Utansjö		Sundsvallsbukten	33	a
Härnösand		Sundsvallsbukten	27	a
Härnösand		Härnön	6	a
Söråker	ost Alnö	Sundsvallsbukten	11	a
Söråker	väst Alnö	Sundsvallsbukten	21	a
Östrand	ost Alnö	Sundsvallsbukten	15	a
Östrand	väst Alnö	Sundsvallsbukten	17	a
Tunadal	ost Alnö	Sundsvallsbukten	19	a
Tunadal	väst Alnö	Sundsvallsbukten	13	a
Sundsvall		Sundsvallsbukten	12	a
Kubikenborg		Sundsvallsbukten	11	a
Stockvik		Sundsvallsbukten	10	a
Hudiksvall		sjön syd Hornslandet	16	b,d
Hudiksvall	Kråksundet	sjön syd Hällgrund	30	d
Iggesund (Skärnäs)		sjön syd Hornslandet	13	b,d
Iggesund (Skärnäs)	Kråksundet	sjön syd Hällgrund	27	d
Stugsund		sjön syd Hällgrund	10	b
Långrör/Sandarne	Prästholmen	sjön syd Hällgrund	8	b
Långrör/Sandarne	Myrskär	sjön syd Hällgrund	9	b
Ala		sjön syd Hällgrund	9	b

SJÖFS 2019:4

Lotsled till/från	via	från/till	Lotsledens längd (M)	Bordnings- plats
Orrskär		sjön syd Hällgrund	9	b
Vallvik		sjön syd Hällgrund	9	b
Lotsled till/från	via	från/till	Lotsledens längd (M)	Bordnings- plats
Norrsundet		sjön syd Hällgrund	24	b,c
Norrsundet		Gråsjälsbådan	24	c
Bönan		Gråsjälsbådan	4	c
Gävle		Gråsjälsbådan	9	c
Skutskär		Gråsjälsbådan	5	c

Lotsområde Stockholm

Lotsbeställnings-central Södertälje

Telefon 0771 – 63 06 45

E-post eastcoastpilot@sjofartsverket.se

Adress Slussgatan 11
151 71 Södertälje

VHF 16, Oxelösund 10, Stockholm 13

Anmärkning Öppensjölotsning i Skagerrak, Kattegatt och Östersjön, genomfartslotsning Öresund samt islotsning i Östersjön beställs via E-post southcoastpilot@sjofartsverket.se alternativt via tfn 0771-63 06 80

Bordnings-platser

a) nord Öregrund*	b) 2,5 M sydost Svartklubbens fyr	c) nord Simpnäsklubb
d) nordväst Tjärven	e) sydost Tjärven	f) 2 M sydost Revengegrundet
g) 2 M syd Landsorts fyr	h) i respektive avgångshamn	
	i) Kanholmsfjärden (0,5M Ost Trollharan)	

*efter särskild överenskommelse

Lotsled till/från	Via	från/till	Lotsledens längd (M)	Bordnings-plats
Forsmark		Öregrundsgrepen	10	a
Forsmark	inomskärs	Svartklubben	28	b
Öregrund		Öregrundsgrepen	4	a
Öregrund	inomskärs	Svartklubben	18	b
Hargshamn	inomskärs	Öregrundsgrepen	23	a
Hargshamn		Svartklubben	17	b
Hallstavik	inomskärs	Öregrundsgrepen	25	a
Hallstavik		Svartklubben	23	b
Kapellskär		Simpnäsklubb	12	c
Kapellskär		Tjärven	10	d,e
Kapellskär	Möja	Kanholmsfjärden	30	i
Stockholm		Tjärven	60	d,e
Stockholm		Simpnäsklubb	60	c
Stockholm		Sandhamn	43	f
Stockholm		Kanholmsfjärden	32	i
Stockholm	Hammarbyslussen	Södertälje	22	h
Kanholmsfjärden	Saxarfjärden	Tjärven	50	d,e

SJÖFS 2019:4

Tjärven	Möja	Kanholmsfjärden	26	d,e
Lotsled				
till/från	via	från/till	Lotsledens	Bordnings-
			längd (M)	plats
Kanholmsfjärden		Sandhamn	11	i
Kanholmsfjärden	Mysingen	Landsort	47	i,g

Lotsområde Oxelösund

Lotsbeställnings-central Södertälje
Telefon 0771 – 63 06 35
E-post eastcoastpilot@sjofartsverket.se
Adress Slussgatan 11
 151 71 Södertälje
VHF 16, 10
Anmärkning Öppensjölotsning i Skagerrak, Kattegatt och Östersjön, genomfartslotsning Öresund samt islotsning i Östersjön beställs via E-post southcoastpilot@sjofartsverket.se alternativt via tfn 0771-63 06 80
Bordningsplatser a) 1,1 M nordost fyren b) 1,4 M nord fyren c) syd Vinterklasen
 Gustaf Dalén (LOA Gustaf Dalén >200m)

Lotsled till/från	via	från/till	Lotsledens längd (M)	Bordningsplats
Studsvik		Gustaf Dalén	10	b
Vinterklasen		Gustaf Dalén	10	a, b, c
Oxelösund		Vinterklasen	2	c
Oxelösund (SSAB)	Lillhammarsgrund	Gustaf Dalén	12	b
Oxelösund (SSAB)	Mellskärsleden	Gustaf Dalén	13	b
Djurön		Vinterklasen	26	c
Braviken		Vinterklasen	28	c
Norrköping		Vinterklasen	31	c

SJÖFS 2019:4

Lotsområde Södertälje

Lotsbeställnings-central	Södertälje
Telefon	0771 – 63 06 35
E-post	eastcoastpilot@sjofartsverket.se
Adress	Slussgatan 11 151 71 Södertälje
VHF	16, 11
Anmärkning	Öppensjölotsning i Skagerrak, Kattegatt och Östersjön, genomfartslotsning Öresund samt islotsning i Östersjön beställs via E-post southcoastpilot@sjofartsverket.se alternativt via tfn 0771-63 06 80
Bordnings-platser	a) 2 M syd Landsorts fyr b) Gunnarsstenarna VLCC (obligatorisk för djupgående > 10 m) c) i respektive avgångshamn d) Kanholmsfjärden 0,5 M Ost Trollharan (Lotsområde Stockholm)

Lotsled till/från	Via	från/till	Lotsledens längd (M)	Bordnings-plats
Stockholm	Hammarbyslussen	Södertälje	22	c
Kanholmsfjärden	Mysingen	Nynäshamn	37	d
Kanholmsfjärden	Mysingen	Landsort	47	a,d
Kanholmsfjärden	Herrhamra	Södertälje	78	d
Nynäshamn		Landsort	16	a
Nynäshamn	Västergrund	Gunnarsstenarna VLCC	12	b
Nynäshamn	Danzigergatt	Gunnarsstenarna VLCC	9	b
Södertälje		Landsort	34	a
Södertälje	Herrhamra	Nynäshamn	42	c
Södertälje		Stora Vika	29	c
Stora Vika		Landsort	16	a
Vårby		Södertälje	15	c
Vårby	Hammarbyslussen	Stockholm	9	c
Hässelby	Hammarbyslussen	Stockholm	9	c
Hässelby		Södertälje	24	c
Hässelby	Skeppsbacka	Västerås	57	c
Hässelby	Skeppsbacka	Köping	73	c
Löten		Södertälje	27	c
Löten	Skeppsbacka/ Hammarbyslussen	Stockholm	20	c
Bålsta		Södertälje	26	c
Bålsta	Skeppsbacka/ Hammarbyslussen	Stockholm	28	c
Strängnäs	södra leden	Södertälje	24	c
Strängnäs	södra leden	Stockholm	33	c
Strängnäs	norra leden	Södertälje	47	c
Strängnäs	norra leden	Stockholm	56	c
Västerås	södra leden	Södertälje	46	c

SJÖFS 2019:4

Lotsled till/från	Via	från/till	Lotsledens längd (M)	Bordnings- plats
Västerås	norra leden	Södertälje	53	c
Västerås	södra leden	Stockholm	56	c
Västerås	norra leden	Stockholm	62	c
Köping		Västerås	27	c
Köping	södra leden	Södertälje	62	c
Köping	norra leden	Södertälje	69	c
Köping	södra leden	Stockholm	72	c
Köping	norra leden	Stockholm	78	c

SJÖFS 2019:4

Lotsområde Kalmar

Lotsbeställnings-central	Malmö och Södertälje		
Telefon	0771-63 06 90 (Hanöbukten, Smålandskusten) 0771-63 06 45 (Gotland)		
E-post	southcoastpilot@sjofartsverket.se eastcoastpilot@sjofartsverket.se		
Adress	Hans Michelsensgatan 9, vån 6 211 20 Malmö		
VHF	Slussgatan 11 151 71 Södertälje 16, 18 (Hanöbukten, Smålandskusten) 16, 10 (Gotland)		
Anmärkning	Öppensjölotsning i Skagerrak, Kattegatt och Östersjön, genomfartslotsning Öresund samt islotsning i Östersjön beställs via E-post southcoastpilot@sjofartsverket.se alternativt via tfn 0771-63 06 80		
Bordnings-platser	a) Visby redd	b) yttre delen av Kappelshamnsviken	c) syd Bungeör
	d) syd Magö	e) utanför Klintehamn	f) boj nr 2 (2,7 M väst Västerviks angöring
	g) Flivik nr 0	h) Bredgrund	i) sjön utanför respektive hamn
	j) sydost Furö	k) Lillgrund	l) Dämman
	m) Krongrundet	n) Trädgårdsgrund	o) utanför Aspö
	p) Utanför Gäsfeten	q) Karlshamn East	r) Karlshamn West
	s) Spättgrund	t) Pällgrund	u) Nedjan
	v) Sillåsen	x) Utgrunden	

Lotsled till/från	via	från/till	Lotsledens längd (M)	Bordnings-plats
Visby		Visby redd	2	a
Kappelshamn		Kappelshamnsviken	4	b
Storugns		Kappelshamnsviken	4	b
Strå (Fårösund)		Bungeör	7	c
Slite		syd Magö	4	d
Klintehamn		utanför Klintehamn	4	e
Västervik		Västerviks angöring	7	f
Flivik		Strupö Ljungskär	11	g
Simpevarp		Bredgrund	3	h
Oskarshamn		Furö	6	j
Jättersön		Lillgrund	5	k
Jättersön	syd Vällö	Dämman	5	l
Kalmar		Krongrundet	4	m
Kalmar		Trädgårdsgrund	4	n
Krongrundet		Trädgårdsgrund	5	m,n
Degerhamn		utanför Degerhamn	4	i

SJÖFS 2019:4

Lotsled till/från	via	från/till	Lotsledens längd (M)	Bordnings- plats
Bergkvara		utanför Bergkvara	4	i
Karlskrona (Handelshamnen)		Karlskrona angöring	8	o
Karlskrona (Verköhamnen)		Karlskrona angöring	8	o
Ronnebyhamn		Gåsfeten	6	p
Karlshamn (Centralhamnen/ Kölö/Oxhaga/Stilleryd)		Karlshamns redd	5	q,r
Stärnö vindhamn (Karlshamn)		Karlshamns redd	5	q
Elleholm		Karlshamns redd	8	r
Sölvesborg		Spättgrund	10	s
Åhus		Pållgrund	10	t
Simrishamn		Nedjan	4	u
Furö		Västerviks angöring	34	f,j
Krongrundet		Furö/Blå Jungfrun	36	j,m
Krongrundet		Lillgrund	33	m,k
Krongrundet		Sillåsen	7	m,v
Trädgårdsgrund		Utgrunden	16	n,x

SJÖFS 2019:4

Lotsområde Malmö

Lotsbeställnings-central	Malmö															
Telefon	0771-63 06 80 (Öresund och Hallandskusten)															
E-post	southcoastpilot@sjofartsverket.se															
Adress	Hans Michelsensgatan 9, vån 6 211 20 Malmö															
VHF	Höganäs 80,16 Helsingborg 80,16 Landskrona 80,16 Malmö 20,16 Trelleborg 20,16 Ystad 20,16 Varberg/ 19,16 Ringhals Falkenberg 18,16 Halmstad 18,16															
Anmärkning	Öppensjölotsning i Skagerrak, Kattegatt och Östersjön, genomfartslotsning Öresund samt islotsning i Östersjön beställs via E-post southcoastpilot@sjofartsverket.se alternativt via tfn 0771-63 06 80															
Bordnings-platser	<table> <tr> <td>a) Ystads redd</td> <td>b) Trelleborgs redd</td> <td>c) 3 M sydsydväst Flintrännan SV</td> </tr> <tr> <td>d) Malmö redd</td> <td>e) Vikhögsbojen (3 M sydost Pinhättan)</td> <td>i) boj M3 (3 M nordväst Helsingborg)</td> </tr> <tr> <td>g) Landskrona redd</td> <td>h) boj M7 (2,5 M nord Ven)</td> <td>l) vid angringsbojen Halmstads redd</td> </tr> <tr> <td>j) boj M1 (2 M syd Svinbådan)</td> <td>k) Öresund N (2 M väst Höganäs)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>m) vid Falkenbergs angöring</td> <td>n) 2 M sydväst Subbebergets fyr</td> <td></td> </tr> </table>	a) Ystads redd	b) Trelleborgs redd	c) 3 M sydsydväst Flintrännan SV	d) Malmö redd	e) Vikhögsbojen (3 M sydost Pinhättan)	i) boj M3 (3 M nordväst Helsingborg)	g) Landskrona redd	h) boj M7 (2,5 M nord Ven)	l) vid angringsbojen Halmstads redd	j) boj M1 (2 M syd Svinbådan)	k) Öresund N (2 M väst Höganäs)		m) vid Falkenbergs angöring	n) 2 M sydväst Subbebergets fyr	
a) Ystads redd	b) Trelleborgs redd	c) 3 M sydsydväst Flintrännan SV														
d) Malmö redd	e) Vikhögsbojen (3 M sydost Pinhättan)	i) boj M3 (3 M nordväst Helsingborg)														
g) Landskrona redd	h) boj M7 (2,5 M nord Ven)	l) vid angringsbojen Halmstads redd														
j) boj M1 (2 M syd Svinbådan)	k) Öresund N (2 M väst Höganäs)															
m) vid Falkenbergs angöring	n) 2 M sydväst Subbebergets fyr															

Lotsled till/från	via	från/till	Lotsledens längd (M)	Bordnings- plats
Ystad		Ystads redd	4	a
Trelleborg		Trelleborgs redd	4	b
Malmö		Malmö redd	4	d,e*
Barsebäcksverket		Malmö redd	6	d,e
Landskrona		Landskrona redd	4	g
Helsingborg		Helsingborgs redd	4	h,i,j
Höganäs		Höganäs redd	4	k
Halmstad		Halmstads redd	4	l
Falkenberg		Falkenbergs redd	4	m
Varberg		Varbergs redd	4	n
Ringhals		Varbergs redd	12	n

Lotsning tillhandahålls i Öresund för genomfart enligt nedan:

Lotsled till/från	Via	från/till	Lotsledens längd (M)	Bordnings- plats
boj M1		Malmö redd	33	d,j
boj M1	Flintrännan	Trelleborgs redd	72	b,j
boj M1	Flintrännan	Flintrännan SV	46	c,j
Flintrännan SV	Flintrännan	Helsingborgs redd	40	c,h,i
Flintrännan SV	Flintrännan	Malmö redd	13	c,d
Flintrännan SV		Trelleborgs redd	26	c,b
Helsingborgs redd		Köpenhamns yttre redd	16	h,i
Helsingborgs redd		Malmö redd	27	h i,d
Landskrona redd		Köpenhamns yttre redd	9	g
Malmö redd		Köpenhamns yttre redd	13	d
Trelleborgs redd	Flintrännan	Helsingborgs redd	66	b,h,i
Trelleborgs redd	Flintrännan	Malmö redd	39	b,d

SJÖFS 2019:4

Lotsområde Göteborg

Lotsbeställnings-central	Göteborg		
Telefon	0771-63 06 70		
Telefax	031-731 43 01		
E-post	gothenburgpilot@sjofartsverket.se		
Adress	Emigrantvägen 2 B 414 63 Göteborg		
VHF	16, 11		
Anmärkning	Öppensjölotsning i Skagerrak, Kattegatt och Östersjön, genomfartslotsning Öresund samt islotsning i Östersjön beställs via E-post southcoastpilot@sjofartsverket.se alternativt via tfn 0771-63 06 80		
Bordnings-platser	a) 1,2 M sydsydost Trubaduren (no 1)	b) 2,5 M västsydväst Vinga fyr (no 2)	c) 2,1 M västnordväst Vinga fyr (no 3)
	d) 3,5 M västnordväst Vinga fyr (VLCC)*	e) Rivöfjorden	f) Trubaduren ankring

* Obligatoriska bordningsplatser för större tankfartyg (VLCC) samt andra fartyg när Sjöfartsverket bedömer att det är lämpligt. Observera att lotsledens längd då ökar med 2 M.

Lotsled till/från	via	från/till	Lotsledens längd (M)	Bordnings-plats
Göteborg: Skandiahamnen (inklusive hamnar väster därom)	Böttöleden (södra leden)/ Torshamnsleden (norra leden)	Trubaduren	10	a,b,c,d
Göteborg: Frihamnen (inklusive hamnar väster om Göta Älvbron till Skandiahamnen)		Rivöfjorden	5	f
Göteborg	nord Vinga	väst Vinga	11	a,b,c,d
Danafjorden (ankarsättning)		Trubaduren	5	a,b,c,d
Rivöfjorden (ankarsättning)		Trubaduren	7	a,b,c,d

Lotsområde Marstrand

Lotsbeställnings-central	Marstrand/Lysekil		
Telefon	0771-63 06 50		
E-post	westcoastpilot@sjofartsverket.se		
Adress	Sjöfartsverket Marstrands lotsområde Södra Strandgatan 7 442 66 Marstrand		
VHF	10, 16		
Anmärkning	Öppensjölotsning i Skagerrak, Kattegatt och Östersjön, genomfartslotsning Öresund samt islotsning i Östersjön beställs via E-post southcoastpilot@sjofartsverket.se alternativt via tfn 0771-63 06 80		
Bordnings-Platser	a) vid Hätteberget	b) 1,2 M vid Brofjordens angöringsboj	c) 3 M sydväst Brofjordens angöringsboj*
	d) 1,5 M syd Ramskär	e) Riksgränsen vid Nord-Hällsö	

* Obligatoriska bordningsplatser för större tankfartyg > 20 000 dwt samt andra fartyg när Sjöfartsverket bedömer att det är lämpligt. Observera att lotsledens längd då ökar med 1,8 M.

Lotsled till/från	via	från/till	Lotsledens längd (M)	Bordnings-plats
Marstrand		Hätteberget	5	a
Rönnäng/Ängholmen		Hätteberget	6	a
Skärhamn		Hätteberget	8	a
Wallhamn		Hätteberget	15	a
Stenungsund		Hätteberget	21	a
Uddevalla		Hätteberget	40	a
Uddevalla	Malö strömmar	Brofjordens angöring	34	b
Uddevalla	Malö strömmar	Lysekil	27	-
Lysekil		Brofjordens angöring	8	b,c
Brofjordens oljehamn		Brofjordens angöring	10	b,c
Brofjordens angöring		riksgränsen vid Nord-Hällsö	49	b,e
Kungshamn		Brofjordens angöring	10	b
Strömstad		Brofjordens angöring	45	b
Strömstad		Ramskär	17	d
Strömstad		riksgränsen vid Nord-Hällsö	5	e
Krokstrand		Ramskär	36	d
Krokstrand		riksgränsen vid Nord-Hällsö	20	e

SJÖFS 2019:4

Lotsområde Vänern

Lotsbeställnings-central	Kanalcentralen Trollhättan		
Telefon	0771-63 06 95		
E-post	kctrollhattan@Sjofartsverket.se		
Adress	Sjöfartsverket Kanalcentralen Lehmans Backe 1 461 55 Trollhättan		
VHF	16, 09, 14		
Anmärkning	Öppensjölotsning i Skagerrak, Kattegatt och Östersjön, genomfartslotsning Öresund samt islotsning i Östersjön beställs via E-post southcoastpilot@sjofartsverket.se alternativt via tfn 0771-63 06 80		
Bordnings-platser	a) Tångudden	b) Vänersborg (mellan Vassbotten och Bastungsgrunds kummel)	c) slussen Lilla Edet
	d) slussarna Trollhättan/Brinkebergskulle	e) i respektive avgångshamn	

Lotsled till/från	via	från/till	Lotsledens längd (M)	Bordning s- plats
Vänersborg (inkl. Vargön, Trollhättan/Stallbacka samt övriga hamnar öster om Göta Älvbron)		Göteborg (Tångudden)	tot. 50	a,b,c,d,e
Gruvön (Grums)		Vänersborg	74	b
Skoghall		Vänersborg	72	b
Karlstad		Vänersborg	82	b
Åmål		Vänersborg	47	b
Skattkärr		Vänersborg	82	b
Kristinehamn		Vänersborg	82	b
Otterbäcken		Vänersborg	68	b
Hönsäter		Vänersborg	47	b
Lidköping		Vänersborg	54	b
Älvenäs		Vänersborg	74	b
Trellevarvet		Vänersborg	39	b
Skoghall		Gruvön (Grums)	22	e
Karlstad		Gruvön (Grums)	34	e
Skattkärr		Gruvön (Grums)	34	e
Kristinehamn		Gruvön (Grums)	43	e
Otterbäcken		Gruvön (Grums)	44	e
Trellevarvet		Gruvön (Grums)	40	e
Åmål		Gruvön (Grums)	64	e
Älvenäs		Gruvön (Grums)	4	e
Hönsäter		Gruvön (Grums)	44	e
Lidköping		Gruvön (Grums)	53	e
Trellevarvet		Skattkärr	50	e
Karlstad		Skoghall	24	e
Skattkärr		Skoghall	24	e
Kristinehamn		Skoghall	32	e

Otterbäcken

Skoghall

36

e

Lotsled till/från	Via	från/till	Lotsledens längd (M)	Bordnings- plats
Hönsäter		Skoghall	42	e
Lidköping		Skoghall	51	e
Trellevarvet		Skoghall	40	e
Åmål		Skoghall	60	e
Älvenäs		Skoghall	21	e
Kristinehamn		Karlstad	30	e
Otterbäcken		Karlstad	38	e
Hönsäter		Karlstad	50	e
Lidköping		Karlstad	61	e
Trellevarvet		Karlstad	50	e
Åmål		Karlstad	68	e
Älvenäs		Karlstad	35	e
Skattkärr		Karlstad	4	e
Skattkärr		Kristinehamn	30	e
Otterbäcken		Kristinehamn	33	e
Hönsäter	Väst Djurö	Kristinehamn	51	e
Hönsäter	Brommö sundet	Kristinehamn	49	e
Lidköping	Väst Djurö	Kristinehamn	59	e
Lidköping	Brommö sundet	Kristinehamn	59	e
Trellevarvet		Kristinehamn	47	e
Åmål		Kristinehamn	70	e
Älvenäs		Kristinehamn	41	e
Skattkärr		Otterbäcken	38	e
Hönsäter	Brommö sundet	Otterbäcken	30	e
Hönsäter	väst Djurö	Otterbäcken	36	e
Lidköping	Brommö sundet	Otterbäcken	41	e
Lidköping	väst Djurö	Otterbäcken	46	e
Trellevarvet		Otterbäcken	35	e
Åmål		Otterbäcken	58	e
Älvenäs		Otterbäcken	46	e
Hönsäter		Åmål	35	e
Lidköping		Åmål	43	e
Skattkärr		Åmål	71	e
Trellevarvet		Åmål	26	e
Älvenäs		Åmål	63	e
Trellevarvet		Älvenäs	40	e
Skattkärr		Älvenäs	35	e
Skattkärr		Hönsäter	50	e
Lidköping		Hönsäter	14	e
Trellevarvet		Hönsäter	11	e
Älvenäs		Hönsäter	44	e
Trellevarvet		Lidköping	18	e
Älvenäs		Lidköping	53	e
Skattkärr		Lidköping	61	e

Sjöfartsverkets författningssamling



Sjöfartsverkets föreskrifter om taxa för fartyg på Trollhätte och Södertälje kanal;

SJÖFS 2021:XX

Utkom från trycket
Den XX

beslutade den XX.

Sjöfartsverket föreskriver följande med stöd av förordningen (1993:1334) med bemyndigande för Sjöfartsverket att fastställa avgifter för viss kanaltrafik.

1 § För trossföring utgår en avgift på 700 kr exklusive mervärdesskatt per sluss.

2 § Avgift för trossföring enligt 1 § utgår för fartyg som passerar Trollhätte och Södertälje kanal. Avgiften debiteras fartygets ägare, redare eller ombud i samband med debitering av lotsavgifter eller övriga avgifter för handelssjöfarten.

Denna författning träder i kraft den 1 januari 2022, då Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2019:6) om taxa för fritidsfartyg på Södertälje kanal ska upphöra att gälla.

På Sjöfartsverkets vägnar

KATARINA NORÈN

Utgivare: Lisa Lewander, Sjöfartsverket, Norrköping ISSN 0347-531X

Miljöincitamentet

Bakgrund

Miljöincitamentet är Sjöfartsverkets system för att uppmuntra en mer miljövänlig sjöfart, som infördes 2018 i sin nuvarande form. Systemet innebär att fartyg med en miljöklassning enligt *Clean Shipping Index* (CSI) är berättigad till en nedsättning av farledsavgiftens fartygsbaserade del.

Miljöincitamentet finansieras av hela fartygskollektivet genom att ett procentuellt påslag på farledsavgiftens fartygs-, gods, och passagerare baserade del. Påslaget ska således motsvara de utgifter Sjöfartsverket betalar ut till de fartyg som är registrerade i CSI och därmed är kvalificerade till en nedsättning av den fartygsbaserade delen av farledsavgiften. Systemet bygger på det antal anlöp fartyg anslutna till CSI gör, samt vilken klass enligt CSI de tillhör. Detta innebär att medel för miljöincitamentet betalas ut kontinuerligt under året, då nedsättningen sker på varje anlop. Samtidigt är Sjöfartsverkets möjlighet att höja farledsavgiften i samma utsträckning begränsad till de årliga revideringarna av myndighetens avgifter.

Sjöfartsverkets uttag av farledsavgifter finns reglerat i myndighetens regleringsbrev. Av regleringsbrevet framgår att höjning av farledsavgiften inte får överstiga konsumentprisindex med konstant skatt (KPI-KS). Vidare framgår att de medel som används till miljöincitamentet inte omfattas av denna restriktion, utan kan höjas i den utsträckning som krävs för att finansiera systemet. Sjöfartsverket utnyttjar denna möjlighet för första gången 2022, för att täcka skulden för 2021, som är ett basår för det självförsörjande systemet. Innebörden av begreppet *basår* är den tidpunkt då Sjöfartsverkets intäkter och utgifter för miljöincitamentet är lika stora. Förändringar av storleken på utbetalt miljöincitament efter detta kommer antingen att krediteras fartygskollektivet genom lägre eller uteblivna ökning av farledsavgiften alternativt innebära en höjning av farledsavgiften.

De utbetalningar som gjorts till följd av miljöincitamentet mellan 2018-2020 framgår av tabell 1 på nästkommande sida.

Tabell 1. Utbetalning av miljöincitament mellan 2018-2020

År	Utbetalt miljöincitament (tkr)
2018	36 894
2019	62 408
2020	57 194

Balansering av miljöincitamentet över tid

Sjöfartsverket prognostiserar att cirka 60 mnkr för helåret 2021 kommer att betalas ut till de fartyg som innehar en miljöklass berättigad till nedsättning.

Sjöfartsverket har, för 2021, hittills skjutit upp samtliga avgiftshöjningar, inklusive den höjning myndigheten avsåg genomföra till följd av miljöincitamentet, till den 1 januari 2022. Det medför att myndigheten, enligt prognos, inte kommer att få in några intäkter alls som syftar till att täcka utbetalningarna för miljöincitamentet för 2021. Då utbetalningarna prognosticeras till 60 mnkr för helåret 2021 innebär det att Sjöfartsverket har ett underskott på 60 mnkr, då miljöincitamentet är ett system finansierat av fartygskollektivet uppgår således Sjöfartsverkets fordran på branschen till 60 mnkr.

Denna fordran kan i huvudsak hanteras på två sätt, antingen genom en höjning av farledsavgiften för ett enskilt år, eller över flera år.

Sjöfartsverket ser flera problem med alternativet att hantera fordran över endast ett enskilt år. Det skulle innebära en höjning av farledsavgiften med cirka 12 procent från den 1 januari 2022. Vid kommande årlig revidering skulle sedan sannolikt en kraftig sänkning av farledsavgiften behöva genomföras, detta för att förhindra att myndigheten tar in mer pengar för miljöincitamentet än vad som betalas ut. Ett system med denna typ av kraftiga svängningar i avgiftsnivån mellan enskilda år inte är eftersträvänsvärt och skapar en osäkerhet och oförsägbarhet för Sjöfartsverkets kunder.

Att hantera fordran över flera år skulle innebära en mindre höjning av avgiftsnivån, jämfört med ovanstående alternativ. Sjöfartsverket kan, över en treårsperiod, balansera de uteblivna intäkterna för miljöincitamentet härrörande 2021. Treårsperioden ligger i linje med den planeringshorisont myndigheten tillämpar för ekonomisk planering. Att balansera systemet med miljöincitamentet över en treårscykel innebär en större möjlighet till en utjämnande effekt och därmed mindre svängningar i avgiftsjusteringar mellan åren. Detta skapar både möjligheter för verket att hämta in den utestående fordran, ta höjd för eventuella

ökningar av anslutningsgrad till CSI och ge en större förutsägbarhet till kunderna avseende avgiftsnivåer.

Mot bakgrund av detta är det rimligt att balansera resultatet över treårsperioder, istället för enskilda år. I den årliga revideringen av verkets avgifter 2022 föreslås därför en höjning av farledsavgiften med åtta procent till följd av miljöincitamentet, utöver KPI-KS restriktionen. Den första treårsperioden sträcker sig därmed från 2021 till och med 2023.

Sjöfartsverket kommer att redovisa resultatet för miljöincitamentet årligen, för att på ett transparent sätt redovisa de intäkter och utgifter myndigheten har till följd av miljöincitamentet.

Exempelanlöp – ekonomiska effekter av avgiftsförändringar

Inledning

Avgiftsmodellen innehåller många komponenter som styr förutsättningarna för vad fartygen betalar, varje fartyg är således unikt. Det går mot bakgrund av detta inte att ange en generell kostnad för alla anlöp.

För att påvisa effekten för olika fartygstyper med olika förutsättningar har Sjöfartsverket därför tagit fram tre exempelanlöp, två godsfartyg samt ett passagerarfartyg, där fartygsstorlek och godsmängd/passagerarantal är beräknat utifrån ett genomsnitt för den aktuella hamnen som anlöps.

- Exempelanlöp 1 visar kostnadsökningen för ett större fartyg som anlöper Göteborgs hamn med kort lotsled.
- Exempelanlöp 2 visar kostnadsökningen för ett mindre fartyg som anlöper Vänerhamn med lång lotsled.
- Exempelanlöp 3 visar kostnadsökningen för ett passagerarfartyg som går i regelbunden trafik mellan Stockholm och Finland som innehar full frekvensrabatt samt lotsdispens.

Exempel 1 och 2 antas inte vara klassade i CSI, exempel 3 visas både med och utan klassning.

Exempelanlöp 1 - Större godsfartyg till Göteborgs hamn

- Godsfartyg i nettodräktighetsklass 6
- Endast högvärdigt gods ombord
- Lotsning till Göteborgs hamn, tar 112 minuter

	2021	Höjning	2022
Farledsavgift	111 660 kr	9,1%	121 821 kr
Godsavgift	25 779 kr	9,1%	28 125 kr
Lotsavgift	27 690 kr	10,0%	30 459 kr
Total	165 129 kr		180 405 kr
Ökning, kr			15 276 kr

Fel! Hittar inte*Exempelanlöp 2 – Mindre godsartyg till Vänerhamn*

- Godsartyg i nettodräktighetsklass 2
- Både hög- och lågvärdigt gods ombord
- Lotsning till Vänerhamn, tar 575 minuter (inklusive slussavgift och avgiftsreduktion enl. 24-25§ i SJÖFS 2019:4)

	2021	Höjning	2022
Farledsavgift	13 365 kr	9,1%	14 581 kr
Godsavgift lågvärdigt	974 kr	9,1%	1 063 kr
Godsavgift högvärdigt	5 076 kr	9,1%	5 538 kr
Lotsavgift	30 869 kr	10,0%	33 956 kr
Total	50 285 kr		55 138 kr
Ökning, kr			4 854 kr

Exempelanlöp 3 – Passagerarfartyg till Stockholms hamn

- Passagerarfartyg i nettodräktighetsklass 7
- Antal passagerare ombord, 952 stycken
- Gör sju anlöp i månaden (innehar därav full frekvensrabatt och betalar därmed ingen fartygsbaserad farledsavgift för anlöp 6 och 7)
- Innehar lotsdispens och betalar därmed ingen lotsavgift

Nedan visas kostnaden med och utan miljöincitament (klass B)

Utan miljöincitament	2021	Höjning	2022
Farledsavgift	71 498 kr	9,1%	78 004 kr
Passageraravgift	1 697 kr	9,1%	1 852 kr
Total	73 195 kr		79 856 kr
Ökning per anlöp			6 661 kr

Med miljöincitament	2021	Höjning	2022
Farledsavgift	33 000 kr	9,1%	36 000 kr
Passageraravgift	1 697 kr	9,1%	1 852 kr
Total	34 697 kr		37 852 kr
Ökning per anlöp			3 155 kr



Handläggare, direkttelefon
Anders Westerlund, +46(0)104786175

KONSEKVENsutREDNING

2021-08-31

Dnr: 21-02336

Enligt sändlista

Konsekvensutredning angående förslag till ändringar av föreskrift för statens isbrytningsverksamhet, samt föreskrifter om taxa för isbrytning på beställning

Sjöfartsverket föreslår att ge ut nya föreskrifter om statens isbrytningsverksamhet (nuvarande SJÖFS 2011:1). I de reviderade föreskrifterna förtydligas villkoren för att statlig isbrytning ska ges på Göta älv, Trollhätte kanal, Mälaren och Ångermanälven. Utöver detta sker en revidering av bilagan kring vilka gränser som gäller för statlig isbrytarassistans. Därtill görs även vissa redaktionella ändringar och förtydliganden.

I föreskriften om taxa för isbrytning på beställning (nuvarande SJÖFS 2014:6) revideras taxorna upp med motsvarande höjning i KPI-KS som skett sedan 2014, vilket motsvarar en avgiftsökning med åtta procent.

Syfte med föreslagna ändringar

Genom ett förtydligande i föreskriften ökar förutsebarheten för kunderna kring roll- och ansvarsfördelning rörande ansvaret för isbrytning på Göta älv, Trollhätte kanal, Mälaren och Ångermanälven. Främst avseende ansvaret för underhållande av basrännan samt efterlevandet av utlysta restriktioner rörande isklass.

I bilagan till föreskriften om statens isbrytningsverksamhet anges vilka gränser och ansvarsområden som gäller för statlig isbrytning. Vissa av de hamnar som anges i listan är inte längre i bruk och för andra hamnar är koordinaterna felaktigt angivna. Av denna anledning revideras bilagan så att den stämmer överensstämmer med dagens förhållanden.

Avgiftsnivåerna för isbrytning på beställning har inte reviderats sedan 2014, varför en ökning av avgifterna anses nödvändig för att i högre grad motsvara Sjöfartsverkets faktiska kostnader för tjänsten, detta då den i dagsläget är underfinansierad. Intäkterna varierar kraftigt från år till år, men har de senaste fem

Datum
2021-08-31

Dnr
21-023362021-08-

åren i genomsnitt uppgått till 80 000 kr per år. Sedan 2014 har KPI-KS ökat med motsvarande åtta procent, varför avgiftsökningarna också höjs med denna siffra.

Alternativa lösningar och effekter vid utebliven reglering

Sjöfartsverket har föreskriftsmandat och myndigheten bedömer att en höjning är nödvändig för genomförande av myndighetsuppdraget.

Vilka berörs av regleringen

De som främst berörs av de föreslagna förändringarna är de redare, lastägare och hamnar som har verksamhet på Vänern, Mälaren och Ångermanälven.

Avgiftshöjningarna för isbrytning på beställning drabbar de som nyttjar tjänsten, vilket främst är hamnar som önskar hjälp med brytning av is inom det egna hamnområdet. Antalet sådana uppdrag har de senaste åren legat på omkring fem stycken per säsong.

Ansvaret för att hålla de brutna basrännorna öppna ligger på hamnarna inom de olika områdena. När deras egna isbrytningsresurser inte maktar med i fråga om kraft och isbrytningskapacitet, kommer den statliga isbrytningsresursen in. Resursen kan utgöras av både Sjöfartsverkets egna fartyg, eller en annan kraftigare bogserbåt som Sjöfartsverket tar kostnaden för.

Uppgifter om de bemyndigande som myndighetens beslutanderätt grundar sig på

Med stöd av isbrytarförordningen (2000:1149), har Sjöfartsverket bemyndigande att leda den statliga isbrytarverksamheten samt fastställa i vilken omfattning brytning av svårare is ska ske på Vänern, Mälaren och Ångermanälven. I samma förordning ges Sjöfartsverket bemyndigande att mot ersättning enligt fastställd taxa genomföra isbrytning på beställning.

Uppgifter om kostnadmässiga och andra konsekvenser regleringen medför

För Sjöfartsverket bedöms dessa förändringar bidra till minskad kostnad för den statliga isbrytningen. Kostnadsminskningen är beroende av vinterns svårighetsgrad och isläget. I gengäld kommer hamnarnas kostnader att öka för isbrytning.

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

Datum
2021-08-31

Dnr
21-023362021-08-

Reglerna avses träda ikraft den 1 januari 2022, och uppdaterad information publiceras på Sjöfartsverkets hemsida. Föreskriften remitteras under hösten 2021. Sjöfartsverket bedömer att ingen ytterligare informationsinsats behövs.

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

De transporter som sker i Vänern är i hög grad knutna till sågverks- och massaindustrin, vilket också innebär att merparten av den lastade och lossade godsvikten går i utrikes trafik. Det lastas stora volymer inom främst kategorierna trävaror, pappersmassa och pappersprodukter. De stora kategorierna inom lossade varor utgörs av insatsvaror från skogsbruket samt kemiska produkter.

De transporter som sker i Mälaren har en större bredd än i Vänern och det transporteras relativt stora volymer i högvärdiga segment som livsmedel, kemikalier, gummi- och plastvaror samt metallvaror. I Mälaren är dock trafiken mycket mer obalanserad i den bemärkelsen att lossade volymer står för nästan 85 procent av den totala volymen.

Transporterna på Ångermanälven är i likhet med Vänern i övervägande grad knutna till sågverks- och massaindustrin.

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

Berörda företag bedöms inte ha några behov av förändring av sin verksamhet, vilket innebär att det inte föreligger behov av extra tid för anpassning, se nedan.

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

Då förändringen i föreskriften innebär ett förtydligande av redan gällande reglering bedöms inte de berörda företagen påverkas i sin verksamhet. De berörda hamnarna har idag isbrytande resurser för att klara av detta arbete för hamnens egen räkning. För vissa av hamnarna kan dock förtydligandet av ansvarsfördelning innebära ett större ansvar att hålla basrännan öppen under vintersäsong, vilket kan leda till ökade kostnader. Hamnarna har dock möjligheter att själva anpassa sina avgifter mot sina kunder för att kompensera denna kostnadsökning.

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

Förtydligandet rörande ansvarsfördelningen för underhållande av basrännan innebär att samma förutsättningar gäller för alla berörda områden, vilket minskar risken för enskilda parter gynnas av större tillgång till statlig isbrytarassistans. Då höjning av avgifterna påverkar Sjöfartsverkets kunder likvärdigt innebär det att konkurrenssituationen mellan dem är oförändrad.

Datum
2021-08-31

Dnr
21-023362021-08-

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

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 Anders Westerlund +46(0)104786175
Anders.westerlund@sjofartsverket.se



Handläggare, direkttelefon
Anders Westerlund, +46(0)104786175

KONSEKVENsutREDNING

2021-08-31

Dnr: 21-02335

Enligt sändlista

Konsekvensutredning angående förslag till ändringar av taxa för fartyg på Trollhätte kanal och Södertälje kanal

Inledning

Sjöfartsverket föreslår att ge ut nya föreskrifter om taxa för fartyg på Trollhätte kanal och Södertälje kanal från den 1 januari 2022. De remitterade föreskrifterna ersätter Sjöfartsverkets föreskrifter om taxa för fartyg på Trollhätte och Södertälje kanal (nuvarande SJÖFS 2019:6). Föreskrifterna innebär en höjning av avgifterna för trossföring från 600 till 700 kronor per sluss.

Syfte med föreslagna ändringar

Sjöfartsverket har som målsättning att myndighetens taxor och priser ska nå full kostnadstäckning. Om full kostnadstäckning inte kan uppnås måste en avveckling av produkten eller tjänsten ifråga övervägas på sikt.

Ändringen i ovan angivna föreskrifter avser justeringar av taxenivåerna för handelsfartyg.

I dagsläget är verksamheten underfinansierad och täckningsgraden uppgår endast till cirka 65 procent av de direkta personalkostnaderna. Sjöfartsverket ämnar därför höja avgiften från 600 kronor till 700 kronor per sluss.

Alternativa lösningar och effekter vid utebliven reglering

Sjöfartsverket har under många år föreslagit att de statliga anslagen för kanal- och slussverksamheten ska öka, dock utan att få gehör för detta.

En avgiftshöjning är den enda möjliga lösningen efter många år av kraftiga effektiviseringar av verksamheten.

Datum
2021-08-31

Dnr
21-023352021-08-31

Om regleringen inte genomförs kommer verksamheten fortsätta att vara underfinansierad och därmed bidra ytterligare till Sjöfartsverkets redan ansträngda ekonomiska läge .

Vilka berörs av regleringen

Föreskrifterna riktar sig mot de handelsfartyg som passerar slussarna i Trollhätte kanal mellan Göteborg och Vänern samt handelsfartyg som passerar Södertälje sluss mellan Östersjön och Mälaren. Under 2020 uppgick antalet passager av handelsfartyg till cirka 1 100 genom Trollhätte kanal samt cirka 2 700 passager igenom Södertälje kanal.

Några omfattande praktiska, administrativa eller andra åtgärder behöver inte vidtas med anledning av denna föreskrift. Föreskrifterna för inte heller med sig någon extra tidsåtgång för kunderna. Inte heller bedöms arbetsomfattning eller arbetsförutsättningar påverkas av de ändrade föreskrifterna.

Konkurrenssituationen kan av ovanstående skäl antas bli oförändrad.

Uppgifter om de bemyndigande som myndighetens beslutanderätt grundar sig på

Med stöd av förordningen (1993:1334) med bemyndigande för Sjöfartsverket att fasthålla avgifter för viss kanaltrafik har Sjöfartsverket rätt att föreskriva om avgifter rörande kanaltrafik.

Uppgifter om kostnadsmissiga och andra konsekvenser regleringen medför

Föreskrifterna förväntas inte medföra några extra lönekostnader, andra kostnader eller någon resursbelastning i övrigt för Sjöfartsverkets kunder, förutom de i föreskrifterna genomförda taxehöjningarna.

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

Reglerna avses träda ikraft den 1 januari 2022 och information om de fastställda avgifterna publiceras på Sjöfartsverkets hemsida. Föreskriften remitteras under hösten 2021, och Sjöfartsverket bedömer att ingen ytterligare informationsinsats behövs.

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

Avgifterna påverkar endast de redare som framför handelsfartyg i antingen Trollhätte eller Södertälje kanal. Detta omfattar cirka 1 100 passager årligen i Trollhätte kanal och cirka 2 700 passager årligen i Södertälje kanal. Sjöfartsverket

Datum
2021-08-31

Dnr
21-023352021-08-31

uppskattar att dessa fartyg opereras av cirka 50 rederier och ytterligare ett tjugotal mäklare är involverade.

De transporter som sker i Vänern är i hög grad knutna till sågverks- och massaindustrin, vilket också innebär att merparten av den lastade och lossade godsvikten går i utrikes trafik. Det lastas stora volymer inom främst kategorierna trävaror, pappersmassa och pappersprodukter. De stora kategorierna inom lossade varor utgörs av insatsvaror från skogsbruket samt kemiska produkter.

De transporter som sker i Mälaren har en större bredd än i Vänern och det transporteras relativt stora volymer i högvärdiga segment som livsmedel, kemikalier, gummi- och plastvaror samt metallvaror. I Mälaren är dock trafiken mycket mer obalanserad i den bemärkelsen att lossade volymer står för nästan 85 procent av den totala volymen.

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

Då föreskriftsförändringen endast är av avgiftsnatur torde detta inte innebära något behov för omställning. Fartygen använder redan trossföringstjänsten och kommer därför inte att behöva utveckla nya processer eller rutiner.

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 de nya föreskrifterna träder ikraft 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

Då den föreslagna höjningen påverkar Sjöfartsverkets kunder likvärdigt innebär det att konkurrenssituationen mellan dem är oförändrad. Då Sjöfartsverkets kunder konkurrerar inom sitt eget segment, bedöms konkurrensen mellan dessa företag vara oförändrad.

För både Vänern och Mälaren så är sjötransporterna utsatta för konkurrens från andra trafikslag. Detta 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. Även om kostnaden för trossföringen kan betraktas som marginell och dess påverkan på den totala transportkostnaden i princip försumbar så är ger de samlade kostnadsökningarna under många år för inlandssjöfarten sannolikt väsentliga konsekvenser för konkurrenskraften. Sjöfartsverket har dock

Datum
2021-08-31

Dnr
21-023352021-08-31

inte möjlighet att inom ramen för givna förutsättningar begränsa kostnaden ytterligare.

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

Förändringen bedöms inte ha någon ytterligare påverkan på företagen.

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

Sjöfartsverkets avgifter baseras på en likabehandlingsprincip och undantag från avgifterna kan inte baseras på existerande eller presumtiva kunders storlek.

Beskrivning av effekter för kommuner eller regioner

Kommuner och regioner påverkas inte av de föreslagna ändringarna.

Kontaktperson Anders Westerlund +46(0)104786175
Anders.westerlund@sjofartsverket.se



Handläggare, direkttelefon
Anders Westerlund, +46(0)10 478 6175

KONSEKVENSENTREDNING

2021-08-31

Dnr: 21-02333

Enligt sändlista

Konsekvensutredning angående förslag till ändringar av föreskrifter om farledsavgift

Inledning

Sjöfartsverket föreslår att genomföra en höjning av farledsavgiften med 9,1 procent från gällande avgiftsnivåer i SJÖFS 2019:3 från och med den 1 januari 2022. Motiven till höjningen av farledsavgiften är att ta höjd för myndighetens kostnader (motsvarande 1,1 procent) och för att täcka utgifterna för miljöincitamentet (motsvarade åtta procent).

Utöver avgiftsförändringarna sker en ändring av vissa undantag för gods (tomcontainrar och transport av förnödenheter), en utökning av möjligheten att lämna periodvisa deklARATIONER i vissa fall samt en sänkt avgiftsreduktion för fjärrzonstrafiken. Utöver detta sker endast mindre redaktionella korrigeringar.

Tidigare remitterade förändringar i föreskriften, som ursprungligen skulle trätt i kraft den 1 september 2021, flyttas nu till den 1 januari 2022. Däribland finns nedtrappningen av avgiftsreduktionen för fjärrzonstrafik och utfasningen av avgiftsreduktionen för turn-around anlop. Eftersom dessa ändringar redan har remitterats gör Sjöfartsverket ingen remittering av dem i denna skrift¹.

Bakgrund och förutsättningar

Sjöfartsverket är ett statligt affärsverk med uppdrag att hålla Sveriges sjövägar framkomliga, tillgängliga och säkra. Ett affärsverk innebär bland annat att det är kunderna som nyttjar Sjöfartsverkets tjänster som står för finansieringen av dessa tjänster i form av avgifter. Farledsavgiften är offentligrättslig avgift av kollektiv natur avsedd att finansiera samtliga Sjöfartsverkets kostnader som kan relateras till Sjöfartsverkets farledsverksamhet.

¹ Sjöfartsverkets diariernr 20-03845

Datum
2021-08-31

Dnr 21-02333

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. Intäkterna från farledsavgiften motsvarar idag cirka 45 procent av Sjöfartsverkets omsättning och ska täcka kostnaderna för de tjänster som tillhandahålls för handelssjöfarten.

Att hålla Sveriges sjövägar framkomliga, tillgängliga och säkra 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 återinvesteringar i fartyg och anläggningar.

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

Fartyg som innehar en miljöklassning enligt *Clean Shipping Index* (CSI) åtnjuter en nedsättning av farledsavgiftens fartygsbaserade del. I regleringsbrevet för 2020 fick Sjöfartsverket möjlighet att höja farledsavgiften utöver KPI-KS restriktionen till följd av miljöincitamentet². Sjöfartsverket utnyttjar denna möjlighet för första gången 2022, där 2021 blir ett basår för det självförsörjande systemet.

Syfte med föreslagna ändringar

Avgiftsjusteringar

Sjöfartsverkets ekonomi är inte i balans och ytterligare åtgärder behöver vidtas för att myndigheten även på sikt ska uppfylla sitt uppdrag om framkomliga, tillgängliga och säkra sjövägar. Bland dessa åtgärder ingår höjningar av farledsavgiften för att kunna möjliggöra och utveckla serviceförmågan inom myndighetens uppdrag.

Sjöfartsverket blev under 2020 beviljade anslag om 300 mnkr för att täcka de förluster som uppstått under året till följd av Covid-19. Tack vare detta tillskott kunde ett underskott undvikas som annars skulle uppstått som en konsekvens av minskade avgiftsintäkter. I juni 2021 beslutade riksdagen att Sjöfartsverket får ytterligare anslag om 130 mnkr i syfte att täcka även årets förluster till följd av pandemin. Det föreligger dock fortfarande stora osäkerheter kring såväl

Datum
2021-08-31

Dnr 21-02333

världsekonomin utveckling som sjöfartsbranschens återhämtningstakt. Det sistnämnda gäller inte minst kryssnings- och passagerartrafiken. Sjöfartsverkets intäkter via farledsavgifterna kommer således fortsatt påverkas negativt av Covid-19 även under 2022. Mot bakgrund av detta bedömer Sjöfartsverket att myndigheten behöver fullt ut nyttja den möjlighet som myndigheten har att höja farledsavgiften för år 2022.

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 2019 till maj 2021 anger begränsningen för ökningen av farledsavgifterna. Förändringen under denna period uppgår till 1,1 procent.

En ökning av farledsavgiften, till följd av KPI-restriktionen, med 1,1 procent från 1 januari 2022 motsvarar intäkter på cirka 12 mnkr under 2022.

Sedan CSI infördes 2018 har antalet registrerade fartyg i CSI ökat. Under 2020 ökade antalet fartyg till totalt 117 stycken (varav 103 i klass A-C som berättigar till avgiftsreduktion). Dessa fartyg motsvarar 4,5 procent av det totala antalet debiterade fartyg och sammanlagt stod de för 51 procent av de totala antal anlop under 2020. Den utbetalda summan av miljöincitament uppgick under 2020 till cirka 57 mnkr, vilket är en minskning med fem mnkr jämfört med 2019.

Sjöfartsverket nyttjar under 2022 för första gången möjligheten att höja farledsavgiften utöver KPI-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. På grund av att den höjning som ursprungligen planerades till den 1 januari 2021 har skjutits fram ett år går systemet med underskott, eftersom den uppskjutna avgiftshöjningen medfört att inga intäkter inkommit till systemet. En kommande höjning måste därför täcka de utbetalningsnivåer som prognosticeras för 2021. Mot bakgrund av detta avser Sjöfartsverket att höja farledsavgiften med åtta procent från och med den 1 januari 2022. Denna höjning motsvarar cirka 80 mnkr. En kompletterande, mer ingående, beskrivning av miljöincitamentet samt principen för avgiftsjusteringar som följer av incitamentet finns med i bilaga 1 till remitteringsunderlaget.

Sammantaget kommer farledsavgiften att höjas med 9,1 procent.

Datum
2021-08-31

Dnr 21-02333

Övriga förändringar i föreskriften

Vidare avser Sjöfartsverket att genomföra följande förändringar i föreskriften: Att tomcontainrar som tillhör samma redare eller ägare inte längre ska undantas från att räknas som gods. Under 2020 har den globala bristen på tomcontainrar fått fraktpriserna att stiga kraftigt, Ur ett likabehandlingsperspektiv är det svårt att motivera varför just containrar ska särbehandlas i jämförelse med andra lastbärare.

Sjöfartsverket avser också att utöka möjligheten att lämna periodvisa deklARATIONER. Möjligheten utökas till att omfatta alla fartyg med fast tidtabell och minst fem anlöp i månaden till svensk hamn. Denna förändring syftar till att förenkla administrationen för de godsfartyg som går i frekvent trafik mellan svenska hamnar.

Därtill avser myndigheten också att ankomst- och avgångsdag ska räknas bort vid beräkning av kryssningstid för kryssningsfartyg. Skälet till detta är att nuvarande krav innebär att fartyg behandlas olika när dessa avgår och ankommer vid olika tidpunkter på dygnet. Förändringen innebär en mer enhetlig tillämpning vid beräkning av tid för kryssningar.

Förändringen av avgiftsreduktionen för fartyg som trafikerar den s.k. fjärrzonen avses sänkas från 75 procent till 50 procent. Detta i enlighet med vad som tidigare beslutats av Sjöfartsverket rörande en gradvis utfasning av reduktionen.

Sjöfartsverket avser också att, som kommunicerat i tidigare remitteringar, ta bort rabatten för kryssningsfartygens turn-around anlöp. Under 2021 uppgår denna rabatt till 20 procent.

I enlighet med tidigare remitterat underlag avser Sjöfartsverket även att göra mindre justeringar i föreskriften rörande ett förtydligande i nuvarande 8 §, där en uppdelning i definition görs av kryssning respektive kryssningsfartyg. I 15§ förtydligas föreskriften rörande när passageraravgift tas ut för fartyg i inrikes- och utrikestrafik. Därtill sker en förändring i samma paragraf från att endast bil och husvagn omfattas av bestämmelsen till att samtliga personfordon samt släp- och husvagnar ska anses som avgiftspliktiga motsvarande ett ton gods.

Alternativa lösningar och effekter vid utebliven reglering

Sjöfartsverket har mandat att föreskriva om farledsavgifter och deras storlek. Sjöfartsverket bedömer att en höjning är nödvändig för att myndigheten ska kunna utföra sitt utpekade myndighetsuppdrag.

Vilka berörs av regleringen

Förslaget till ändring av farledsavgifter berör redare (och deras kunder) vars fartyg anlöper svenska hamnar. Under 2020 lämnade 2 620 unika fartyg farledsdeklaration och de stod för sammanlagt 67 000 anlöp. Antalet fartyg som

Datum
2021-08-31

Dnr 21-02333

tar del av miljöincitamentet har ökat från 94 fartyg under 2019 till 117 fartyg under 2020.

Antalet redare eller fartygsägare uppskattas till cirka 1 500 stycken och antalet fartygsagentföretag uppgår till cirka 170 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 inte Sjöfartsverket analysera ägarstrukturerna på det transporterade godset på detaljnivå. Istället får bedömningar göras mot bakgrund av vilka typer av gods som lastas och lossas i respektive hamn.

Rörande minskning 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 avgiftsreduktionerna. Under 2020 har totalt fyra aktörer nyttjat reduktionen, för första kvartalet 2021 är det endast tre. 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 kostnadsmissiga och andra konsekvenser regleringen medför
Föreskrifterna förväntas inte medföra några extra lönekostnader, andra administrativa kostnader eller någon ökad resursbelastning utöver de 9,1 procent i ökade farledsavgifter medför för Sjöfartsverkets kunder. Delar av övriga förändringar förväntas minska den administrativa bördan för såväl Sjöfartsverket som kunderna.

Farledsavgifternas andel av de totala transportkostnaderna för ett enskilt anlop kan variera beroende på ett flertal parametrar som t ex hamnavgifter, anlöpsfrekvens och drivmedelspris. Med utgångspunkt i den studie som VTI³ 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.

Under 2020 har Covid-19 haft en stor påverkan på sjöfartsnäringen, vilket återspeglas i att Sjöfartsverkets avgiftsintäkter inom farledsområdet minskade med cirka 120 mnkr jämfört med 2019. Påverkan är dock olika stor inom sjöfartens olika områden. Antalet anlop 2020 minskade med cirka 16 procent

³ Utvärdering av Sjöfartsverkets nya avgiftsmodell 2018, VTI rapport 1034

Datum
2021-08-31

Dnr 21-02333

jämfört med 2019, samtidigt minskade godsvolymererna med endast cirka tre procent. Antalet passagerare minskade med närmare 65 procent.

Med anledning av att pandemin har drabbat passagerartrafiken hårdare än godstrafiken har Sjöfartsverket analyserat vilka konsekvenser en höjning av farledsavgiften får för passagerartrafiken. Höjningarna bör ses 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.

Sjöfartsverkets egen statistik visar för 2020 att det är totalt 25 passagerarfartyg och färjor som är klassade i antingen kategori A eller B enligt CSI:s index. Dessa fartyg står för 53 procent av de totala antal anlöp inom segmentet och åtnjuter 93 procent av det utbetalda miljöincitamentet. I kategori C är det ytterligare 11 fartyg. Inkluderas dessa i beräkningen så omfattas 68 procent av totala antalet anlöp inom segmentet. Detta innebär att en klar majoritet av alla anlöp med färjor i dagsläget drar nytta av existerande miljöincitament.

Vidare kan konstateras att eftersom flera färjor som går i regelbunden trafik är A-, B- eller C-klassade enligt CSI, samt nyttjar frekvensrabatten, påverkar en höjning av farledsavgiften detta branschsegment proportionellt sett mindre än övriga segment som står för en högre del av Sjöfartsverkets intäkter.

Sammanfattningsvis konstaterar Sjöfartsverket att passagerarfartyg med hög miljöklassning och som går i frekvent trafik påverkas i klart mindre omfattning av ett ökat avgiftsuttag än vad andra segment inom sjöfartsbranschen gör.

Avskaffandet av undantaget för tomcontainrar förväntas leda till att vissa anlöp som idag är avgiftsbefriade blir avgiftsbelagda, eftersom fartyg som endast lastar tomcontainrar i dagsläget kan vara helt befriade från farledsavgifter p.g.a. att tomcontainrar inte räknas som gods.

De utökade möjligheterna att lämna periodvisa deklARATIONER förväntas minska det administrativa arbetet något för de fartyg som går i frekvent trafik.

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
Reglerna avses träda ikraft den 1 januari 2022 och remitteras under hösten 2021, Sjöfartsverket genomför informationsinsatser kring de aktuella förändringarna innan ikraftträdande.

Datum
2021-08-31

Dnr 21-02333

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

De redare och fartygsagenter som betalar farledsavgifter uppgår tillsammans till cirka 250 stycken. Sjöfartsverket har dock i tidigare beräkningar uppskattat att antalet berörda är betydligt flera, cirka 1 500 stycken. Uppskattningen som genomfördes 2016 baserades på att fartygsagenter företräder fler än en redare samt att en redare äger minst ett fartyg. En majoritet av dessa redare är utländska. Givet de internationella ägarstrukturerna och det faktum att fartyg är en överförbar tillgång är det svårt att analysera i vilken utsträckning som redarna är utländska. Sjöfartsverket har dock identifierat att majoriteten (80 procent) av fartygen 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 inte Sjöfartsverket 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 företagens verksamheter till förändringen

Föreskriftsförändringen inte innebär någon strukturell ändring jämfört med nuvarande föreskrift (SJÖFS 2019:3), utan enbart en ökad nivå på avgiften. De föreslagna ändringarna är kommunicerade sedan tidigare och följer fastställd plan. Nedtrappningen av avgiftsreduktionen för fjärrzonstrafik är aviserad sedan föregående remittering under hösten 2020. Avskaffandet av rabatten för turn-around anlöp har genomförts i steg sedan 2018.

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 de nya föreskrifterna 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 p. g. a

Datum
2021-08-31

Dnr 21-02333

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.

Höjningar av farledsavgifterna drabbar Sjöfartsverkets kunder likvärdigt, men de totala avgiftsökningarna 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 avgiftshöjningarna.

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 områden⁴. 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 Covid-19 har många företag en ansträngd finansiell situation. Ytterligare kostnadsökningar som en konsekvens av avgiftshöjningar kan således ha en ytterligare negativ påverkan på företagens finansiella situation och i värsta fall leda till konkurser.

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.

⁴ Sjötrafik i Vänern och Mälaren, VTI rapport 1040

Datum
2021-08-31

Dnr 21-02333

Kontaktperson Anders Westerlund +46(0)10 478 6175
anders.westerlund@sjofartsverket.se



Handläggare, direkttelefon
Anders Westerlund, +46(0)10 478 6175

KONSEKVENsutREDNING

2021-08-31

Dnr: 21-02334

Enligt sändlista

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

Sjöfartsverket har för avsikt att genomföra en höjning av lotsavgifterna med tio procent från gällande avgiftsnivåer i SJÖFS 2019:4.

Tidigare remitterade förändringar i föreskriften, som ursprungligen skulle trätt i kraft den 1 september 2021, flyttas nu fram till den 1 januari 2022¹.

Syfte med föreslagna ändringar

Sjöfartsverket är ett statligt affärsverk med uppdrag att hålla Sveriges sjövägar framkomliga, tillgängliga och säkra. Ett affärsverk innebär bland annat att det är kunderna som nyttjar Sjöfartsverkets tjänster som står för finansieringen av dessa tjänster i form av avgifter.

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 är en offentligrättslig avgift för en ”tjänst” som ska garantera sjösäkerheten. Att anlita lots är en straffsanktionerad skyldighet och utgör i vissa fall myndighetsutövning i regeringsformens mening.

Under de senaste åren har Sjöfartsverket arbetat med att höja lotsningsverksamhetens kostnadstäckningsgrad samt förbättra och effektivisera verksamheten. Sjöfartsverket bedriver vidare forskning för att undersöka olika

¹ Sjöfartsverkets diariernr 20-03846

Datum
2021-08-31

Dnr 21-02334

alternativa och mer kostnadseffektiva lösningar som komplement till lotsningstjänsten, exempelvis navigationsstöd från land. Detta arbete sker i dialog med våra kunder.

Sedan 2000 har antalet lotsningar sjunkit från 46 000 per år till som lägst drygt 30 000 stycken. Orsaken är bl.a. att fartygen har blivit större, och därmed kunnat erhålla en högre fyllnadsgrad på godset, lågkonjunktur samt att mer gods transporteras landvägen. Från 2017 till 2019 hade dock antalet stabiliserats på en nivå om cirka 33 500 lotsningar per år. Under 2020 har Covid-19 haft en stor påverkan på sjöfartsnäringen, vilket återspeglas i att Sjöfartsverkets avgiftsintäkter inom lotsområdet minskade med cirka 40 mnkr jämfört med 2019. Antalet genomförda lotsningar minskade med cirka 10 procent under 2020 jämfört med 2019, till strax över 30 000 lotsningar. Denna minskning av intäkter kan inte Sjöfartsverket på kort sikt kompensera genom neddragning av personal eller verksamhet. Orsaken till det är att Sjöfartsverkets uppdrag att tillhandahålla lotsning medför ett tillgänglighets- samt likabehandlingskrav 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.

Det föreligger fortsatt stora osäkerheter kring såväl världsekonomins utveckling som sjöfartsbranschens återhämtningstakt till följd av Covid-19 pandemin. Det sistnämnda gäller inte minst kryssnings- och passagerartrafiken. Enligt Sjöfartsverkets budget för 2021 beräknas antalet lotsningar återhämta sig något från 2020 men inte komma upp i den nivå som varit åren innan, bl.a. beräknas en stor del av den s.k. kryssningstrafiken fortfarande utebli under sommaren 2021.

Det är inte möjligt att tillhandahålla en offentlighetsrättslig tvingande ”tjänst” som ska gälla på samma villkor och samtidigt nå full kostnadstäckning enbart genom att förbättra och effektivisera lotsningsverksamheten. Sjöfartsverket måste därför höja lotsavgifterna. Mot bakgrund av detta avser Sjöfartsverket att höja lotsavgifterna med tio procent från den 1 januari 2022, vilket beräknas motsvara en intäktsökning om cirka 60 mnkr för 2022.

Vidare avser Sjöfartsverket göra vissa språkliga och innehållsmässiga förändringar i föreskriften. Dessa förändringar är redan remitterade under hösten 2020 och behandlas inte närmare i denna skrivelse.

Alternativa lösningar och effekter vid utebliven reglering

Sjöfartsverket har mandat att föreskriva om lotsavgifter och deras storlek. Sjöfartsverket bedömer att en höjning är nödvändig för att myndigheten ska kunna utföra sitt utpekade myndighetsuppdrag.

Sjöfartsverket har inte mandat att subventionera viss trafik för att påverka konkurrensytan mot andra transportslag.

Datum
2021-08-31

Dnr 21-02334

På några års sikt pågår försök med utveckling av lotsningstjänsten med inriktning möjliggöra alternativa utföranden av tjänsten som kan hålla tillbaka kostnadsökningen och tillgodose kundbehovet av ett säkert anlop. Detta förutsätter att regelverk för lotsning revideras i takt med utvecklingen.

Vilka berörs av regleringen

Antalet utförda lotsuppdrag uppgick under 2020 till 30 200 stycken. Antal unika fartyg uppgick till 2 620 stycken. Redare vars fartyg som använder svensk lots till och från svenska hamnar berörs av ändringarna i föreskrifterna i form av en ökad kostnad. Lotstjänsten beställs och betalas av fartygsagenter på uppdrag av rederier. Antalet fartygsagentföretag uppgår till cirka 170 stycken. Avgifterna debiteras fartygsagenten för redarens räkning. Uppgifter om antalet redare eller fartygsägare som berörs finansiellt av ändringen saknas därför.

Uppgifter om de bemyndigande som myndighetens beslutanderätt grundar sig på

Med stöd av förordningen (1999:215) om lotsavgift har Sjöfartsverket rätt att föreskriva om avgifter för lotsningsverksamheten.

Uppgifter om kostnadsmissiga och andra konsekvenser regleringen medför

Föreskrifterna väntas inte medföra några extra lönekostnader, andra administrativa kostnader eller någon ökad resursbelastning utöver de tio (10) procenten i ökad lotsavgift medför för Sjöfartsverkets kunder. De språkliga och innehållsmässiga förändringar som görs i föreskriften förväntas minska den administrativa bördan något för Sjöfartsverkets och våra kunder.

I den studie som VTI² genomfört rörande konsekvenser av den nya avgiftsmodellen som infördes 2018 redogörs det för att lotsavgifterna utgör andelen mellan 0,1 till 3,9 procent av den totala transportkostnaden beroende på transportupplägg. Undantaget är sjötransporter som går via Väneren, där lotsavgifterna uppgår till närmare nio procent av den totala transportkostnaden.

Det bör tilläggas i sammanhanget att pga. lotsledernas olika längd får en höjning av lotsavgifterna proportionerligt större påverkan för trafiken på Väneren och Mälaren.

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.

² Utvärdering av Sjöfartsverkets nya avgiftsmodell 2018, VTI rapport 1034

Datum
2021-08-31

Dnr 21-02334

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

Reglerna avses träda ikraft den 1 januari 2022 och remitteras under hösten 2021, 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

Storleken på de företag som påverkas av de föreslagna reglerna 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 170 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. En uppskattad bedömning är att det är cirka 1 500 kunder som påverkas.

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

De föreslagna ändringarna är kommunicerade sedan innan och följer fastställd plan.

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

Föreskrifterna medför inte att några administrativa, praktiska eller andra åtgärder behöver vidtas för vare sig Sjöfartsverket, fartygsagenter, redare eller fartyg.

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 p. g. a 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.

Datum
2021-08-31

Dnr 21-02334

Det finns även för vissa segment inom sjöfartsbranschen en substitutionsrisk med andra transportslag. Lotsavgifterna påverkar dock alla Sjöfartsverkets kunder likvärdigt, vilket innebär att konkurrenssituationen dem emellan är oförändrad.

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 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 Vänern 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.

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

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 Anders Westerlund +46(0)10 478 6175
anders.westerlund@sjofartsverket.se

³ Sjötrafik i Vänern och Mälaren, VTI rapport 1040