

Regelrådets uppgift är att granska och yttra sig över kvaliteten på konsekvensutredningar till författningsförslag som kan få effekter av betydelse för företag.

Sjöfartsverket

Yttrande över förslag av ändring i Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2023:4) om taxa för fartyg på Trollhätte och Södertälje kanal

Regelrådets ställningstagande

Regelrådet bedömer att konsekvensutredningen uppfyller kraven i förordningen (2024:183) om konsekvensutredningar.

Motivering till Regelrådets ställningstagande

Förslaget innebär ändringar i Sjöfartsverkets föreskrifter (2023:4) om taxa för fartyg på Trollhätte och Södertälje kanal.

Regelrådet finner att samtliga delasppekter i konsekvensutredningen beskrivits tillräckligt och helheten anses uppfylla kraven i förordningen (2024:183) om konsekvensutredningar.

Innehållet i förslaget

Sjöfartsverket föreslår ändringar i Sjöfartsverkets föreskrifter (2023:4) om taxa för fartyg på Trollhätte och Södertälje kanal.

Avgiften föreslås till 1 300 kronor per trossföring i Trollhätte kanal och 3 000 kronor i Södertälje kanal¹. Avgiften tas ut per slussning och i båda färdriktningarna.

Avgiften justerades senast 2024 och de ekonomiska förutsättningarna för verksamheten har delvis förändrats, vilket beskrivs i tillhörande konsekvensutredning.

Den reviderade föreskriften föreslås träda i kraft den 1 juli 2026.

Bedömning av delasppekter

Problembeskrivning och syftet med förslaget

Det anges i konsekvensutredningen att trossföring tillhandahålls av Sjöfartsverket för i Trollhätte och Södertälje kanal. Avgiften för trossföring tas ut per genomförd trossföring och i båda färdriktningarna. Nuvarande taxa för trossföring baseras på tidigare kostnadskalkyler.

¹ Nu gällande avgift enligt befintliga föreskrifter är 1 100 kronor för trossföring per sluss. Såvitt Regelrådet uppfattar förslaget innebär skillnaden för Trollhätte kanal att avgiften ökar med 18 % och för Södertälje kanal att avgiften nästan tredubblas.

Uppdaterade analyser av verksamhetens kostnader visar att nuvarande avgiftsnivåer inte motsvarar de faktiska kostnaderna för trossföringstjänsten.

Därtill anges det att verksamhetens organisatoriska förutsättningar har förändrats. I Södertälje kanal har trossföringen tidigare utförts av personal som även haft andra arbetsuppgifter inom Sjöfartsverket. Trossföringen utförs numera av extern leverantör, vilket har medfört en väsentlig ökning av kostnaderna för trossföring i Södertälje. I Trollhätte kanal utförs trossföringen fortsatt av intern personal, och kostnadsutvecklingen har där varit mer stabil.

Det anges att omfattningen av trossföring skiljer sig mellan de två kanalsystemen. Passage genom Trollhätte kanal omfattar sex slussar, vilket innebär att trossföring genomförs vid varje sluss, medan passage genom Södertälje kanal omfattar en sluss och därmed en trossföring per passage. Med föreslagen avgiftsnivå motsvarar en passage genom Trollhätte kanal 7 800 kronor, medan motsvarande kostnad i Södertälje kanal uppgår till 3 000 kronor. Trots dessa skillnader har avgiften hittills varit enhetlig per trossföring oavsett kanal.

Det anges att den samlade effekten av förändrade kostnadsförutsättningar, organisatoriska förändringar samt skillnader i kostnadsstruktur mellan Trollhätte kanal och Södertälje kanal innebär att nuvarande taxa inte längre är ändamålsenlig. Avgiftsuttaget motsvarar därmed inte fullt ut de faktiska kostnaderna för trossföringstjänsten, vilket motiverar en översyn och justering av taxan.

Regelrådet gör följande bedömning. Det framgår vad som föranlett förslaget och att syftet anges vara att täcka de faktiska kostnaderna.

Regelrådet finner beskrivningen av problem och syfte godtagbar.

Konsekvenser om ingen åtgärd vidtas

Det anges i konsekvensutredningen att om den föreslagna ändringen av taxan för trossföring inte genomförs kommer nuvarande avgiftsnivåer att kvarstå. I Södertälje kanal, där trossföringen numera utförs av extern leverantör, bedöms det innebära att verksamheten fortsättningsvis inte uppnår full kostnadstäckning. Även i Trollhätte kanal finns risk för att framtida kostnadsökningar inte kan mötas av nuvarande avgiftsnivå.

Ett bibehållande av nuvarande taxa anges innebära att trossföringsverksamheten fortsatt delvis behöver finansieras genom andra intäkter inom Sjöfartsverkets avgiftsfinansierade verksamhet. Detta bedöms inte vara förenligt med principen om full kostnadstäckning och utgör därför inte ett långsiktigt hållbart alternativ.

Regelrådet finner beskrivningen av konsekvenser om ingen åtgärd vidtas godtagbar.

Alternativa lösningar

Det uppges i konsekvensutredningen att vid utformningen av förslaget har olika alternativa lösningar övervägts i syfte att hantera den identifierade bristen på kostnadstäckning för trossföringsverksamheten.

Det uppges att ett alternativ har varit att behålla nuvarande avgiftsnivåer (vilket motsvarar oförändrad avgift, se avsnittet ovan om konsekvenser om ingen åtgärd vidtas).

Det uppges att ett alternativ som övervägts är att justera den nuvarande enhetliga avgiften för trossföring till en ny gemensam nivå som skulle gälla för både Trollhätte kanal och Södertälje kanal. Detta alternativ bedöms dock inte tillräckligt återspegla de väsentliga skillnaderna i kostnadsstruktur mellan de två kanalsystemen. En enhetlig avgift riskerar därmed att leda till överkompensation i det ena kanalsystemet och underkompensation i det andra, vilket inte är förenligt med principen om kostnadstäckning.

Det uppges att det föreslagna alternativet innebär att avgiften för trossföring justeras och differentieras mellan Trollhätte kanal och Södertälje kanal utifrån respektive kostnadsbild. Detta alternativ bedöms bäst uppfylla principen om full kostnadstäckning och möjliggör en avgiftsstruktur som är mer ändamålsenlig, proportionerlig och långsiktigt hållbar.

Regelrådet finner beskrivningen av alternativa lösningar godtagbar.

Berörda företag

Det uppges i konsekvensutredningen att de företag som direkt berörs av förslaget är de aktörer som ansvarar för fartygens trafik genom Trollhätte kanal och Södertälje kanal och som belastas med avgiften för trossföringstjänsten. Det rör sig i huvudsak om rederier, fartygsägare och fartygsoperatörer.

I många fall uppges avgiften hanteras praktiskt av fartygsagenter eller skeppsmäklare som agerar som mellanled mellan Sjöfartsverket och de aktörer som nyttjar kanalerna. Dessa aktörer berörs därmed indirekt av avgiftsförändringen genom sin roll i administrationen och vidarefaktureringen av avgiften.

Det anges att under 2025 genomfördes 1 429 trossföringar i Södertälje kanal och 5 350 i Trollhätte kanal. De berörda företagen är verksamma inom sjöfarts- och transportsektorn och uppvisar varierande omfattning av trafik genom respektive kanal. Regleringen är inte branschspecifik utan tillämpas generellt på samtliga fartyg som nyttjar trossföringstjänsten vid passage genom respektive kanal.

Det anges nedan (i avsnittet om särskild hänsyn till små och medelstora företag) att förslaget berör företag av varierande storlek, från mindre aktörer till större internationella bolag.

Regelrådet gör följande bedömning. Det framgår vilken bransch som berörs. Det anges antalet trossföringar för respektive kanal vilket ger en uppfattning av utnyttjandet av trossföringstjänsterna. Det hade varit önskvärt med förtydligande hur företagsfördelningen ser ut, det vill säga om det är ett företag som står för merparten av passagerna (i Södertälje kan det vara någonting mellan 1 till 700 fartyg/företag, om passage åt båda hållen). Det hade höjt nivån på konsekvensutredningen med beskrivning av storleksfördelningen.

Regelrådet finner beskrivningen av berörda företag godtagbar.

Påverkan på företagens kostnader och intäkter

Det uppges i konsekvensutredningen att förslaget innebär att avgiften för trossföring justeras och differentieras mellan Trollhätte kanal och Södertälje kanal. Detta medför ökade kostnader för de företag vars fartyg trafikerar respektive kanal, i förhållande till nuvarande avgiftsnivåer.

Det uppges att kostnadspåverkan uppstår i form av ökade avgifter per genomförd trossföring. Den totala kostnadseffekten för ett enskilt företag beror på antalet passager genom

respektive kanal samt antalet trossföringar per passage. Passage genom Trollhätte kanal omfattar flera slussar och därmed flera trossföringar per färdriktning, medan passage genom Södertälje kanal omfattar en trossföring per färdriktning.

Förslaget innebär att avgiften per trossföring ska uppgå till 1 300 kronor i Trollhätte kanal och 3 000 kronor i Södertälje kanal. Den föreslagna avgiftsnivån syftar till att uppnå kostnadstäckning och inte till att generera överskott. Hur detta påverkar olika företag varierar beroende på trafikmönster och antal passager under ett år.

Det samlade avgiftsuttaget kan översiktligt uppskattas genom att de föreslagna avgiftsnivåerna multipliceras med antalet genomförda trossföringar. Med föreslagna avgiftsnivåer om 1 300 kronor per trossföring i Trollhätte kanal och 3 000 kronor per trossföring i Södertälje kanal uppgår det samlade avgiftsuttaget för trossföring till cirka 7 miljoner kronor för Trollhätte kanal respektive cirka 4,3 miljoner kronor per år för Södertälje kanal.

Kvantifieringen ger en bild av den övergripande kostnadseffekten på systemnivå, medan den faktiska påverkan på enskilda företag varierar beroende på trafikmönster, antal passager och fartygens användning av respektive kanal.

Utöver de direkta avgiftskostnaderna bedöms förslaget inte medföra några ytterligare administrativa eller operativa kostnader för företagen, eftersom trossföringstjänsten redan nyttjas inom ramen för befintliga processer.

Vidare beskrivs att den föreslagna avgiftsändringen, mot bakgrund av avgiftens begränsade andel av den totala transportkostnaden, inte i sig bedöms medföra någon påtaglig eller kvantifierbar påverkan på företagens intäkter.

Regelrådet gör följande bedömning. Det är värdefullt att Sjöfartsverket tydligt beskrivit att förändringen, förutom avgifterna, inte innebär några administrativa, operativa eller ytterligare kostnader, tidsåtgång eller anpassningsbehov eller påverkan på företagens intäkter.

Regelrådet finner beskrivningen av påverkan på företagens kostnader och intäkter godtagbar.

Påverkan på konkurrens

Det anges i konsekvensutredningen att Sjöfarten genom Trollhätte kanal och Södertälje kanal bedrivs på marknader som är konkurrensutsatta, inte enbart mellan olika rederier utan även i förhållande till andra trafikslag, framför allt vägtransporter. För transporter till och från områdena kring Väner och Mälaren utgör lastbilstransporter i många fall ett reellt alternativ till sjöfart.

Det anges att den föreslagna justeringen och differentieringen av avgiften för trossföring bedöms i sig ha en begränsad påverkan på konkurrensförhållandena. Avgiften utgör en relativt liten del av fartygens totala kostnader för passage genom kanalerna, och samtliga företag som trafikerar respektive kanal omfattas av samma avgiftsnivå. Förslaget innebär därmed ingen snedvridning av konkurrensen mellan företag som verkar under jämförbara förutsättningar inom samma farled.

Samtidigt anges det att avgiften för trossföring ska ses som en del av Sjöfartsverkets samlade avgiftsuttag, där även andra avgifter, såsom lotsavgifter och farledsavgifter, ingår. För vissa transporter, särskilt på inre vattenvägar, kan den totala avgiftsbelastningen ha

betydelse för sjöfartens konkurrenskraft i förhållande till andra trafikslag. Även om den föreslagna förändringen av trossföringsavgiften bedöms ha begränsad påverkan i sig, kan samlade avgiftsförändringar över tid påverka kostnadsbilden för berörda företag.

Det anges att mot denna bakgrund bedöms den aktuella avgiftsjusteringen inte leda till någon påtaglig konkurrenssnedvridning, men Sjöfartsverket följer utvecklingen av avgiftsuttaget i ett bredare perspektiv i syfte att beakta sjöfartens konkurrensförutsättningar i förhållande till andra transportslag.

Regelrådet gör följande bedömning. Förslagsställaren bedömer att avgiften för trossföring i sammanhanget har begränsad påverkan i sig, vilket Regelrådet också uppfattar även om det är svårt att på förhand avgöra vilka kostnadsnivåer som är att se som försumbara för olika företag. De ytterligare aspekter som tas upp, om att de olika kunderna konkurrerar var och en i sitt segment och att det i princip finns en konkurrens mellan olika transportslag men att denna sannolikt inte påverkas så mycket av just trossföringsavgiften är relevant information². Det hade höjt kvaliteten med ett resonemang kring avgiftshöjningens smärtgräns avseende framför allt de minsta företagen. Proportionerligt sätt påverkas små företag mer än stora av en avgiftshöjning.

Regelrådet finner beskrivningen av konkurrenspåverkan godtagbar.

Särskilda hänsyn till små och medelstora företag

Det anges i konsekvensutredningen att de företag som berörs av förslaget utgörs av rederier och transportföretag av varierande storlek, från mindre aktörer till större internationella bolag. Sjöfartsverket har beaktat hur den föreslagna avgiftsjusteringen kan påverka små och medelstora företag särskilt.

Det uppges att avgiften för trossföring tas ut per genomförd tjänst och är oberoende av företagets storlek. Den föreslagna differentieringen av avgiften mellan Trollhätte kanal och Södertälje kanal baseras på faktiska kostnadsskillnader mellan kanalsystemen och tillämpas lika för samtliga företag som trafikerar respektive kanal. Förslaget innebär därmed inga särskilda administrativa eller praktiska krav som träffar små och medelstora företag i större utsträckning än större företag.

Det uppges att mot denna bakgrund bedöms det inte vara motiverat att införa särskilda undantag, differentierade avgiftsnivåer eller andra särskilda hänsyn baserade på företagsstorlek. En sådan differentiering skulle riskera att göra avgiftssystemet mer komplext och mindre transparent utan att stå i proportion till de faktiska kostnadseffekterna.

Regelrådet gör följande bedömning. Det är värdefullt att det förs ett resonemang kring möjlighet till skillnad i avgift för olika företag baserat på storlek.

Regelrådet finner beskrivningen av särskilda hänsyn till små och medelstora företag godtagbar.

² Som redan tidigare framförts i samband med den förra höjningen av avgiften (RR 2023-204 från 2023-09-27)

Åtgärder för att begränsa kostnader och andra negativa effekter

Det anges i konsekvensutredningen att vid utformningen av förslaget har Sjöfartsverket beaktat möjligheten att begränsa kostnadspåverkan för användarna genom att avgiftsstrukturen även fortsättningsvis baseras på faktiskt nyttjande av trossföringstjänsten. Avgiften tas ut per genomförd trossföring och inte genom fasta avgifter eller abonnemang, vilket minskar risken för att företag med låg eller oregelbunden trafik missgynnas. Förslaget innebär därutöver inga nya administrativa krav, rapporteringsskyldigheter eller tillkommande procedurer för berörda företag.

Sammantaget anges det att avgiftsjusteringen bedöms vara utformad på ett sätt som begränsar kostnader och andra negativa effekter i den mån det är möjligt, samtidigt som principen om kostnadstäckning upprätthålls.

Regelrådet finner beskrivningen av åtgärder för att begränsa kostnader och andra negativa effekter godtagbar.

Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser

Det anges i konsekvensutredningen att föreskriften föreslås träda i kraft den 1 juli 2026. Tidpunkten har valts för att ge berörda företag tillräcklig framförhållning att ta del av information om de nya avgiftsnivåerna och beakta dessa i sin planering, samtidigt som avgiftsjusteringen kan genomföras utan onödigt dröjsmål.

Det anges att förslaget avser en justering av befintliga avgifter och innebär inga förändringar av verksamhetens praktiska genomförande eller administrativa rutiner för företagen. Mot denna bakgrund bedöms det inte finnas behov av övergångsbestämmelser. Informationsinsatser kommer att genomföras inom ramen för ordinarie informationskanaler, bland annat genom publicering av föreskriften och tillhörande information på Sjöfartsverkets webbplats samt genom sedvanlig kommunikation med berörda aktörer.

Regelrådet finner beskrivningen av särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser godtagbar.

Hur och när konsekvenserna kan utvärderas

Det anges i konsekvensutredningen att konsekvenserna av den reviderade avgiften för trossföring kan följas upp genom Sjöfartsverkets ordinarie uppföljning av kostnader och intäkter för verksamheten samt genom analys av trafikvolym och nyttjande av trossföringstjänsten i Trollhätte kanal och Södertälje kanal.

Det anges att en uppföljning kan genomföras efter att de nya avgiftsnivåerna varit i kraft under en tid som möjliggör jämförelser med tidigare år. Uppföljningen bör särskilt inriktas på att bedöma om avgiftsuttaget uppnår avsedd kostnadstäckning samt om det finns indikationer på förändrade trafikmönster eller andra oönskade effekter för berörda företag. Vid behov kan resultaten av uppföljningen utgöra underlag för framtida justeringar av avgiften.

Regelrådet finner beskrivningen av hur och när konsekvenserna kan utvärderas godtagbar.

Överensstämmelse med EU-rätten och om förslaget går utöver minimikraven

Det anges att förslaget bedöms överensstämma med de skyldigheter som följer av Sveriges anslutning till Europeiska unionen.

Regelrådet hade funnit det önskvärt med en explicit beskrivning av om förslaget går utöver EU:s minimikrav men läser förslaget som att det är ett nationellt initiativ som inte står i strid med EU-rätten och kan därför acceptera befintlig redovisning i det här ärendet.

Regelrådet finner beskrivning förslagets överensstämmelse med EU-rätten och om förslaget går utöver minimikraven godtagbar.

Övrigt som Regelrådet vill framföra

Regelrådet har inte kunnat utläsa något annat än det som behandlats i tidigare avsnitt som varit relevant för rådets bedömning.

Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 29 april 2026.

I beslutet deltog Anna-Lena Bohm, ordförande, Helena Fond, Hans Peter Larsson, Roland Sigbladh och Lars Silver.

Ärendet föredrogs av Josefina Brzezinska.



Anna-Lena Bohm
Ordförande



Josefina Brzezinska
Föredragande