



Tillväxtverket	
Regelrådet	
Ank	2016 -03- 18
	RR 2016-000111
Dnr	RR 2016-00010

Caroline 25/5

Regelrådet Regelrådet <regelradet@regelradet.se>

Remiss av ny avgiftsmodell

1 meddelande

Thomas.Ljungstrom@sjofartsverket.se <Thomas.Ljungstrom@sjofartsverket.se>18 mars 2016
13:08

Till: regelradet@regelradet.se, info@nnr.se, tillvaxtverket@tillvaxtverket.se, srf@sweship.se, havochvatten@havochvatten.se, registrator@naturvardsverket.se, sjofart@transportstyrelsen.se, trafikverket@trafikverket.se, registrator@kustbevakningen.se, info@swe-shipbroker.se, berit.blomqvist@swe-shipbroker.se, registrator@msb.se, info@skl.se, guy.ehrling@transportrad.se, remisser@svensknaringsliv.se, info@transportindustriforbundet.se, info@transportforetagen.se, ports@transportgruppen.se, info@stockholmshamnar.se, info@portgot.se, cmport@cmport.com, info@spbi.se, karolina.boholm@skogsindustrierna.org, info@energigas.se, office@jernkontoret.se, info@preem.se, info@insurancesweden.se, sjoass@sjoass.se, swedish.club@swedishclub.com, info@steamboatassociation.se, info@skargardsredarna.se, sbf@sjobefal.se, Patrik.Wikand@sjofartsverket.se, sjofolk@seko.se, st@st.org, info@sxx.se, info@batunionen.com, ssf@ssf.se, info@topoil.se, info-gtb@unifeeder.com, agent@segerhammars.se, info.se@stenaline.com, tsa@tsatanker.se, info@maritimeforum.se, info@rabt.se, cecilia.lonnroth@interterminals.com, nyship@nynas.com, chartering@tarntank.com, info@thun.se, info@ahimarks.se, info@teamlines.se, mail@trshipping.se, agency.se@sdkshipping.com, accounts@stenaol.com, contact@ssab.com, info@soeport.se, info@svemin.se

Kopia: Ann-Catrine.Zetterdahl@sjofartsverket.se, Lennart.Forsstrom@sjofartsverket.se, Kerstin.HansdotterSkold@sjofartsverket.se, Ove.Eriksson@sjofartsverket.se, lisa.lewander@sjofartsverket.se, Jaak.Meri@sjofartsverket.se, Noomi.Eriksson@sjofartsverket.se, Mats.Karlsson@sjofartsverket.se, ulrika.ekstrom@sjofartsverket.se, Gunilla.Malmlof@sjofartsverket.se, Peter.Fyrby@sjofartsverket.se, Tomas.Arnell@sjofartsverket.se, Ulrika.Worge@sjofartsverket.se, katarina.handel@sjofartsverket.se, Reidar.Grundstrom@sjofartsverket.se, sven.carlsson@acando.com, Joachim.Henriksson@sjofartsverket.se, Ulf.Kassander@sjofartsverket.se

Välkomna att ta del av Sjöfartsverkets remiss angående en ny avgiftsmodell!

De ändringar som föreslås i sak framgår av bifogade föreskrifter, konsekvensutredning och beskrivning av den föreslagna nya avgiftsmodellen för lots- och farledsavgifter.

Förutom ändringar i sak har föreskrifterna även setts över vad gäller struktur och tydlighet.

Sjöfartsverket vill gärna ha era synpunkter så snart som möjligt dock senast den 1 juni 2016. Synpunkterna lämnas skriftligen, gärna per e-post till sjofartsverket@sjofartsverket.se eller på följande adress: Sjöfartsverket, 601 78 Norrköping.

Vänligen ange vår beteckning 16-00810 i ert remissvar.

Har du frågor med anledning av förslaget är du välkommen att kontakta Thomas Ljungström per e-post på thomas.ljungstrom@sjofartsverket.se eller på telefon 010 4784896.

Med vänlig hälsning


Thomas Ljungström

Ekonom






Sjöfartspolitiska staben

010 4784896



 Överväg miljöpåverkan innan du skriver ut detta e-postmeddelande

5 bilagor

-  **Missiv avgiftsmodell_sign.pdf**
229K
-  **Konsekvtredn avgmodell160315.pdf**
286K
-  **SJÖFS 2014_8_avgmodell160315.pdf**
289K
-  **SJÖFS 2014_9_avgmodell160315.pdf**
620K
-  **Bekrivn_avgmodell 160315.pdf**
209K



Regelrådet Regelrådet <regelradet@regelradet.se>

VB: Remiss av ny avgiftsmodell

1 meddelande

Thomas.Ljungstrom@sjofartsverket.se <Thomas.Ljungstrom@sjofartsverket.se>

19 mars 2016 10:25

Till: regelradet@regelradet.se, info@nnr.se, tillvaxtverket@tillvaxtverket.se, srf@sweship.se, havochvatten@havochvatten.se, regulator@naturvardsverket.se, sjofart@transportstyrelsen.se, trafikverket@trafikverket.se, regulator@kustbevakningen.se, info@swe-shipbroker.se, berit.blomqvist@swe-shipbroker.se, regulator@msb.se, info@skl.se, guy.ehrling@transportrad.se, remisser@svensktnaringsliv.se, info@transportindustriforbundet.se, info@transportforetagen.se, ports@transportgruppen.se, info@stockholmshamn.se, info@portgot.se, cmport@cmport.com, info@spbi.se, karolina.boholm@skogsindustrierna.org, info@energigas.se, office@jernkontoret.se, info@preem.se, info@insurancesweden.se, sjoass@sjoass.se, swedish.club@swedishclub.com, info@steamboatassociation.se, info@skargardsredarna.se, sbf@sjobefal.se, Patrik.Wikand@sjofartsverket.se, sjofolk@seko.se, st@st.org, info@sxk.se, info@batunionen.com, ssf@ssf.se, info@topoil.se, info-gtb@unifeeder.com, agent@segerhammars.se, info.se@stenaline.com, tsa@tsatanker.se, info@maritimeforum.se, info@rabt.se, cecilia.lonnroth@interterminals.com, nyship@nynas.com, chartering@tamtank.com, info@thun.se, info@ahlmarks.se, info@teamlines.se, mail@trshipping.se, agency.se@sdksipping.com, accounts@stenaoil.com, contact@ssab.com, info@sceport.se, info@svemin.se

Kopia: Ann-Catrine.Zetterdahl@sjofartsverket.se, Lennart.Forsstrom@sjofartsverket.se, Kerstin.HansdotterSkold@sjofartsverket.se, Ove.Eriksson@sjofartsverket.se, lisa.lewander@sjofartsverket.se, Jaak.Meri@sjofartsverket.se, Noomi.Eriksson@sjofartsverket.se, Mats.Karlsson@sjofartsverket.se, ulrika.ekstrom@sjofartsverket.se, Gunilla.Malmlof@sjofartsverket.se, Peter.Fyrby@sjofartsverket.se, Tomas.Arnell@sjofartsverket.se, Ulrika.Worge@sjofartsverket.se, katarina.handel@sjofartsverket.se, sven.carlsson@acando.com, Joachim.Henriksson@sjofartsverket.se, Ulf.Kassander@sjofartsverket.se

God dag på er alla!

Tyvärr är siffrorna i en kolumn i *Tabell 1* (tredje kolumnen benämnd A) felaktig i dokumenten "Konsekv utredn avgmodell160315.pdf", "Beskrivn avgmodell 160315.pdf" och "SJÖFS 2014_8_avgmodell160315.pdf".

Sjöfartsverket ber om ursäkt för detta och de olägenheter det kan ha orsakat er. Nedan finner ni en upprättad tabell.

Med vänlig hälsning

Thomas Ljungström

Sjöfartsverket

Dräktighets- klass	Undre gräns nettodräktighet	1. Anlöpsavgift beroende på miljöklass (kr/anlöp)*				2. Beredskap (kr/anlöp)*	Lotsavgift (kr)	
		A	B	C	D/E		3. Start-avgift**	4. Per ½-timme***
1	0	220	660	1 980	2 200	660	3 980	1 210
2	1 000	840	2 520	7 560	8 400	2 520	5 115	1 595
3	2 000	1 650	4 950	14 850	16 500	4 950	6 270	1 925
4	3 000	2 630	7 890	23 670	26 300	7 890	7 095	2 199
5	6 000	4 830	14 490	43 470	48 300	14 490	7 920	2 475
6	10 000	7 020	21 060	63 180	70 200	21 060	10 725	3 300
7	15 000	8 990	26 970	80 910	89 900	26 970	12 210	3 795
8	30 000	10 310	30 930	92 790	103 100	30 930	13 365	4 125
9	60 000	12 070	36 210	108 630	120 700	36 210	14 685	4 565
10	100 000	14 260	42 780	128 340	142 600	42 780	18 645	5 775

Från: Ljungström, Thomas**Skickat:** den 18 mars 2016 13:08

Till: 'regelradet@regelradet.se'; 'info@nnr.se'; 'tillvaxtverket@tillvaxtverket.se'; 'srf@sweship.se'; 'havochvatten@havochvatten.se'; 'registrator@naturvardsverket.se'; 'sjofart@transportstyrelsen.se'; 'trafikverket@trafikverket.se'; 'registrator@kustbevakningen.se'; 'info@swe-shipbroker.se'; 'berit.blomqvist@swe-shipbroker.se'; 'registrator@msb.se'; 'info@skl.se'; 'guy.ehrling@transportrad.se'; 'remisser@svensktnaringsliv.se'; 'info@transportindustriforbundet.se'; 'info@transportforetagen.se'; 'ports@transportgruppen.se'; 'info@stockholmshamn.se'; 'info@portgot.se'; 'cmport@cmport.com'; 'info@spbi.se'; 'karolina.boholm@skogsindustrierna.org'; 'info@energigas.se'; 'office@jernkontoret.se'; 'info@preem.se';

'info@insurancesweden.se'; 'sjoass@sjoass.se'; 'swedish.club@swedishclub.com'; 'info@steamboatassociation.se'; 'info@skargardsredarna.se'; 'sbf@sjobefal.se'; 'Lotsförbundet'; 'sjofolk@seko.se'; 'st@st.org'; 'info@sxk.se'; 'info@batunionen.com'; 'ssf@ssf.se'; 'info@topoil.se'; 'info-gtb@unifeeder.com'; 'agent@segerhammars.se'; 'info.se@stenaline.com'; 'tsa@tsatanker.se'; 'info@maritimeforum.se'; 'info@rabt.se'; 'cecilia.lonnroth@interterminals.com'; 'nyship@nynas.com'; 'chartering@tamtank.com'; 'info@thun.se'; 'info@ahlmars.se'; 'info@teamlines.se'; 'mail@trshipping.se'; 'agency.se@sdckshipping.com'; 'accounts@stenaol.com'; 'contact@ssab.com'; 'info@soeport.se'; 'info@svermin.se'

Kopia: Zetterdahl, Ann-Catrine; Forsström, Lennart; Hansdotter Sköld, Kerstin; Eriksson, Ove; Lewander, Lisa; Meri, Jaak; Eriksson, Noomi; Karlsson, Mats; Ekström, Ulrika; Malmiöf, Gunilla; Fyrby, Peter; Årnell, Tomas; Worge, Ulrika; Händel, Katarina; Grundström, Reidar; sven.carlsson@acando.com; Henriksson, Joachim; Kassander, Ulf

Ämne: Remiss av ny avgiftsmodell

Välkomna att ta del av Sjöfartsverkets remiss angående en ny avgiftsmodell!

De ändringar som föreslås i sak framgår av bifogade föreskrifter, konsekvensutredning och beskrivning av den föreslagna nya avgiftsmodellen för lots- och farledsavgifter.

Förutom ändringar i sak har föreskrifterna även setts över vad gäller struktur och tydlighet.

Sjöfartsverket vill gärna ha era synpunkter så snart som möjligt dock senast den 1 juni 2016. Synpunkterna lämnas skriftligen, gärna per e-post till sjofartsverket@sjofartsverket.se eller på följande adress: Sjöfartsverket, 601 78 Norrköping.

Vänligen ange vår beteckning 16-00810 i ert remissvar.

Har du frågor med anledning av förslaget är du välkommen att kontakta Thomas Ljungström per e-post på thomas.ljungstrom@sjofartsverket.se eller på telefon 010 4784896.

Med vänlig hälsning

Thomas Ljungström

Ekonom

Sjöfartspolitiska staben

010 4784896



Överväg miljöpåverkan innan du skriver ut detta e-postmeddelande

Nettodräktighets- klass	Fartygsbaserad farledsavgift			
	Miljöklass			
	A	B	C	D-E
0-999	220	660	1 980	2 200
1 000-1 999	840	2 520	7 560	8 400
2 000-2 999	1 650	4 950	14 850	16 500
3 000-5 999	2 630	7 890	23 670	26 300
6 000-9 999	4 830	14 490	43 470	48 300
10 000-14 999	7 020	21 060	63 180	70 200
15 000-29 999	8 990	26 970	80 910	89 900
30 000-59 999	10 310	30 930	92 790	103 100
60 000-99 999	12 070	36 210	108 630	120 700
100 000-	14 260	42 780	128 340	142 600

Datum
2016-03-15

Vår beteckning
16-00810

Ert datum

Er beteckning

Enligt sändlista

Remiss av förslag till nya föreskrifter om farleds- och lotsavgifter

Välkommen att ta del av Sjöfartsverkets förslag till nya föreskrifter om farledsavgift och föreskrifter om tillhandahållande av lots, lotsbeställning, tilldelning av lots och lotsavgifter som ska träda i kraft den 1 januari 2017. Dessa föreskrifter ersätter nu gällande föreskrifter och även de föreskrifter som planeras träda i kraft under hösten 2016 som en konsekvens av införandet av Maritime Single Window. Ändringen av dessa föreskrifter kommer att remitteras senare under våren, men har arbetats in i bifogade förslag till nya föreskrifter.

Förslaget till nya föreskrifter om farledsavgift innebär också att Sjöfartsverkets föreskrifter om villkor för miljödifferentierad farledsavgift upphör att gälla den 1 januari 2017.

De ändringar som föreslås i sak framgår av bifogade föreskrifter, konsekvensutredning och beskrivning av den föreslagna nya avgiftsmodellen för lots- och farledsavgifter. Förutom ändringar i sak har föreskrifterna även setts över vad gäller struktur och tydlighet.

Sjöfartsverket verkar för full konkurrensneutralitet mellan transportslagen och driver frågan om att isbrytning till sjöss ska likställas med vinterväghållning i land. Sett till strategisk samhällsnytta är Sjöfartsverkets mål att isbrytning från och med 2017 fullt ut finansieras med anslagsmedel, ett belopp motsvarande 250 Mkr per år. Det innebär i sin tur att Sjöfartsverket får ett ekonomiskt utrymme att sänka farledsavgifterna med motsvarande 100 Mkr. Skulle dessa anslagsmedel utebli helt måste en avgiftshöjning på cirka 15 procent genomföras den 1 januari 2017.

Sjöfartsverket vill gärna ha era synpunkter så snart som möjligt dock senast den 1 juni 2016. Synpunkterna lämnas skriftligen, gärna per e-post till sjofartsverket@sjofartsverket.se eller på följande adress: Sjöfartsverket, 601 78 Norrköping. Vänligen ange vår beteckning 16-00810 i ert remissvar.

Datum
2016-03-15

Vår beteckning
16-00810

Har du frågor med anledning av förslaget är du välkommen att kontakta Thomas Ljungström per e-post på thomas.ljungstrom@sjofartsverket.se eller på telefon 010 4784896.



Jaak Meri
Samhällsdirektör

Datum
 2016-03-15

 Vår beteckning
 16-00810

Sändlista
Extern:

Regelrådet	regelradet@regelradet.se ;
Näringslivets regelnämnd	info@nnr.se ;
Tillväxtverket	tillvaxtverket@tillvaxtverket.se ;
Sveriges Redareförening	srf@sweship.se ;
Havs- och Vattenmyndigheten	havochvatten@havochvatten.se ;
Naturvårdsverket	registrator@naturvardsverket.se ;
Transportstyrelsen	sjofart@transportstyrelsen.se ;
Trafikverket	trafikverket@trafikverket.se ;
Kustbevakningen	registrator@kustbevakningen.se ;
Sveriges Skeppsmäklareförening	info@swe-shipbroker.se ;
Berit Blomqvist	berit.blomqvist@swe-shipbroker.se ;
Myndigheten för Samhällsskydd och Beredskap	registrator@msb.se ;
Sveriges Kommuner och Landsting	info@skl.se ;
Näringslivets Transportråd	guy.ehrling@transportrad.se ;
Svenskt Näringsliv	remisser@svensknaringsliv.se ;
Sveriges Transportindustriförbund	info@transportindustriforbundet.se ;
Transportgruppen	info@transportforetagen.se ;
Sveriges Hamnar	ports@transportgruppen.se ;
Stockholms Hamnar AB	info@stockholmshamnar.se ;
Göteborgs Hamn AB	info@portgot.se ;
CMP port	cmport@cmport.com ;
Svenska Petroleum och Biodrivmedel Institutet	info@spbi.se ;
Skogsindustrierna	karolina.boholm@skogsindustrierna.org ;
Energigas Sverige	info@energigas.se ;
Jernkontoret	office@jernkontoret.se ;
Preem AB/Preemraff	info@preem.se ;
Svensk Försäkring	info@insurancesweden.se ;
Sjöassuradörerna	sjoass@sjoass.se ;
Sveriges Ångfartygs Assuransförening	swedish.club@swedishclub.com ;
Sveriges Ångbåtsförening	info@steamboatassociation.se ;
Sveriges Redareförening för mindre passagerarfartyg	info@skargardsredarna.se ;
Sjöbefälsföreningen	sbf@sjobefal.se ;
Lotsförbundet	patrik.wikand@sjofartsverket.se ;
SEKA Sjöfolk	sjofolk@seko.se ;

Datum
2016-03-15Vår beteckning
16-00810

ST-sjöfart	st@st.org ;
Svenska Kryssarklubben	info@sxk.se ;
Svenska Båtunionen	info@batunionen.com ;
Svenska Seglarförbundet	ssf@ssf.se ;
Topoil	info@topoil.se ;
Unifeeder	info-gtb@unifeeder.com ;
Segerhammars	agent@segerhammars.se ;
Stena Line	info.se@stenaline.com ;
TSA	tsa@tsatanker.se ;
Sjöfartsforum	info@maritimeforum.se ;
Transatlantic	info@rabt.se ;
Inter Terminals	cecilia.lonnroth@interterminals.com ;
Nynäs	nyship@nynas.com ;
Tärntank	chartering@tarntank.com ;
Thunbolaget	info@thun.se ;
Ahlmarks	info@ahlmarks.se ;
Team Lines	info@teamlines.se ;
T.R. Shipping	mail@trshipping.se ;
SDK Shipping	agency.se@sdkshipping.com ;
Stena Oil	accounts@stenaoil.com ;
SSAB	contact@ssab.com ;
Södertälje hamn	info@soeport.se ;
SveMin	info@svemin.se ;
Staffan Thonfors	John Ericssonsgatan 11, 112 22 Stockholm

Internt för kännedom:

ann-catrine.zetterdahl@sjofartsverket.se;
lennart.forsstrom@sjofartsverket.se;
kerstin.hansdotterskold@sjofartsverket.se;
ove.eriksson@sjofartsverket.se;
lisa.lewander@sjofartsverket.se;
jaak.meri@sjofartsverket.se;
noomi.eriksson@sjofartsverket.se;
mats.karlsson@sjofartsverket.se;
ulrika.ekstrom@sjofartsverket.se;
gunilla.malmlof@sjofartsverket.se;
peter.fyrby@sjofartsverket.se;
tomas.arnell@sjofartsverket.se;
ulrika.worge@sjofartsverket.se;



Konsekvensutredning med anledning av nya föreskrifter för farledsavgift samt för tillhandahållande av lots, lotsbeställning, tilldelning av lots och lotsavgifter

1 Sammanfattning

Sjöfartsverket har tagit fram en ny avgiftsmodell som ska ersätta den nuvarande. Avgiftsmodellen har växt fram över en lång tid och justerats i mindre eller större omfattning vid ett flertal tillfällen. Ett stort antal undantag och specialfall har införts under åren, vilket har lett till att modellen är komplex och relativt svårtolkad för Sjöfartsverkets kunder. De många undantagen gör att det är få fartyg som betalar ordinarie avgifter.

Sjöfartsverkets verksamhet och finansiella ställning påverkas starkt av hur ekonomin i Sverige och omvärlden utvecklas. Sjöfartsnäringen är mitt uppe i en omfattande strukturomvandling med minskade antal anlöp, godsvolymer och antal lotsningar samt ökade fartygsstorlekar.

Sjöfartsverkets finansiella ställning påverkas starkt av sjunkande realränta, som bland annat inneburit ökade kostnader för myndighetens pensionsskuld. Sjöfartsverket behöver vidta åtgärder för att säkerställa sin ekonomi långsiktigt.

Sjöfartsverket erhöll ökade anslag med 300 Mkr per år för perioden 2014-2016 och en permanent höjning av anslagen för sjö- och flygräddning med 45 Mkr per år. Syftet var att stärka den ekonomiska ställningen i Sjöfartsverket och minska behovet av avgiftsökningar samt stärka basindustrins konkurrenskraft. Dessa anslag upphör den 1 januari 2017. Förutsatt att myndigheten inte får anslag för isbrytningsverksamheten, kommer en avgiftshöjning att ske när de tillfälliga anslagen upphör.

Vidare differentierar Sjöfartsverket sina farledsavgifter enbart på kväveoxider. I syfte att minska fartygens totala påverkan på miljön behöver en ny form av miljöstyrning införas genom en klassificering enligt ett miljöindex.

En beskrivning av den nya avgiftsmodellen bifogas.

Datum
2016-03-07Dnr
16-00810

2 Allmänt

2.1 Beskrivning av problemet och vad man vill uppnå

2.1.1 Bakgrund

Sjöfartsverkets finansiering utgjordes till och med 2013 av cirka 70 procent avgifter från handelssjöfarten. För åren 2014-2016 har en extra anslagstilldelning medfört att sjöfartsavgifterna uppgår till cirka 60 procent av omsättningen. Den extra anslagstilldelningen beviljades för att tillfälligt stabilisera myndighetens ekonomi och undvika en höjning av farledsavgifterna samtidigt som redarna drabbades av ökade kostnader som en följd av strängare regler för svavelinnehållet i fartygsbränslet. De extra anslagsmedlen upphör efter 2016.

Sjöfartsverkets verksamhet och finansiella ställning påverkas starkt av hur ekonomin i Sverige och omvärlden utvecklas men även av politiska beslut. Sjöfartsverket noterar en pågående strukturförändring mot större men färre anlöpande fartyg, vilket även påverkar utvecklingen av antal lotsningar. Ökade krav på service i kombination med ovan nämnda nedgång i antal fartygsanlöp och lotsningar kräver att myndigheten vidtar åtgärder för att säkerställa sin ekonomi. I detta ingår även att försöka minska känsligheten i avgiftssystemet för konjunkturella fluktuationer i de sjöburna godsvolymerna.

En av de viktigaste åtgärderna är att införa en ny avgiftsmodell. Den nya modellen ska träda i kraft den 1 januari 2017 och kommuniceras till Sjöfartsverkets kunder i god tid dessförinnan.

Förslaget innebär också en höjning av lotsningsavgifterna med fem procent från den 1 januari 2017. Detta är nödvändigt för att öka kostnadstäckningen för lotsningsverksamheten som under en lång följd av år varit för låg, vilket innebär en korssubventionering via farledsavgifterna.

I det nuvarande avgiftssystemet har Sjöfartsverket identifierat ett antal brister, inte minst vad gäller möjligheten att säkerställa affärsverkets långsiktiga finansiering. Det finns därför ett behov av att hitta en långsiktig hållbar avgiftsmodell där myndigheten även stödjer en utveckling mot hållbar sjöfart och tar hänsyn till konkurrenskraften för svensk industri och sjöfartsnäring. En sådan modell ska vara anpassad till förändringar i vår omvärld och till strukturella förändringar inom industri- och transportbranscherna.

Den miljödifferentiering som finns i nuvarande system med farledsavgifter medger rabatter till fartyg vars utsläpp av kväveoxider har reducerats till under sex gram/kilowattimme. Denna rabatt föreslås utvidgas till att omfatta fartygets hela miljöpåverkan och därmed ge incitament till att ytterligare minska miljöpåverkan från sjöfarten.

2.1.2 Nuvarande avgiftsmodell

I den nuvarande avgiftsmodellen skiljer sig avgiftsbaserna för farleds- respektive lotsavgiften i princip helt åt. Farledsavgiften är direkt kopplad till den bruttodräktighet som fartyget har samt till det gods som fartyget lastar och lossar. Lotsavgiften är däremot

Datum
2016-03-07

Dnr
16-00810

differentierad på 14 dräktighetsklasser där fartygen är indelade efter sin bruttodräktighet. Utifrån sin dräktighetsklass debiteras sedan fartygen för den tid de använder lots.

Nuvarande farledsavgift är förvisso kopplad till bruttodräktigheten på ett enkelt sätt, men den avgift som de facto tas ut per anlöp, de maximala belopp som ett anlöp kan debiteras och de antal anlöp som debiteras per månad är olika för de fartygstyper som anlöper svenska hamnar. Detta kombinerat med ytterligare undantag från avgift och avgiftsreduktioner gör att modellen är svår att förstå.

Dagens lotsavgift är i grunden tydlig och utan den avgiftsdifferentiering som farledsavgiften har på t.ex. fartygstyp. Lotsavgiftens avgiftsreduktioner är främst de som finns för vissa lotsleder inom Väner/Trollhätte kanal och Mälaren. En femprocentig årlig höjning av lotsavgifterna är sedan tidigare kommunicerad som ett led i att öka kostnadstäckningsgraden inom lotsverksamheten.

Sjöfartsverket införde miljödifferentierade farledsavgifter den 1 januari 1998 och har sedan dess gett incitament till fartyg som har vidtagit åtgärder för att minska sina utsläpp av svavel- och kväveoxider. Den 1 januari 2015 skärptes gränsvärdena för tillåten svavelhalt i fartygsbränsle i Östersjön och Nordsjön samt i Nordamerika, varför den rabatt som tidigare getts till fartyg som frivilligt opererade på ett bränsle med lägre svavelhalt än gällande regelverk nu spelat ut sin roll.

För mer detaljer kring den föreslagna avgiftsmodellen hänvisas till bifogad PM.

2.1.3 Föreslagen avgiftsmodell

I syfte att skapa stabilare intäkter för Sjöfartsverket är föreslagen modell för farledsavgift konstruerad med ett minskat avgiftsuttag på gods och ett ökat avgiftsuttag på fartygsanlöp samt en beredskapsavgift. Utöver en generell avgiftshöjning bidrar höjningen av de befintliga avgiftstaken (genom införande av nya dräktighetsklasser) och avskaffandet av ett antal avgiftsbefrielser och -reduktioner till ökade intäkter för Sjöfartsverket.

Den föreslagna avgiftsmodellen bidrar till bibehållen konkurrenskraft för svenskt näringsliv genom att den fartygsbaserade farledsavgiften baseras på nettodräktighet istället för bruttodräktighet. Eftersom detta storleksmått för fartyg baseras på last- och/eller passagerarutrymmenas volym är det närmare redarnas intjänandeförmåga än vad bruttodräktighet är. Sjöfartsverket bedömer därför att det därmed bidrar till att behålla konkurrenskraften för svenskt näringsliv. Modellen föreslår även en tydligare systematisering av hur lågvärdiga varor, som i dag betalar en lägre avgift, kategoriseras. Bland annat innebär detta att även t.ex. skogsråvara föreslås tillhöra kategorin lågvärdigt gods.

För att skapa en mer transparent modell som är lättare att förstå för Sjöfartsverkets kunder görs en omfattande renodling och förenkling av avgiftsmodellen. Detta innebär att en minskning av antalet undantag, särregler, avgiftsreduktioner och avgiftsbefrielser genomförs samtidigt som alla fartygstyper debiteras på samma sätt. Lika stora fartyg får därmed samma avgift och debiteras för lika många anlöp per månad oavsett fartygstyp. Istället för att ta ut avgift direkt proportionerligt mot fartygets bruttodräktighet delas fartygen in i dräktighetsklasser baserat på deras nettodräktighet. Denna dräktighetsklass är sedan basen för både anlöps-, beredskaps- och lotsavgiften. På så sätt genomförs en

Datum
2016-03-07

 Dnr
16-00810

harmonisering av storlekskategoriseringen mellan farledsavgift och lotsavgift, vilket leder till transparens och att kunderna lättare både förstår varför avgiften ser ut som den gör och vad de faktiskt ska betala.

För att minska miljöpåverkan från fartyg som anlöper svenska hamnar har Sjöfartsverket upphandlat ett sammansatt miljöindex (Clean Shipping Index) baserat på fem utsläppskategorier; kväveoxider, koldioxid, svavel och partiklar, vatten- och avfallshantering samt miljöfarliga ämnen ombord. Till skillnad från nuvarande miljödifferntiering, som enbart utgår från fartygens kväveoxidutsläpp, tar ett miljöindex hänsyn till en stor del av fartygets totala miljöpåverkan. Genom att mäta fartygets miljöpåverkan med hjälp av ett bredare index antas fler fartyg ansluta sig till indexet för att erhålla en lägre farledsavgift. Detta bidrar till minskad miljöpåverkan från fartyg som anlöper svenska hamnar.

Förslaget innebär också att föreskrifter (SJÖFS 2008:10) om villkor för miljödifferntiering av farledsavgift kan upphöra eftersom alternativ som kan ersätta ett av Sjöfartsverket utfärdat kväveoxidreduktionscertifikat finns inom ramen för Clean Shipping Index regelverk. De certifikat som en redare innehar vid föreskrifternas ikraftträdande föreslås fortsatt vara giltiga till giltighetsdatum enligt certifikatet.

I den föreslagna avgiftsmodellen avgiftsbeläggs alla fartyg på samma sätt oberoende av fartygstyp. Avgiften differentieras enbart på en klassindelning av fartygets nettodräktighet, miljöklass baserad på fartygets poängsumma i miljöindexet och godsets värdeklass (hög- eller lågvärdigt). Avgiftsmodellen presenteras i Tabell 1 och Tabell 2.

Tabell 1. Föreslagna avgifter för anlöp och lotsning

Dräktig - hetsklas s	Undre gräns netto- dräktighe t	1. Anlöpsavgift beroende på miljöklass(kr/anlöp)*				2. Beredska p. (kr/anlöp)*	Lotsavgift (kr)	
		A	B	C	D/E		3. Start- avgift **	4. Per ½- timme** *
1	0	0	660	1 980	2 200	660	3 960	1 210
2	1 000	0	2 520	7 560	8 400	2 520	5 115	1 595
3	2 000	0	4 950	14 850	16 500	4 950	6 270	1 925
4	3 000	0	7 890	23 670	26 300	7 890	7 095	2 200
5	6 000	0	14 490	43 470	48 300	14 490	7 920	2 475
6	10 000	0	21 060	63 180	70 200	21 060	10 725	3 300
7	15 000	0	26 970	80 910	89 900	26 970	12 210	3 795
8	30 000	0	30 930	92 790	103 100	30 930	13 365	4 125
9	60 000	0	36 210	108 630	120 700	36 210	14 685	4 565
10	100 000	0	42 780	128 340	142 600	42 780	18 645	5 775

* För återkommande fartyg utgår en sänkt avgift från och med tredje anlöpet, se Tabell 2

** Vid extra lots utgår en extra fast avgift på 7 100 kr

*** För ett antal leder i Trollhätte kanal/Vänern och Mälaren utgår en rabatt på den rörliga avgiften om 30 respektive 10 procent.

Datum
2016-03-07Dnr
16-00810

Tabell 2. Sänkt anlöps- och beredskapsavgift för återkommande fartyg

Anlöp i kalendermånad för aktuellt fartyg	1	2	3	4	5	6-
Del av anlöps- och beredskapsavgiften som debiteras	100%	100%	75%	50%	25%	0%

1. Farledsavgift

Farledsavgiften baseras på en gods-, en passagerar- och en fartygsbaserad del. För att minska konjunkturkänsligheten ökas vikten på fartygsdelen jämfört med dagens modell. En avgift per passagerare införs för att knyta avgifterna till även passagerarrederiernas intjänandeförmåga. Passageraravgiften sätts till 1,50 kr per passagerare. Godsdelen är fortsatt uppdelad i hög- respektive lågvärdigt gods. För att skapa transparens, enkelhet och enhetlighet införs en systematisk metod för att kategorisera varor som lågvärdigt gods vilket bland annat innebär att även skogsråvara föreslås tillhöra kategorin lågvärdigt gods. Godsavgifterna per ton sätts till 2,00 kr (tidigare 2,75 kr) för högvärdigt gods och 1,00 kr (oförändrat) för lågvärdigt gods.

Fartygsdelen baseras på antal anlöp gjorda under en månad och fartygets nettodräktighet. Avgift och antal debiterade anlöp per månad sätts oberoende av fartygstyp och differentieras därmed enbart på dräktighets- och miljöklass, se Tabell 1. Miljöklassen baseras på fartygets klassificering enligt miljöindexet Clean Shipping Index (CSI) och delas in i ett fem klasser (A-E), där klass E omfattar fartyg som inte är anslutna till CSI. För återkommande fartyg finns det en avtrappning av den fartygsbaserade farledsavgiften för hur stor del av avgiften som debiteras beroende på hur många anlöp som gjorts under innevarande månad, detta presenteras i Tabell 2.

2. Beredskapsavgift

Eftersom dagens lotsningsverksamhet delvis finansieras genom farledsavgifterna föreslås den delen av farledsavgiften benämnas beredskapsavgift. Detta synliggör den korssubventionering av lotsningsverksamheten som finns inbyggd i systemet. Beredskapsavgiften differentieras och debiteras på samma sätt som farledsavgiftens anlöpsdel, se Tabell 1 och Tabell 2. En beredskapsavgift innebär att fartyg som inte är lotspliktiga men som efterfrågar lotsning vid svåra förhållanden eller i nya farleder också betalar solidariskt till lotsningsberedskapen. Beredskapsavgiften motsvarar Sjöfartsverkets indirekta kostnader för lotsningsverksamheten och täcker en stor del av den kostnad som Sjöfartsverket har för att hålla en grundberedskap kring lotsningsverksamheten.

3. Startavgift för lotsning

Principerna för uttag av lotsningsavgiften är relativt oförändrad gentemot dagens avgiftsmodell utöver att en startavgift, differentierad på fartygets nettodräktighetsklass, ersätter den idag obligatoriska första debiterade timmen. Dräktighetsindelningen harmoniseras med farledsavgiftens fartygsdel genom att samma dräktighetsklasser används, se Tabell 1. Tydliggörandet av en startavgift klargör sambandet mellan användandet av lotsning och de kostnader för planering och uppföljning som Sjöfartsverket har för att tillhandahålla denna tjänst. Avgiftsreduktioner på vissa leder inom Väneren, Trollhätte kanal och Mälaren ges inte på startavgiften. Startavgiften räknas upp med fem procent som en följd av rådande underskott för verksamheten.

Datum
2016-03-07

Dnr
16-00810

4. Rörlig lotsavgift

Lotsavgiftens rörliga del är fortsatt dräktighetsklassindelad på samma sätt som startavgiften. Den rörliga avgiften debiteras, precis som idag, per påbörjad halvtimme och avgiften presenteras i Tabell 1. Rabatten för leder i Göta älv/Trollhätte kanal föreslås sänkas från 65 procent till 30 procent och leder i Mälaren från 32 procent till 10 procent då detta motsvarar beräkningarna av hur ledernas lägre lotsningshastighet missgynnar kunden. Extra lots debiteras precis som i nuvarande avgiftsmodell med en fast avgift om 7 100 kr. I likhet med startavgiften räknas även denna del av lotsningsavgiften upp med fem procent.

2.2 Beskrivning av alternativa lösningar för det man vill uppnå och vilka effekterna blir om någon reglering inte kommer till stånd

En reglering i föreskriftsform är den enda lösningen om en ändring av avgifterna ska kunna genomföras. Om någon ändring inte genomförs kommer Sjöfartsverket att behålla en komplex och svårtolkad avgiftsmodell som inte är anpassad till de pågående strukturella förändringarna och som inte balanserar Sjöfartsverkets kostnader för verksamheten. Den nya modellen ger också incitament att vidta miljöförbättrande åtgärder i fler fartyg än i dagens modell, vilket bidrar till en mer miljövänlig sjöfart.

För lotsningsverksamheten innebär en utebliven avgiftshöjning om fem procent att verksamheten även fortsättningsvis kommer att drivas med underskott, vilket betyder att all handelssjöfart som betalar farledsavgifter får subventionera de fartyg som anlitar lots vid anlop av svensk hamn.

2.3 Uppgifter om vilka som berörs av regleringen

Förslaget till ändring av farleds- och lotsavgifterna riktar sig till redare (och deras kunder) vars fartyg gör anlop till svenska hamnar och till fartyg som anlitar svensk lots. Under år 2014 uppgick antalet fartyg som lämnat farledsdeklarationer till 2 706 och antalet lotsningar uppgick till 32 398.

Antalet fartygsagentföretag uppgår till cirka 150. Uppgifter om det antal redare som berörs finansiellt av ändringen saknas och går inte att ta fram eftersom fartygsagenten är den som beställer och betalar för lotsningstjänsten och farledsavgiften i egenskap av ombud för redaren, om vilken Sjöfartsverket således helt saknar uppgift. Ett mycket grovt kompetensbaserat antagande från Sjöfartsverkets sida är att antalet redare är cirka 1 000, baserat på att merparten av lotsningarna görs av icke frekvent trafik som är cirka 2 000 fartyg och där spridningen på antalet redare är relativt stor.

2.4 Uppgifter om de bemyndiganden som myndighetens beslutanderätt grundar sig på

De avgifter som föreskrivs har stöd i förordning (1997:1121) om farledsavgift, förordning (1982:569) om lotsning samt förordning (1999:215) om lotsavgifter.

Datum
2016-03-07

Dnr
16-00810

2.5 Uppgifter om vilka kostnadmässiga och andra konsekvenser regleringen medför och en jämförelse av konsekvenserna för de övervägda regleringsalternativen

Den föreslagna avgiftsmodellen innebär endast mindre förändringar gällande konsekvenser eller kostnader för Sjöfartsverket. För kunderna torde den nya avgiftsmodellen innebära att det är enklare att förstå vilken avgift som gäller eftersom modellen både är mindre komplex och mer översiktlig. Några kostnader för implementeringen av den nya avgiftsmodellen för Sjöfartsverkets kunder uppstår inte, förutom att en mindre justering av de administrativa rutinerna sannolikt krävs. Dessa bedöms inte medföra några nämnvärda kostnader.

2.6 Bedömning av om regleringen överensstämmer med eller går utöver de skyldigheter som följer av Sveriges anslutning till Europeiska unionen

Sjöfartsverket bedömer att regleringen överensstämmer med de skyldigheter som följer av Sveriges anslutning till EU och inte står i strid med de fyra friheterna inom EU. Avgifterna tas ut på samma sätt och med samma nivåer oavsett hamn som anlöps eller fartygets nationalitet.

2.7 Bedömning av om särskilda hänsyn behöver tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och om det finns behov av speciella informationsinsatser

De ändrade föreskrifterna kommer att träda i kraft den 1 januari 2017. Någon särskild hänsyn till tidpunkten för ikraftträdandet behöver inte tas. Det föreskrivs vad som gäller vid en lotsning och ett fartygsanlöp som påbörjats före tidpunkten för ikraftträdandet.

Förslag till de förändringar som nu regleras i föreskriftsform kommer att remitteras såväl internt som externt till sjöfartens intressenter. Information om förändringarna kommer även löpande att redovisas på verkets hemsida. Några särskilda informationsinsatser utöver detta anses inte nödvändiga. Följande externa informationsmöten och publiceringar har genomförts:

- Föredragning för Sjöfartsverkets styrelse den 12 november och 10 december
- Branschråd den 27 november och 12 januari
- Referensgruppsmöten den 27 november, 12 januari och 7 mars

Härutöver har ett stort antal möten ägt rum med berörda rederier, fartygsagenter, hamnar, transportköpare och myndigheter.

3 Beskrivning av effekter för kommuner eller landsting

Förslaget om ny avgiftsmodell ger inga direkta effekter för kommuner eller landsting på en generell nivå. De effekter som eventuellt uppstår är kopplade till hamnar som ägs av kommuner. Förändringen av Sjöfartsverkets avgiftsmodell kommer att påverka fartyg i olika utsträckning. Då avgifterna tas ut på fartyg och inte på hamnar går det inte att i detalj fastställa den faktiska konsekvensen av avgiftsförändringen på specifika hamnar.

Datum
2016-03-07

Dnr
16-00810

Exempel på detta är fartyg som lotsas mellan två olika hamnar eller en farledsavgift som sänks eller uteblir i nästa hamn på grund av att maximalt antal debiterade anlöp i en månad har uppnåtts i föregående hamn.

Det finns dock vissa hamnar som potentiellt avviker från den genomsnittliga hamnen. Det kan vara att hamnens kunder tidigare varit undantagna från farledsavgifter (t.ex. Brofjorden/Vänern), men ska i det nya förslaget betala farledsavgifter i likhet med i övriga delar av landet. En annan förklaring till att vissa hamnars kunder drabbas i större utsträckning kan vara att den sammansättning av fartyg som anlöper har en specifik karaktär som påverkats i större utsträckning än övriga fartyg. Ett sådant exempel kan vara Trelleborgs hamn vars trafik främst består av frekventa passagerarfartyg med högvärdigt gods (främst lastbilar och tåg). Hamnen påverkas då i linje med den typ av fartyg som anlöper.

Den relativt större avgiftshöjningen för kryssningstrafiken medför att Stockholms hamn, med omfattande kryssningstrafik, påverkas mer än andra hamnar vad avser denna typ av trafik.

4 Företag

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

De som betalar avgifter till Sjöfartsverket är rederier och fartygsagenter som tillsammans utgör cirka 250 företag. Antal kunder som påverkas av förändringen är emellertid betydligt fler (cirka 1 000) eftersom en fartygsagent företräder mer än en redare och en redare äger minst ett fartyg. Drygt 80 procent av dessa rederier är utländska företag. Slutkunderna är dock industrin, handeln och passagerare som kommer från en stor bredd av branscher och konsumenttyper. Passagerarfartygen, som står för 23 procent av det gods som deklarerats i svenska hamnar, innehåller stora mängder av det högvärdiga gods som till stor del består av konsumtionsvaror till detalj- och dagligvaruhandeln. Åtta rederier står för cirka 75 procent av de samlade avgifterna från passagerarfartyg.

Sett till ton lastat och lossat gods är oljeindustrin en stor bransch och står för ca 30 procent. Övriga stora branscher är skogsindustriprodukter (9 procent) och järnmalm (4 procent). I Tabell 5, som visar samtliga redovisade godsslag, framgår att övrigt ej lågvärdigt gods står för drygt hälften av all lastad och lossad vikt.

4.2 Beskrivning av vilken tidsåtgång regleringen kan föra med sig för företagen och vad regleringen innebär för företagens administrativa kostnader.

Några omfattande praktiska, administrativa eller andra åtgärder behöver inte vidtas med anledning av detta förslag. Om företagens arbetsförutsättningar eller arbetsomfattning påverkas på något sätt av ändringsförslaget är det till det positiva då stora delar av förändringarna innebär förenklingar av avgiftsuträkningarna och en minskning av antalet undantag.

Datum
2016-03-07

Dnr
16-00810

Att reglerna tillämpas på avsett sätt kommer att kontrolleras av Sjöfartsverket.

4.3 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

De simuleringar som redovisas i detta avsnitt baseras på att nuvarande respektive föreslaget avgiftssystem (presenterat i punkt 1.1.3) appliceras på 2014 års operationella data. Således ska inga jämförelser göras mellan det faktiska finansiella resultatet för 2014 och nuvarande avgiftsmodells avgifter i detta dokument.

Den föreslagna modellen innebär stora förenklingar av framförallt farledsavgiften medan grundprincipen inom lotsningsavgiften är relativt oförändrad. Detta innebär att konsekvenserna är betydligt större för farledsavgiften än för lotsavgiften.

För farledsavgifterna motiveras förändringarna av att fartygsgrupper nu behandlas mer likvärdigt emellan sig och att sättet att mäta fartygsstorlekar (nettodräktighet) bättre speglar fartygens intjänandeförmåga.

Konsekvenserna för Sjöfartsverkets kunder kan presenteras på flera nivåer – från total avgiftsförändring till hur varje individuellt fartyg har påverkats. I *Tabell 3* presenteras en övergripande förändring för fartygen summerat per fartygstyp. Det ska dock noteras att eftersom flertalet avgiftsprinciper har ändrats finns det stora skillnader mellan fartyg inom respektive fartygstyp. Generellt presenterar dock *Tabell 3* ett antal övergripande slutsatser som att container- och torrlastfartyg har fått ökade avgifter medan flera av tankfartygen har fått sänkta avgifter. Påverkan på branscher presenteras i *Tabell 5* som återfinns i appendix.

Tabell 3. Samlade förändringar för farleds- och lotsavgift för fartyg inom en fartygstyp (mn kr)

Fartygstyp	Nuvarande	Föreslaget	Förändring	%
Bulklastfartyg	57,9	60,9	3,0	5%
Containerfartyg	136,8	154,6	17,8	13%
Gastankfartyg	38,0	32,8	-5,1	-14%
Kemtankfartyg	239,7	238,8	-0,9	0%
Kryssningsfartyg	54,1	56,5	2,4	4%
Oljetankfartyg	131,1	119,4	-11,7	-9%
Passagerarfartyg	331,5	310,3	-21,2	-6%
Pråm	5,1	5,6	0,5	9%
Ro-Ro-fartyg	136,6	135,5	-1,1	-1%
Torrlastfartyg	268,5	302,1	33,6	13%
Övriga fartyg	8,0	8,5	0,4	5%
Övriga tankfartyg	19,6	18,0	-1,6	-8%

Under 2014 fick 37 fartyg avgiftsreduktioner till följd av att de har skickat in ett godkänt kväveoxidreduktionsintyg med sin aktuella utsläppsnivå till Sjöfartsverket. Reduktionen uppgick till 53 miljoner kronor och femton av fartygen stod för nära 90 procent av

Datum
2016-03-07

Dnr
16-00810

reduktionerna. Denna delvis kraftiga rabatt för de fartyg som har gjort miljöförbättrande åtgärder kommer i den föreslagna avgiftsmodellen att minska, till följd av att fler fartyg får rabatt. Vissa fartyg kommer att få avsevärt lägre avgiftsreduktion, men samtidigt får fler fartyg incitament att vidta fler och i vissa fall enklare miljöförbättrande åtgärder, vilket gör miljön till vinnare. Fartyg som blir av med stora miljöreduktioner har dessutom ofta haft dessa under en lång tid, vilket innebär att Sjöfartsverkets reduktioner i de flesta fall redan har täckt kostnaderna för den initiala investeringen.

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

Konkurrenssituationen påverkas troligtvis av förändringen då Sjöfartsverkets avgifter kommer att förändras för enskilda (och i viss mån grupperingar av) fartyg. I linje med diskussionen i föregående punkt (3.3) kommer förändringar främst att ske inom farledsavgiften där en renodling av avgifterna sker och därmed öppnar upp för nya konkurrenssituationer.

Konkurrenssituationen kan i en förenklad modell analyseras ur tre perspektiv: inom en fartygstyp, mellan fartygstyper och mot andra länders sjöfartsverksamhet (t.ex. att ett containerfartyg anlöper Danmark istället för Sverige). Inom en enskild fartygstyp torde förändringarna inte vara så stora, då avgifterna enbart skiljer sig i betydande grad för de fartyg som tidigare hade stora miljörabatter (främst passagerarfartyg). För dessa fartyg kan eventuella miljöförbättrande åtgärder visa sig leda till sänkta avgiftsreduktioner jämfört med den tidigare avgiftsmodellen.

Till följd av likabehandlingsprincipen mellan fartygstyper kan konkurrenssituationen möjligtvis förändras då vissa godstyper likväl kan transporteras på andra fartygstyper. Ett exempel är att rorofartyg nu får betala för fler anlöp i månaden medan passagerarfartygen påförs en passageraravgift. Detta förhållande skulle kunna leda till en överflyttning mellan fartygstyperna för vissa varor. Den internationella analysen är betydligt mer avancerad, men man kan generellt konstatera att Sjöfartsverkets avgifter står för en marginell del av den totala transportkostnaden vilket betyder att förändringarna enligt Sjöfartsverkets bedömning inte påverkar beslutet att anlöpa en svensk hamn eller inte. Utöver avskaffandet av undantaget från farledsavgifter för transporter mellan hamnar belägna i området Brofjorden/Göteborg/Vänern omfattar avgiftsförändringarna hela landet varför de inte påverkar något geografiskt område i olika grad.

Den höjning av lotsavgifterna som genomförs bedöms inte påverka konkurrensen mellan de rederier som bedriver trafik på svenska hamnar och anlitar lots, eftersom effekten blir densamma för alla. Någon märkbar påverkan på konkurrenssituationen mellan transportslagen bedöms inte heller finnas beroende på att lotsningsavgifterna endast uppgår till ett par procent av totalkostnaden för en fartygstransport.

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

Det nya avgiftssystemet torde underlätta fartygsagenternas jobb då den nya avgiftsmodellen är mindre komplex och enklare att förstå. Därmed kan mindre tid läggas på att tolka avgiftssystemet och ställa frågor till Sjöfartsverkets kundstödsfunktion.

Datum
2016-03-07

Dnr
16-00810

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

Någon särskild hänsyn till småföretagarnas villkor behöver inte tas med hänsyn till föreskrifternas ikraftträdande. Reglerna kommer inte att innebära någon snedvridning av konkurrensförhållandena till nackdel för småföretagare och kommer inte att, förutom avgiftshöjningen, påverka småföretagen särskilt jämfört med nu gällande föreskrifter.

5 Kontaktperson

Kontaktperson: Thomas Ljungström
Telefonnummer: 010-4784896
Mejladress: thomas.ljungstrom@sjofartsverket.se

Datum
2016-03-07

Dnr
16-00810

6 Appendix

6.1 Lastad och lossat gods

Tabell 4. Deklarerade godsvikter i ton 2014

Godstyp	Ton 2014	Andel
Fasta mineralbränslen	463 261	0,3%
Granit och gnejs	569 736	0,4%
Järnmalm	5 854 703	3,6%
Kalksten	2 850 023	1,8%
Naturlig sand	430 051	0,3%
Oljeprodukter	34 410 790	21,2%
Råolja	15 284 902	9,4%
Skogsindustriprodukter	14 345 419	8,8%
Småsten, grus etc.	1 337 413	0,8%
Övrigt ej lågvärdigt gods	86 709 903	53,4%
Totalt	162 256 201	100%

6.2 Effekter på olika branscher

Tabell 5. Samlade avgifter för fartygstyperna fördelat på deras branschtillhörighet (mn kr)

Bransch	Nuvarande	Föreslaget	Förändring	%
Sten, grus m.m.	39,3	44,1	4,8	12%
Fasta mineralbränslen	3,5	3,8	0,3	8%
Järnmalm	34,7	38,3	3,6	10%
Olja	359,7	345,8	-13,9	-4%
Skog	124,0	135,2	11,3	9%
Kryssningsfartyg	54,1	56,5	2,4	4%
Högvärdigt gods i biltransportfartyg	31,1	30,9	-0,3	-1%
Övrigt högvärdigt gods i container	185,7	209,5	23,9	13%
Övrigt högvärdigt gods i roro- och gods i passagerarfartyg	408,3	386,5	-21,9	-5%
Övrigt högvärdigt gods i tankfartyg	68,7	63,5	-5,1	-7%
Övrigt högvärdigt gods i bulklaster-, torrlaster- och övriga fartyg	117,8	128,8	11,0	9%

Sjöfartsverkets författningssamling



SJÖFS 2016:

Utkom från trycket
den december 2016

Sjöfartsverkets föreskrifter om farledsavgift;

beslutade den november 2016.

Sjöfartsverket föreskriver 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 3–9 §§ 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 med eller utan last används för sitt ändamål. 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 som tillhör samma redare samt emballage för sådana varor,
4. tomcontainrar som tillhör fartygets redare eller ägare,
5. reseffekter eller annat som de personer som finns ombord har med sig för personligt bruk, dock inte bil eller husvagn,
6. 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,

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

8. oljehaltigt barlastvatten eller tankspolvatten eller annat avfall som härrör från fartygets drift.

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 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. personer som transporteras utan ersättning för transporten.

7 § Nedan samt i 8 § 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 *kryssningsfartyg* avses ett passagerarfartyg som seglar efter en på förhand offentliggjord resplan som innebär dels att kryssningen utöver avgångshamnen omfattar minst två hamnar, dels att kryssningen utöver avrese- och ankomstdag omfattar minst 72 timmar.

Passagerare, som kommit med ett kryssningsfartyg till en svensk hamn, får under hamnuppehållet gå i land utan att fartyget upphör att vara kryssningsfartyg, om samtliga 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.

9 § 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 displacementet multiplicerat med 0,6.

Debitering av farledsavgift

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

Beredskapsavgift

10 § 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 anlop 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 ovan ut, för det fjärde anlöpet 50 procent och för det femte anlöpet 25 procent.

Nettodräktighetsklass	Beredskapsavgift, kr
0-999	660
1 000-1 999	2 520
2 000-2 999	4 950
3 000-5 999	7 890
6 000-9 999	14 490
10 000-14 999	21 060
15 000-29 999	26 970
30 000-59 999	30 930
60 000-99 999	36 210
100 000-	42 780

Miljöklasser

11 § Vid beräkning av fartygsbaserad farledsavgift som beräknas på fartygets nettodräktighet tas avgift ut beroende på fartygets miljöklass, som 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 vid ingången av en kalendermånad gäller hela den kalendermånaden.

Beräkning av fartygsbaserad farledsavgift per miljöklass

12 § 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.

Nettodräktighets- klass	Fartygsbaserad farledsavgift			
	Miljöklass			
	A	B	C	D-E
0-999	220	660	1 980	2 200
1 000-1 999	840	2 520	7 560	8 400
2 000-2 999	1 650	4 950	14 850	16 500
3 000-5 999	2 650	7 890	23 670	26 300
6 000-9 999	4 830	14 490	43 470	48 300
10 000-14 999	7 020	21 060	63 180	70 200
15 000-29 999	8 990	26 970	80 910	89 900
30 000-59 999	10 310	30 930	92 790	103 100
60 000-99 999	12 700	36 210	108 630	120 700
100 000-	14 260	42 780	128 340	142 600

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

Om 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.

Gods- och passagerarbaserad farledsavgift

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

För lågvärdig last i bulk är den godsbaserade farledsavgiften 1 kr per ton last. Med lågvärdig last i bulk avses sådana varor som anges i *bilaga 1* till dessa föreskrifter.

Den passagerarbaserade farledsavgiften tas ut med 1 kr 50 öre per passagerare.

För en bil eller husvagn som någon har med sig ombord för personligt bruk tas en avgift ut motsvarande ett ton.

Vid beräkningen av godsbasead farledsavgift ska den avgiftspliktiga lastens sammanlagda vikt avrundas till närmast hela tontal. Uppkommer öretal vid avgiftsberäkning av gods- eller passagerarbaserad farledsavgift, avrundas varje avgiftsbelopp till närmaste hela krontal.

14 § 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.

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

15 § Om lasten består av skogsprodukter och det saknas uppgifter om lastens bruttovikt, får denna beräknas med ledning av de omräkningstal som anges i *bilaga 2* 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 deklareringskyldige låter väga och volymmäta ett parti ur lasten.

Avgiftsreduktioner och avgiftsbefrielser

Avgiftsreduktioner för fartyg i linjetrafik som berör fjärrzonen

16 § För fartyg i linjetrafik utgår en avgiftsreduktion med 75 procent på den fartygsbaserade farledsavgiften 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 19 §.

Avgiftsbefrielse för transitgods

17 § Lastat transitgods är befriat från godsbaserad farledsavgift. De erlagda avgifterna återbetalas efter ansökan i enlighet med 19 §. En förutsättning för återbetalning är att farledsavgift betalats för både det lastade och det lossade godset.

Avgiftsreduktion för kryssningsfartyg

18 § För ett kryssningsfartyg tas den fartygsbaserade farledsavgiften enbart ut vid första svenska ort under en och samma kryssning.

Ansökan om avgiftsreduktioner och avgiftsbefrielser

19 § Avgiftsreduktioner och avgiftsbefrielser enligt 16–17 §§ 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.

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.

Dessutom gäller att

1. för återbetalning i enlighet med 16 § ska ansökan innehålla följande uppgifter om varje fartyg som är insatt i linjetrafiken;
 - a) fartygets namn,
 - b) fartygets nettodräktighet,
 - c) antal anlöp,
 - d) last som hämtats och lämnats på ort hitom fjärrzonen, och
 - e) inbetalda farledsavgifter.
2. för återbetalning i enlighet med 17 § ska ansökan även innehålla uppgifter om
 - a) lossat och lastat transitgods i ton per hamn och fartyg,
 - b) datum för lossning och lastning av transitgodset samt
 - c) de för det lastade transitgodset inbetalda farledsavgifterna.

Deklaration och betalning av farledsavgift

Registrering av farledsdeklaration och betalning av farledsavgift vid kredit

20 § 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.

Om fartygets redare eller ägare eller ett ombud för någon av dessa har träffat avtal med Sjöfartsverket om kredit för betalning av farledsavgifter enligt 23 § får fartyget avgå utan att avgift har betalats.

Ansökan om avtal om kredit för betalning av farledsavgift

21 § 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. Med avtal om kredit avses "Avtal om kredit och certifikat för elektronisk rapportering av farledsdeklarationer".

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

Registrering av farledsdeklaration och betalning av farledsavgift där kredit saknas

22 § Den som inte innehar kredit ska likväl lämna farledsdeklaration till Sjöfartsverket via Maritime Single Window och i stället 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.

Betalning av farledsavgiften ska styrkas genom att kvitto skickas per e-post till kundstod@sjofartsverket.se.

Annan registrering av deklaration för farledsavgift

23 § 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.

Om avtal om kredit saknas återkommer Sjöfartsverket per e-post eller telefax så snart som möjligt med uppgift om den farledsavgift som ska betalas. Avgiften ska betalas till Sjöfartsverkets bank-, plusgiro- eller bankgirokonto innan fartyget avgår från svensk hamn. 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.

Periodvisa deklARATIONER

24 § För fartyg som går i regelbunden trafik enligt en tidtabell som delgivits Sjöfartsverket i förväg, kan Sjöfartsverket medge att deklARATIONEN

SJÖFS 2014:8

lämnas periodvis om fartygets redare, ägare eller ombud har avtal om kredit för betalning av farledsavgifter. Periodens längd ska vara högst en kalendermånad och deklARATIONEN ska lämnas till Sjöfartsverket via Maritime Single Window senast tio dagar efter utgången av den period deklARATIONEN avser.

Har ett medgivande lämnats att deklARATIONEN får lämnas periodvis, får fartyget avgå även om farledsavgiften inte har betalats.

Övriga bestämmelser

25 § Ansvarig för betalningen av kostnaderna för åtgärder, som behöver vidtas för att fastställa fartygets bruttodräktighet i enlighet med 8 §, är fartygets ägare eller den som anmält fartyget till mätning.

Dessa föreskrifter träder i kraft den 1 januari 2017, då Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2014:8) om farledsavgift och Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2014:10) om villkor för miljödifferenterad 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

ANN-CATRINE ZETTERDAHL

Jaak Meri
(Samhälle)

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

Bilaga 1

Varor som är hänförliga till nedanstående statistiska nummer enligt Europeiska gemenskapernas tulltaxa ska anses vara lågvärdigt gods enligt 13 § i denna författning. Kriterierna för vad som ska anses vara lågvärdigt gods i import respektive export är:

- 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 värde som understiger 1 200 kr per ton.

KN8	Import	Export	KN8	Import	Export
03026180		X	25210000	X	X
10019099	X	X	25221000	X	X
10030090		X	25231000	X	X
10040000		X	25232900	X	X
25010031	X		25309098	X	X
25010051	X		26011100		X
25010099	X		26011200		X
25030010	X		27011900	X	
25051000	X	X	27030000	X	X
25059000	X	X	27040019		X
25062000	X		27040090		X
25081000	X		27131100	X	
25090000	X		28061000	X	X
25161100		X	28070000		X
25171010	X	X	28070010		X
25171020	X		28111980	X	
25171080	X	X	28211000		X
25172000		X	28273100	X	
25174100	X		28273920		X
25174900	X	X	28331100		X
25181000	X	X	28332980	X	
25182000	X		28365000	X	
25201000	X		31026000	X	
25202010	X		31052000	X	

SJÖFS 2014:8

<u>KN8</u>	<u>Import</u>	<u>Export</u>
38040010		X
38249098	X	
38251000	X	
39159080	X	
44011000	X	X
44012100	X	X
44012200	X	X
44013020	X	X
44013040	X	
44013080	X	
44013100	X	X
44013980	X	
44013990	X	
44032011	X	X
44032019	X	X
44032031	X	X
44032039	X	X
44032091	X	
44039290	X	
44039959	X	
44039995	X	
68101910		X
68109190	X	X

Bilaga 2

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.	Cellulosafflis 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
<i>Skogstorrt virke</i>		
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.	Cellulosafllis 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
<i>Förädlade skogsprodukter</i>		
30.	Sågade barrträvaror	550 kg/m ³
31.	Hyllade barrträvaror	450 kg/m ³
32.	Spånskivor	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

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.

