

Från: andreas.ahlander@sjofartsverket.se
Skickat: den 31 augusti 2023 14:50
Till: andreas.ahlander@sjofartsverket.se
Ämne: Remiss av Sjöfartsverkets föreskrifter inför 2024 (omskick)
Bifogade filer: Följebrev.pdf; Förslag till Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2023-1) om farledsavgift.pdf; Konsekvensutredning om farledsavgift 2024.pdf; Förslag till Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2023-4) om tillfällig klimatkompensation för sjöfarten år 2024.pdf; Konsekvensutredning om tillfällig klimatkompensation för sjöfarten 2024.pdf; Förslag till Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2023-2) tillhandahållande lotsbeställning tilldelning lotsavgifter.pdf; Konsekvensutredning om tillhandahållande av lots lotsbeställning tilldelning av lots och lotsavgifter 2024.pdf; Förslag till Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2023-3) om taxa för fartyg på Trollhätte och Södertälje kanal.pdf; Konsekvensutredning om taxa för fartyg på Trollhätte kanal och Södertälje kanal 2024.pdf; Förslag till Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2023-5) om taxa för isbrytning på beställning och mot ersättning.pdf; Konsekvensutredning om taxa för isbrytning på beställning 2024.pdf; Exempelbilaga.pdf

Uppföljningsflagga: Följ upp
Flagga: Har meddelandeflagga

Kategorier: Björn
AppServerName: p360_prod
ArchiveStatusCode: 3
DocumentID: RR 2023-202:01
DocumentIsArchived: -1

Hej,
Den 14 juni skickade Sjöfartsverket ut mail angående *Remiss av Sjöfartsverkets föreskrifter inför 2024*. På grund av ett sent upptäckt fel i sändlistan så har det noterats att utskicket inte har distribuerats till samtliga mottagare. Av ovan nämnda anledning har Sjöfartsverket beslutat att förlänga svarstiden **fram till 30 september** och skickar härmed ut remissen med alla bilagor på nytt. Sjöfartsverket ber om ursäkt för det inträffade.

Ni inbjuds härmed att inkomma med synpunkter på Sjöfartsverkets förslag till ändringar av nedan föreskrifter.

Bifogat detta utskick är följande dokument:

- Följebrev (**notera att svarsdatum i följbrevet är det ursprungliga som nu är förskjutet till 30 september**)
- Förslag till Sjöfartsverkets förslag till nya föreskrifter (SJÖFS 2023-1) om farledsavgift med tillhörande konsekvensutredning (**Dnr: 23-00402**)
- Förslag till Sjöfartsverkets förslag till nya föreskrifter (SJÖFS 2023-4) om tillfällig klimatkompensation för sjöfarten år 2024 med tillhörande konsekvensutredning (**Dnr: 23-00405**)
- Förslag till Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2023-2) om tillhandahållande av lots, lotsbeställning, tilldelning av lots och lotsavgifter med tillhörande konsekvensutredning (**Dnr: 23-00403**)
- Förslag till Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2023-3) om taxa för fartyg på Trollhätte- och Södertälje kanal med tillhörande konsekvensutredning (**Dnr: 23-00404**)
- Förslag till Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2023-5) om taxa för isbrytning på beställning och mot ersättning med tillhörande konsekvensutredning (**Dnr: 23-02440**)
- Exempelbilaga

Vänligen ange vilket **diarienummer** ert remissvar avser.

Föreskrifterna börjar gälla den 1 januari 2024. De ändringar som föreslås framgår av förslag till nya föreskrifter samt av bifogade konsekvensutredningar.

Synpunkter ska ha inkommit **senast den 30 september 2023** och mailas till sjofartsverket@sjofartsverket.se eller skickas per post till följande adress: Sjöfartsverket, 601 78 Norrköping.

Med vänliga hälsningar

Andreas Åhlander
Strateg

Strategisk analys och utredning
Östra Promenaden 7
Telefon: 010-478 57 33
Mobil: 0700-01 18 89

www.sjofartsverket.se



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

Läs mer på

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

Bästa kund och intressent

För att kunna leverera våra tjänster till sjöfarten i Sverige är vi beroende av avgifter som täcker våra kostnader. Dessutom behöver vi klara framtida investeringar och utveckling av tjänster och fartyg. Vi lever alla i en ekonomisk utmanande verklighet med stigande priser i alla led. Det påverkar även oss.

Vi gör vad vi kan för att hålla kostnaderna nere och för att effektivisera våra leveranser utan att tumma på kvalitén. Under de senaste fem åren har vi effektiviserat vår verksamhet motsvarande en halv miljard kronor, och lika mycket finns i planerna de kommande fem åren.

Vårt uppdrag är att kunna erbjuda service till och från Sveriges alla allmänna hamnar och i svenska vatten dygnet runt, året runt. Inom flertalet områden pågår särskilda projekt för att höja servicenivån eller utveckla nya typer av tjänster. Exempel på sådana satsningar är, Navigationsstöd från land, Nya isbrytare, det Europagemensamma rapporteringssystemet EMSWe, dynamisk sjökortsstandard S100 samt nya vägar för kompetensförsörjning av nautiker. Ett annat stort utvecklingsområde är förstås även säkerhetsskydd och civilberedskap. Strävan är att i så stor utsträckning som möjligt finansiera omfattande tjänsteutveckling och upprustning av totalförsvaret med särskilda medel utanför avgifterna.

För att sammantaget klara en långsiktigt hållbar ekonomi avser Sjöfartsverket att höja ett antal avgifter 2024.

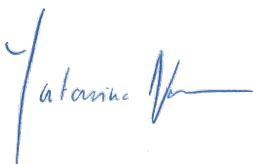
Farledsavgiften föreslås höjas med 7,3 procent och lotsavgiften med 15 procent. Regeringens klimatkompensation om 300 miljoner kronor ligger fast även 2024 och utbetalas i form av en rabatt på farledsavgiften som motsvarar 15 procent. Ett antal justeringar av mindre avgifter föreslås även liksom det sista steget i utfasningen av fjärrzonsrabatten.

Vi är tacksamma för era synpunkter på förslagen. Vi bifogar även några exempel på hur ändringarna av avgifterna och klimatkompensationen påverkar dig som kund.

Vi vill ha era synpunkter senast den 1 september.

Slutligen vill jag framföra ett tack för ett gott samarbete under mina sex år som generaldirektör.

Bästa hälsningar,



Katarina Norén
Generaldirektör

Avgiftsförslagen i korthet

Föreskrift om farledsavgifter

För farledsavgifterna föreslås en höjning med cirka 7,30 procent. Enligt restriktion med den ram som tillåts enligt Sjöfartsverkets regleringsbrev får en avgiftsjustering göras med motsvarande höjning av KPI-KS. Beräkningen för KPI-KS är 9,80 procent som baseras på utfall mellan augusti 2022 och juli 2023. Exakt höjning beräknas när det finns ett utfall.

Ett avdrag görs med 2,50 procentenheter på KPI-KS-utfallet på grund av justering av tidigare höjning för miljöincitamentet. Under 2022 nyttjades för första gången möjligheten att höja farledsavgiften utöver KPI-KS-restriktionen för att åstadkomma ett självförsörjande system för miljöincitamentet med 2021 som basår. Höjningen för 2022 innehöll dels ett procentuellt påslag för att återta ”skulden”¹ för 2021 samt för att ta höjd för årliga utbetalningar av miljöincitamentet. Under 2022 och 2023 har den nämnda skulden reglerats vilket resulterar i att farledsavgiften behöver sänkas med 2,50 procentenheter.

Detta ger ett utfall för höjning av farledsavgifterna med cirka 7,30 procent enligt beräknad prognos (9,80-2,50).

I föreskriften har en definition av läkring införts samt att fjärrzonsrabatten tas bort. Utöver detta sker endast mindre redaktionella korrigeringar.

Föreskrift om tillfällig klimatkompensation

Klimatkompensationen 2024 kommer att hanteras på samma sätt som 2023, vilket innebär en nedsättning av farledsavgiften samt att beredskapsavgiften inkluderas i miljöincitamentet. För att motsvara en utbetalning av 300 miljoner kronor föreslås en nedsättning av farledsavgiften med 15 procent.

Från den 1 januari 2025 finns i dagsläget ingen klimatkompensation vilket kommer medföra en kraftig höjning av farledsavgiften. För att illustrera effekterna har vi tagit fram två exempel i exempelbilagan under *Exempelansökan – effekter av tillfällig klimatkompensation 2024 samt utebliven klimatkompensation 2025*.

Föreskrift om lotsavgifter

För lotsavgifterna föreslås en generell höjning med 15 procent. Lotsningen har under lång tid gått med förlust och en höjning krävs för att långsiktigt kunna upprätthålla servicen i ekonomisk balans. En höjning av lotsavgiften med 10 procent har tidigare aviserats, men med de ökade kostnader som omvärldsläget med bland annat hög inflation medför behövs en större höjning än planerat.

¹ Under 2021 betalade Sjöfartsverket ut cirka 56 mnkr i miljöincitament som benämns som ”skulden” och är reglerad vid utgången 2023

Vidare har vi gjort en översyn av beställningsförfarandet enligt SJÖFS 2022:2 för att kunna förbättra möjligheterna att förutse kundernas behov av lots. I vårt förslag till nya föreskrifter är kravet på att kunden ska avisera behovet av lots borttaget. Istället kommer det bli obligatoriskt att göra en preliminär lotsbeställning i samband med fartygsanmälan, det vill säga 24 timmar innan ETA. Att få in den preliminära lotsbeställningen tidigare ökar möjligheten att förutse behovet av lotsar och därmed öka förutsättningen att förbättra servicegraden för lotsning.

Utöver detta sker endast mindre redaktionella korrigeringar.

Föreskrift om taxa för fartyg på Trollhätte och Södertälje kanal

I Sjöfartsverkets föreskrifter om taxa för fartyg på Trollhätte och Södertälje kanal föreslås en höjning med 300 kronor, från 800 kronor till 1 100 kronor. Tjänsten har under flera år legat under full kostnadstäckning men med denna höjning prognosticeras full kostnadstäckning under 2024.

Föreskrift om taxa för isbrytning på beställning

I föreskriften om taxa för isbrytning och mot ersättning föreslås en höjning av taxan enligt KPI-KS, cirka 9,80 procent.

Sjöfartsverkets författningssamling



Sjöfartsverkets föreskrifter om farledsavgift;

SJÖFS 2023:1

Utkom från trycket
den **DD MM** 2023

beslutade den **DD MM** 2023.

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 3–12 §§ 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,
3. lastpall, sling eller liknande anordningar för lastens hantering,
4. förnödenheter, proviant och utrustning för fartyget eller för ett annat fartyg, samt emballage för sådana varor,
5. bagage eller annat som de personer som finns ombord har med sig för personligt bruk, dock inte personfordon samt hus- eller släpvagn,
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,

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.

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

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

9. 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 avstigande 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 läkring avses lastning eller lossning av last som sker direkt mellan olika 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 displacementet multiplicerat med 0,6. Om displacementet är olika vid ankomst och avgång ska det högsta värdet användas. Om både nettodräktighet och displacement 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	1 000
1 000-1 999	3 795
2 000-2 999	7 455
3 000-5 999	11 880
6 000-9 999	21 820
10 000-14 999	31 700
15 000-29 999	40 600
30 000-59 999	46 555
60 000-99 999	54 520
100 000-	64 400

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	335	1 000	2 990	3 325
1 000-1 999	1 270	3 810	11 415	12 685
2 000-2 999	2 490	7 480	22 415	24 910
3 000-5 999	3 975	11 915	35 740	39 710
6 000-9 999	7 295	21 890	65 640	72 925
10 000-14 999	10 600	31 795	95 395	106 000
15 000-29 999	13 580	40 725	122 165	135 740
30 000-59 999	15 570	46 700	140 105	155 675
60 000-99 999	18 225	54 680	164 025	182 250
100 000-	21 520	64 590	193 785	215 320

Vid inrikes sjötransporter tas beredskapsavgift och fartygsbaserad farledsavgift ut på samtliga platser där gods lastas eller passagerare medförs, tills det att fem avgiftsbelagda anlöp har uppnåtts per kalendermånad.

Vid läktring tas beredskapsavgift och fartygsbaserad farledsavgift ut på samma sätt som om fartyget anlöpt en hamn.

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 godsbaseade farledsavgiften beräknas på den last som fartyget lastar eller lossar, enligt 4 § förordningen (1997:1121) om farledsavgift och tas ut med 3,03 kr per ton last.

För lågvärdig last i bulk är den godsbaseade farledsavgiften 1,50 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 2,12 kr per passagerare.

För fartyg i inrikes trafik utgår avgift för ombordstigande passagerare. För fartyg i utrikes trafik utgår avgift för ombordstigande 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 ombordstigande passagerare.

För var personfordon samt hus- eller släpvagn 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.

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.

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

Avgiftsbefrielse för transitgods

19 § Lastat transitgods är befriat från godsbaserad farledsavgift. De erlagda avgifterna återbetalas efter ansökan i enlighet med 21 §. En förutsättning för återbetalning är att farledsavgift betalats för både det lastade och det lossade godset.

Avgiftsreduktion för kryssningsfartyg

20 § För ett kryssningsfartyg tas fartygsbaserad farledsavgift, beredskapsavgift och passagerarbaserad farledsavgift enbart ut vid första svenska ort under en och samma kryssning.

Ansökan om avgiftsreduktioner och avgiftsbefrielser

21 § Avgiftsreduktioner och avgiftsbefrielser enligt 19 § 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

Ansökan om avtal om kredit för betalning av farledsavgift

22 § 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.

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 22 § får fartyget avgå utan att avgift har betalats.

Registrering av farledsdeklaration och betalning av farledsavgift där kredit saknas

25 § Den som inte innehar kredit ska lämna farledsdeklaration enligt reservrutiner som finns publicerade på Sjöfartsverkets hemsida www.sjofartsverket.se. Avgiften ska betalas till Sjöfartsverkets bank-, eller bankgirokonto innan fartyget avgår från svensk hamn. Avgiften ska 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 kvitto enligt Sjöfartsverkets anvisningar.

Periodvisa deklARATIONER

26 § För fartyg, som går i trafik enligt en tidtabell som delgivits Sjöfartsverket i förväg där antal anlöp i Sverige 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

SJÖFS 2023:1

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

27 § 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 januari 2024, då Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2022:1) om farledsavgift ska upphöra att gälla.

På Sjöfartsverkets vägnar

KATARINA NORÉN

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.	Cellulosafllis av tall eller gran	325 kg/m ³ s

SJÖFS 2023:1

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>Skogstorr 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.	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
<i>Förädlade skogsprodukter</i>		
30.	Sågade barrträvaror	550 kg/m ³
31.	Hyvlade 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.



Enligt sändlista

Konsekvensutredning angående förslag till ändringar av föreskrifter om farledsavgift

Inledning

Sjöfartsverket föreslår att genomföra en höjning av farledsavgiften med cirka 7,30 procent från gällande avgiftsnivåer i SJÖFS 2022:1 från och med den 1 januari 2024.

Utöver avgiftsförändringarna;

- tas avgiftsreduktionen för fjärrzonstrafiken bort, enligt plan, från 25 till 0 procent,
- tillkommer läktring som definition i föreskriften samt förtydligande kring avgiftsuttaget,
- sker mindre redaktionella korrigeringar.

Bakgrund och förutsättningar

Sjöfartsverket är svenska statens maritima infrastrukturhållare med ett ansvar för att tillhandahålla en säker och tillgänglig maritim infrastruktur för sjötransporter. Detta är viktigt för att möjliggöra export och import av varor och på så sätt stärka Sveriges konkurrenskraft och ekonomi.

För att Sjöfartsverket ska kunna utföra sitt uppdrag är det nödvändigt att ekonomin är i balans och att avgiftsintäkterna är tillräckliga för att täcka Sjöfartsverkets kostnader samt ge möjlighet till exempelvis återinvesteringar i fartyg och anläggningar. Det ekonomiska ramverket ska möjliggöra samhällsuppdraget genom att upprätthålla en tillförlitlig, bra och säker leverans samt ge god service till både kunder och samhälle. En grundförutsättning för att långsiktigt kunna tillhandahålla detta är Sjöfartsverkets finansieringsmodell.

Finansieringsmodellen innebär att det är kunderna som nyttjar Sjöfartsverkets tjänster som står för finansieringen av dessa tjänster i form av avgifter. Farledsavgiften är offentligrättslig avgift avsedd att finansiera Sjöfartsverkets huvudsakliga kostnader. Myndighetens verksamhet finansieras till cirka 70 procent genom avgifter via handelssjöfarten (farleds- och lotsavgifterna). Intäkter

Datum
2023-06-13

Dnr 23-00402

genereras också genom försäljning av produkter och tjänster, medel från Försvarmakten, medel via Eurocontrol samt anslag via statsbudgeten. Intäkterna från farledsavgiften motsvarar idag cirka 45 procent av Sjöfartsverkets omsättning.

Sjöfartsverkets bemyndigande att föreskriva om och att ta ut farledsavgifter regleras i förordning (1997:1121) om farledsavgift, samt i Sjöfartsverkets regleringsbrev. Farledsavgiften får maximalt höjas med motsvarande konsumentprisindex-konstant skatt (KPI-KS), med undantag för miljöincitamentet.

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

Syftet med föreslagna ändringar

Avgiftsjusteringar

Sjöfartsverkets intäkter är rörliga och påverkas av omständigheter utanför myndighetens kontroll, framför allt volymen kopplat till anlop, gods och passagerare. Dessa är i sin tur starkt påverkade av rådande konjunktur och omvärldsläge. Dessa faktorer har lett till en allmän kostnadsökning med en inflation som ligger på en rekordhög nivå. Utmaningen är att hela tiden anpassa kostnaderna, som till stor del är fasta, utifrån de mer rörliga intäkterna. Sjöfartsverket har med begränsade resurser prioriterat leveranser till sjöfarten och samhället, men det har också lett till en underhållsskuld i farleder samt uppskjutna investeringar i fartygsflottan. Sjöfartsverket har påbörjat arbetet med underhållsskulden, vilken också kommer att intensifieras de kommande åren.

Mot bakgrund av detta bedömer Sjöfartsverket att myndigheten behöver höja farledsavgiften enligt restriktionen i regleringsbrevet (KPI-KS) för 2024. Tillsammans med ett förstärkt arbete med ständiga förbättringar och effektiviseringar, vill Sjöfartsverket återupprätta en hållbar ekonomi för den investeringstunga verksamhet som myndigheten bedriver.

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 2022 till juli 2023 kommer ange begränsningen för ökningen av farledsavgifterna. Angiven ökning i denna konsekvensutredning baseras på utfall fram till och med april och prognos för utvecklingen för maj till juli. Den procentuella ökningen av KPI-KS prognosticeras för perioden till cirka 9,80 procent, men kommer att fastställas när utfall till och med juli 2023 finns tillgängligt.

Fartyg som innehar en miljöklassning enligt *Clean Shipping Index* (CSI) åtnjuter en nedsättning av farledsavgiftens fartygsbaserade del. Sjöfartsverket nyttjade

Datum
2023-06-13

Dnr 23-00402

under 2022 första gången möjligheten att höja farledsavgiften utöver KPI-KS restriktionen för att åstadkomma ett självförsörjande system för miljöincitamentet, med 2021 som basår. Det innebär att de utbetalningar som görs till dem som åtnjuter reduktion av den fartygsbaserade delen av farledsavgiften, ska täckas av de avgifter som betalas in av det övriga kollektivet. Höjningen för 2022 innehöll dels ett procentuellt påslag för att återta ”skulden”¹ för 2021 samt för att ta höjd för årliga utbetalningar av miljöincitamentet. Under 2022 och 2023 har den nämnda skulden reglerats. Detta resulterar i att farledsavgiften behöver sänkas med 2,50 procent, varav den sammanlagda höjningen av farledsavgiften blir cirka 7,30 procent (9,80 procent – 2,50 procent).

Övriga förändringar i föreskriften

Förändringen av avgiftsreduktionen för fartyg som trafikerar den s.k. fjärrzonen tas bort. Detta i enlighet med vad som tidigare beslutats av Sjöfartsverket rörande en gradvis utfasning av reduktionen.

Definition av läktring tillkommer. Med läktring avses lastning eller lossning av last som sker direkt mellan olika fartyg utan att lasten passerar en lastterminal eller någon annan anläggning. Vid läktring på svenskt sjöterritorium ska berörda fartyg lämna farledsdeklaration och rapportera för godset som lastas och lossas. Beredskapsavgift och fartygsbaserad farledsavgift tas ut på samma sätt som om fartyget anläpt en hamn.

Vidare sker endast mindre redaktionella korrigeringar.

Alternativa lösningar och effekter vid utebliven reglering

Sjöfartsverket har mandat att föreskriva om farledsavgiften och dess storlek. Vid utebliven reglering ökar det budgeterade ekonomiska underskottet för myndigheten. Sjöfartsverket bedömer därför att en höjning är nödvändig för att myndigheten ska kunna utföra sitt utpekade myndighetsuppdrag.

Vilka berörs av regleringen

Förslaget till ändring av farledsavgiften berör redare (och deras kunder) vars fartyg anlöper Sverige. Under 2022 lämnade 2 721 unika fartyg farledsdeklaration och de stod för sammanlagt cirka 75 000 anlöp. Antalet fartyg som under 2022 tog del av miljöincitamentet var 115 stycken.

Antalet redare eller fartygsägare uppskattas till cirka 1 000 stycken och antalet företag som tillhandahåller fartygsagenter uppgår till cirka 150 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

¹ Under 2021 betalade Sjöfartsverket ut cirka 56 mnkr i miljöincitament som benämns som ”skulden” och är reglerad vid utgången 2023

Datum
2023-06-13

Dnr 23-00402

rörande individuella redare eller fartygsägare. Givet ägarstrukturen, varornas överförbarhet m.m., kan Sjöfartsverket inte analysera ägarstrukturerna på det transporterade godset på detaljnivå. Istället får bedömningar göras mot bakgrund av vilka typer av gods som lastas och lossas på respektive plats.

Rörande borttagandet 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 avgiftsreduktionen. Under 2022 har totalt fyra aktörer nyttjat fjärrzonsrabatten, 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 kostnadmässiga och andra konsekvenser regleringen medför
Föreskriften förväntas inte medföra några extra lönekostnader, andra administrativa kostnader eller någon ökad resursbelastning utöver de 7,30 procent i ökade farledsavgifter medför för Sjöfartsverkets kunder.

Farledsavgiftens andel av de totala transportkostnaderna för ett enskilt anlöp kan variera beroende på ett flertal parametrar som t.ex. hamnavgifter, anlöpsfrekvens och drivmedelspris. Med utgångspunkt i den studie som VTI² 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.

Påverkan av en höjning av farledsavgiften bör ses i relation till miljöincitamentet i nuvarande avgiftsmodell, men också i relation till frekvensrabatten. Detta eftersom dessa båda delar drastiskt kan påverka den faktiska avgiften för ett enskilt fartyg. Fartyg med hög miljöklassning och som går i frekvent trafik påverkas i klart mindre omfattning av ett ökat avgiftsuttag.

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
2023-06-13

Dnr 23-00402

Bedömning av om särskild hänsyn behöver tas när det gäller tidpunkt för ikraftträdande och om det finns behov av speciella informationsinsatser
Föreskriften avses träda ikraft den 1 januari 2024 och remitteras under sommaren 2023, 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

Antalet redare eller fartygsägare uppskattas till cirka 1 000 stycken och antalet företag som tillhandahåller fartygsagenter uppgår till cirka 150 stycken. En majoritet av dessa redare är utländska.

Slutkunderna av redarnas tjänster består av näringsidkare från olika typer av branscher och privatpersoner. Sjöfartsverket har inte några kontrollmekanismer för att identifiera varje enskild godsägare eller slutkund av det gods som transporteras. Däremot finns det övergripande statistik om vilka typer av gods som lossas och lastas i olika delar av landet.

Till följd av strukturen på sjöfartsbranschen (internationella ägarstrukturer, chartertonnage samt att fartyg ofta byter ägare) kan Sjöfartsverket inte uppskatta storleken på de berörda företagen utan kan enbart konstatera att förslaget berör alla företag med fartyg som är avgiftspliktiga.

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

Förutom att definitionen av läkring införs och avgiftsuttaget av densamma redovisas innebär föreskriftsförändringen inte någon strukturell ändring jämfört med nuvarande föreskrift (SJÖFS 2022:1), utan enbart en ökad nivå på farledsavgiften. Nedtrappningen och borttagandet av avgiftsreduktionen för fjärrzonstrafik är aviserad sedan tidigare remitteringar, 2020 samt 2021.

Beskrivning av vilka andra kostnader den föreslagna regleringen medför för företagen och vilka förändringar i verksamheten som företagen kan behöva vidta till följd av den föreslagna regleringen

När den nya föreskriften träder i kraft kommer inga större administrativa, praktiska eller andra åtgärder behöva vidtas för vare sig Sjöfartsverket, fartygsagenter, redare eller fartygsägare utöver ordinarie åtgärder vid ökning av kostnaderna.

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

Det råder i dagsläget en hög prispress på transporter till följd av flera faktorer. Dels beroende på en hög konkurrens inom transportbranschen. Dels pga. historiska skäl, som exempelvis fartygens stora investeringskostnader, långa livscykel samt svårighet att hitta alternativa användningsområden. Utredningar har

Datum
2023-06-13

Dnr 23-00402

vidare visat att transportköparna och slutkunderna har en låg betalningsvilja för transporter. Mycket av de råvaror som används vid transporter handlas dessutom till världsmarknadspris, vilket gör det svårt att förutsäga fluktuationer eller förhandla långa kontrakt.

Konkurrens sker dels inom samma sjöfartssegment, dels från andra trafikslag gentemot sjöfarten.

Höjningen av farledsavgiften drabbar Sjöfartsverkets kunder likvärdigt, men den totala avgiftsökningen 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 avgiftshöjningen.

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 områden³. 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 rådande omvärldsläge samt de generella kostnadsökningar som ses i dagsläget, kan ytterligare kostnadsökningar som en konsekvens av avgiftshöjningar således ha en ytterligare negativ påverkan på företagens finansiella situation.

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

Ingen särskild hänsyn behöver tas till små företag vid utformningen, eftersom förslaget endast är begränsat till en avgiftsökning. Förslaget genererar därmed inte en ökad administrativ börda i frågan om hantering eller dokumentation.

³ Sjötrafik i Vänern och Mälaren, VTI rapport 1040

Datum
2023-06-13

Dnr 23-00402

Beskrivning av effekter för kommuner eller regioner
Kommuner och regioner påverkas inte av de föreslagna ändringarna.

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

Exempelbilaga

Exempelanlöp – effekter av avgiftsförändringar inför 2024

Inledning

Avgiftsmodellen innehåller många komponenter som styr förutsättningarna för vad varje fartygsindivid 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

	2023	Höjning	2024
Farledsavgift	128 335 kr	7,30 %	137 703 kr
Godsavgift	29 672 kr	7,30 %	31 838 kr
Lotsavgift	33 495 kr	15,00 %	38 519 kr
Total	191 502 kr		208 061 kr
Ökning, kr			16 559 kr

Exempelanlöp 2 – Mindre godsfartyg till Vänerhamn

- Godsfartyg i nettodräktighetsklass 2
- Både hög- och lågvärdigt gods ombord
- Lotsning till Vänerhamn, tar 575 minuter (inklusive trossföringsavgift för sex slussar och avgiftsreduktion enl. 24-25§ i SJÖFS 2022:2)

	2023	Höjning	2024
Farledsavgift	15 355 kr	7,30 %	16 476 kr
Godsavgift lågvärdigt	1 117 kr	7,30 %	1 199 kr
Godsavgift högvärdigt	5 843 kr	7,30 %	6 270 kr
Lotsavgift	40 174 kr	15,00 %	46 200 kr
Trossföringsavgift	4 800 kr	300 kr	6 600 kr
Total	67 289 kr		76 744 kr
Ökning, kr			9 455 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 utan miljöincitament

	2023	Höjning	2024
Farledsavgift	83 182 kr	7,30%	89 254 kr
Passageraravgift	2 018 kr	7,30%	2 166 kr
Total	85 200 kr		91 419 kr
Ökning, kr			6 220 kr

Nedan visas kostnaden med miljöincitament (klass B)

	2023	Höjning	2024
Farledsavgift	38 473 kr	7,30%	41 282 kr
Passageraravgift	2 018 kr	7,30%	2 166 kr
Total	40 492 kr		43 447 kr
Ökning, kr			2 956 kr

Exempelanlöp – effekter av tillfällig klimatkompensation 2024 samt utebliven klimatkompensation 2025

Inledning

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

Klimatkompensationen om 300 miljoner kronor ligger fast 2024, men det finns inget beslut om en fortsättning därefter. För att påvisa den ekonomiska effekten som klimatkompensationen för 2024 innebär, med en avgiftsreducering på 15 procent, mot den kostnadsökning som uppstår 2025 då klimatkompensationen upphör har Sjöfartsverket tagit fram två exempelanlöp; ett godsfartyg samt ett passagerarfartyg. Fartygsstorlek och godsmängd/passagerarantal är beräknat utifrån ett genomsnitt för den aktuella hamnen som anlöps. I dessa exempel har Sjöfartsverket antagit en prognos av KPI-KS med fem (5) procent 2025.

Exempelanlöp 1 visar nedsättningen av farledsavgiften som klimatkompensationen för 2024 medför samt den ökade farledsavgiften, utan klimatkompensation, för 2025. Fartyget är ett större godsfartyg som anlöper Göteborgs hamn. Ej klassat i CSI.

Exempelanlöp 2 visar nedsättningen av farledsavgiften som klimatkompensationen för 2024 medför samt den ökade farledsavgiften, utan klimatkompensation, för 2025. Fartyget är ett passagerarfartyg som går i regelbunden trafik mellan Stockholm och Finland. Ej klassat i CSI.

Exempelanlöp 1 - Större godsfartyg till Göteborgs hamn

- Godsfartyg i nettodräktighetsklass 6
- Endast högvärdigt gods ombord

Exempel 1	2024	Höjning	2025
	klimatkomp. 15%		klimatkomp. 0%
Farledsavgift	137 703 kr	*5,00%	144 589 kr
Godsavgift	31 838 kr	*5,00%	33 430 kr
Klimatkompensation	- 25 431 kr	0%	0 kr
Total	144 110 kr		178 019 kr
Ökning i kr 2024-2025			33 908 kr

Exempelanlöp 2 – 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)

Exempel 2	2024	Höjning	2025
	klimatkomp. 15%		klimatkomp. 0%
Farledsavgift	89 254 kr	*5,00%	93 716 kr
Passageraravgift	2 166 kr	*5,00%	2 274 kr
Klimatkompensation	- 13 713 kr	0%	0 kr
Total	77 706 kr		95 990 kr

Ökning i kr 2024-2025

18 284 kr

* Prognos för höjning av farledsavgiften enligt KPI-KS för 2025