

**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](mailto: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](http://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.

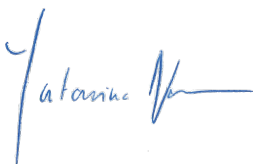
Farledsavgiften föreslås höjas med 7,3 procent och lotsavgiften med 15 procent. Regeringens klimatkompensation om 300 miljoner kronor ligger fast även 2024 och utbetalas i form av en rabatt på farledsavgiften som motsvarar 15 procent. Ett antal justeringar av mindre avgifter föreslås även liksom det 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”<sup>1</sup> 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 *Exempelanelöp – 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.

---

<sup>1</sup> 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 tillfällig klimatkompensation för sjöfarten år 2024;

**SJÖFS 2023:4**

Utkom från trycket  
den **DAG MÅNAD 2023**

beslutade den **DAG MÅNAD** 2023.

Sjöfartsverket föreskriver<sup>1</sup> med stöd av 9 § förordningen (1997:1121) om farledsavgift följande.

### Allmänna bestämmelser

**1 §** I denna föreskrift finns bestämmelser om sänkning av farledsavgift med anledning av att Sjöfartsverket tilldelats medel för klimatkompensation.

**2 §** De uttryck som används i denna föreskrift har samma betydelse som i Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2023:1) om farledsavgift.

**3 §** Denna föreskrift gäller farledsavgift för vilken betalningsskyldighet inträder från och med den 1 januari 2024 och till och med den 31 december 2024.

Sjöfartsverket kan dock komma att upphäva föreskriften innan den 31 december 2024 för det fall Sjöfartsverket bedömer att anslaget kommer att ta slut före detta datum.

### Beredskapsavgift

**4 §** Beredskapsavgift sätts ned utifrån fartygets miljöpåverkan.

Fartygets miljöklass bestäms enligt 14 § Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2023:1) om farledsavgift.

<sup>1</sup> 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.

### Sänkning av beredskapsavgift per miljöklass

5 § Beredskapsavgift beräknas enligt 13 § Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2023:1) om farledsavgift. Beredskapsavgiften per anlop sätts ned med nedanstående belopp grundat på fartygets miljöklass innan beräkning av reduktionen av beredskapsavgift med avseende på antal anlop.

Nettodräktighetsklass	Beredskapsavgift, kr			
	Miljöklass			
	A	B	C	D-E
0-999	900	700	100	0
1 000-1 999	3 415	2 655	380	0
2 000-2 999	6 710	5 220	745	0
3 000-5 999	10 960	8 315	1 190	0
6 000-9 999	19 640	15 275	2 180	0
10 000-14 999	28 530	22 190	3 170	0
15 000-29 999	36 540	28 420	4 060	0
30 000-59 999	41 900	32 590	4 655	0
60 000-99 999	49 070	38 165	5 450	0
100 000-	57 960	45 080	6 440	0

### Sänkning av farledsavgift med avseende på klimatkompensation

6 § Efter nedsättning enligt 5 § utgår beredskapsavgift, fartygsbaserad farledsavgift samt gods- och passagerarbaserad farledsavgift med åttiofem hundradelar av ordinarie avgift.

### Avräkning för utbetalning av klimatkompensation

7 § För det fall hela anslaget för klimatkompensation inte har betalats ut under 2024 kommer Sjöfartsverket att göra en avräkning av utbetalad klimatkompensation under första kvartalet 2025. Om Sjöfartsverket kommer fram till att ytterligare rätt till klimatkompensation föreligger, mot bakgrund av att en del av anslaget för år 2024 kvarstår, så kommer Sjöfartsverket att fördela resterande klimatkompensation genom kreditfaktura.

---

Dessa föreskrifter träder i kraft den 1 januari 2024 då Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2022:4) om tillfällig klimatkompensation för sjöfarten år 2023 ska upphöra att gälla.

På Sjöfartsverkets vägnar

KATARINA NORÉN

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



## KONSEKVENsutREDNING

2023-06-13

Dnr: 23-00405

Enligt sändlista

### **Konsekvensutredning angående förslag till ändringar av föreskrifter om tillfällig klimatkompensation för sjöfarten**

#### **Inledning**

Sjöfartsverket föreslår att genomföra en sänkning av klimatkompensationen till cirka 15 procent från gällande avgiftsreduktion i SJÖFS 2022:4.

#### **Bakgrund och förutsättningar**

Riksdagen beslutade<sup>1</sup> om en klimatkompensation för sjöfarten om 300 miljoner kronor per år för 2023 och 2024. Inom ramen för det regeringsuppdrag som tilldelades Sjöfartsverket i Regleringsbrevet för 2022 skulle myndigheten lämna förslag på hur denna klimatkompensation skulle utformas på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt. Sjöfartsverket redovisade uppdraget i april 2022<sup>2</sup> och regeringen delade Sjöfartsverkets förslag gällande utformning.

Anslagstilldelningen för 2024 kommer att antecknas i Regleringsbrevet för budgetåret 2024 avseende Sjöfartsverket.

#### **Syftet med föreslagna ändringar**

För att på bästa sätt tydliggöra att sänkningen av avgiften är tillfällig samt för att synliggöra de ordinarie avgiftsnivåerna har Sjöfartsverket bedömt att klimatkompensationen ska regleras genom en tillfällig föreskrift som kompletterar Sjöfartsverkets ordinarie föreskrift (2022:1) om farledsavgift. I den tillfälliga föreskriften vill Sjöfartsverket i huvudsak föreskriva att beredskapsavgiften ska sänkas med avseende på fartygets miljöklass samt att farledsavgiften ska reduceras med en procentsats. På var faktura som ställs ut från Sjöfartsverket kommer den ordinarie farledsavgiften och nivå av avgiftsreduktion att framgå. På så vis kan klimatkompensationen fördelas ut löpande under året.

---

<sup>1</sup> prop. 2022/23:1 Budgetpropositionen för 2023

<sup>2</sup> Dnr: 22-01662 Klimatkompensation – Redovisning av regeringsuppdrag

Datum  
2023-06-13

Dnr 23-00405

Syftet med den valda lösningen är att hantera de intäkter som Sjöfartsverket får in via farledsavgifterna som i sin tur grundar sig på rörliga volymer, såsom antalet anlöp och gods- och passagerarvolymer. Mot bakgrund av detta går det inte att fastställa en nivå på sänkningen som exakt kommer att möta klimatkompensationens storlek om 300 mnkr. Sjöfartsverket föreslår en generell nedsättning av farledsavgiften med 15 procent på alla farledsavgifter som fastställs mellan den 1 januari 2024 och den 31 december 2024.

För att säkerställa att hela klimatkompensationen utbetalas för 2024 kommer en uppföljning av de utbetalda medlen för året att göras under första kvartalet 2025. Kvarstår medel för klimatkompensationen kommer Sjöfartsverket att besluta om att utfärda en kreditfaktura.

Därtill innehåller föreskriften vissa formbestämmelser som sätter ramarna för hur föreskriften ska tillämpas.

### **Alternativa lösningar och effekter vid utebliven reglering**

Sjöfartsverket har mandat att föreskriva om farledsavgifter enligt förordning och regleringsbrev. Sjöfartsverket bedömer att den föreslagna nedsättningen av farledsavgiften är nödvändig för att myndigheten ska kunna utföra sitt utpekade myndighetsuppdrag.

### **Vilka berörs av regleringen**

Förslaget till minskning av farledsavgiften berör redare (och deras kunder) vars fartyg anlöper svenska hamnar. Under 2022 lämnade 2 721 unika fartyg farledsdeklaration och de stod för sammanlagt cirka 75 000 anlöp. Antalet fartyg som under 2022 var anslutna till Sjöfartsverkets miljöincitament, *Clean Shipping Index (CSI)* var 115 stycken.

### **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 kostnadsmässiga och andra konsekvenser regleringen medför**

Föreskriften förväntas inte medföra några extra lönekostnader, andra administrativa kostnader eller någon ökad resursbelastning utöver de 15 procent i minskade farledsavgifter som tillfaller Sjöfartsverkets kunder. För att förstärka den styrande effekten i miljöincitamentet inkluderas också beredskapsavgiften i den miljödifferentierade delen av farledsavgiften.

Samtidigt vill Sjöfartsverket fästa särskild uppmärksamhet vid att anslaget och föreskriften är tillfällig. Det innebär att farledsavgiften kommer att återgå till normala nivåer när anslaget tar slut.

Datum  
2023-06-13

Dnr 23-00405

**Bedömning av om regleringen överensstämmer med eller går utöver de skyldigheter som följer av Sveriges anslutning till Europeiska unionen**  
Sjöfartsverkets hantering av klimatkompensationen bedöms vara i linje med Sveriges skyldigheter vid anslutningen till EU och inte i strid med de fyra friheterna inom EU.

**Bedömning av om särskild hänsyn behöver tas när det gäller tidpunkt för ikraftträdande och om det finns behov av speciella informationsinsatser**  
Föreskriften avses träda ikraft den 1 januari 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.

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

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

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

Sjöfartsverkets föreskrifter om tillfällig klimatkompensation för sjöfarten (SJÖFS 2022:4) innebär en nedsättning av farledsavgiften och att beredskapsavgiften sänks med avseende på fartygets miljöklass. Den tillfälliga föreskriften föranleder inte någon mer strukturell ändring i jämförelse med nuvarande föreskrift (SJÖFS 2022:1). Regeringens beslut gällande klimatkompensation om 300 mnkr för 2023 och 2024 ligger till grund för de nu föreslagna ändringarna.

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

När de nya föreskrifterna träder i kraft kommer inga större administrativa, praktiska eller andra åtgärder behöva vidtas för vare sig fartygsagenter, redare eller fartygsägare.

Datum  
2023-06-13

Dnr 23-00405

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

Nedsättningen av farledsavgifterna gynnar Sjöfartsverkets kunder likvärdigt då samtliga kunder erhåller en nedsättning med 15 procent av farledsavgiften. Konkurrensen mellan företagen inom de olika segmenten bedöms därför inte påverkas av klimatkompensationen.

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

Sjöfartsverket ser inte någon ytterligare påverkan än ovan redogörelse.

**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 påverkar alla Sjöfartsverkets kunder lika. Förslaget genererar därmed inte en ökad administrativ börda i frågan om hantering eller dokumentation.

**Beskrivning av effekter för kommuner eller regioner**

Kommuner och regioner påverkas inte av de föreslagna ändringarna.

Kontaktperson Andreas Åhlander +46(0)10 478 5733  
[andreas.ahlander@sjofartsverket.se](mailto: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
<b>Ökning, kr</b>			<b>16 559 kr</b>

## 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
<b>Ökning, kr</b>			<b>9 455 kr</b>

## 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
<b>Ökning, kr</b>			<b>6 220 kr</b>

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
<b>Ökning, kr</b>			<b>2 956 kr</b>

## 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
<b>Total</b>	<b>144 110 kr</b>		<b>178 019 kr</b>
<b>Ökning i kr 2024-2025</b>			<b>33 908 kr</b>



## 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
<b>Total</b>	<b>77 706 kr</b>		<b>95 990 kr</b>

**Ökning i kr 2024-2025**

**18 284 kr**

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