



Handläggare, direkttelefon
Linda Onmalm, +46(0)10 478 4990

KONSEKVENsutREDNING

2022-05-31

Dnr: 22-02078

Enligt sändlista

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

Sjöfartsverket har för avsikt att genomföra en höjning av lotsavgifterna med tio (10) procent från gällande avgiftsnivåer i SJÖFS 2021:5.

Utöver avgiftsförändringen sker endast mindre redaktionella förändringar i föreskriften.

Syftet med föreslagna ändringar

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

Sjöfarten har en avgörande betydelse för transporter till och från Sverige. Att den kan bedrivas säkert och effektivt är av stor vikt för uppfyllandet av de transportpolitiska målen. Ett medel för en säker sjöfart är användandet av lots. Genom att lots används minskar riskerna för grundstötningar och kollisioner och därmed risken för skador på människor, miljö och egendom.

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

Under de senaste åren har Sjöfartsverket arbetat med att höja lotsningsverksamhetens kostnadstäckningsgrad samt att förbättra och effektivisera verksamheten. Sjöfartsverket bedriver vidare forskning för att undersöka olika alternativa och mer kostnadseffektiva lösningar som komplement till

Datum
2022-05-31

Dnr 22-02078

lotsningstjänsten, exempelvis navigationsstöd från land. Detta arbete sker i dialog med våra kunder.

Sedan 2000 har antalet lotsningar sjunkit från 46 000 per år till som lägst drygt 30 000 stycken. Orsaken är bl.a. att fartygen har blivit större, och därmed kunnat erhålla en högre fyllnadsgrad på godset, lågkonjunktur samt att mer gods transporteras landvägen. Från 2017 till 2019 hade dock antalet stabiliserats på en nivå om cirka 33 500 lotsningar per år. Under 2020 hade Covid-19 pandemin en stor påverkan på sjöfartsnäringen, vilket återspeglas i att Sjöfartsverkets avgiftsintäkter inom lotsområdet minskade med cirka 40 mnkr jämfört med 2019. Antalet genomförda lotsningar minskade med cirka tio procent under 2020 jämfört med 2019, till strax över 30 000 lotsningar. Under 2021 ökade antalet lotsningar till cirka 31 200 stycken, vilket dock fortsatt är en lägre nivå jämfört med 2019. Denna minskning av intäkter kan Sjöfartsverket inte på kort sikt kompensera genom neddragning av personal eller verksamhet. Orsaken till det är att Sjöfartsverkets uppdrag att tillhandahålla lotsning medför ett tillgänglighets- samt likabehandlingskrav att i alla hamnar i hela Sverige, dygnet runt, inneha en lotsberedskap. Sjöfartsverkets kostnader är således till stor del fasta på kort- och medellång sikt oaktat antalet anlöp och antalet utförda lotsningar.

Det är inte möjligt att tillhandahålla en offentlighetsrättslig tvingande ”tjänst” som ska gälla på samma villkor och samtidigt nå full kostnadstäckning enbart genom att förbättra och effektivisera lotsningsverksamheten. Sjöfartsverket måste därför höja lotsavgifterna. Mot bakgrund av detta avser Sjöfartsverket att höja lotsavgifterna med tio procent från den 1 januari 2023, vilket beräknas motsvara en intäktsökning om cirka 68 mnkr för 2023 med utgångspunkt i det prognosticerade utfallet för 2023 enligt Sjöfartsverkets treårsplan¹.

Vidare avser Sjöfartsverket göra vissa mindre språkliga och innehållsmässiga förändringar i föreskriften.

Alternativa lösningar och effekter vid utebliven reglering

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

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

¹ Treårsplan för Sjöfartsverket 2023-2025

Datum
2022-05-31

Dnr 22-02078

Vilka berörs av regleringen

Antalet utförda lotsuppdrag uppgick under 2021 till cirka 31 200 stycken. Antal unika fartyg uppgick till 2 890 stycken. Redare vars fartyg som använder svensk lots till och från svenska hamnar berörs av ändringarna i föreskrifterna i form av en ökad kostnad. Lotstjänsten beställs och betalas av fartygsagenter på uppdrag av rederier. Antalet fartygsagentföretag uppgår till cirka 170 stycken. Avgifterna debiteras fartygsagenten för redarens räkning. Uppgifter om antalet redare eller fartygsägare som berörs finansiellt av ändringen saknas därför.

Uppgifter om de bemyndigande som myndighetens beslutanderätt grundar sig på

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

Uppgifter om kostnadsmissiga och andra konsekvenser regleringen medför

Föreskrifterna väntas inte medföra några extra lönekostnader, andra administrativa kostnader eller någon ökad resursbelastning, utöver vad de tio procenten i ökad lotsavgift medför Sjöfartsverkets kunder.

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

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

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

Förändringarna bedöms vara i linje med Sveriges skyldigheter vid anslutningen till EU och inte i strid med de fyra friheterna inom EU.

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

Reglerna avses träda ikraft den 1 januari 2023 och remitteras under sommaren 2022, 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

² Utvärdering av Sjöfartsverkets nya avgiftsmodell 2018, VTI rapport 1034

Datum
2022-05-31

Dnr 22-02078

Storleken på de företag som påverkas av de föreslagna förändringarna varierar kraftigt från enmansföretag till stora koncerner med en tyngdpunkt på mindre och medelstora företag. Sjöfartsverkets kunder är rederier, vilka (oftast genom fartygsagenter) svarar för rapportering av uppgifter till grund för debitering och för betalning av farleds- och lotsavgifterna.

Fartygsagenterna är redarnas representanter i de svenska hamnarna och antalet agenter uppgår till cirka 170 stycken. De företag som levererar stödtjänster till sjöfarten har i genomsnitt nio anställda. Då redarna i regel agerar genom sina fartygsagenter saknar Sjöfartsverket uppgifter om antalet redare eller fartygsägare. Det är även viktigt att beakta att sjöfartsnäringen är internationell och att ägarstrukturer ofta är komplexa och till viss del även föränderliga. En uppskattad bedömning är att det är cirka 1 500 kunder som påverkas.

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

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

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

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

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

Det råder i dagsläget en hög prispress på transporter till följd av flera faktorer. Dels beroende på en hög konkurrens inom transportbranschen och dels pga. historiska skäl, som exempelvis fartygens stora investeringskostnader, långa livscykel samt svårighet att hitta alternativa användningsområden. Utredningar har vidare visat att transportköparna och slutkunderna har en låg betalningsvilja för transporter. Mycket av de råvaror som används vid transporter handlas dessutom till världsmarknadspris, vilket gör det svårt att förutsäga fluktuationer eller förhandlade långa kontrakt.

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

Det finns områden inom sjöfart som möter konkurrens mot andra transportslag, för vilka en avgiftshöjning kan ha negativ inverkan på deras konkurrensförmåga. Enligt VTI:s rapport *Sjötrafik i Vänern och Mälaren*³ kan det konstateras att en

³ Sjötrafik i Vänern och Mälaren, VTI rapport 1040

Datum
2022-05-31

Dnr 22-02078

höjning av farledsavgifterna i allmänhet och lotsavgifterna i synnerhet får en större procentuell påverkan på den totala transportkostnaden för sjötransporterna i dessa områden. Det innebär en ökad risk för att ytterligare avgiftshöjningar kan medföra att godset flyttas över till andra transportslag, främst lastbil, vilket skulle få negativa effekter för de företag som bedriver sjötransporter på Väner och Mälaren. Sjöfartsverket är medveten om att detta innebär en risk för en målkonflikt mellan kravet på full kostnadstäckning för myndighetens lotsverksamhet kontra regeringens godstransportstrategi som syftar till att öka mängden gods som transporteras via sjöfart.

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

Sjöfartsverket bedömer att inga andra konsekvenser för de berörda företagen finns.

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

Ingen särskild hänsyn behöver tas till små företag vid utformningen av reglerna då dessa inte förändras utan förslaget är begränsat till en avgiftsökning. Förslaget genererar därmed inte en ökad administrativ börda i frågan om hantering eller dokumentation.

Beskrivning av effekter för kommuner eller regioner

Kommuner och regioner påverkas inte av de föreslagna ändringarna.

Kontaktperson Linda Onmalm +46(0)10 478 4990

linda.onmalm@sjofartsverket.se