



2024-09-06

Sjöfartsverket  
601 78 Norrköping

[sjofartsverket@sjofartsverket.se](mailto:sjofartsverket@sjofartsverket.se)

SjFv Dnr: 24-02147 och  
24-02148  
Dnr: SH 2024/314

## Yttrande över Remiss av Sjöfartsverkets föreskrifter inför 2025 avseende förslag till farledsavgift (Dnr: 24-02147 samt avseende tillhandahållande av lots, lotsbeställning, tilldelning av lots och lotsavgifter (Dnr: 24-02148)

Stockholms Hamnar, nedan kallat Bolaget, har bjudits in av Sjöfartsverket att inkomma med synpunkter i ovan rubricerade remisser med förslag till nya avgiftsföreskrifter avseende farleds- och lotsavgifter samt tillhörande konsekvensutredningar.

Föreslagna förändringar ämnar träda i kraft den 1 januari 2025.

### **Sjöfartsverkets förslag till nya föreskrifts- och avgiftsändringar innehåller enligt remissen i korthet följande:**

Förslagen i Sjöfartsverkets föreskrifter inför 2025 är framtagna för att säkerställa Sjöfartsverkets fortsatta leverans av tjänster till sjöfarten i Sverige. För att klara detta behöver Sjöfartsverket täcka sina kostnader och framtida investeringar, vilket är utmanande i den rådande ekonomiska situationen med stigande priser. Investeringar krävs bland annat i isbrytare, arbetsfartyg och underhåll av farleder. För att uppnå en långsiktigt hållbar ekonomi föreslås höjningar av farledsavgiften med totalt 5,75 % samt en höjning av lotsningens startavgift med 25 %, medan fritidsfartygstaxan föreslås justeras något.



## Stockholms Hamnars Yttrande

Bolaget konstaterar inledningsvis att Sjöfartsverket under en längre tid höjt lots- och farledsavgifterna, förutom under 2021 då höjningarna pausades med anledning av coronapandemin, något som Bolaget då välkomnade. Sjöfarten och besöksnäringen tillhör några av de branscher som drabbades extra hårt av pandemin. Passagerarsegmentet lider delvis fortsatt av sviterna från pandemin, men framför allt av kriget i Ukraina. Därtill tillkommer den pågående lågkonjunkturen, vilken kraftigt påverkat godsvolymerna negativt. Det är kännbart för hela sjöfartsnäringen och att då samtidigt höja farleds- och lotsavgifter försvårar kraftigt ytterligare för näringen.

### **Kostnadsökningar = minskad konkurrenskraft och negativa konsekvenser för färje- och kryssningstrafiken**

Givet den situation sjöfarten, näringslivet och besöksnäringen i nuläget befinner sig i anser Bolaget att Sjöfartsverkets argumentation bakom förslagen till avgiftshöjningar är bristfällig och att de föreslagna avgiftshöjningarna inte bör genomföras.

För farledsavgiften föreslås en höjning med 4,75 procent vilket enligt underlaget motsvarar konsumentprisindex med konstant skatt på 2%. Därtill föreslår Sjöfartsverket en höjning med ytterligare en procent på farledsavgiften för att täcka utbetalningarna inom miljöincitament som, glädjande nog, har ökat det senaste året. Sjöfartsverket föreslår därmed en höjning av farledsavgifterna med 5,75 %. Bolaget uppskattar att detta motsvarar en 20-procentig ökning jämfört med i år, eftersom klimatkompensationen förväntas försvinna. Utan klimatkompensationen blir ökningen 15 % större, vilket innebär en betydande påverkan på Bolagets kunder.

Lotsavgiften avses i förslaget lämnas oförändrad utöver startavgiften som höjs med 25 procent där höjningen avses motsvara en generell höjning på 10 % på hela lotsavgiften och en höjning av beställningsavgiften. Detta avser att hålla nere kostnaderna för längre lotsningar, till exempel på Vänern och Mälaren.

En höjning med 25% på startavgiften är problematisk för Bolaget i avseendet att vid en kort lotsning blir andelen startavgift större. Detta innebär en högre höjning för fartygstrafik till Bolagets godshamn i Stockholm Norvik, där detta skapar en klart negativ effekt med anledning av den korta inseglingen till hamnen. Detta medan effekten av höjningen blir lägre för Bolagets hamndelar i Stockholm.

Bolagets uppfattning är att det inom EU, bland annat enligt nya målsättningar i den reviderade TEN-T förordningen, finns en vilja om att öka andelen närsjöfart i Europa.



Den föreslagna höjningen höjer sannolikt tröskeln för rederier i att göra en "kajstuds" vid flertalet svenska hamnar eftersom höjningen resulterar i en bestraffning. En förhöjd startavgift motverkar således en utvecklad kust- och närsjöfart, vilket förefaller märkligt ur ett konkurrenskraftsperspektiv då Sverige i ett europeiskt perspektiv har en betydligt längre kuststräcka än många andra europeiska länder och följaktligen fler kusthamnar. Kusthamnar ger mer möjlighet till närsjöfart då de ligger strategiskt nära varandra längs kusterna, vilket underlättar kortare transporter över havet inom ett begränsat geografiskt område. Närsjöfart minskar ofta beroendet av vägtransporter, vilket kan leda till lägre koldioxidutsläpp och avlastning av överbelastade vägar.

När det gäller lotsavgifter har dessa höjts kraftigt under ett antal år och Bolaget undrar därmed hur underlagen ser ut för en höjning och om kostnaderna har ökat så mycket att det har blivit 25% dyrare att använda lots. Det skulle vara av intresse för Bolaget att ta del av var de stora kostnadsökningarna kommit då en prishöjning bör spegla en kostnadsökning. Bolaget önskar i detta en ekonomisk redogörelse från Sjöfartsverket för lotsningsverksamheten.

Med anledning av omvärldsläget är vikten av att säkra fartygstrafiken på Östersjön sannolikt av större betydelse än någonsin tidigare. På EU-nivå lyfts Östersjöns ökande betydelse som ett innanhav i EU och där har Bolagets hamnar viktiga roller att spela. Bolagets bedömning är därmed att Sjöfartsverkets förslag till avgiftshöjningar allvarligt försvårar för sjöfartens konkurrenskraft och att till fullo uppfylla dess viktiga roll som transportörer av gods och människor över Östersjön. I tider där det dessutom är av största vikt att stärka en nationell resiliens och försörjningsberedskap är tvärtom avgiftssänkningar, snarare än ökade kostnader, av största vikt.

### **Klimatkompensationen bör permanentas**

Den klimatkompensation på 300 miljoner kronor som regeringen beslutade om till Sjöfartsverket under 2023 och 2024 var ett mycket välkommet bidrag till sjöfarten. Bolaget påtalade dock i och med införandet av klimatkompensationen att ett permanent större finansiellt tillskott till Sjöfartsverket på årsbasis skulle vara mycket välkommet för att uppnå en mer konkurrenskraftig sjöfart gentemot övriga transportslag. Detta är något Bolaget även tidigare lyft fram i remissvar om förändrade föreskrifter/avgifter.

### **Vikten av en överflytt från väg till sjö**

Bolaget vill även, likt tidigare remissyttranden, betona att en satsning på en överflytt från land till sjö är av högsta prioritet för att uppnå högt uppsatta miljömål både nationellt och inom EU. Överflytt av gods från väg till sjö är en fråga för hela transportsektorn och dessutom en övergripande komplex samhällsfråga. Större godsmängder behöver överföras från vägtransporter till transporter till sjöss. Att transportera gods sjövägen



bidrar till mer energieffektiva och miljövänliga transporter och avlastar samtidigt vägnätet. Det viktigaste är att godset tar rätt väg och leder till transporteffektivitet, men sjöfartens relativa konkurrenskraft behöver stärkas inom det här området, främst inom inrikes transporter och transporter på inre vattenvägar. Omlastning mellan sjötransport till järnväg bör underlättas och uppmuntras. Bolaget hoppas därmed att det framöver kommer besked om en förlängning av klimatkompensationen, vars syfte var att främja en överflyttning av gods från land till sjö. Ett annat besked skulle vara mycket olyckligt.

Bolaget fortsätter att vidhålla tidigare generella synpunkter avseende Sjöfartsverkets återkommande avgiftshöjningar och önskar därför erinra om synpunkter som framförts i tidigare remissvar till Sjöfartsverket under de senaste åren.

Detta ärende har inte behandlats av Stockholms Hamnars styrelse.

För Stockholms Hamn AB

Magdalena Bosson  
Vd