

Ingrid Sundin

Från: linda.onmalm@sjofartsverket.se
Skickat: den 31 maj 2022 10:02
Till: linda.onmalm@sjofartsverket.se
Ämne: Remiss av Sjöfartsverkets föreskrifter om lots- och farledsavgifter samt taxa för fartyg på Trollhätte- och Södertälje kanal inför 2023
Bifogade filer: SJÖFS 2021-4 med föreslagna ändringar inför 2023.pdf; SJÖFS 2021-1 med föreslagna ändringar inför 2023.pdf; Konsekvensutredning Farledsavgifter 2023.pdf; Konsekvensutredning Lotsavgifter 2023.pdf; Missiv.pdf; Bilaga 1. Exempelanlöp.pdf; SJÖFS 2021-5 med föreslagna ändringar inför 2023.pdf; Konsekvensutredning Trossföring 2023.pdf

Uppföljningsflagga: Följ upp
Flagga: Har meddelandeflagga

Kategorier: Ingrid
AppServerName: p360_prod
DocumentID: RR 2022-145:01
DocumentIsArchived: -1

Ni inbjuds härmed att inkomma med synpunkter på Sjöfartsverkets förslag till ändring av rubricerade föreskrifter.

Bifogat detta utskick är Sjöfartsverkets förslag till nya föreskrifter för lots- och farledsavgifter samt taxa för fartyg på Trollhätte- och Södertälje kanal.

Ikraftträdandedatum för föreskrifterna är 1 januari 2023. De ändringar som föreslås framgår av förslag till nya föreskrifter samt av bifogade konsekvensbeskrivningar.

Synpunkter ska inkomma senast 5 augusti 2022 och lämnas skriftligen till sjofartsverket@sjofartsverket.se eller till följande adress:

Sjöfartsverket, 601 78 Norrköping. Vänligen ange vår beteckning 22-02077 avseende farledsavgifter, 22-02078 avseende lotsavgifter samt 22-02079 avseende taxa för fartyg i Trollhätte- och Södertälje kanal i ert remissvar.

Se bifogat missiv för ytterligare information.

Med vänlig hälsning,

Linda Onmalm
Strateg

Strategisk analys och utredning
Östra Promenaden 7
602 28 Norrköping

Telefon: 010-478 49 90
Mobil: 0702-381058

www.sjofartsverket.se



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

Läs mer på

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

Handläggare, direkttelefon

Linda Onmalm, +4610 478 49 90

Datum

2022-05-30

Vår beteckning

22-02077

22-02078

22-02079

Ert datum

Er beteckning

Enligt sändlista

Remiss av förslag till nya avgiftsföreskrifter avseende Sjöfartsverkets farleds- och lotsavgifter samt taxa för fartyg på Trollhätte- och Södertälje kanal

Ni inbjuds härmed att inkomma med synpunkter på Sjöfartsverkets förslag till ändring av rubricerade föreskrifter. De ändringar som föreslås framgår av förslag till nya föreskrifter samt av bifogade konsekvensutredningar.

Remissen avser Sjöfartsverkets ordinarie årliga föreskrifts- och avgiftsrevidering. Sjöfartsverket inväntar samtidigt, i slutet av året, besked gällande det av regeringen aviserade tillfälliga tillskott gällande klimatkompensation för åren 2023 och 2024. I enlighet med regeringsuppdraget¹ har Sjöfartsverket lämnat förslag på hur denna kompensation bör utformas. Vid besked att Sjöfartsverket erhåller klimatkompensation avses farledsavgifterna att sänkas enligt den nivå regeringen beslutar. Denna remittering kommer ligga till grund för den avgiftsnivå som kommer att vara gällande innan eventuell avgiftsreduktion genomförs till följd av medel för klimatkompensationen.

Revideringen omfattar följande av Sjöfartsverkets föreskrifter:

- Föreskrift om farledsavgifter
- Föreskrift om lotsavgifter
- Föreskrift om taxa för fartyg på Trollhätte- och Södertälje kanal

Till detta missiv bifogas följande bilaga:

- Bilaga 1 – Skrivelse om effekten av föreslagna höjningar på tre exempelanlöp

De nu föreslagna ändringarna avses träda i kraft från den 1 januari 2023.

Parallellt med denna remiss pågår även tidiga samråd med berörda i branschen för utvecklingen av framtida modeller för Sjöfartsavgifter. VTI har under processen också bidragit med förslag och utvärdering av framtagna förslag.

¹ Klimatkompensation - Redovisning av regeringsuppdrag, d nr. 22-01662

Datum
2022-05-30

Vår beteckning
22-02077
22-02078
22-02079

Avgiftsförslagen i korthet

Föreskrift om farledsavgifter

För farledsavgifterna föreslås en generell höjning i enlighet med den ram som tillåts enligt Sjöfartsverkets regleringsbrev, dvs. motsvarande höjning av KPI-KS under samma period. Denna höjning uppgår till cirka 4,5 procent. 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 2021 och juli 2022 kommer ange begränsningen för ökning av farledsavgifterna. Angiven ökning ovan baseras på utfall fram till och med april och prognos för utvecklingen för maj till juli. Den procentuella ökningen av KPI-KS kommer att fastställas när utfall till och med juli finns tillgängligt.

För att täcka en del av de årliga underskotten genomför Sjöfartsverket effektiviseringar i hela verksamheten. Dessutom har regeringen till 2022 tillfälligt stärkt Sjöfartsverkets anslag inom flera områden som innebär en avlastning på farledsavgifterna (fossilfri flotta, totalförsvär, sjö- och flygräddning, slussar och kanaler m.m.).

I föreskriften har förtydligande gjorts gällande kreditavtal samt i de fall kreditavtal saknas. Utöver detta sker endast mindre redaktionella korrigeringar.

Föreskrift om lotsavgifter

För lotsavgifterna föreslås en generell höjning med 10 procent. Med utgångspunkt i det prognosticerade utfallet för 2023, enligt Sjöfartsverkets treårsplan, innebär en ökning av lotsavgifterna med tio procent att kostnadstäckningen uppgår till 100 procent. Sjöfartsverket fortsätter arbetet med att effektivisera verksamheten och utveckla lotstjänsten i samråd med kunderna för att kunna leverera relevanta servicenivåer till konkurrenskraftiga priser.

I föreskriften har förtydligande gjorts gällande kreditavtal samt i de fall kreditavtal saknas. Utöver detta sker endast mindre redaktionella korrigeringar.

Föreskrift om taxa för fartyg på Trollhätte- och Södertälje kanal

I föreskriften om taxa för fartyg på Trollhätte- och Södertälje kanal föreslås trossföringsavgiften höjas med 100 kronor per sluss, från 700 kronor till 800 kronor.

Datum
2022-05-30

Vår beteckning
22-02077
22-02078
22-02079

Inkommande synpunkter

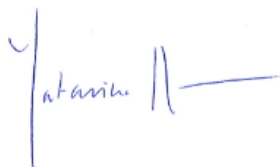
Sjöfartsverket välkomnar synpunkter från remissinstanserna gällande avgiftsförändringarna. Sjöfartsverket följer utvecklingen i omvärlden, tar med intresse del av remissvaren samt noga avväger detta mot det ekonomiska läge som myndigheten befinner sig i.

Synpunkter ska inkomma senast den 5 augusti 2022 och skickas i antingen PDF- eller Word-format till sjofartsverket@sjofartsverket.se eller med ordinarie post till följande adress: Sjöfartsverket, 601 78 Norrköping.

Vänligen ange följande beteckning i ert remissvar:

- 22-02077 avseende farledsavgifter
- 22-02078 avseende lotsavgifter
- 22-02079 avseende Trollhätte- och Södertälje kanal

Har du frågor med anledning av förslaget är du välkommen att kontakta Linda Onmalm per e-post: linda.onmalm@sjofartsverket.se eller via telefonnummer: 010-478 49 90.



Katarina Norén
Generaldirektör Sjöfartsverket



Enligt sändlista

Konsekvensutredning angående förslag till ändringar av föreskrifter om farledsavgift

Inledning

Sjöfartsverket föreslår att genomföra en höjning av farledsavgiften med cirka 4,5 procent från gällande avgiftsnivåer i SJÖFS 2021:1 från och med den 1 januari 2023. Motiven till höjningen av farledsavgiften är att ta höjd för myndighetens kostnader och för att täcka utgifterna för miljöincitamentet.

Utöver avgiftsförändringarna sänks avgiftsreduktionen för fjärrzonstrafiken, från 50 procent till 25 procent. Utöver detta sker endast mindre redaktionella korrigeringar.

Bakgrund och förutsättningar

Sjöfartsverket är ett statligt affärsverk med huvuduppgift att hålla Sveriges sjövägar framkomliga, tillgängliga och säkra. 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.

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

Datum
2022-05-31

Dnr 22-02077

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.

Fartyg som innehar en miljöklassning enligt *Clean Shipping Index* (CSI) åtnjuter en nedsättning av farledsavgiftens fartygsbaserade del. I regleringsbrevet för 2020 fick Sjöfartsverket möjlighet att höja farledsavgiften utöver KPI-KS restriktionen till följd av miljöincitamentet¹. Sjöfartsverket utnyttjade denna möjlighet vid avgiftshöjningarna för 2022, där 2021 blev ett basår för det självförsörjande systemet.

Syftet med föreslagna ändringar

Avgiftsjusteringar

Höjning av farledsavgiften är nödvändigt för Sjöfartsverket för att kunna möjliggöra och utveckla serviceförmågan inom myndighetens uppdrag.

Sjöfartsverkets intäkter påverkas av omständigheter utanför verkets kontroll, framför allt trafikvolymen vilka ännu inte är ikapp de volymer som var innan finanskrisen. 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 nu påbörjat arbetet med underhållsskulden, vilken också kommer att intensifieras de kommande åren. Det rådande omvärldsläget har också lett till en allmän kostnadsökning, där bl.a. priset på drivmedel ligger på rekordhöga nivåer, vilket är en stor kostnadspost för myndigheten. Sjöfartsverket har under 2022 erhållit 220 mnkr i extra anslagsmedel, genom detta uppgår den statliga andelen av myndighetens finansiering till att täcka de kostnader som är förknippade med ändamålen för anslagen.

Mot bakgrund av detta bedömer Sjöfartsverket att myndigheten fullt ut behöver nyttja den möjlighet som myndigheten har att höja farledsavgiften för 2023. Tillsammans med ett förstärkt arbete med ständiga förbättringar och effektiviseringar, vill Sjöfartsverket återupprätta en hållbar ekonomi för den investeringstunga verksamhet som myndigheten bedriver.

¹ Regleringsbrev för budgetåret 2020 avseende Sjöfartsverket

Datum
2022-05-31

Dnr 22-02077

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 2021 till juli 2022 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 4,5 procent, men kommer att fastställas när utfall till och med juli finns tillgängligt.

Som utgångspunkt i det prognosticerade utfallet för 2023, enligt Sjöfartsverkets treårsplan², motsvarar en ökning av farledsavgiften med 4,5 procent intäkter på cirka 46 mnkr under 2023.

Den utbetalda summan av miljöincitament uppgick under 2021 till 56 mnkr, vilket är i paritet med utbetalningar gjorda under 2020. Sjöfartsverket nyttjade under 2022 för första gången möjligheten att höja farledsavgiften utöver KPI-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” för 2021 under en treårsperiod samt för att ta höjd för årliga utbetalningar. Därav blir det ingen justering av farledsavgiften till följd av miljöincitamentet för 2023 vilket resulterar i en sammantagen höjning av farledsavgiften med 4,5 procent.

Övriga förändringar i föreskriften

Förändringen av avgiftsreduktionen för fartyg som trafikerar den s.k. fjärrzonen avses sänkas från 50 procent till 25 procent. Detta i enighet med vad som tidigare beslutats av Sjöfartsverket rörande en gradvis utfasning av reduktionen.

Vidare sker endast mindre redaktionella korrigeringar.

Alternativa lösningar och effekter vid utebliven reglering

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

Vilka berörs av regleringen

Förslaget till ändring av farledsavgifter berör redare (och deras kunder) vars fartyg anlöper svenska hamnar. Under 2021 lämnade 2 577 unika fartyg

² Treårsplan för Sjöfartsverket 2023-2025

Datum
2022-05-31

Dnr 22-02077

farledsdeklaration och de stod för sammanlagt cirka 71 300 anlöp. Antalet fartyg som under 2021 tog del av miljöincitamentet var 105 stycken.

Antalet redare eller fartygsägare uppskattas till cirka 1 500 stycken och antalet fartygsagentföretag uppgår till cirka 170 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 rörande individuella redare eller fartygsägare. Givet ägarstrukturen, varornas överförbarhet m.m. kan inte Sjöfartsverket analysera ägarstrukturerna på det transporterade godset på detaljnivå. Istället får bedömningar göras mot bakgrund av vilka typer av gods som lastas och lossas i respektive hamn.

Rörande minskning 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 avgiftsreduktionerna. Under 2021 har totalt fyra aktörer nyttjat reduktionen. 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 kostnadsmässiga och andra konsekvenser regleringen medför

Föreskrifterna förväntas inte medföra några extra lönekostnader, andra administrativa kostnader eller någon ökad resursbelastning utöver de 4,5 procent i ökade farledsavgifter medför för Sjöfartsverkets kunder.

Farledsavgifternas 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 VTI³ 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.

Covid-19 har haft en stor påverkan på sjöfartsnäringen, vilket återspeglas i att Sjöfartsverkets avgiftsintäkter inom farledsområdet har minskat både 2020 och 2021 jämfört med 2019. Påverkan är dock olika stor inom sjöfartens olika områden. Passagerartrafiken är det segment som drabbats hårdast av pandemin. Under 2021 har dock antalet anlöp återhämtat sig och för godsfartyg är antalet anlöp på liknande nivåer som innan pandemin.

³ Utvärdering av Sjöfartsverkets nya avgiftsmodell 2018, VTI rapport 1034

Datum
2022-05-31

Dnr 22-02077

Med anledning av att pandemin har drabbat passagerartrafiken hårdare än godstrafiken har Sjöfartsverket analyserat vilka konsekvenser en höjning av farledsavgiften får för passagerartrafiken. Höjningarna 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.

Sjöfartsverkets egen statistik visar för 2021 att det är totalt 20 passagerarfartyg och färjor som är klassade i antingen kategori A eller B enligt CSI:s index. Dessa fartyg stod för 59 procent av de totala antal anlöp inom segmentet 2021 och åtnjöt 93 procent av det utbetalda miljöincitamentet. I kategori C är det ytterligare 11 fartyg. Inkluderas dessa i beräkningen omfattas 66 procent av totala antalet anlöp inom segmentet. Detta innebär att en klar majoritet av alla anlöp med färjor i dagsläget drar nytta av existerande miljöincitament.

Vidare kan konstateras att eftersom flera färjor som går i regelbunden trafik är A-, B- eller C-klassade enligt CSI, samt nyttjar frekvensrabatten, påverkar en höjning av farledsavgiften detta branschsegment proportionellt sett mindre än övriga segment som står för en högre del av Sjöfartsverkets intäkter.

Sammanfattningsvis konstaterar Sjöfartsverket att passagerarfartyg med hög miljöklassning och som går i frekvent trafik påverkas i klart mindre omfattning av ett ökat avgiftsuttag än vad andra segment inom sjöfartsbranschen gör.

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

De redare och fartygsagenter som betalar farledsavgifter uppgår tillsammans till cirka 250 stycken. Sjöfartsverket har dock i tidigare beräkningar uppskattat att antalet berörda är betydligt flera, cirka 1 500 stycken. Uppskattningen som genomfördes 2016 baserades på att fartygsagenter företräder fler än en redare samt att en redare äger minst ett fartyg. En majoritet av dessa redare är utländska. Givet de internationella ägarstrukturerna och det faktum att fartyg är en överförbar tillgång är det svårt att analysera i vilken utsträckning som redarna är utländska.

Datum
2022-05-31

Dnr 22-02077

Sjöfartsverket har dock identifierat att majoriteten (85 procent) av fartygen 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 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 företagens verksamheter till förändringen

Föreskriftsförändringen inte innebär någon strukturell ändring jämfört med nuvarande föreskrift (SJÖFS 2019:3), utan enbart en ökad nivå på avgiften. De föreslagna ändringarna är kommunicerade sedan tidigare och följer fastställd plan. Nedtrappningen 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 de nya föreskrifterna 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 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.

Datum
2022-05-31

Dnr 22-02077

Höjningar av farledsavgifterna drabbar Sjöfartsverkets kunder likvärdigt, men de totala avgiftsökningarna 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 avgiftshöjningarna.

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 områden⁴. 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 Covid-19 har många företag fortsatt en ansträngd finansiell situation. Detta tillsammans med 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.

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

⁴ Sjötrafik i Vänern och Mälaren, VTI rapport 1040



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 offentligrättslig 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 offentligrättslig 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 kostnadmässiga 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 företagens 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



Enligt sändlista

Konsekvensutredning angående förslag till ändringar av föreskrifter om taxa för fartyg på Trollhätte kanal och Södertälje kanal

Inledning

Sjöfartsverket föreslår att ge ut nya föreskrifter om taxa för fartyg på Trollhätte kanal och Södertälje kanal från den 1 januari 2023. De remitterade föreskrifterna ersätter Sjöfartsverkets föreskrifter om taxa för fartyg på Trollhätte- och Södertälje kanal (nuvarande SJÖFS 2021:4). Föreskrifterna innebär en höjning av avgifterna för trossföring för handelsfartyg från 700 kronor till 800 kronor per sluss.

Beskrivning av problemet och vad man vill uppnå

Sjöfartsverket har som målsättning att myndighetens taxor och priser ska nå full kostnadstäckning. Alltså att de intäkter som genereras vid tillhandahållandet av en tjänst också ska täcka de kostnader som är förknippade med tjänsten.

Sjöfartsverket höjde avgiften för trossföring den 1 januari 2022 med 100 kronor, från 600 kronor till 700 kronor. Enligt prognos kommer verksamheten att uppnå en täckningsgrad på 70 procent under 2022, vilket innebär att trots avgiftshöjningen är verksamheten fortsatt underfinansierad. De kostnader Sjöfartsverket har förknippade med trossföringen är i huvudsak personalkostnader och är därmed, oberoende av volymutveckling, svåra att påverka på kort och medellång sikt. Intäkterna är rörliga och beroende av volymerna av utförd trossföring och kan därmed variera mellan år. Kopplingen mellan volymutveckling av antalet utförda trossföringar och kostnadsutvecklingen är svag, varför kostnaderna åtminstone på kort- och medellång sikt kvarstår även om volymerna minskar.

Sjöfartsverket ämnar därför att höja trossföringsavgiften från 700 kronor till 800 kronor per sluss. Om antagande görs att antalet trossföringar under 2023 uppgår

Datum
2022-05-31

Dnr 22-02079

till samma volym som 2022 samt en kostnadsnivå i paritet med 2022 kommer täckningsgraden efter höjningen att uppgå till 80 procent.

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

Då kopplingen, som nämns ovan, mellan intäkter och kostnader är svag, åtminstone på kort och medellång sikt är en reglering i föreskriftsform angående avgiftshöjning den enda lösningen för att nå målsättningen om full kostnadstäckning för tjänsten.

Om regleringen inte genomförs kommer verksamheten fortsätta att vara underfinansierad och därmed bidra negativt till Sjöfartsverkets ekonomi. Om full kostnadstäckning inte kan uppnås behöver en översyn av servicenivån för tjänsten ifråga övervägas på sikt.

Uppgift om vilka som berörs av regleringen

Föreskrifterna riktar sig mot de handelsfartyg som passerar slussarna i Trollhätte kanal mellan Göteborg och Väneren samt handelsfartyg som passerar Södertälje sluss mellan Östersjön och Mälaren. Under 2021 uppgick antalet utförda trossföringar till cirka 5 500 stycken genom Trollhätte kanal samt cirka 2 000 stycken igenom Södertälje kanal.

Några omfattande praktiska, administrativa eller andra åtgärder behöver inte vidtas med anledning av denna föreskrift. Föreskrifterna för inte heller med sig någon extra tidsåtgång för kunderna. Inte heller bedöms arbetsomfattning eller arbetsförutsättningar påverkas av de ändrade föreskrifterna. Konkurrenssituationen kan av ovanstående skäl antas bli oförändrad.

Uppgifter om de bemyndigande som myndighetens beslutanderätt grundar sig på

Med stöd av förordningen (1993:1334) med bemyndigande för Sjöfartsverket att fasthålla avgifter för viss kanaltrafik har Sjöfartsverket rätt att föreskriva om avgifter rörande kanaltrafik.

Uppgifter om kostnadsrämsiga och andra konsekvenser regleringen medför

Föreskrifterna förväntas inte medföra några extra lönekostnader, andra kostnader eller någon resursbelastning i övrigt, förutom de i föreskrifterna genomförda taxehöjningarna. Efterlevnaden av reglerna kommer att kunna kontrolleras av Sjöfartsverket.

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.

Datum
2022-05-31

Dnr 22-02079

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 information om de fastställda avgifterna publiceras på Sjöfartsverkets hemsida. Föreskriften remitteras under sommaren 2022, och Sjöfartsverket bedömer att ingen ytterligare informationsinsats behövs.

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

Avgifterna påverkar endast de redare som framför handelsfartyg i antingen Trollhätte kanal eller Södertälje kanal. Detta omfattar cirka 5 500 trossföringar årligen i Trollhätte kanal och cirka 2 000 årligen i Södertälje kanal. Sjöfartsverket uppskattar att dessa fartyg opereras av cirka 50 rederier och ytterligare ett tjugotal mäklare är involverade.

De transporter som sker i Vänern är i hög grad knutna till sågverks- och massaindustrin, vilket också innebär att merparten av den lastade och lossade godsvikten går i utrikes trafik. Det lastas stora volymer inom främst kategorierna trävaror, pappersmassa och pappersprodukter. De stora kategorierna inom lossade varor utgörs av insatsvaror från skogsbruket samt kemiska produkter.

De transporter som sker i Mälaren har en större bredd än i Vänern och det transporteras relativt stora volymer i högvärdiga segment som livsmedel, kemikalier, gummi- och plastvaror samt metallvaror. I Mälaren är dock trafiken mycket mer obalanserad i den bemärkelsen att lossade volymer står för nästan 85 procent av den totala volymen.

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

Då föreskriftsförändringen endast är av avgiftsnatur torde detta inte innebära något behov för omställning. Fartygen använder redan trossföringstjänsten och kommer därför inte att behöva utveckla nya processer eller rutiner.

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 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

Då den föreslagna höjningen påverkar alla Sjöfartsverkets kunder likvärdigt innebär det att konkurrenssituationen mellan dem är oförändrad. Då

Datum
2022-05-31

Dnr 22-02079

Sjöfartsverkets olika kunder konkurrerar inom sitt eget segment, bedöms konkurrensen mellan dessa företag vara oförändrad.

För både Vänern och Mälaren är sjötransporterna utsatta för konkurrens från andra trafikslag. Detta innebär att en ökad totalkostnad för sjötransporter relativt andra transportslag kan innebära att transportköparna väljer bort transport via sjöfart till förmån för exempelvis vägtransport via lastbil. En konsekvens av detta kan bli försämrade konkurrensmöjligheter för de redare som är verksamma inom Vänern och Mälaren. Kostnadsökningen enbart för trossföringen bör dock i detta avseende betraktas som marginell och dess påverkan på den totala transportkostnaden i princip försumbar.

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

Förändringen bedöms inte ha någon ytterligare påverkan på företagen.

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

Sjöfartsverkets avgifter baseras på en likabehandlingsprincip och undantag från avgifterna kan inte baseras på existerande eller presumtiva kunders storlek.

Beskrivning av effekter för kommuner eller landsting

Kommuner och landsting påverkas inte av de föreslagna ändringarna.

Kontaktperson Linda Onmalm +46(0)10 478 4990
linda.onmalm@sjofartsverket.se

Sjöfartsverkets författningssamling



Sjöfartsverkets föreskrifter om farledsavgift;

SJÖFS 2022:X

Utkom från trycket
den DAG MÅNAD 2022

beslutade den DAG MÅNAD 2022.

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 3–11 §§ 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 bestämelseorten 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 *transitgods* 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* anlop avses det anlop 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 *bunkerfartyg* avses ett fartyg som levererar drivmedel till drivmedelsförråd på annat 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 anlop enligt tabellen nedan.

För det tredje till det femte anlöpet i en kalendermånad betalas en lägre beredskapsavgift. För det tredje anlöpet tas 75 procent av avgiften enligt tabellen nedan ut, för det fjärde anlöpet 50 procent och för det femte anlöpet 25 procent.

Nettodräktighetsklass	Beredskapsavgift, kr
0-999	925
1 000-1 999	3 515
2 000-2 999	6 910
3 000-5 999	11 010
6 000-9 999	20 220
10 000-14 999	29 375
15 000-29 999	37 625
30 000-59 999	43 140
60 000-99 999	50 520
100 000-	59 675

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	310	925	2770	3085
1 000-1 999	1180	3530	10580	11755
2 000-2 999	2310	6930	20775	23080
3 000-5 999	3685	11040	33120	36795
6 000-9 999	6760	20280	60825	67580
10 000-14 999	9820	29460	88395	98225
15 000-29 999	12580	37735	113205	125780
30 000-59 999	14430	43270	129830	144255
60 000-99 999	16890	50670	151990	168880
100 000-	19940	59850	179570	199520

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.

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 godsbaserade farledsavgiften beräknas på den last som fartyget lastar eller lossar, enligt 4 § förordningen (1997:1121) om farledsavgift och tas ut med 2,80 kr per ton last.

För lågvärdig last i bulk är den godsbaserade farledsavgiften 1,39 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 2,11 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 ett personfordon samt hus- eller släpvagn som någon har med sig ombord för personligt bruk tas en avgift ut motsvarande ett ton.

Vid beräkningen av godsbaserad 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

Avgiftsreduktioner för fartyg i linjetrafik som berör fjärrzonen

19 § För fartyg i linjetrafik utgår en avgiftsreduktion med 25 procent på den fartygsbaserade farledsavgiften och beredskapsavgiften under förutsättning att följande villkor är uppfyllda;

1. minst två anlöp per månad till svensk hamn görs,
2. fartygen går i linjetrafik som berör fjärrzonen. Med fjärrzonen avses de vattenområden som i sjöfartshänseende ligger bortom det område som begränsas i norr av latitud 71°N, i väst av longitud 32°W, i syd av latitud 30°N och i ost av longitud 42°E,
3. samtliga fartyg insatta i linjetrafiken ska minst tillhöra nettodräktighetsklass sju,
4. de i linjetrafiken insatta fartygen trafikerar hela slingan,
5. en turlista över trafiken skickas löpande till Sjöfartsverket,
6. last som lastats hitom fjärrzonen och som lossats på svensk ort inte överstiger en tiondel av fartygets bruttodräktighet, samt
7. last som lossats hitom fjärrzonen och som lastats på svensk ort inte överstiger en tiondel av fartygets bruttodräktighet.

De erlagda avgifterna återbetalas efter ansökan i enlighet med 22 §

Avgiftsbefrielse för transitgods

20 § Lastat transitgods är befriat från godsbaserad farledsavgift. De erlagda avgifterna återbetalas efter ansökan i enlighet med 22 §. En förutsättning för återbetalning är att farledsavgift betalats för både det lastade och det lossade godset.

Avgiftsreduktion för kryssningsfartyg

21 § 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

22 § Avgiftsreduktioner och avgiftsbefrielser enligt 19–20 §§ 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

23 § 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

24 § 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

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

Registrering av farledsdeklaration och betalning av farledsavgift där kredit saknas

26 § 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 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

27 § För fartyg, som går i trafik enligt en tidtabell som delgivits Sjöfartsverket i förväg där antal anlop i svenska hamnar 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 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 anlop 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

28 § 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 2023, då Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2021:1) 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.	Cellulosaflis av tall eller gran	325 kg/m ³ s

Grupp	Vara	Omräkningstal kg per volymenhet
16.	Avverkningsrester av tall eller gran, – okomprimerade	150 kg/m ³ t
17.	– komprimerade	300 kg/m ³ t
18.	– bränsleflis	340 kg/m ³ s
19.	– grovkross	300 kg/m ³ s
20.	Stubbar av tall eller gran – ej packade	200 kg/m ³ s
21.	– packade	270 kg/m ³ s
22.	Träddelar av tall	275 kg/m ³ t eller gran

Skogstorrt virke

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

Förädlade skogsprodukter

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

Skogstorrt 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.

Sjöfartsverkets författningssamling



Sjöfartsverkets föreskrifter om taxa för fartyg på Trollhätte och Södertälje kanal;

SJÖFS 2022:X

Utkom från trycket
den DAG MÅNAD 2022

beslutade den DAG MÅNAD 2022.

Sjöfartsverket föreskriver följande med stöd av förordningen (1993:1334) med bemyndigande för Sjöfartsverket att fastställa avgifter för viss kanaltrafik.

1 § För trossföring utgår en avgift på 800 kr exklusive mervärdesskatt per sluss.

2 § Avgift för trossföring enligt 1 § utgår för fartyg som passerar Trollhätte och Södertälje kanal. Avgiften debiteras fartygets ägare, redare eller ombud i samband med debitering av lotsavgifter eller övriga avgifter för handelssjöfarten.

Denna författning träder i kraft den 1 januari 2023, då Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2021:4) om taxa för fartyg på Trollhätte och Södertälje kanal ska upphöra att gälla.

På Sjöfartsverkets vägnar

KATARINA NORÈN

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

Sjöfartsverkets författningssamling



Sjöfartsverkets föreskrifter om tillhandahållande av lots, lotsbeställning, tilldelning av lots och lotsavgifter;

SJÖFS 2022:X

Utkom från trycket
Den DAG MÅNAD 2022

beslutade den DAG MÅNAD 2022.

Sjöfartsverket föreskriver¹ med stöd av 2 och 9 §§ förordningen (1999:215) om lotsavgifter samt 6 § förordningen (1982:569) om lotsning följande.

1 § Dessa föreskrifter är tillämpliga vid beställning och tilldelning av lots samt vid uttag av lotsavgifter vid lotsning.

2 § Lotsavgiften består av beställningsavgift, startavgift, lotsningsavgift och reseersättning.

Definitioner m.m.

3 § Följande definitioner används i dessa föreskrifter:

1. Med *avgiftsklass* avses en indelning av rederier baserat på antalet fakturerade genomfartslotsningar i Öresund per kalenderår.

2. Med *avisering* avses den information en befälhavare eller dennes ombud lämnar beträffande fartygets behov av lots.

3. Med *biträde av lots* avses åtgärder för navigering och manövrering som en lots anger utanför lotsled och som krävs för fartygets säkra framförande. Biträde av lots innefattar inte genomfartslotsning i Öresund, öppensjölotsning eller Öresundslotsning.

4. Med *bordningsplats* avses plats i vattenområde där lotsen normalt embarkerar eller debarkerar.

5. Med *bruttodräktighet* avses fartygets bruttodräktighet enligt gällande mätbrev, utfärdat enligt 1969 års skeppsmättningskonvention. Om mätbrev inte kan visas upp, ska bruttodräktigheten uppskattas eller åtgärder vidtas för att få den fastställd i enlighet med närmare anvisningar från Sjöfartsverket. För fartyg som saknar mätbrev ska ett ton av displacementet anses motsvara en bruttodräktighet av en enhet.

6. Med en *definitiv lotsbeställning* avses en av befälhavaren, eller ombud för denne, uttalad önskan om att erhålla lots för fartyget till en viss tidpunkt och för en viss sträcka.

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. Med *deplacement* avses fartygets totala vikt när det är nedlastat till sitt lägsta tillåtna fribord.

8. Med *genomfartslotsning i Öresund* avses fristående lotsning i bägge riktningarna mellan bojen M1 och fyren Flinten SV samt mellan bojen M1 och Trelleborgs redd. En genomfartslotsning i Öresund är följaktligen inte del av lotsning till hamn.

9. Med *lotsad tid* avses tiden från en lotsnings början till dess att lotsningen avslutats.

10. Med *lotsled* avses farleden mellan de platser som anges i *bilaga 1* samt mellan farleden och hamnar, hamnars kajer, lastageplatser eller ankarplatser i nära anslutning till lotsleden.

11. Med *lotsning* avses lotsning i lotsled, biträde av lots, genomfartslotsning i Öresund, öppensjölotsning och Öresundslotsning.

12. Med *lotspliktslinje* avses den linje i en lotsled som anges i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:88) om lotsning och som visar lotspliktens inträdande respektive upphörande vid passage.

13. Med *Maritime Single Window* avses Sveriges nationella system för rapporteringsformaliteter för fartyg.

14. 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 *deplacementet* multiplicerat med 0,6. Om både nettodräktighet och *deplacement* saknas ska bruttodräktigheten räknas som nettodräktighet och ligga till grund för avgiftsberäkningen.

15. Med en *preliminär lotsbeställning* avses den information en befälhavare eller dennes ombud lämnar beträffande fartygets preliminära behov av lots vid en önskad tidpunkt och för en viss sträcka.

16. Med *reseersättning* avses de kostnader som enligt 4 § i förordningen (1999:215) om lotsavgifter ska betalas av den som anlitat lots.

17. Med *tvåmanslotsning* avses en lotsning där fler än en lots deltar.

18. Med *öppensjölotsning* avses då Sjöfartsverket tillhandahåller lots för biträde åt fartyg för färd utanför Sveriges sjöterritorium.

19. Med *Öresundslotsning* avses en lotsning som utförs del av sträckan mellan bojen M1 och fyren Flintrännen SV och som föregås av eller övergår i en lotsning i lotsled eller ett biträde av lots.

20. Med *överenskommet bordsningsområde* avses den position Sjöfartsverket efter samråd med fartyget bestämt att fartyget ska befinna sig på då lotsningen ska börja.

21. Med *bekräftad tidpunkt* avses den tidpunkt till vilken Sjöfartsverket bekräftat att lots kommer att tillhandahållas.

Tillhandahållande av lots

4 § Lots tillhandahålls

1. för lotsning i de lotsleder som anges i *bilaga 1*, och

2. då beslut om skyldighet att anlita lots vid olyckor eller i andra särskilda fall har fattats med stöd av 2 kap. 15 § Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:88) om lotsning.

5 § Utöver de situationer som anges i 4 § tillhandahålls lots efter överenskommelse mellan Sjöfartsverket och befälhavaren eller dennes ombud enligt nedan.

1. För lotsning utanför lotsled,
2. för fartyg som på grund av dåligt väder
 - håller sjön,
 - ligger till ankars, eller
 - är förtöjda,
3. för genomfartslotsning i Öresund,
4. för öppensjölotsning,
5. och för Öresundslotsning.

6 § Lots tillhandahålls inte

1. i insjöar, med undantag för Vänern och Mälaren,
2. i kanaler, med undantag för Falsterbo, Södertälje och Trollhätte kanaler, eller
3. i andra vattendrag, med undantag för Göta älv och Ångermanälven söder om Nyland.

Avisering samt preliminär och definitiv lotsbeställning

7 § En avisering av behovet av lots ska göras via Maritime Single Window i samband med att fartyget anmäls i enlighet med 6 § Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:159) om rapporteringsskyldighet för fartyg i vissa fall.

Om Maritime Single Window inte är tillgängligt av tekniska skäl och avisering av behovet av lots enligt första stycket eller en lotsbeställning enligt 8 eller 9 § därför inte är möjlig, ska lotsbeställning istället ske enligt reservrutiner som finns publicerade på Sjöfartsverkets hemsida www.sjofartsverket.se.

8 § En preliminär lotsbeställning till en önskad tidpunkt och för en viss sträcka bör, för att underlätta planeringen av lotsningen, göras senast 18 timmar före den önskade tidpunkten. Den preliminära beställningen ska göras till Sjöfartsverket via Maritime Single Window.

En preliminär lotsbeställning betraktas inte som en definitiv lotsbeställning utan måste alltid följas av en sådan.

För ett fartygs preliminära lotsbeställning utgår ingen beställningsavgift.

För genomfartslotsning i Öresund ska en preliminär lotsbeställning göras till lotsbeställningscentralen i Malmö senast 18 timmar före önskad lotsstart.

9 § En definitiv lotsbeställning ska göras till Sjöfartsverket via Maritime Single Window senast fem timmar innan önskad tidpunkt för lotsningens början.

En definitiv beställning av öppensjölotsning ska göras till lotsbeställningscentralen för öppensjölotsning i Malmö senast 24 timmar innan önskad tidpunkt för öppensjölotsningens början.

Före tidpunkterna angivna i första respektive andra stycket kan ändring av en lotsbeställning göras avgiftsfritt.

Fartygsinformation vid lotsbeställning

10 § Vid såväl preliminär som definitiv lotsbeställning ska fartygets befälhavare, eller ombud för denne, lämna alla uppgifter om fartyget som är nödvändiga för genomförande av lotsningen, samt för fastställande och betalning av lotsavgift.

Lotsavgifter

Beställningsavgifter

11 § Beställningsavgift tas ut vid definitiv lotsbeställning av lotsning i lotsled, biträde av lots, genomfartslotsning i Öresund eller Öresundslotsning i följande fall:

1. När beställningen sker mindre än 5 timmar innan önskad tidpunkt.
2. Vid den första ändringen eller återkallelsen av en lotsbeställning om ändringen eller återkallelsen sker mindre än 3 timmar innan bekräftad tidpunkt. Vid efterföljande ändringar tas beställningsavgift ut oavsett tidpunkt.

Beställningsavgift tas ut vid definitiv lotsbeställning av öppensjölotsning i följande fall:

1. När beställningen sker mindre än 24 timmar innan önskad tidpunkt.
2. Vid den första ändringen eller återkallelsen av en lotsbeställning om ändringen eller återkallelsen sker mindre än 8 timmar innan bekräftad tidpunkt. Vid efterföljande ändringar tas beställningsavgift ut oavsett tidpunkt.

12 § Beställningsavgift tas alltid ut om en ändring görs av en definitiv lotsbeställning som innebär en tidigareläggning av den tidigare bekräftade tidpunkten, om denna görs senare än fem timmar, eller vid öppensjölotsning senare än åtta timmar, innan den tidigare bekräftade tidpunkten.

13 § En ändring, oavsett tidpunkt, som innebär att lotsningens start justeras maximalt 30 minuter tidigare eller senare än bekräftad tidpunkt, är tillåten utan att beställningsavgift behöver erläggas.

14 § En beställningsavgift enligt 11–12 §§ tas ut med följande belopp.

Tid innan önskad eller bekräftad tidpunkt.	Belopp, kr
0 tim - 59 min	3 495
1 tim - 1 tim 59 min	2 785
2 tim - 2 tim 59 min	2 080
3 tim - 3 tim 59 min	1 385
4 tim - 4 tim 59 min	685

Vid öppensjölotsning tas beställningsavgift ut med följande belopp.

Tid innan önskad eller bekräftad tidpunkt.	Belopp, kr
0 tim - 4 tim 59 min	2 890
5 tim - 9 tim 59 min	2 300
10 tim - 14 tim 59 min	1 720
15 tim - 19 tim 59 min	1 145
20 tim - 23 tim 59 min	565

Grunder för beräkning av startavgifter och lotsningsavgifter

15 § Startavgift beräknas utifrån fartygets nettodräktighetsklass och utgår för varje lotsning enligt nedanstående tabell.

Nettodräktighet, enheter	Startavgift, kr
0-999	5 555
1 000-1 999	7 170
2 000-2 999	8 785
3 000-5 999	9 945
6 000-9 999	11 100
10 000-14 999	15 015
15 000-29 999	17 095
30 000-59 999	18 710
60 000-99 999	20 560
100 000-	26 115

16 § Utöver startavgift tas en lotsningsavgift ut, som beräknas utifrån fartygets nettodräktighetsklass och lotsad tid. Avgiften för öppensjölotsning och Öresundslotsning beräknas utifrån fartygets bruttodräktighet och lotsad

distans. Avgiften för genomfartslotsning i Öresund beräknas utifrån fartygets bruttodräktighet, lotsad distans och avgiftsklass. Avgift för tvåmanslotsning tas ut enligt särskild taxa i 18 §. Avgiftsnivåerna framgår av 17–21 §§.

Lotsningsavgifter, exklusive genomfartslotsning i Öresund, öppensjölotsning och Öresundslotsning

17 § Lotsningsavgift tas ut per påbörjad halvtimme enligt följande tabell. Lotsad tid avrundas till närmast högre halvtimme.

Nettodräktighet, enheter	Avgift per halvtimme, kr
0-999	1 695
1 000-1 999	2 230
2 000-2 999	2 700
3 000-5 999	3 095
6 000-9 999	3 465
10 000-14 999	4 620
15 000-29 999	5 305
30 000-59 999	5 775
60 000-99 999	6 385
100 000-	8 075

18 § Om Sjöfartsverket har beslutat att två eller flera lotsar ska biträda vid en lotsning utgår en särskild avgift med 10 430 kr per lots utöver en.

Avgift för öppensjölotsning och Öresundslotsning

19 § Avgift tas ut baserad på fartygets bruttodräktighet. Vid avgiftsberäkning avrundas lotsad distans till närmaste heltal.

Avgift tas ut med en grundavgift om 6 300 kr samt med en avgift per lotsad nautisk mil och bruttodräktighetsklass enligt följande.

Bruttodräktighet, enheter	Avgift per nautisk mil, kr
0-12 000	160
12 001-20 000	180
20 001-30 000	210
30 001-45 000	220
45 001-60 000	230
60 001-	240

I de fall en öppensjölotsning eller Öresundslotsning avslutas eller påbörjas med en lotsning till respektive från hamn utgår ingen grundavgift.

Avgift för genomfartslotsning i Öresund

20 § Vid avgiftsberäkning avrundas fartygets bruttodräktighet till närmast lägre heltal och lotsad distans till närmaste heltal.

Om lotsningen är en genomfartslotsning i Öresund i enlighet med 3 § 8 p. erläggs avgift enligt följande avgiftsmodell.

Avgiften består av två delar, dels en grundavgift enligt nedan,

Avgiftsklass	Grundavgift, kr
1	6 300
2	6 143
3	5 985
4	5 828

dels en avgift per lotsat nautisk mil, bruttodräktighetsklass och avgiftsklass enligt följande,

Brutto-dräktighet, enheter	Avgift per nautisk mil, avgiftsklass 1, kr	Avgift per nautisk mil, avgiftsklass 2, kr	Avgift per nautisk mil, avgiftsklass 3, kr	Avgift per nautisk mil, avgiftsklass 4, kr
0-12 000	155	151	147	143
12 001-20 000	175	171	166	162
20 001-30 000	205	200	195	190
30 001-45 000	215	210	204	199
45 001-60 000	225	219	214	208
60 001-	235	229	223	217

21 § Indelning i avgiftsklasserna gäller från och med månaden efter att antalet fakturerade lotsningar uppgår till avgiftsklassens minimumkrav och gäller till och med nästkommande kalenderår.

Avgiftsklass	Antal fakturerade genomfartslotsningar i Öresund per kalenderår
1	-25
2	26-50
3	51-75
4	76-

Reseersättningar, exklusive genomfartslotsning i Öresund, öppensjölotsning och Öresundslotsning

22 § Kostnader för lots och medhjälparens resor i fall som avses i 4 § punkt 1 och 4 förordningen (1999:215) om lotsavgifter utgår enligt bestämmelserna i vid varje tid gällande lokalt reseavtal för Sjöfartsverket (RAS).

Reseersättningar för genomfartslotsning i Öresund, öppensjölotsning och Öresundslotsning

23 § Kostnader för lots och medhjälpares resor i fall som avses i 4 § punkt 2 och 3 förordningen (1999:215) om lotsavgifter utgår med följande belopp.

Lotsning påbörjas/avslutas	Belopp, kr
I ort på Jylland, Danmark	5 715
I ort på Själland, Danmark	3 175
I övriga orter utanför Sverige	3 175
I orter i Sverige	2 540
För Öresundslotsning och genomfartslotsning i Öresund	1 270

Dessa kostnader ska betalas av den som är skyldig att betala lotsavgiften.

Avgiftsreduktioner på lotsavgifter

24 § För en lotsning i lotsled inom Vänerens lotsområde utgår en avgiftsreduktion med 30 procent på lotsningsavgiften.

För en lotsning i lotsleder på sjön Mälaren utgår en avgiftsreduktion med 10 procent av lotsningsavgiften.

25 § För en lotsning med en lotsad tid på minst sju timmar utgår en avgiftsreduktion med 40 procent på den lotsningsavgift som tas ut enligt 17 §. Avgiftsreduktionen beräknas på den del av den lotsade tiden som överstiger sju timmar.

26 § För en lotsning vid bogsering eller pushning beräknas avgiften efter de lotsade enheternas sammanlagda nettodräktighet eller vid genomfartslotsning i Öresund, öppensjölotsning och Öresundslotsning, enheternas sammanlagda bruttodräktighet.

För en lotsning av fartyg som, i annat fall än vid bogsering eller pushning, går under ledning av lots som befinner sig ombord på något annat lotsat fartyg, tas en halv lotsningsavgift ut. Detta gäller även för det fartyg som lotsen befinner sig ombord på.

Betalning av lotsavgift

27 § Om fartygets ägare, redare eller ombud har träffat avtal med Sjöfartsverket om kredit ska lotsavgift betalas till Sjöfartsverket i enlighet med avtalets villkor. Med avtal om kredit avses "Avtal om kredit och certifikat för elektronisk rapportering av farledsdeklarationer".

Saknas kreditavtal ska lotsavgift betalas till Sjöfartsverkets bank-, eller bankgirokonto innan fartygets avgång, dock senast 24 timmar efter det att lotsningen har slutförts om det inte finns särskilda skäl. Sjöfartsverket återkommer per e-post så snart som möjligt med uppgift om den lotsavgift som ska betalas.

Betalning av lotsavgiften ska styrkas genom att kvitto skickas per e-post enligt Sjöfartsverkets anvisningar.

Tilldelning av lots

28 § Fartyg, för vilket lots beställts enligt 9 §, tilldelas lots av Sjöfartsverket. Om lots inte kan tilldelas till önskad tidpunkt underrättas befälhavaren eller dennes ombud senast 5 timmar före den tid som lämnats i en definitiv lotsbeställning.

Om den definitiva lotsbeställningen lämnas mindre än 6 timmar innan önskad tidpunkt och lots inte kan tilldelas till önskad tidpunkt underrättas befälhavaren eller dennes ombud senast 1 timme efter att en definitiv lotsbeställning gjorts.

Sjöfartsverket har rätt att återkalla lotsen om ett fartyg som beställt lots blir försenat eller om det föreligger synnerliga skäl med hänsyn till sjösäkerheten.

29 § Om lots har beställts till ett fartyg ska fartygets befälhavare följa anvisningar från Sjöfartsverket för hur kontakt ska upprätthållas.

Bestämning av lotsad tid

30 § En lotsning börjar när en lots ombord på ett fartyg eller från annan plats meddelar befälhavaren att lotsen påbörjar utbyte av sådan information som framgår av 4 kap. 6 § Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:88) om lotsning.

Om ett fartyg inte anlänt till överenskommet bordningsområde eller inte är klart att avgå från hamn eller annan plats vid bekräftad tidpunkt, ska debitering av lotsad tid ändå påbörjas vid den överenskomna tidpunkten.

31 § En lotsning avslutas när lotsen efter avslutad lotsning lämnar fartyget eller när lotsning sker från annan plats då befälhavaren informeras att lotsningen slutförts.

32 § Den tid som en lots är passagerare på ett fartyg innan lotsningen påbörjas, under pågående lotsning eller efter att lotsningen avslutats ska inte räknas som lotsad tid.

Om en lots, på begäran av befälhavaren, stannar ombord på fartyget vid ett uppehåll i pågående lotsning ska denna tid debiteras som lotsad tid.

Embarkering och debarkering av lots

33 § Befälhavaren ska ge lotsen möjlighet att embarkera och debarkera fartyget vid de bordningsplatser som framgår av *bilaga 1* eller vid av Sjöfartsverket särskilt anvisad bordningsplats.

34 § Om lotsen hindras från att på ett säkert sätt embarkera ett fartyg på grund av exempelvis hårt väder eller rådande isförhållanden kan fartyget, om

Sjöfartsverket bedömer det möjligt, vägledas av lotsen från en lotsbåt eller på annat lämpligt sätt.²

Om lotsen hindras från att på ett säkert sätt debarkera ett fartyg på grund av exempelvis hårt väder eller rådande isförhållanden kan Sjöfartsverket anvisa en debarkeringsplats för lotsen innanför lotspliktslinjen. Fartyget ska då om Sjöfartsverket bedömer det möjligt under fortsatt färd vägledas av lotsen från en lotsbåt eller på annat lämpligt sätt.³

35 § För fartyg i konvoj kan Sjöfartsverket, om det föreligger särskilda skäl, besluta att ett eller flera fartyg ska vägledas av lots från ett annat fartyg i konvojen. Lotsningsavgift utgår i sådana fall enligt 26 §.

Avgiftsreduktion vid försening

36 § Om en lotsning börjar senare än 30 minuter efter bekräftad tidpunkt och förseningen beror på Sjöfartsverket reduceras lotsningsavgiften med följande belopp.

Försening, tim	Belopp, kr
31 min - 59 min	1 445
1 tim - 1 tim 59 min	2 910
2 tim - 2 tim 59 min	4 370
3 tim - 3 tim 59 min	5 830
4 tim -	7 290

Avgiftsreduktion medges dock inte med ett högre belopp än den beräknade lotsningsavgiften.

Beställd lots som inte tas i anspråk

37 § Om en definitiv lotsbeställning inte har återkallats men det ändå framgår av omständigheterna att fartyget inte kommer att använda sig av beställd lots, ska en avgift tas ut för en lotsad tid om tre timmar enligt fartygets nettodräktighetsklass.

Övriga bestämmelser

38 § Fartygets ägare eller redare eller den som annars anmält fartyget till mätning ska betala kostnaden för de åtgärder som enligt 3 § 5 p. eller 14 p. har utförts för att fastställa ett fartygs bruttodräktighet, nettodräktighet eller displacement.

² Jfr 4 kap. 3 § Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:88) om lotsning.

³ Jfr 4 kap. 4 § Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:88) om lotsning.

1. Denna författning träder i kraft den 1 januari 2023, då Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2021:5) om tillhandahållande av lots, lotsbeställning, tilldelning av lots och lotsavgifter ska upphöra att gälla.

2. Äldre bestämmelser ska dock tillämpas om lotsning, biträde av lots eller öppensjölotsning pågår vid tiden då denna författning träder i kraft.

På Sjöfartsverkets vägnar

KATARINA NORÉN

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

Bilaga 1. Kontaktvägar vid lotsbeställning

En avisering av behovet av lots samt preliminära och definitiva lotsbeställningar ska göras till Sjöfartsverket via Maritime Single Window.

I nedanstående tabeller anges vilka lotsleder som tillhör respektive lotsbeställningscentral. Om Maritime Single Window av tekniska skäl inte är tillgängligt och lotsbeställning via portalen därför inte är möjlig, ska lotsbeställning istället ske enligt reservrutiner som finns publicerade på Sjöfartsverkets hemsida www.sjofartsverket.se.

Lotsområde Luleå

Lotsbeställnings-central	Gävle
Telefon	0771-630 620
Telefax	026-994 69
E-post	northcoastpilot@sjofartsverket.se
Adress	Strörmörvägen 9 974 37 Luleå
VHF	16, 14, 11
Anmärkning	Öppensjölotsning i Skagerrak, Kattegatt och Östersjön, genomfartslotsning Öresund samt islotsning i Östersjön beställs via E-post southcoastpilot@sjofartsverket.se alternativt via tfn 0771-63 06 80
Bordnings-Platser	a) Farstugrunden b) Rödkallen c) Larsgrund* d) Leskär* e) Gåsören f) Väktaren g) ost Husum* h) syd Skagsudde i) Armbågen

*Vintertid eller efter särskild överenskommelse

Lotsled till/från	via	från/till	Lotsledens längd (M)	Bordnings plats
Axelsvik		Malören	18	a
Karlsborg		Malören	20	a
Luleå		Farstugrunden	22	a
Luleå	Sandgrönnfjärden	Rödkallen	18	b
Munksund/Pitsundet		Ruskbådan	10	d, i
Sandholm/Pitsundet		Ruskbådan	11	d, i
Haraholmen		Ruskbådan	8	d, i
Skelleftehamn		Gåsören	6	e
Rönnskärsverken		Gåsören	5	e
Umeå (Holmsund)		Väktaren	7	f
Obbola		Väktaren	7	f
Rundvik		Väktaren	36	f
Rundvik		Skagsudde	34	h
Husum	inre vägen	Skagsudde	10	h
Husum	mellersta vägen	Skagsudde	11	h
Husum	yttre vägen	Skagsudde	15	h
Örnsköldsvik		Skagsudde	14	h
Örnsköldsvik	inomskärs	Gnäggen/Högbonden	28	h
Köpmanholmen		Skagsudde	14	h
Köpmanholmen	inomskärs	Högbonden	20	h
Högbonden	inomskärs	Skagsudde	35	h
Bollsta		nord/syd Storön	26	h
Bollsta	Sannasundet	Härnön/Lungön	27	h
Väja		nord/syd Storön	26	h
Väja	Sannasundet	Härnön/Lungön	25	h
Lugnvik		nord/syd Storön	22	h
Lugnvik	Sannasundet	Härnön/Lungön	21	h
Utansjö		Nord/syd Storön	12	h
Utansjö	Sannasundet	Härnön/Lungön	10	h
Härnösand	Sannasundet/nord/syd Storön	Skagsudde	46	h

SJÖFS 2022:X

Härnösand	Härnön/Lungön	Skagsudde	46	h
-----------	---------------	-----------	----	---

Lotsområde Gävle

Lotsbeställnings-central Gävle

Telefon 0771-630 610

Telefax 026-994 69

E-post northcoastpilot@sjofartsverket.se

Adress Bönan
805 95 Gävle

VHF 16, 13

Anmärkning Öppensjölotsning i Skagerrak, Kattegatt och Östersjön, genomfartslotsning Öresund samt islotsning i Östersjön beställs via E-post southcoastpilot@sjofartsverket.se alternativt via tfn 0771-63 06 80

Bordningsplatser a) Sundsvallsbukten 2,5 M ost Gubben b) mellan Hällgrunds fyr och Störungfrun c) syd Gråsjälsbådan
d) 1,5 M syd Hornsudde*

*efter särskild överenskommelse

Lotsled till/från	via	från/till	Lotsledens längd (M)	Bordningsplats
Bollsta		Härnön/Storön	26	a
Bollsta		Sundsvallsbukten	47	a
Väja		Härnön/Storön	26	a
Väja		Sundsvallsbukten	47	a
Lugnvik		Härnön/Storön	22	a
Lugnvik		Sundsvallsbukten	43	a
Utansjö		Härnön/Storön	12	a
Utansjö		Sundsvallsbukten	33	a
Härnösand		Sundsvallsbukten	27	a
Härnösand		Härnön	6	a
Söråker	ost Alnö	Sundsvallsbukten	11	a
Söråker	väst Alnö	Sundsvallsbukten	21	a
Östrand	ost Alnö	Sundsvallsbukten	15	a
Östrand	väst Alnö	Sundsvallsbukten	17	a
Tunadal	ost Alnö	Sundsvallsbukten	19	a
Tunadal	väst Alnö	Sundsvallsbukten	13	a
Sundsvall		Sundsvallsbukten	12	a
Kubikenborg		Sundsvallsbukten	11	a
Stockvik		Sundsvallsbukten	10	a
Hudiksvall		sjön syd Hornslandet	16	b,d
Hudiksvall	Kråksundet	sjön syd Hällgrund	30	d
Iggesund (Skärnäs)		sjön syd Hornslandet	13	b,d
Iggesund (Skärnäs)	Kråksundet	sjön syd Hällgrund	27	d
Stugsund		sjön syd Hällgrund	10	b
Långgrör/Sandarne	Prästhöjden	sjön syd Hällgrund	8	b
Långgrör/Sandarne	Myrskär	sjön syd Hällgrund	9	b
Ala		sjön syd Hällgrund	9	b

SJÖFS 2022:X

Lotsled till/från	via	från/till	Lotsledens längd (M)	Bordnings- plats
Orrskär		sjön syd Hällgrund	9	b
Vallvik		sjön syd Hällgrund	9	b
Lotsled till/från	via	från/till	Lotsledens längd (M)	Bordnings- plats
Norrsundet		sjön syd Hällgrund	24	b,c
Norrsundet		Gråsjälsbådan	24	c
Bönan		Gråsjälsbådan	4	c
Gävle		Gråsjälsbådan	9	c
Skutskär		Gråsjälsbådan	5	c

Lotsområde Stockholm**Lotsbeställnings-
central** Södertälje**Telefon** 0771 – 63 06 45**E-post** eastcoastpilot@sjofartsverket.se**Adress** Slussgatan 11
151 71 Södertälje**VHF** 16, Oxelösund 10, Stockholm 13**Anmärkning** Öppensjölotsning i Skagerrak, Kattegatt och Östersjön, genomfartslotsning Öresund samt islotsning i Östersjön beställs via E-post southcoastpilot@sjofartsverket.se alternativt via tfn 0771-63 06 80

**Bordnings-
platser**

a) nord Öregrund* b) 2,5 M sydost Svartklubbens fyr c) nord Simpnäsklubb
d) nordväst Tjärven e) sydost Tjärven f) 2 M sydost Revenge-
grundet
g) 2 M syd Landsorts fyr h) i respektive avgångshamn
i) Kanholmsfjärden (0,5M Ost Trollharan)

*efter särskild överenskommelse

Lotsled till/från	Via	från/till	Lotsledens längd (M)	Bordnings- plats
Forsmark		Öregrundsgrepen	10	a
Forsmark	inomskärs	Svartklubben	28	b
Öregrund		Öregrundsgrepen	4	a
Öregrund	inomskärs	Svartklubben	18	b
Hargshamn	inomskärs	Öregrundsgrepen	23	a
Hargshamn		Svartklubben	17	b
Hallstavik	inomskärs	Öregrundsgrepen	25	a
Hallstavik		Svartklubben	23	b
Kapellskär		Simpnäsklubb	12	c
Kapellskär		Tjärven	10	d,e
Kapellskär	Möja	Kanholmsfjärden	30	i
Stockholm		Tjärven	60	d,e
Stockholm		Simpnäsklubb	60	c
Stockholm		Sandhamn	43	f
Stockholm		Kanholmsfjärden	32	i
Stockholm	Hammarbyslussen	Södertälje	22	h
Kanholmsfjärden	Saxarfjärden	Tjärven	50	d,e
Tjärven	Möja	Kanholmsfjärden	26	d,e

SJÖFS 2022:X

Lotsled till/från	via	från/till	Lotsledens längd (M)	Bordnings- plats
Kanholmsfjärden		Sandhamn	11	i
Kanholmsfjärden	Mysingen	Landsort	47	i,g

Lotsområde Oxelösund

Lotsbeställnings-central Södertälje

Telefon 0771 – 63 06 35

E-post eastcoastpilot@sjofartsverket.se

Adress Slussgatan 11
151 71 Södertälje

VHF 16, 10

Anmärkning Öppensjölotsning i Skagerrak, Kattegatt och Östersjön, genomfartslotsning Öresund samt islotsning i Östersjön beställs via E-post southcoastpilot@sjofartsverket.se alternativt via tfn 0771-63 06 80

Bordnings-platser a) 1,1 M nordost fyren b) 1,4 M nord fyren c) syd Vinterklasen
Gustaf Dalén (LOA Gustaf Dalén
>200m)

Lotsled till/från	via	från/till	Lotsledens längd (M)	Bordnings- plats
Studsvik		Gustaf Dalén	10	b
Vinterklasen		Gustaf Dalén	10	a, b, c
Oxelösund		Vinterklasen	2	c
Oxelösund (SSAB)	Lillhammarsgrund	Gustaf Dalén	12	b
Oxelösund (SSAB)	Mellskärsleden	Gustaf Dalén	13	b
Djurön		Vinterklasen	26	c
Braviken		Vinterklasen	28	c
Norrköping		Vinterklasen	31	c

Lotsområde Södertälje

Lotsbeställnings-central	Södertälje
Telefon	0771 – 63 06 35
E-post	eastcoastpilot@sjofartsverket.se
Adress	Slussgatan 11 151 71 Södertälje
VHF	16, 11
Anmärkning	Öppensjölotsning i Skagerrak, Kattegatt och Östersjön, genomfartslotsning Öresund samt islotsning i Östersjön beställs via E-post southcoastpilot@sjofartsverket.se alternativt via tfn 0771-63 06 80
Bordnings-platser	a) 2 M syd Landsorts fyr b) Gunnarsstenarna VLCC (obligatorisk för djupgående > 10 m) c) i respektive avgångshamn d) Kanholmsfjärden 0,5 M Ost Trollharan (Lotsområde Stockholm)

Lotsled till/från	Via	från/till	Lotsledens längd (M)	Bordnings-plats
Stockholm	Hammarbyslussen	Södertälje	22	c
Kanholmsfjärden	Mysingen	Nynäshamn	37	d
Kanholmsfjärden	Mysingen	Landsort	47	a,d
Kanholmsfjärden	Herrhamra	Södertälje	78	d
Nynäshamn		Landsort	16	a
Nynäshamn	Västergrund	Gunnarsstenarna VLCC	12	b
Nynäshamn	Danzigergatt	Gunnarsstenarna VLCC	9	b
Södertälje		Landsort	34	a
Södertälje	Herrhamra	Nynäshamn	40	c
Södertälje		Nynäshamn	42	c
Södertälje		Stora Vika	29	c
Stora Vika		Landsort	16	a
Värby		Södertälje	15	c
Värby	Hammarbyslussen	Stockholm	9	c
Hässelby	Hammarbyslussen	Stockholm	9	c
Hässelby	Björkfjärden	Södertälje	24	c
Hässelby	Skeppsbacka	Västerås	57	c
Hässelby	Skeppsbacka	Köping	73	c
Löten	Björkfjärden	Södertälje	27	c
Löten	Skeppsbacka/ Hammarbyslussen	Stockholm	20	c
Bålsta		Södertälje	26	c
Bålsta	Björkfjärden/ Hammarbyslussen	Stockholm	36	c
Bålsta	Skeppsbacka/ Hammarbyslussen	Stockholm	28	c
Strängnäs	södra leden	Södertälje	24	c
Strängnäs	södra leden	Stockholm	33	c
Strängnäs	norra leden	Södertälje	47	c

SJÖFS 2022:X

Lotsled till/från	Via	från/till	Lotsledens längd (M)	Bordnings- plats
Strängnäs	norra leden	Stockholm	56	c
Västerås	södra leden	Södertälje	46	c
Västerås	norra leden	Södertälje	53	c
Västerås	södra leden	Stockholm	56	c
Västerås	norra leden	Stockholm	62	c
Köping		Västerås	27	c
Köping	södra leden	Södertälje	62	c
Köping	norra leden	Södertälje	69	c
Köping	södra leden	Stockholm	72	c
Köping	norra leden	Stockholm	78	c

SJÖFS 2022:X

Lotsområde Kalmar

Lotsbeställnings-central	Malmö och Södertälje		
Telefon	0771-63 06 90 (Hanöbukten, Smålandskusten) 0771-63 06 45 (Gotland)		
E-post	southcoastpilot@sjofartsverket.se eastcoastpilot@sjofartsverket.se		
Adress	Hans Michelsensgatan 9, vån 6 211 20 Malmö		
VHF	Slussgatan 11 151 71 Södertälje 16, 18 (Hanöbukten, Smålandskusten) 16, 10 (Gotland)		
Anmärkning	Öppensjölotsning i Skagerrak, Kattegatt och Östersjön, genomfartslotsning Öresund samt islotsning i Östersjön beställs via E-post southcoastpilot@sjofartsverket.se alternativt via tfn 0771-63 06 80		
Bordnings-platser	a) Visby redd d) syd Magö g) Flivik nr 0 j) sydost Furö m) Krongrundet p) Utanför Gåsfeten s) Spättgrund v) Sillåsen	b) yttre delen av Kappelshamnsviken e) utanför Klintehamn h) Bredgrund k) Lillgrund n) Trädgårdsgrund q) Karlshamn East t) Pällgrund x) Utgrunden	c) syd Bungeör f) boj nr 2 (2,7 M väst Västerviks angöring i) sjön utanför respektive hamn l) Dämman o) utanför Aspö r) Karlshamn West u) Nedjan

Lotsled till/från	via	från/till	Lotsledens längd (M)	Bordnings-plats
Visby		Visby redd	2	a
Kappelshamn		Kappelshamnsviken	4	b
Storugns		Kappelshamnsviken	4	b
Strå (Fårösund)		Bungeör	7	c
Slite		syd Magö	4	d
Klintehamn		utanför Klintehamn	4	e
Västervik		Västerviks angöring	7	f
Flivik		Strupö Ljungskär	11	g
Simpevarp		Bredgrund	3	h
Oskarshamn		Furö	6	j
Jättersön		Lillgrund	5	k
Jättersön	syd Vällö	Dämman	5	l
Kalmar		Krongrundet	4	m
Kalmar		Trädgårdsgrund	4	n
Krongrundet		Trädgårdsgrund	5	m,n
Degerhamn		utanför Degerhamn	4	i

Lotsled till/från	via	från/till	Lotsledens längd (M)	Bordnings- plats
Bergkvara		utanför Bergkvara	4	i
Karlskrona (Handelshamnen)		Karlskrona angöring	8	o
Karlskrona (Verköhamnen)		Karlskrona angöring	8	o
Ronnebyhamn		Gåsfeten	6	p
Karlshamn (Centralhamnen/ Kölö/Oxhaga/Stilleryd)		Karlshamns redd	5	q,r
Stärnö vindhamn (Karlshamn)		Karlshamns redd	5	q
Elleholm		Karlshamns redd	8	r
Sölvesborg		Spättgrund	10	s
Åhus		Pållagrund	10	t
Simrishamn		Nedjan	4	u
Furö		Västerviks angöring	34	f,j
Krongrundet		Furö/Blå Jungfrun	36	j,m
Krongrundet		Lillgrund	33	m,k
Krongrundet		Sillåsen	7	m,v
Trädgårdsgrund		Utgrunden	16	n,x

SJÖFS 2022:X

Lotsområde Malmö

Lotsbeställnings-central	Malmö																				
Telefon	0771-63 06 80 (Öresund och Hallandskusten)																				
E-post	southcoastpilot@sjofartsverket.se																				
Adress	Hans Michelsensgatan 9, vån 6 211 20 Malmö																				
VHF	<table><tr><td>Höganäs</td><td>80,16</td></tr><tr><td>Helsingborg</td><td>80,16</td></tr><tr><td>Landskrona</td><td>80,16</td></tr><tr><td>Malmö</td><td>20,16</td></tr><tr><td>Trelleborg</td><td>20,16</td></tr><tr><td>Ystad</td><td>20,16</td></tr><tr><td>Varberg/</td><td>19,16</td></tr><tr><td>Ringhals</td><td></td></tr><tr><td>Falkenberg</td><td>18,16</td></tr><tr><td>Halmstad</td><td>18,16</td></tr></table>	Höganäs	80,16	Helsingborg	80,16	Landskrona	80,16	Malmö	20,16	Trelleborg	20,16	Ystad	20,16	Varberg/	19,16	Ringhals		Falkenberg	18,16	Halmstad	18,16
Höganäs	80,16																				
Helsingborg	80,16																				
Landskrona	80,16																				
Malmö	20,16																				
Trelleborg	20,16																				
Ystad	20,16																				
Varberg/	19,16																				
Ringhals																					
Falkenberg	18,16																				
Halmstad	18,16																				
Anmärkning	Öppensjölotsning i Skagerrak, Kattegatt och Östersjön, genomfartslotsning Öresund samt islotsning i Östersjön beställs via E-post southcoastpilot@sjofartsverket.se alternativt via tfn 0771-63 06 80																				
Bordnings-platser	<table><tr><td>a) Ystads redd</td><td>b) Trelleborgs redd</td><td>c) 3 M sydsydväst Flintrännan SV</td></tr><tr><td>d) Malmö redd</td><td>e) Vikhögsbojen (3 M sydost Pinhättan)</td><td></td></tr><tr><td>g) Landskrona redd</td><td>h) boj M7 (2,5 M nord Ven)</td><td>i) boj M3 (3 M nordväst Helsingborg)</td></tr><tr><td>j) boj M1 (2 M syd Svinbådan)</td><td>k) Öresund N (2 M väst Höganäs)</td><td>l) vid angöringsbojen Halmstads redd</td></tr><tr><td>m) vid Falkenbergs angöring</td><td>n) 2 M sydväst Subbebergets fyr</td><td></td></tr></table>	a) Ystads redd	b) Trelleborgs redd	c) 3 M sydsydväst Flintrännan SV	d) Malmö redd	e) Vikhögsbojen (3 M sydost Pinhättan)		g) Landskrona redd	h) boj M7 (2,5 M nord Ven)	i) boj M3 (3 M nordväst Helsingborg)	j) boj M1 (2 M syd Svinbådan)	k) Öresund N (2 M väst Höganäs)	l) vid angöringsbojen Halmstads redd	m) vid Falkenbergs angöring	n) 2 M sydväst Subbebergets fyr						
a) Ystads redd	b) Trelleborgs redd	c) 3 M sydsydväst Flintrännan SV																			
d) Malmö redd	e) Vikhögsbojen (3 M sydost Pinhättan)																				
g) Landskrona redd	h) boj M7 (2,5 M nord Ven)	i) boj M3 (3 M nordväst Helsingborg)																			
j) boj M1 (2 M syd Svinbådan)	k) Öresund N (2 M väst Höganäs)	l) vid angöringsbojen Halmstads redd																			
m) vid Falkenbergs angöring	n) 2 M sydväst Subbebergets fyr																				

Lotsled till/från	via	från/till	Lotsledens längd (M)	Bordnings- plats
Ystad		Ystads redd	4	a
Trelleborg		Trelleborgs redd	4	b
Malmö		Malmö redd	4	d,e*
Barsebäcksverket		Malmö redd	6	d,e
Landskrona		Landskrona redd	4	g
Helsingborg		Helsingborgs redd	4	h,i,j
Höganäs		Höganäs redd	4	k
Halmstad		Halmstads redd	4	l
Falkenberg		Falkenbergs redd	4	m
Varberg		Varbergs redd	4	n
Ringhals		Varbergs redd	12	n

Lotsning tillhandahålls i Öresund för genomfart enligt nedan:

Lotsled till/från	Via	från/till	Lotsledens längd (M)	Bordnings- plats
boj M1		Malmö redd	33	d,j
boj M1	Flintrännan	Trelleborgs redd	72	b,j
boj M1	Flintrännan	Flintrännan SV	46	c,j
Flintrännan SV	Flintrännan	Helsingborgs redd	40	c,h,i
Flintrännan SV	Flintrännan	Malmö redd	13	c,d
Flintrännan SV		Trelleborgs redd	26	c,b
Helsingborgs redd		Köpenhamns yttre redd	16	h,i
Helsingborgs redd		Malmö redd	27	h i,d
Landskrona redd		Köpenhamns yttre redd	9	g
Malmö redd		Köpenhamns yttre redd	13	d
Trelleborgs redd	Flintrännan	Helsingborgs redd	66	b,h,i
Trelleborgs redd	Flintrännan	Malmö redd	39	b,d

SJÖFS 2022:X

Lotsområde Göteborg

Lotsbeställnings-central	Göteborg		
Telefon	0771-63 06 70		
Telefax	031-731 43 01		
E-post	gothenburgpilot@sjofartsverket.se		
Adress	Emigrantvägen 2 B 414 63 Göteborg		
VHF	16, 11		
Anmärkning	Öppensjölotsning i Skagerrak, Kattegatt och Östersjön, genomfartslotsning Öresund samt islotsning i Östersjön beställs via E-post southcoastpilot@sjofartsverket.se alternativt via tfn 0771-63 06 80		
Bordningsplatser	a) 1,2 M sydsydost Trubaduren (no 1)	b) 2,5 M västsydväst Vinga fyr (no 2)	c) 2,1 M västnordväst Vinga fyr (no 3)
	d) 3,5 M västnordväst Vinga fyr (VLCC)*	e) Rivöfjorden	f) Trubaduren ankring

* Obligatoriska bordningsplatser för större tankfartyg (VLCC) samt andra fartyg när Sjöfartsverket bedömer att det är lämpligt. Observera att lotsledens längd då ökar med 2 M.

Lotsled till/från	via	från/till	Lotsledens längd (M)	Bordningsplats
Göteborg: Skandiamhamnen (inklusive hamnar väster därom)	Böttöleden (södra leden)/ Torshamnsleden (norra leden)	Trubaduren	10	a,b,c,d
Göteborg: Frihamnen (inklusive hamnar väster om Göta Älvbron till Skandiamhamnen)		Rivöfjorden	5	f
Göteborg	nord Vinga	väst Vinga	11	a,b,c,d
Danafjorden (ankarsättning)		Trubaduren	5	a,b,c,d
Rivöfjorden (ankarsättning)		Trubaduren	7	a,b,c,d

Lotsområde Marstrand

Lotsbeställnings-central	Marstrand/Lysekil		
Telefon	0771-63 06 50		
E-post	westcoastpilot@sjofartsverket.se		
Adress	Sjöfartsverket Marstrands lotsområde Södra Strandgatan 7 442 66 Marstrand		
VHF	10, 16		
Anmärkning	Öppensjölotsning i Skagerrak, Kattegatt och Östersjön, genomfartslotsning Öresund samt islotsning i Östersjön beställs via E-post southcoastpilot@sjofartsverket.se alternativt via tfn 0771-63 06 80		
Bordnings-Platser	a) vid Hätteberget	b) 1,2 M vid Brofjordens angöringsboj	c) 3 M sydväst Brofjordens angöringsboj*
	d) 1,5 M syd Ramskär	e) Riksgränsen vid Nord-Hällsö	

* Obligatoriska bordningsplatser för större tankfartyg > 20 000 dwt samt andra fartyg när Sjöfartsverket bedömer att det är lämpligt. Observera att lotsledens längd då ökar med 1,8 M.

Lotsled till/från	via	från/till	Lotsledens längd (M)	Bordnings-plats
Marstrand		Hätteberget	5	a
Rönnäng/Ängholmen		Hätteberget	6	a
Skärhamn		Hätteberget	8	a
Wallhamn		Hätteberget	15	a
Stenungsund		Hätteberget	21	a
Uddevalla		Hätteberget	40	a
Uddevalla	Malö strömmar	Brofjordens angöring	34	b
Uddevalla	Malö strömmar	Lysekil	27	-
Lysekil		Brofjordens angöring	8	b,c
Brofjordens oljehamn		Brofjordens angöring	10	b,c
Brofjordens angöring		riksgränsen vid Nord-Hällsö	49	b,e
Kungshamn		Brofjordens angöring	10	b
Strömstad		Brofjordens angöring	45	b
Strömstad		Ramskär	17	d
Strömstad		riksgränsen vid Nord-Hällsö	5	e
Krokstrand		Ramskär	36	d
Krokstrand		riksgränsen vid Nord-Hällsö	20	e

Lotsområde Vänern

Lotsbeställnings-central	Kanalcentralen Trollhättan		
Telefon	0771-63 06 95		
E-post	kctrollhattan@Sjofartsverket.se		
Adress	Sjöfartsverket Kanalcentralen Lehmans Backe 1 461 55 Trollhättan		
VHF	16, 09, 14		
Anmärkning	Öppensjölotsning i Skagerrak, Kattegatt och Östersjön, genomfartslotsning Öresund samt islotsning i Östersjön beställs via E-post southcoastpilot@sjofartsverket.se alternativt via tfn 0771-63 06 80		
Bordnings-platser	a) Tångudden	b) Vänersborg (mellan Vassbotten och Bastungsgrunds kummel)	c) slussen Lilla Edet
	d) slussarna Trollhättan/Brinkebergskulle	e) i respektive avgångshamn	

Lotsled till/från	via	från/till	Lotsledens längd (M)	Bordning s- plats
Vänersborg (inkl. Vargön, Trollhättan/Stallbacka samt övriga hamnar öster om Göta Älvbron)		Göteborg (Tångudden)	tot. 50	a,b,c,d,e
Gruvön (Grums)		Vänersborg	74	b
Skoghall		Vänersborg	72	b
Karlstad		Vänersborg	82	b
Åmål		Vänersborg	47	b
Skattkärr		Vänersborg	82	b
Kristinehamn		Vänersborg	82	b
Otterbäcken		Vänersborg	68	b
Hönsäter		Vänersborg	47	b
Lidköping		Vänersborg	54	b
Älvenäs		Vänersborg	74	b
Trellevarvet		Vänersborg	39	b
Skoghall		Gruvön (Grums)	22	e
Karlstad		Gruvön (Grums)	34	e
Skattkärr		Gruvön (Grums)	34	e
Kristinehamn		Gruvön (Grums)	43	e
Otterbäcken		Gruvön (Grums)	44	e
Trellevarvet		Gruvön (Grums)	40	e
Åmål		Gruvön (Grums)	64	e
Älvenäs		Gruvön (Grums)	4	e
Hönsäter		Gruvön (Grums)	44	e
Lidköping		Gruvön (Grums)	53	e
Trellevarvet		Skattkärr	50	e
Karlstad		Skoghall	24	e
Skattkärr		Skoghall	24	e
Kristinehamn		Skoghall	32	e

Otterbäcken

Skoghall

36

e

Lotsled till/från	Via	från/till	Lotsledens längd (M)	Bordnings- plats
Hönsäter		Skoghall	42	e
Lidköping		Skoghall	51	e
Trellevarvet		Skoghall	40	e
Åmål		Skoghall	60	e
Älvenäs		Skoghall	21	e
Kristinehamn		Karlstad	30	e
Otterbäcken		Karlstad	38	e
Hönsäter		Karlstad	50	e
Lidköping		Karlstad	61	e
Trellevarvet		Karlstad	50	e
Åmål		Karlstad	68	e
Älvenäs		Karlstad	35	e
Skattkärr		Karlstad	4	e
Skattkärr		Kristinehamn	30	e
Otterbäcken		Kristinehamn	33	e
Hönsäter	Väst Djurö	Kristinehamn	51	e
Hönsäter	Brommösundet	Kristinehamn	49	e
Lidköping	Väst Djurö	Kristinehamn	59	e
Lidköping	Brommösundet	Kristinehamn	59	e
Trellevarvet		Kristinehamn	47	e
Åmål		Kristinehamn	70	e
Älvenäs		Kristinehamn	41	e
Skattkärr		Otterbäcken	38	e
Hönsäter	Brommösundet	Otterbäcken	30	e
Hönsäter	väst Djurö	Otterbäcken	36	e
Lidköping	Brommösundet	Otterbäcken	41	e
Lidköping	väst Djurö	Otterbäcken	46	e
Trellevarvet		Otterbäcken	35	e
Åmål		Otterbäcken	58	e
Älvenäs		Otterbäcken	46	e
Hönsäter		Åmål	35	e
Lidköping		Åmål	43	e
Skattkärr		Åmål	71	e
Trellevarvet		Åmål	26	e
Älvenäs		Åmål	63	e
Trellevarvet		Älvenäs	40	e
Skattkärr		Älvenäs	35	e
Skattkärr		Hönsäter	50	e
Lidköping		Hönsäter	14	e
Trellevarvet		Hönsäter	11	e
Älvenäs		Hönsäter	44	e
Trellevarvet		Lidköping	18	e
Älvenäs		Lidköping	53	e
Skattkärr		Lidköping	61	e

Bilaga 1. Exempelanlöp – ekonomiska effekter av avgiftsförändringar inför 2023

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

	2022	Höjning	2023
Farledsavgift	122 105 kr	4,5%	127 600 kr
Godsavgift	28 199 kr	4,5%	29 468 kr
Lotsavgift	30 450 kr	10,0%	33 495 kr
Total	180 754 kr		190 563 kr
Ökning, kr			9 809 kr

Exempelanlöp 2 – Mindre godsartyg till Vänerhamn

- Godsartyg i nettodräktighetsklass 2
- Både hög- och lågvärdigt gods ombord
- Lotsning till Vänerhamn, tar 575 minuter (inklusive slussavgift och avgiftsreduktion enl. 24-25§ i SJÖFS 2021:5)

	2022	Höjning	2023
Farledsavgift	14 615 kr	4,5%	15 273 kr
Godsavgift lågvärdigt	1 061 kr	4,5%	1 109 kr
Godsavgift högvärdigt	5 553 kr	4,5%	5 803 kr
Lotsavgift	27 499 kr	10,0%	30 249 kr
Trossföringsavgift	4 200 kr	100 kr	4 800 kr
Total	52 928 kr		57 234 kr
Ökning, kr			4 305 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 (klass B)

	2022	Höjning	2023
Farledsavgift	78 185 kr	4,5%	81 703 kr
Passageraravgift	1 923 kr	4,5%	2 010 kr
Total	80 108 kr		83 713 kr
Ökning, kr			3 605 kr

Nedan visas kostnaden med miljöincitament (klass B)

	2022	Höjning	2023
Farledsavgift	36 057 kr	4,5%	37 680 kr
Passageraravgift	1 923 kr	4,5%	2 010 kr
Total	37 980 kr		39 689 kr
Ökning, kr			1 709 kr