

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

Uppföljningsflagga: Följ upp
Flagga: Har meddelandeflagga

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

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

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

Bifogat detta utskick är följande dokument:

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

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

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

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

Med vänliga hälsningar

Andreas Åhlander
Strateg

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

www.sjofartsverket.se



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

Läs mer på

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

Bästa kund och intressent

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

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

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

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

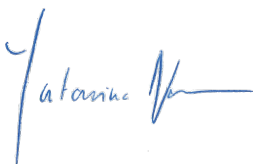
Farledsavgiften föreslås höjas med 7,3 procent och lotsavgiften med 15 procent. Regeringens klimatkompensation om 300 miljoner kronor ligger fast även 2024 och utbetalas i form av en rabatt på farledsavgiften som motsvarar 15 procent. Ett antal justeringar av mindre avgifter föreslås även liksom det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

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

Vi vill ha era synpunkter senast den 1 september.

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

Bästa hälsningar,



Katarina Norén
Generaldirektör

Avgiftsförslagen i korthet

Föreskrift om farledsavgifter

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

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

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

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

Föreskrift om tillfällig klimatkompensation

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

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

Föreskrift om lotsavgifter

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

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

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

Utöver detta sker endast mindre redaktionella korrigeringar.

Föreskrift om taxa för fartyg på Trollhätte och Södertälje kanal

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

Föreskrift om taxa för isbrytning på beställning

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

Sjöfartsverkets författningssamling



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

SJÖFS 2023:3

Utkom från trycket

den DAG MÅNAD 2023

beslutade den DAG MÅNAD 2023.

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 1 100 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 2024, då Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2022:3) 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



Enligt sändlista

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

Inledning

Sjöfartsverket föreslår att ge ut en ny föreskrift om taxa för fartyg på Trollhätte kanal och Södertälje kanal från den 1 januari 2024. Den remitterade föreskriften ersätter Sjöfartsverkets föreskrift om taxa för fartyg på Trollhätte- och Södertälje kanal (nuvarande SJÖFS 2022:3). Föreskriften innebär en höjning av avgiften för trossföring med 300 kronor för handelsfartyg, från 800 kronor till 1 100 kronor per sluss.

Bakgrund och förutsättningar

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

Trossföringsavgiften är en del av lotsverksamheten och omfattar trossföringar i slussarna på Trollhätte- och Södertälje kanal. Trossföringar utförs av Sjöfartsverket utbildad personal och bidrar till säkra trossföringar och effektiva anlop. Under 2022 genomfördes cirka 7 200 trossföringar på Trollhätte- och Södertälje kanal.

Syftet med föreslagna ändringar

Sjöfartsverkets utgångspunkt är att myndighetens taxor och priser ska vara satta utifrån principen om full kostnadstäckning. Detta innebär att de intäkter som genereras vid tillhandahållandet av en tjänst också ska täcka de kostnader som är förknippade med tjänsten.

Täckningsgraden för tjänsten trossföring ligger idag under full kostnadstäckning, enligt prognos för 2023 kommer verksamheten att uppnå en täckningsgrad på

Datum
2023-06-13

Dnr 23-00404

cirka 73 procent. 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 åren. 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 föreslår att höja trossföringsavgiften från 800 kronor till 1 100 kronor per sluss. Vid ett antagande att antalet trossföringar under 2024 uppgår till samma volym som 2022 samt en kostnadsnivå för tjänsten i paritet med 2022 kommer täckningsgraden efter höjningen att uppgå till cirka 100 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 om avgiftshöjning den enda lösningen för att nå principen om full kostnadstäckning för tjänsten.

Om regleringen inte genomförs kommer verksamheten fortsätta att vara underfinansierad och därmed bidra negativt till Sjöfartsverkets ekonomi.

Uppgift om vilka som berörs av regleringen

Föreskriften 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 2022 uppgick antalet utförda trossföringar till cirka 5 500 stycken genom Trollhätte kanal samt cirka 1 700 stycken igenom Södertälje kanal.

Uppgifter om de bemyndigande som myndighetens beslutanderätt grundar sig på

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

Uppgifter om kostnadsmässiga och andra konsekvenser regleringen medför

Föreskriften förväntas inte medföra några extra lönekostnader, andra kostnader eller någon resursbelastning i övrigt, förutom den i föreskriften genomförda taxehöjningen. Några omfattande praktiska, administrativa eller andra åtgärder behöver heller inte vidtas med anledning av ändring i denna föreskrift. Efterlevnaden av reglerna kommer att kunna kontrolleras av Sjöfartsverket.

Datum
2023-06-13

Dnr 23-00404

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 2024, och information om de fastställda avgifterna publiceras på Sjöfartsverkets hemsida. Föreskriften remitteras under sommaren 2023, 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 Trollhätte- eller Södertälje kanal. Detta omfattar cirka 5 500 trossföringar årligen i Trollhätte kanal och cirka 1 700 årligen i Södertälje kanal. Sjöfartsverket uppskattar att cirka 150 kunder berörs av avgiftsjusteringen.

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

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

Då föreskriftsförändringen endast är av avgiftsnatur torde detta inte innebära något behov av 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 den nya föreskriften träder i kraft kommer inga större administrativa, praktiska eller andra åtgärder behöva vidtas för vare sig Sjöfartsverket, fartygsagenter, redare eller fartygsägare utöver ordinarie åtgärder vid ökning av kostnaderna.

Datum
2023-06-13

Dnr 23-00404

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

Exempelbilaga

Exempelanlöp – effekter av avgiftsförändringar inför 2024

Inledning

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

För att påvisa effekten för olika fartygstyper med olika förutsättningar har Sjöfartsverket därför tagit fram tre exempelanlöp; två godsfartyg samt ett passagerarfartyg, där fartygsstorlek och godsmängd/passagerarantal är beräknat utifrån ett genomsnitt för den aktuella hamnen som anlöps.

Exempelanlöp 1 visar kostnadsökningen för ett större fartyg som anlöper Göteborgs hamn med kort lotsled.

Exempelanlöp 2 visar kostnadsökningen för ett mindre fartyg som anlöper Vänerhamn med lång lotsled.

Exempelanlöp 3 visar kostnadsökningen för ett passagerarfartyg som går i regelbunden trafik mellan Stockholm och Finland som innehar full frekvensrabatt samt lotsdispens.

Exempel 1 och 2 antas inte vara klassade i CSI, exempel 3 visas både med och utan klassning.

Exempelanlöp 1 - Större godsfartyg till Göteborgs hamn

- Godsfartyg i nettodräktighetsklass 6
- Endast högvärdigt gods ombord
- Lotsning till Göteborgs hamn, tar 112 minuter

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

Exempelanlöp 2 – Mindre godsfartyg till Vänerhamn

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

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

Exempelanlöp 3 – Passagerarfartyg till Stockholms hamn

- Passagerarfartyg i nettodräktighetsklass 7
- Antal passagerare ombord, 952 stycken
- Gör sju anlöp i månaden (innehar därav full frekvensrabatt och betalar därmed ingen fartygsbaserad farledsavgift för anlöp 6 och 7)
- Innehar lotsdispens och betalar därmed ingen lotsavgift

Nedan visas kostnaden utan miljöincitament

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

Nedan visas kostnaden med miljöincitament (klass B)

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

Exempelanlöp – effekter av tillfällig klimatkompensation 2024 samt utebliven klimatkompensation 2025

Inledning

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

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

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

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

Exempelanlöp 1 - Större godsfartyg till Göteborgs hamn

- Godsfartyg i nettodräktighetsklass 6
- Endast högvärdigt gods ombord

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

Exempelanlöp 2 – Passagerarfartyg till Stockholms hamn

- Passagerarfartyg i nettodräktighetsklass 7
- Antal passagerare ombord, 952 stycken
- Gör sju anlöp i månaden (innehar därav full frekvensrabatt och betalar därmed ingen fartygsbaserad farledsavgift för anlöp 6 och 7)

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

Ökning i kr 2024-2025

18 284 kr

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