

Regelrådet är ett särskilt beslutsorgan inom Tillväxtverket vars ledamöter utses av regeringen. Regelrådet ansvarar för sina egna beslut. Regelrådets uppgifter är att granska och yttra sig över kvaliteten på konsekvensutredningar till författningsförslag som kan få effekter av betydelse för företag.

Sjöfartsverket

## Yttrande över förslag till föreskrifter om tillfällig klimatkompensation för sjöfarten år 2024

### Regelrådets ställningstagande

Regelrådet finner att konsekvensutredningen uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

### Innehållet i förslaget

Remissen innehåller förslag till föreskrifter om tillfällig klimatkompensation för sjöfarten år 2024 (SJÖFS 2023:4). Förslaget innebär en sänkning av klimatkompensationen till cirka 15 procent från nu gällande avgiftsreduktion i Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2022).

### Skälen för Regelrådets ställningstagande

#### Bakgrund och syfte med förslaget

Det anges i remissen att Riksdagen har beslutat om en klimatkompensation för sjöfarten om 300 miljoner kronor per år för 2023 och 2024. Inom ramen för det regeringsuppdrag som tilldelades Sjöfartsverket i Regleringsbrevet för 2022 skulle myndigheten lämna förslag på hur denna klimatkompensation skulle utformas på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt. Sjöfartsverket redovisade uppdraget i april 2022 och regeringen delade Sjöfartsverkets förslag gällande utformning.

Vidare anges att syftet med de föreslagna ändringarna är att på bästa sätt tydliggöra att sänkningen av avgiften är tillfällig samt synliggöra de ordinarie avgiftsnivåerna. Förslagsställaren bedömer mot denna bakgrund att klimatkompensationen ska regleras genom en tillfällig föreskrift som kompletterar Sjöfartsverkets ordinarie föreskrift (2022:1) om farledsavgift. Det anges att 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. På varje faktura som ställs ut från Sjöfartsverket kommer den ordinarie farledsavgiften och nivå av avgiftsreduktion att framgå. På så vis kan klimatkompensationen fördelas ut löpande under året.

Förslagsställaren konstaterar att syftet med förslaget är också att hantera de intäkter som Sjöfartsverket får in via farledsavgifterna som i sin tur grundar sig på rörliga volymer, såsom antalet anlop och gods- och passagerarvolymer. Mot bakgrund av detta går det inte att fastställa en nivå på sänkningen som exakt kommer att möta klimatkompensationens storlek om 300 mnkr. Förslagsställaren föreslår därför en generell nedsättning av farledsavgiften

med 15 procent på alla farledsavgifter som fastställs mellan den 1 januari 2024 och den 31 december 2024.

Därutöver anges att i syfte att säkerställa att hela klimatkompensationen utbetalas för 2024 kommer en uppföljning av de utbetalda medlen för året att göras under första kvartalet 2025. Kvarstår medel för klimatkompensationen kommer Sjöfartsverket att besluta om att utfärda en kreditfaktura. Därtill innehåller föreskriften vissa formbestämmelser som sätter ramarna för hur föreskriften ska tillämpas.

Regelrådet finner redovisningen av bakgrund och syfte godtagbar.

## **Alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd**

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

Regelrådet finner redovisningen av alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd godtagbar.

## **Förslagets överensstämmelse med EU-rätten**

Förslagsställaren bedömer att hanteringen av klimatkompensationen ligger i linje med Sveriges skyldigheter vid anslutningen till EU och inte i strid med de fyra friheterna inom EU.

Regelrådet gör följande bedömning. Det är positivt att det framgår hur förslagsställaren ser på förslagets överensstämmelse med EU-rätten. Regelrådet anser dock att det hade varit önskvärt om förslagsställaren kunde utvecklat beskrivningen genom att motivera sin bedömning.

Regelrådet finner redovisningen av förslagets överensstämmelse med EU-rätten godtagbar.

## **Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser**

De föreslagna föreskrifterna föreslås träda i kraft den 1 januari 2024. Vidare anges att förslagsställaren ska genomföra informationsinsatser kring de aktuella förändringarna innan ikraftträdande.

Regelrådet gör följande bedömning. Beskrivningen av särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande är tillräckligt tydlig. Det är positivt att förslagsställaren planerar att genomföra informationsinsatser. Regelrådet anser dock att det hade varit önskvärt om förslagsställaren kunde utvecklat beskrivningen genom att förklara på vilket sätt förslagsställaren avser att informera de berörda aktörerna om att föreskriften är tillfällig och att farledsavgiften kommer att återgå till normala nivåer när anslaget tar slut.

Regelrådet finner redovisningen av särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser godtagbar.

## **Berörda företag utifrån antal, storlek och bransch**

Det anges i konsekvensutredningen att förslagen berör uppskattningsvis cirka 1000 redare eller fartygsägare och cirka 150 företag som tillhandahåller fartygsagenter. Slutkunderna av redarnas tjänster består av näringsidkare från olika typer av branscher och privatpersoner. Under 2022 lämnade 2 721 unika fartyg farledsdeklaration och de stod för sammanlagt cirka 75 000 anlop. Antalet fartyg som under 2022 var anslutna till Sjöfartsverkets miljöincitament, Clean Shipping Index (CSI) var 115 stycken. Det anges vidare att förslagsställaren inte har 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.

Därutöver anges att det inte går att uppskatta storleken på berörda företagen på grund av strukturen på sjöfartsbranschen som består av internationella ägarstrukturer, chartertonnage samt att fartyg ofta byter ägare. Förslagsställaren konstaterar dock att förslaget berör alla företag med fartyg som är avgiftspliktiga.

Regelrådet finner redovisningen av berörda företag utifrån antal, storlek och bransch godtagbar.

## **Påverkan på berörda företags kostnader, tidsåtgång och verksamhet**

Förslagsställaren bedömer att de föreslagna föreskrifterna inte medför några extra lönekostnader, andra administrativa kostnader eller någon ökad resursbelastning utöver de 15 procent i minskade farledsavgifter som tillfaller Sjöfartsverkets kunder. För att förstärka den styrande effekten i miljöincitamentet inkluderas också beredskapsavgiften i den miljödifferenterade delen av farledsavgiften. Förslagsställaren vill dock särskilt uppmärksamma att anslaget och föreskriften är tillfällig. Det innebär att farledsavgiften kommer att återgå till normala nivåer när anslaget tar slut. Vad gäller tidsåtgång anges att den tillfälliga föreskriften inte medför någon strukturell ändring i jämförelse med nuvarande föreskrift. Förslagsställaren bedömer därutöver att de föreslagna föreskrifterna inte medför någon större påverkan på berörda företagens andra kostnader och verksamhet.

Regelrådet finner redovisningen av påverkan på berörda företagens kostnader, tidsåtgång och verksamhet godtagbar.

## **Påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag**

Det anges i remissen att nedsättningen av farledsavgifterna gynnar berörda företag och samtliga företag får en nedsättning med 15 procent av farledsavgiften. Förslagsställaren bedömer mot denna bakgrund att de föreslagna föreskrifterna inte påverkar konkurrensen mellan företagen.

Regelrådet finner redovisningen av påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag godtagbar.

## **Regleringens påverkan på företagen i andra avseenden**

Förslagsställaren bedömer att regleringen inte har någon påverkan på företagen utöver det som redovisats ovan.

Regelrådet finner redovisningen av regleringens påverkan på företag i andra avseenden godtagbar.

## Särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning

Förslagsställaren bedömer, mot bakgrund av att förslaget påverkar samtliga företag lika, att särskilda hänsyn inte behöver tas till små företag vid reglernas utformning. Förslagsställaren konstaterar därutöver att förslaget inte genererar någon ökad administrativ börda i fråga om hantering eller dokumentation.

Regelrådet finner redovisningen av särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning godtagbar.

## Sammantagen bedömning

Redovisningen av förslagets överensstämmelse med EU-rätten och behov av speciella informationsinsatser hade med fördel kunnat vara tydligare med det hindrar inte att den befintliga redovisningen i alla delar är tillräckligt väl beskrivna.

Regelrådet finner därför att konsekvensutredningen uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Stöd till regelgivare i konsekvensutredningsarbetet finns i [Tillväxtverkets handledning för konsekvensutredning](#).

Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 27 september 2023.

I beslutet deltog: Anna-Lena Bohm, ordförande, Helena Fond, Hans Peter Larsson och Lars Silver.

Ärendet föredrogs av: Steven Wall.



Anna-Lena Bohm  
Ordförande



Steven Wall  
Föredragande