

**Från:** andreas.ahlander@sjofartsverket.se  
**Skickat:** den 19 juni 2024 10:55  
**Till:** andreas.ahlander@sjofartsverket.se  
**Ämne:** Remiss av Sjöfartsverkets föreskrifter från 1 januari 2025  
**Bifogade filer:** Följebrev remiss inför 2025.pdf; Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2024-X) om farledsavgift.pdf; Konsekvensutredning angående förslag till ändringar av föreskrifter om farledsavgift 2025.pdf; Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2024-X) om tillhandahållande av lots, lotsbeställning, tilldelning av lots och lotsavgifter.pdf; Konsekvensutredning angående förslag till ändringar av föreskrifter om tillhandahållande av lots lotsbeställning tilldelning av lots och lotsavgifter.pdf; Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2024-X) om taxa för fritidsfartyg på Trollhätte, Säffle och Södertälje kanal.pdf; Konsekvensutredning angående förslag till taxa för fritidsfartyg på Trollhätte kanal Säffle kanal samt Södertälje kanal.pdf; Exempelbilaga2025.pdf

**Uppföljningsflagga:** Följ upp  
**Flagga:** Har meddelandeflagga

**Kategorier:** Björn  
**AppServerName:** p360\_prod  
**DocumentID:** RR 2024-165:01  
**DocumentIsArchived:** -1

Hej,

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

Bifogat detta utskick är följande dokument:

- Följebrev
- Förslag till Sjöfartsverkets förslag till nya föreskrifter (SJÖFS 2024-X) om farledsavgift med tillhörande konsekvensutredning (**Dnr: 24-02147**)
- Förslag till Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2024-X) om tillhandahållande av lots, lotsbeställning, tilldelning av lots och lotsavgifter med tillhörande konsekvensutredning (**Dnr: 24-02148**)
- Förslag till Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2024-X) om taxa för fritidsfartyg på Trollhätte, Säffle och Södertälje kanal (**Dnr: 24-02150**)
- Exempelbilaga

*OBS. Exakt nummerordning på föreskrifterna kommer i samband med beslut*

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

Föreskrifterna föreslås börja gälla den 1 januari 2025. De ändringar som föreslås framgår av förslag till nya föreskrifter samt av bifogade konsekvensutredningar.

Synpunkter ska ha inkommit **senast den 1 september 2024** och mailas till [sjofartsverket@sjofartsverket.se](mailto: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](http://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 oss alla och vi gör vad vi kan för att hålla kostnaderna nere och för att effektivisera våra leveranser utan att tumma på kvalitén.

Bland annat behöver vi fortsatt göra investeringar i vår åldrande fartygsflotta, i allt från isbrytare till arbetsfartyg och lotsbåtar. Vi behöver fortsätta att ta igen underhållet i våra farleder genom att bland annat byta ut äldre teknik mot modernare. Detta samtidigt som Sveriges beredskap och säkerhet ställer högre krav.

För att sammantaget klara en långsiktig hållbar ekonomi avser Sjöfartsverket att höja avgifterna i nedan tre föreskrifter 2025.

Farledsavgiften föreslås höjas med 4,75 procent vilket motsvarar konsumentprisindex med konstant skatt. Därtill behöver vi höja med ytterligare en procent för att täcka utbetalningarna inom miljöincitament som, glädjande nog, har ökat det senaste året.

Lotsavgiften lämnas oförändrad utöver startavgiften som höjs med 25 procent. Detta håller nere kostnaderna för längre lotsningar, till exempel på Väner och Mälaren.

För taxa för fritidsfartyg på Trollhätte, Säffle och Södertälje kanal föreslås en mindre höjning för att kompensera för de fördyringar som skett från 2020 när taxan för fritidsfartyg senast justerades.

Vi bifogar även några exempel på hur ändringarna av avgifterna påverkar dig som kund. Vi vill gärna ha dina synpunkter på förslagen före den 1 september.

Jag är tacksam över vårt goda samarbete i branschen där vi alla bidrar till att hålla Sverige och svenskt näringsliv igång. Det är en viktig uppgift.

Bästa hälsningar



Erik Eklund  
Generaldirektör

## Avgiftsförslagen i korthet

### Föreskrift om farledsavgifter

Farledsavgifterna föreslås höjas med 4,75 procent, motsvarande konsumentprisindex med konstant skatt (KPI-KS) som fastställs sista juli.

På grund av att fler har möjlighet att utnyttja miljöincitamentet görs även ett påslag på en procent för att täcka kostnaderna i detta bonus-malus system. Under 2024 har utbetalningarna i miljöincitament helt enkelt varit större än intäkterna, vilket nu justeras.

Sammantaget ger detta en höjning av farledsavgifterna med 5,75 procent enligt beräknad prognos (4,75+1).

### Föreskrift om lotsavgifter

Gällande lotsavgifterna föreslås en höjning av startavgiften med 25 procent. Höjningen motsvarar en generell höjning på 10 procent på hela lotsavgiften och går i linje med Sjöfartsverkets treårsplan.

Utöver detta föreslås en höjning av beställningsavgiften då den idag inte täcker Sjöfartsverkets kostnader för beställningar som görs senare än fem timmar före planerad lotsning.

Sjöfartsverket föreslår även en höjning av grundavgiften för öppensjö- och genomfartslotsning i Öresund med 25 procent. Beställningsavgiften för öppensjölotsning föreslås också höjas med 25 procent.

### Föreskrift om taxa för fritidsfartyg på Trollhätte, Säffle och Södertälje kanal

En höjning av avgiften föreslås på Trollhätte kanal med 100 kr, genomfart Säffle kanal och genomfart Södertälje kanal med 100 kr och årskort Säffle kanal och årskort Södertälje kanal med 200 kr. Ingen avgiftsjustering av taxan för fritidsfartyg i dessa kanaler är gjord sedan 2020 och justeringen görs för att möta de kostnadsökningar som skett sedan dess.

# Sjöfartsverkets författningssamling



## Sjöfartsverkets föreskrifter om farledsavgift;

**SJÖFS 2024:X**

Utkom från trycket  
den DAG MÅNAD 2024

beslutade den DAG MÅNAD 2024.

Sjöfartsverket föreskriver<sup>1</sup> 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 3–12 §§ 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 bestämmelseorten eller lämnats på grund av att lasten har förstörts,

<sup>1</sup> 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.

## SJÖFS 2024:X

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 *transitgoods* 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* anlöp avses det anlöp 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 läkring avses lastning eller lossning av last som sker direkt mellan olika 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 deplacementet multiplicerat med 0,6. Om deplacementet är olika vid ankomst och avgång ska det högsta värdet användas. Om både nettodräktighet och deplacement 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 anlöp 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	1 070
1 000-1 999	4 050
2 000-2 999	7 970
3 000-5 999	12 690
6 000-9 999	23 315
10 000-14 999	33 865
15 000-29 999	43 380
30 000-59 999	49 740
60 000-99 999	58 245
100 000-	68 795

**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	355	1 070	3 195	3 555
1 000-1 999	1 360	4 070	12 200	13 550
2 000-2 999	2 660	7 990	23 945	26 610
3 000-5 999	4 245	12 730	38 185	42 425
6 000-9 999	7 795	23 385	70 130	77 910
10 000-14 999	11 325	33 965	101 915	113 250
15 000-29 999	14 510	43 510	130 515	145 015
30 000-59 999	16 635	49 890	149 685	166 315
60 000-99 999	19 470	58 415	175 235	194 700
100 000-	22 990	69 000	207 025	230 035

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.

Vid läktring tas beredskapsavgift och fartygsbaserad farledsavgift ut på samma sätt som om fartyget anlöpt en hamn.



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 3,24 kr per ton last.

För lågvärdig last i bulk är den godsbaserade farledsavgiften 1,61 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 2,43 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 var 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**

#### *Avgiftsbefrielse för transitgods*

**19 §** Lastat transitgods är befriat från godsbaserad farledsavgift. De erlagda avgifterna återbetalas efter ansökan i enlighet med 21 §. En förutsättning för återbetalning är att farledsavgift betalats för både det lastade och det lossade godset.

#### *Avgiftsreduktion för kryssningsfartyg*

**20 §** 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*

**21 §** Avgiftsreduktioner och avgiftsbefrielser enligt 19 § 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*

**22 §** 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](http://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*

**23 §** 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](http://www.sjofartsverket.se).

### *Betalning av farledsavgift vid kredit*

**24 §** Om fartygets redare eller ägare eller ett ombud för någon av dessa har träffat avtal med Sjöfartsverket om kredit för betalning av farledsavgifter enligt 22 § får fartyget avgå utan att avgift har betalats.

### *Registrering av farledsdeklaration och betalning av farledsavgift där kredit saknas*

**25 §** Den som inte innehar kredit ska lämna farledsdeklaration enligt reservrutiner som finns publicerade på Sjöfartsverkets hemsida [www.sjofartsverket.se](http://www.sjofartsverket.se). Avgiften ska betalas till Sjöfartsverkets bank-, eller bankgirokonto innan fartyget avgår från svensk hamn. Avgiften ska påföras redaren eller den som 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*

**26 §** För fartyg, som går i trafik enligt en tidtabell som delgivits Sjöfartsverket i förväg där antal anlöp i Sverige 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

## **SJÖFS 2024:X**

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 anlöp 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**

**27 §** 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 2025, då Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2023:2) om farledsavgift ska upphöra att gälla.

På Sjöfartsverkets vägnar

ERIK EKLUND

## Bilaga 1

## Omräkningstal för skogsprodukter

Grupp	Vara	Omräkningstal kg per volymenhet
<i>Obarkad massaved, vinter</i>		
1.	Tall	920 kg/m <sup>3</sup> f pb 1020 kg/m <sup>3</sup> f ub 590 kg/m <sup>3</sup> t
2.	Gran	860 kg/m <sup>3</sup> f pb 990 kg/m <sup>3</sup> f ub 550 kg/m <sup>3</sup> t
3.	Björk	910 kg/m <sup>3</sup> f pb 1070 kg/m <sup>3</sup> f ub 510 kg/m <sup>3</sup> t
4.	Asp	765 kg/m <sup>3</sup> f pb
5.	Bok	1050 kg/m <sup>3</sup> f pb 580 kg/m <sup>3</sup> t
6.	Ek	1000 kg/m <sup>3</sup> f pb
<i>Obarkad massaved, sommar</i>		
7.	Tall	800 kg/m <sup>3</sup> f pb 880 kg/m <sup>3</sup> f ub 510 kg/m <sup>3</sup> t
8.	Gran	720 kg/m <sup>3</sup> f pb 840 kg/m <sup>3</sup> f ub 460 kg/m <sup>3</sup> t
9.	Björk	870 kg/m <sup>3</sup> f pb 1010 kg/m <sup>3</sup> f ub 490 kg/m <sup>3</sup> t
<i>Färskt virke</i>		
10.	Sågtimmer, obarkat – tall	1150 kg/m <sup>3</sup> to 910 kg/m <sup>3</sup> f ub 810 kg/m <sup>3</sup> f pb
11.	– gran	1100 kg/m <sup>3</sup> to 850 kg/m <sup>3</sup> f ub 760 kg/m <sup>3</sup> f pb
12.	– björk	1250 kg/m <sup>3</sup> to 1020 kg/m <sup>3</sup> f ub 880 kg/m <sup>3</sup> f pb
13.	– bok	1060 kg/m <sup>3</sup> f ub 1000 kg/m <sup>3</sup> f pb
14.	– ek	1150 kg/m <sup>3</sup> f ub 1000 kg/m <sup>3</sup> f pb
15.	Cellulosafllis av tall eller gran	325 kg/m <sup>3</sup> s

## SJÖFS 2024:X

Grupp	Vara	Omräkningstal kg per volymenhet
16.	Avverkningsrester av tall eller gran, – okomprimerade	150 kg/m <sup>3</sup> t
17.	– komprimerade	300 kg/m <sup>3</sup> t
18.	– bränsleflis	340 kg/m <sup>3</sup> s
19.	– grovkross	300 kg/m <sup>3</sup> s
20.	Stubbar av tall eller gran – ej packade	200 kg/m <sup>3</sup> s
21.	– packade	270 kg/m <sup>3</sup> s
22.	Träddeklar av tall	275 kg/m <sup>3</sup> t eller gran
<i>Skogstorrt virke</i>		
23.	Sågtimmer, obarkat – tall	1025 kg/m <sup>3</sup> to 805 kg/m <sup>3</sup> f ub 715 kg/m <sup>3</sup> f pb
24.	– gran	1000 kg/m <sup>3</sup> to 765 kg/m <sup>3</sup> f ub 690 kg/m <sup>3</sup> f pb
25.	Cellulosaflis av tall eller gran (justertorr)	200 kg/m <sup>3</sup> s
26.	Avverkningsrester av tall eller gran – okomprimerade	110 kg/m <sup>3</sup> t
27.	– komprimerade	215 kg/m <sup>3</sup> t
28.	– bränsleflis	240 kg/m <sup>3</sup> s
29.	– grovkross	215 kg/m <sup>3</sup> s
<i>Förädlade skogsprodukter</i>		
30.	Sågade barrträvaror	550 kg/m <sup>3</sup>
31.	Hyvlade barrträvaror	450 kg/m <sup>3</sup>
32.	Spånskivor	650 kg/m <sup>3</sup>
33.	Bränslebriketter	190 kg/m <sup>3</sup> s
34.	Bränslepellets	215 kg/m <sup>3</sup> s

### Volymenheter

m <sup>3</sup> f pb	kubikmeter fast mått på bark
m <sup>3</sup> f ub	kubikmeter fast mått under bark
m <sup>3</sup> to	kubikmeter toppmått under bark
m <sup>3</sup> t	kubikmeter travat mått
m <sup>3</sup> s	kubikmeter stjälp mått

**Anmärkning**

Skogstortt 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.



Enligt sändlista

## **Konsekvensutredning angående förslag till ändringar av föreskrifter om farledsavgift**

### **Inledning**

Sjöfartsverket föreslår att genomföra en höjning av farledsavgiften med cirka 5,75 procent från gällande avgiftsnivåer i SJÖFS 2023:2 från och med den 1 januari 2025.

Utöver avgiftsförändringarna sker endast mindre redaktionella korrigeringar.

### **Bakgrund och förutsättningar**

Sjöfartsverkets uppdrag är att ansvara för tillgänglighet, framkomlighet och säkerhet till sjöss. Det görs genom att Sjöfartsverket tillhandahåller isbrytning, lotsning, farledsservice och sjötrafikinformation till alla tusentals fartyg som rör sig i svenska farvatten. Sjöfartsverket arbetar även med sjömätning, utmärkning av farlederna, producerar sjökort och annan sjögeografisk information. Myndigheten har även ett brett samhällsansvar och uppdrag, som också innefattar att sjömän ska ha möjlighet till en meningsfull fritid genom sjömannsservices verksamhet. Sjöfartsverket leder och koordinerar insatserna vid sjö- och flygolyckor med stöd av andra aktörer som ingår i sjö- och flygräddningssystemet. Det görs från räddningscentralen JRCC (Joint Rescue Co-ordination Centre).

Sverige är till stor del beroende av sjöfarten för import och export av varor och gods. 90 procent av alla varor och råvaror går någon gång i transportkedjan via sjövägen till och från Sverige. Sjöfarten är en central del av transportsystemet som klarar stora volymer på ett effektivt och hållbart sätt.

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. Det ekonomiska ramverket ska möjliggöra samhällsuppdraget genom att upprätthålla en tillförlitlig, bra och säker leverans samt ge god service till både kunder och samhälle. En grundförutsättning för att långsiktigt kunna tillhandahålla detta är Sjöfartsverkets finansieringsmodell.



Datum  
2024-06-19

Dnr 24-02147

Finansieringsmodellen innebär att det är kunderna som nyttjar Sjöfartsverkets tjänster som står för finansieringen av dessa tjänster i form av avgifter. Farledsavgiften är en offentligrättslig avgift avsedd att finansiera Sjöfartsverkets huvudsakliga kostnader. 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 motsvarade 2023 cirka 45 procent av Sjöfartsverkets omsättning.

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.

### **Syftet med föreslagna ändringar**

#### *Avgiftsjusteringar*

Sjöfartsverkets intäkter är rörliga och påverkas av omständigheter utanför myndighetens kontroll, framför allt volymen kopplat till anlöp, gods och passagerare. Dessa är i sin tur starkt påverkade av rådande konjunktur och omvärldsläge. Utmaningen är att anpassa kostnaderna, som till stor del är fasta, utifrån de mer rörliga intäkterna. Myndigheten har inte idag, och har inte under en överskådlig tid haft, det ekonomiska överskott som krävs för att möta de kostnadsökningar som skett de senaste åren. 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 påbörjat arbetet med underhållsskulden, vilken också kommer att intensifieras de kommande åren.

Mot bakgrund av detta bedömer Sjöfartsverket att myndigheten behöver höja farledsavgiften enligt restriktionen i regleringsbrevet (KPI-KS) för 2025. 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 2023 till juli 2024 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 cirka 4,75 procent, men kommer att fastställas när utfall till och med juli 2024 finns tillgängligt.

Fartyg som innehar en miljöklassning enligt *Clean Shipping Index* (CSI) åtnjuter en nedsättning av farledsavgiftens fartygsbaserade del. Sjöfartsverket nyttjade första gången under 2022 möjligheten att höja farledsavgiften utöver KPI-KS restriktionen för att åstadkomma ett självförsörjande system för miljöincitamentet, med 2021 som basår. Det innebär att de utbetalningar som görs till dem som

Datum  
2024-06-19

Dnr 24-02147

åtnjuter reduktion av den fartygsbaserade delen av farledsavgiften, ska täckas av de avgifter som betalas in av det övriga kollektivet. Höjningen för 2022 innehöll ett procentuellt påslag för att återta ”skulden”<sup>1</sup> för 2021 samt ta höjd för årliga utbetalningar av miljöincitamentet. Under 2022 och 2023 hade skulden nästan reglerats, utfallet 2023 blev 5,7 mnkr. Enligt prognos inför 2024 sänktes därför det procentuella påslaget på farledsavgiften för miljöincitamentet med 2,5 procent. Det första kvartalet 2024 visar dock att utbetalningarna för miljöincitamentet ligger på en högre nivå än intäkterna vilket gör att ”skulden” ökar. Detta resulterar i att farledsavgiften behöver höjas med en (1) procent, varav den sammanlagda höjningen av farledsavgiften blir cirka 5,75 procent (4,75 procent + 1 procent).

### **Alternativa lösningar och effekter vid utebliven reglering**

Sjöfartsverket saknar verktyg att möta volatila sjöfartsvolymer och kostnadsökningar orsakat av såväl väder och andra yttre påverkansfaktorer. Sjöfartsverket är en investeringstung verksamhet och behöver en långsiktig ekonomisk förmåga och ekonomiskt överskott över tid för att genomföra nödvändiga investeringar och underhåll som krävs för att säkerställa uppdraget. Myndigheten har med begränsade resurser prioriterat leveranser till sjöfarten och samhället vilket har lett till en underhållsskuld i farleder samt uppskjutna investeringar i fartygsflottan. Sjöfartsverket bedömer att en höjning av farledsavgiften är nödvändig för att öka den ekonomiska förmågan.

### **Vilka berörs av regleringen**

Förslaget till ändring av farledsavgiften berör redare (och deras kunder) vars fartyg anlöper Sverige. Under 2023 lämnade 2 483 unika fartyg farledsdeklaration och de stod för sammanlagt cirka 70 200 anlöp. Antalet fartyg som under 2023 tog del av miljöincitamentet var 107 stycken.

Antalet redare eller fartygsägare uppskattas till cirka 1 000 stycken och antalet företag som tillhandahåller fartygsagenter uppgår till cirka 130 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 Sjöfartsverket inte analysera ägarstrukturerna på det transporterade godset på detaljnivå. Istället får bedömningar göras mot bakgrund av vilka typer av gods som lastas och lossas på respektive plats.

### **Uppgifter om de bemyndigande som myndighetens beslutanderätt grundar sig på**

---

<sup>1</sup> Under 2021 betalade Sjöfartsverket ut cirka 56 mnkr i miljöincitament som benämns som ”skulden” och var nästan reglerad vid utgången 2023

Datum  
2024-06-19

Dnr 24-02147

Med stöd av förordningen (1997:1121) om farledsavgift har Sjöfartsverket rätt att föreskriva om avgifter för farledsavgift.

**Uppgifter om kostnadsmissiga och andra konsekvenser regleringen medför**  
Föreskriften förväntas inte medföra några extra lönekostnader, andra administrativa kostnader eller någon ökad resursbelastning utöver de 5,75 procent i ökade farledsavgifter medför för Sjöfartsverkets kunder.

Farledsavgiftens andel av de totala transportkostnaderna för ett enskilt anlop kan variera beroende på ett flertal parametrar som t.ex. hamnavgifter, anlöpsfrekvens och drivmedelspris. Med utgångspunkt i den studie som VTI<sup>2</sup> 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.

Påverkan av en höjning av farledsavgiften 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. Fartyg med hög miljöklassning och som går i frekvent trafik påverkas i klart mindre omfattning av ett ökat avgiftsuttag.

**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**  
Föreskriften avses träda ikraft den 1 januari 2025 och remitteras under sommaren 2024. Sjöfartsverket anser inte att särskild hänsyn behöver tas när det gäller tidpunkt för ikraftträdande om inte betydande händelser inträffar som kräver en avgiftsförändring vid en annan tidpunkt än ovan angiven. Sjöfartsverket kommer genomföra informationsinsatser kring aktuella förändringar innan ikraftträdandet dels genom att beslut av förändringar i Sjöfartsverkets föreskrifter skickas ut till samtliga aktörer som förslaget remitteras till samt genom uppdaterad information på myndighetens hemsida.

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

Antalet redare eller fartygsägare uppskattas till cirka 1 000 stycken och antalet företag som tillhandahåller fartygsagenter uppgår till cirka 150 stycken. En majoritet av dessa redare är utländska.

---

<sup>2</sup> Utvärdering av Sjöfartsverkets nya avgiftsmodell 2018, VTI rapport 1034

Datum  
2024-06-19

Dnr 24-02147

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 Sjöfartsverket inte 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 företagets verksamheter till förändringen**

Förutom en ökad nivå på farledsavgiften innebär föreskriftsförändringen inte någon strukturell ändring jämfört med nuvarande föreskrift (SJÖFS 2023:2).

### **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.

### **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 på grund av 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.

Höjningen av farledsavgiften drabbar Sjöfartsverkets kunder likvärdigt, men kan påverka företag med olika förutsättningar på olika sätt, exempelvis kan nystartade företag med lägre likviditet drabbas mer än mer väletablerade företag. Den totala avgiftsökningen kan även variera mellan kunder beroende på nyttjandet av frekvensrabatt och miljöincitament. Sjöfartsverket bedömer dock inte att frekvensrabatt och miljöincitament inverkar snedvridande på konkurrensen, utan är delar i avgiftsmodellen som alla kunder kan nyttja. Konkurrensen mellan

Datum  
2024-06-19

Dnr 24-02147

företagen inom de olika segmenten kan i en liten utsträckning påverkas av avgiftshöjningen. Likväl utgör andelen av farledsavgifterna av den totala transportkostnaden mellan 0,1 till 4,6 procent<sup>3</sup> vilket förespråkar att höjning av farledsavgiften inte är den drivande kostanden för företagen, utan den största kostnaden är godshanteringen i hamnarna som står för cirka 70 procent av den totala transportkostnaden<sup>4</sup>.

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 områden<sup>5</sup>. 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 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 Andreas Åhlander +46(0)10 478 5733  
[andreas.ahlander@sjofartsverket.se](mailto:andreas.ahlander@sjofartsverket.se)

---

<sup>3</sup> Utvärdering av Sjöfartsverkets nya avgiftsmodell 2018, VTI rapport 1034

<sup>4</sup> Tilläggsuppdrag hamnar inom ramen för regeringsuppdraget Nationell samordnare för inrikes och närsjöfart, Trafikverket 2021:172

<sup>5</sup> Sjötrafik i Vänern och Mälaren, VTI rapport 1040

## Exempelbilaga

### Exempelanlöp – effekter av avgiftsförändringar inför 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.

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 godsartyg till Göteborgs hamn

- Godsartyg i nettodräktighetsklass 6
- Endast högvärdigt gods ombord
- Lotsning till Göteborgs hamn tar 29 minuter

<b>Exempel 1</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>
Farledsavgift	139 115 kr	147 114 kr
Godsavgift	32 197 kr	34 049 kr
Klimatkompensation	- 25 697 kr	0 kr
Startavgift (lots)	21 595 kr	25 724 kr
<b>Total</b>	<b>167 210 kr</b>	<b>206 887 kr</b>
<b>Förändring</b>		<b>39 677 kr</b>
<b>Varav avgiftsökning, kr</b>		<b>13 979 kr</b>
<b>Varav avgiftsökning, procent</b>		<b>7,25%</b>

## Exempelanlöp 2 – Mindre godsartyg till Vänerhamn

- Godsartyg 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 2023:3)

Exempel 2	2024	2025
Farledsavgift	16 645 kr	17 602 kr
Godsavgift lågvärdigt	1 213 kr	1 283 kr
Godsavgift högvärdigt	6 340 kr	6 705 kr
Klimatkompensation	- 3 630 kr	0 kr
Startavgift (lots)	36 368 kr	38 341 kr
Trossföring	6 600 kr	6 600 kr
<b>Total</b>	<b>63 537 kr</b>	<b>70 530 kr</b>
<b>Förändring</b>		<b>6 993 kr</b>
<b>Varav avgiftsökning, kr</b>		<b>3 364 kr</b>
<b>Varav avgiftsökning, procent</b>		<b>5,01%</b>



## Exempelanlöp 3 – Större passagerarfartyg till Stockholm

- Passagerarfartyg i nettodräktighetsklass 7
- 952 passagerare ombord
- Gör 7 anlöp per månad (innehar därför full frekvensrabatt och betalar därmed ingen fartygsbaserad farledsavgift för anlöp 6 och 7)
- Innehar lotsdispens och betalar därav ingen lotsavgift

### Beräkning utan miljöincitament

Exempel 3	2024	2025
Farledsavgift	89 075 kr	94 197 kr
Passageraravgift	2 190 kr	2 316 kr
Klimatkompensation	- 13 690 kr	0 kr
<b>Total</b>	<b>77 575 kr</b>	<b>96 512 kr</b>
<b>Förändring</b>		<b>18 937 kr</b>
<b>Varav avgiftsökning, kr</b>		<b>5 248 kr</b>
<b>Varav avgiftsökning, procent</b>		<b>5,75%</b>

### Beräkning med miljöincitament (CSI-klass A)

Exempel 3	2024	2025
Farledsavgift	8 908 kr	9 420 kr
Passageraravgift	2 190 kr	2 316 kr
Klimatkompensation	- 1 665 kr	0 kr
<b>Total</b>	<b>9 433 kr</b>	<b>11 735 kr</b>
<b>Förändring</b>		<b>2 302 kr</b>
<b>Varav avgiftsökning, kr</b>		<b>638 kr</b>
<b>Varav avgiftsökning, procent</b>		<b>5,75%</b>

