



Handläggare, direkttelefon  
Linda Onmalm, +46(0)10 478 5918

## KONSEKVENsutREDNING

2026-06-04

Dnr: 26-00916

1 (8)

Enligt sändlista

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

#### **Inledning**

Sjöfartsverket avser att från och med den 1 januari 2027 justera farledsavgiften i enlighet med utvecklingen av KPI-KS sedan den senaste revideringen av avgiftsnivåerna i SJÖFS 2025:6. Ökningen beräknas uppgå till cirka en (1) procent. Den slutliga procentsatsen fastställs när utfall för hela beräkningsperioden finns tillgängligt.

Vidare föreslås att inbetalningen till miljöincitamentet minskas med en (1) procent. Rabattsatserna för CSI-klassade fartyg, som justerades inför 2026, lämnas oförändrade.

Sammantaget innebär detta att den totala avgiften, inklusive inbetalning till miljöincitamentet, är oförändrad jämfört med 2026.

Vidare föreslås att gränsvärdet för vad som ska anses utgöra lågvärdigt gods enligt 16 § höjs från 1 200 kronor till 1 550 kronor per ton. Gränsvärdet avser varans genomsnittliga värde under de senaste sju åren. Förändringen motsvarar en uppräkningsnivå med utvecklingen av KPI-KS sedan 2018.

Konsekvensutredningen omfattar de huvudsakliga effekterna av förslaget som berör handelssjöfarten och därmed en central del av transportsystemet.

#### **Bakgrund och problembild**

Sjöfartsverkets uppdrag är att ansvara för tillgänglighet, framkomlighet och säkerhet till sjöss. Detta görs genom att myndigheten tillhandahåller isbrytning, lotsning, farledsservice och sjötrafiktjänster till de fartyg som rör sig i svenska farvatten. Sjöfartsverket ansvarar även för sjömätning, utmärkning av farleder, produktion av sjökort och annan sjögeografisk information. Som beredskapsmyndighet ska Sjöfartsverket ha förmåga att förebygga och hantera

Datum  
2026-06-04

Dnr 26-00916

fredstida krissituationer samt fullgöra sina uppgifter även vid höjd beredskap. Myndigheten ansvarar även för sjö- och flygräddning och samordnar dessa insatser genom räddningscentralen JRCC (Joint Rescue Co-ordination Centre).

För att kunna utföra sitt uppdrag behöver Sjöfartsverket ha en ekonomi i balans. Verksamheten är till stor del avgiftsfinansierad, vilket innebär att de aktörer som nyttjar myndighetens tjänster också finansierar dem. Farledsavgiften utgör en central del av denna finansiering och ska bidra till att täcka kostnader för drift, underhåll och investeringar i farledsinfrastrukturen samt myndighetens ekonomiska mål för avgiftsbelagd verksamhet.

För att avgiftsnivåerna över tid ska spegla kostnadsutvecklingen behöver de anpassas i takt med förändringar i det allmänna kostnadsläget. Mot bakgrund av detta bedömer Sjöfartsverket att myndigheten behöver höja farledsavgiften i enlighet med restriktionen i regleringsbrevet (KPI-KS) för 2027. 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 2025 till juli 2026 kommer ange ökningen av farledsavgifterna inför 2027. 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 en (1) procent, men kommer att fastställas när utfall till och med juli 2026 finns tillgängligt.

Miljöincitamentet är utformat som ett självfinansierat system, där inbetalningar från fartyg finansierar utbetalningar i form av rabatter till miljöklassade fartyg. Över tid kan det uppstå obalanser mellan in- och utbetalningar, vilket innebär att systemet periodvis uppvisar ett underskott eller överskott.

Inför 2026 bedömdes Sjöfartsverkets fordran kopplad till miljöincitamentet uppgå till cirka 50 miljoner kronor. För att återställa balansen vidtogs åtgärder i form av justerade rabattsatser för CSI-klassade fartyg i klass A och B samt ökning av inbetalningen till miljöincitamentet.

Utvecklingen har därefter visat att återbetalningen av fordran sker snabbare än vad som tidigare bedömts. Vid utgången av 2026 beräknas fordran uppgå till cirka 10 miljoner kronor. Mot denna bakgrund bedömer Sjöfartsverket att inbetalningen till miljöincitamentet behöver justeras ned.

I nuvarande föreskrift anges ett gränsvärde för vad som ska anses utgöra lågvärdigt gods. Gränsvärdet baseras på varans genomsnittliga värde under de senaste sju åren och har varit oförändrat sedan 2018.

Bestämmelsen om lågvärdigt gods har sin bakgrund i möjligheten att medge nedsättning av farledsavgifter för transporter som, utöver att omfatta gods med

Datum  
2026-06-04

Dnr 26-00916

lågt värde, även sker i betydande volymer och därmed bedöms vara av ekonomiskt intresse för Sjöfartsverket. Bestämmelsen syftar således till att möjliggöra transporter där avgiftsnivån annars riskerar att utgöra ett hinder, trots att transporterna sammantaget är av värde för verksamheten.

Mot bakgrund av den allmänna kostnads- och prisutvecklingen innebär detta att gränsvärdet i reala termer har minskat över tid. Detta innebär att gods som tidigare omfattades av definitionen i dag i mindre utsträckning uppfyller kriterierna. Därmed riskerar bestämmelsen att i minskad utsträckning träffa de typer av gods och transportflöden som bestämmelsen syftar till att omfatta.

Det finns därför behov av att höja gränsvärdet så att det bättre motsvarar den nivå som gällde vid införandet, uttryckt i reala termer, och därigenom säkerställa att bestämmelsen fortsatt uppfyller sitt syfte.

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

Med stöd av 9 § i förordningen (1997:1121) om farledsavgift har Sjöfartsverket rätt att föreskriva om avgifter för farledsavgift.

#### **Bedömning av om regleringen överensstämmer med eller går utöver de skyldigheter som följer av Sveriges anslutning till Europeiska unionen**

Förslaget bedöms överensstämma med de skyldigheter som följer av Sveriges anslutning till Europeiska unionen.

#### **Konsekvenser om ingen åtgärd vidtas (nollalternativet)**

Om farledsavgiften inte justeras i nivå med utvecklingen av KPI-KS kommer avgiftsnivåerna över tid i allt mindre utsträckning att spegla kostnadsutvecklingen för Sjöfartsverkets verksamhet. Detta kan påverka myndighetens förutsättningar att upprätthålla och utveckla farledsinfrastrukturen samt uppfylla kraven som finns gällande Sjöfartsverkets ekonomiska mål för avgiftsfinansierad verksamhet.

Om inbetalningen till miljöincitamentet inte justeras kommer systemet att fortsätta generera ett överskott i förhållande till utbetalningarna. Detta innebär att avgiftsuttaget över tid blir högre än vad som krävs för att finansiera systemet, vilket inte är förenligt med dess utformning som ett i huvudsak självfinansierande system.

Om gränsvärdet inte justeras kommer det i reala termer att minska över tid, vilket medför att färre varor omfattas av bestämmelsen om lågvärdigt gods, trots att bestämmelsen i sig är oförändrad.

#### **Alternativa lösningar**

Ett alternativ är att inte justera farledsavgiften i nivå med utvecklingen av KPI-KS. Detta skulle innebära att avgiftsnivåerna över tid i allt mindre utsträckning

Datum  
2026-06-04

Dnr 26-00916

speglar kostnadsutvecklingen för Sjöfartsverkets verksamhet, vilket kan påverka myndighetens ekonomiska förutsättningar att upprätthålla och utveckla farledsinfrastrukturen.

Ett annat alternativ är att inte justera inbetalningen till miljöincitamentet. Detta skulle innebära att inbetalningarna över tid överstiger vad som krävs för att finansiera systemet, vilket kan leda till att ett överskott byggs upp.

När det gäller gränsvärdet för lågvärdigt gods i 16 § är ett alternativ att låta nuvarande nivå om 1 200 kronor per ton kvarstå. Detta skulle innebära att gränsvärdet i reala termer fortsätter att minska över tid, vilket påverkar vilket gods som omfattas av definitionen av lågvärdigt gods.

Det föreslagna alternativet innebär att farledsavgiften justeras i nivå med KPI-KS, att inbetalningen till miljöincitamentet justeras ned samt att gränsvärdet för lågvärdigt gods justeras. Mot bakgrund av de alternativ som redovisats ovan bedöms detta vara en väl avvägd lösning, eftersom det innebär att avgiftsnivåerna över tid speglar kostnadsutvecklingen, att miljöincitamentet hålls i balans samt att bestämmelsen om lågvärdigt gods fortsatt omfattar i huvudsak samma typer av gods som tidigare.

### **Uppgift om vilka som berörs av regleringen**

Regleringen berör redare och fartygsägare vars fartyg omfattas av skyldighet att betala farledsavgift vid anlop till svenska hamnar. Antalet redare eller fartygsägare uppskattas till cirka 1 000 stycken. Avgiften hanteras i många fall praktiskt av fartygsagenter eller skeppsmäklare som agerar som ombud för redaren. Antalet företag som tillhandahåller sådana tjänster uppgår till ca 150 stycken. Dessa aktörer berörs därmed indirekt genom sin roll i administrationen och vidarefaktureringen av avgiften.

Under 2025 lämnade 2 587 unika fartyg farledsdeklaration och de stod för sammanlagt ca 66 200 deklarerade anlop. Antalet fartyg som tog del av miljöincitamentet var 121 stycken och de stod tillsammans för 50 procent av de deklarerade anlopen.

Sjöfartsbranschen präglas av internationella ägarstrukturer, inhyrt tonnage och komplexa affärsrelationer. Sjöfartsverket saknar därför i många fall fullständig information om enskilda redare och fartygsägare.

Regleringen berör även indirekt transportköpare och godsägare, eftersom kostnader för farledsavgifter i stor utsträckning förs vidare i transportkedjan. I vilken utsträckning detta sker beror dock på avtalsstruktur, marknadsförhållanden och typ av trafik. Samtidigt finns aktörer som i högre grad bär kostnaden direkt, exempelvis större rederier som bedriver trafik i egen regi, såsom färjerederier.

Datum  
2026-06-04

Dnr 26-00916

### **Uppgifter om kostnadsmässiga konsekvenser regleringen medför**

Förslaget innebär att farledsavgiften justeras i nivå med utvecklingen av KPI-KS, samtidigt som inbetalningen till miljöincitamentet minskas. Sammantaget innebär detta att den totala avgiften, inklusive inbetalning till miljöincitamentet, är oförändrad jämfört med 2026.

Den totala kostnadseffekten för ett enskilt företag beror på faktorer som antal anlöp, transportupplägg samt i vilken utsträckning avgiftsreduktioner, såsom miljöincitament och frekvensrabatter, tillämpas.

Justeringen av gränsvärdet för lågvärdigt gods i 16 § innebär att fler varor kan komma att omfattas av den lägre avgiftsnivån för gods. För dessa flöden kan förändringen innebära en lägre avgift per ton jämfört med vad som annars hade varit fallet. Hade gränsvärdet varit 1 550 kronor under 2025 hade det inneburit cirka sex miljoner kronor mindre i intäkter för Sjöfartsverket.

Förslaget förväntas inte medföra några ökade administrativa kostnader eller förändringar i företagets hantering av farledsdeklarationer, eftersom avgiftsmodellen i övrigt är oförändrad.

Farledsavgiften utgör en del av Sjöfartsverkets samlade avgiftsuttag, där även andra avgifter såsom lotsavgifter och avgifter kopplade till kanaltrafik ingår. Den sammanlagda avgiftsbördan kan ha betydelse för företagets kostnadsbild och konkurrensförutsättningar. Den föreslagna förändringen innebär dock att det samlade avgiftsuttaget kopplat till farledsavgiften och miljöincitamentet är oförändrat jämfört med 2026. Konsekvensutredningen avser en specifik och avgränsad förändring av farledsavgiften och innehåller därför inte någon samlad analys av flera avgiftsförändringar.

### **Tidsåtgång och övriga kostnader för företagen**

Förslaget innebär justeringar av farledsavgiften, inbetalningen till miljöincitamentet samt gränsvärdet för lågvärdigt gods. Regleringen medför inte några förändringar i hur farledsavgiften deklarerar, beräknas eller betalas.

Förslaget bedöms därför inte medföra någon ökad tidsåtgång, administrativa kostnader eller behov av anpassningar i företagets verksamhet.

### **Beskrivning av effekter för kommuner eller landsting**

Förslaget bedöms inte medföra några direkta effekter för kommuner eller regioner. Regleringen avser avgifter för nyttjande av statlig farledsinfrastruktur och riktar sig i första hand till aktörer inom handelssjöfarten.

I tidigare remissförfaranden har det framförts synpunkter om att förändringar i avgiftsnivåer kan ha betydelse för exempelvis kommunala investeringar i hamn- och transportinfrastruktur. Någon närmare analys av sådana eventuella indirekta

Datum  
2026-06-04

Dnr 26-00916

effekter görs dock inte i denna konsekvensutredning, som avser en specifik och avgränsad förändring av farledsavgiften.

### **Påverkan på företagets intäkter**

Förslaget innebär att farledsavgiften justeras i nivå med utvecklingen av KPI-KS samtidigt som inbetalningen till miljöincitamentet minskas. Sammantaget innebär detta att den totala avgiften, inklusive inbetalning till miljöincitamentet, är oförändrad jämfört med 2026. Samtidigt medför justeringen av farledsavgiften att kostnadsbildningen kan förändras i enskilda fall beroende på trafikmönster, antal anlöp samt i vilken utsträckning avgiftsreduktioner, såsom miljöincitament och frekvensrabatter, tillämpas.

Justeringen av gränsvärdet för lågvärdigt gods innebär att fler varor kan omfattas av den lägre avgiftsnivån för gods, vilket i vissa fall kan bidra till lägre transportkostnader.

Hur förändringarna påverkar företagets intäkter beror på i vilken utsträckning kostnader kan föras vidare i transportkedjan genom kommersiella avtal. Detta varierar mellan olika aktörer och är beroende av bland annat trafikupplägg, avtalsstruktur och marknadsförhållanden.

Sammantaget bedöms effekterna på företagets intäkter vara begränsade på systemnivå, men kan variera mellan enskilda aktörer beroende på deras verksamhetsförutsättningar.

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

Regleringen innebär inga förändringar i avgiftsmodellens utformning eller i de processer som företagen använder för att deklarerat och betala farledsavgift.

Förslaget bedöms därför inte påverka företagen i andra avseenden än vad som framgår av avsnitten om kostnader och intäkter.

### **Påverkan på konkurrensförhållanden**

Farledsavgiften utgör en del av sjöfartens totala kostnadsbild och kan därmed påverka konkurrensförutsättningarna i förhållande till andra transportslag, såsom väg- och järnvägstransporter.

Sammantaget innebär detta att den totala avgiften, inklusive inbetalning till miljöincitamentet, är oförändrad jämfört med 2026. Förändringen avser i stället en justering inom avgiftssystemet, vilket kan påverka kostnadsbildningen för enskilda aktörer beroende på trafikmönster och verksamhetsförutsättningar.

Farledsavgiften ska samtidigt ses som en del av Sjöfartsverkets samlade avgiftsuttag, där även andra avgifter, såsom lotsavgifter och avgifter kopplade till

Datum  
2026-06-04

Dnr 26-00916

kanaltrafik, ingår. Den totala avgiftsbelastningen kan ha betydelse för sjöfartens konkurrenskraft i förhållande till andra transportslag.

Mot denna bakgrund bedöms den aktuella justeringen inte leda till någon påtaglig påverkan på konkurrensförhållandena, men Sjöfartsverket följer utvecklingen av avgiftsuttaget i ett bredare perspektiv i syfte att beakta sjöfartens konkurrensförutsättningar i förhållande till andra transportslag.

### **Särskild hänsyn till små och medelstora företag**

Regleringen gäller generellt för fartyg som omfattas av farledsavgiften och differentierar inte mellan företag av olika storlek.

Förslaget innebär en justering av avgiftsnivåer, men inga förändringar i avgiftsmodellens utformning eller i de administrativa processerna. Någon särskild hänsyn till små och medelstora företag bedöms därför inte vara nödvändig.

### **Åtgärder för att begränsa kostnader och andra negativa effekter**

Den föreslagna justeringen baseras på utvecklingen av KPI-KS och syftar till att upprätthålla avgiftens reala nivå över tid. Justeringen av gränsvärdet för lågvärdigt gods syftar till att bibehålla vilka typer av gods som omfattas av bestämmelsen.

Samtidigt innebär den minskade inbetalningen till miljöincitamentet att avgiftsuttaget anpassas för att undvika att systemet genererar ett överskott, vilket bidrar till att begränsa den totala avgiftsbelastningen.

Några särskilda åtgärder för att begränsa kostnader eller andra negativa effekter bedöms därför inte vara nödvändiga.

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

Den reviderade föreskriften föreslås träda i kraft den 1 januari 2027. Tidpunkten har valts för att ge berörda företag tillräcklig framförhållning att ta del av information om de nya avgiftsnivåerna och övriga förändringar samt beakta dessa i sin planering.

Förslaget avser justeringar inom det befintliga avgiftssystemet och innebär inga förändringar av verksamhetens praktiska genomförande eller administrativa rutiner för företagen. Mot denna bakgrund bedöms det inte finnas behov av övergångsbestämmelser.

Informationsinsatser kommer att genomföras inom ramen för ordinarie informationskanaler, bland annat genom publicering av föreskriften och tillhörande information på Sjöfartsverkets webbplats samt genom sedvanlig kommunikation med berörda aktörer

Datum  
2026-06-04

Dnr 26-00916

### **Hur och när konsekvenserna kan utvärderas**

Konsekvenserna av den föreslagna regleringen kommer följas upp inom ramen för Sjöfartsverkets ordinarie uppföljning av kostnader och intäkter samt genom analys av trafikvolym, anlop och avgiftsutfall.

En uppföljning kan genomföras efter att de nya avgiftsnivåerna varit i kraft under en tid som möjliggör jämförelser med tidigare år. Uppföljningen bör särskilt inriktas på att bedöma om avgiftsuttaget utvecklas i linje med kostnadsutvecklingen, om miljöincitamentet utvecklas i balans över tid samt om det finns indikationer på förändrade trafikmönster eller andra effekter för berörda aktörer.

Vid behov kan resultaten av uppföljningen utgöra underlag för framtida justeringar av avgiften och andra delar av avgiftssystemet.

Kontaktperson Linda Onmalm +46(0)10 478 5918  
[linda.onmalm@sjofartsverket.se](mailto:linda.onmalm@sjofartsverket.se)