SJÖFARTSVERKET

2026-11-09

Bästa kund

I decennier har vi sett en långsam men stadig minskning av antalet anlöp. Det har länge varit påfrestande för Sjöfartsverkets ekonomi. För att möta den allmänna prisuppgången har vi tvingats till ständiga besparingar och avgiftshöjningar. Trots stärkta anslag är intjäningen fortfarande ungefär 100 miljoner kronor lägre än den borde vara för att också säkra framtida, nödvändiga, investeringar. Sjöfartsverket behöver vara robust kapitaliserat för att klara en långsiktigt hållbar ekonomi.

Ändå är jag något hoppfull om att nästa års höjning av lotsavgiften kan vara slutfasen av de senaste årens mer kraftiga höjningar för att sedan kunna återgå till att följa inflationen. Jag vet att ni har hört det tidigare, men nu ser förutsättningarna bättre ut.

Höjningen av lotsavgiften är utformad så att startavgiften höjs mer än den rörliga avgiften, så att avgifternas utformning bättre återspeglar våra faktiska kostnader. Samtidigt differentierar vi tiden för beställning av lots där tre fjärdedelar av trafiken kommer kunna beställa senare än idag, medan hamnstäder med lägre trafik behöver beställa tidigare. Det senare ger oss ett stabilare planeringsunderlag, effektivare resursutnyttjande och en bättre möjlighet att tillhandahålla lots vid önskad tidpunkt.

I maj 2027 kommer vi att utvärdera de nya lotsföreskrifterna. Det är viktigt för oss att se i vilken utsträckning förändringarna har fått avsedd effekt. Vi vill också få en bild av hur de har påverkat våra kunder och vilka erfarenheter vi kan dra av den första tiden med de nya bestämmelserna.

Föreskriftsförändringarna börjar gälla den 1 januari 2027.

Samtidigt fortsätter vi att arbeta med kostnadssidan. Det pågår förändringar av kollektivavtal och i hur vi planerar uppdragen i syfte att öka effektiviteten. Vi har gjort lyckade försök att använda drönare i olika verksamheter för att spara såväl tid, kostnader som miljö. Förra året drog vi ner administrationen motsvarande drygt var tionde anställd och minskade vårt engagemang inom forskningen. Jag vill påstå att kostnadsmedvetenheten inom Sjöfartsverket är hög.

Efter den utdragna lågkonjunkturen verkar bättre tider vänta under kommande år. Vi får hoppas och tro att det även kommer sjöfarten till del.

Erik Eklund
Generaldirektör

SJÖFARTSVERKET

Beslut om förändringar i Sjöfartsverkets föreskrifter

Den 1 januari 2027 genomförs föreskriftsförändringar enligt nedan

Lotsavgifter

Startavgiften höjs med 16 procent och den rörliga lotsavgiften med fem procent. Beställningsavgifter, avgiftsreduktioner och tvåmanslotsning höjs med tio procent.
För Öppensjölotsning, genomfartslotsning i Öresund och Öresundslotsning höjs grundavgiften med 10 procent och distanspriset per nautisk mil med mellan två och tio procent.

Differentierade beställningstider
Dagens generella fem timmar ersätts med fyra eller åtta timmar och skiljer mellan hamnstäder beroende på trafikmängd. Hamnstäder med minst 340 lotsbeställningar under 2025 får fyra timmars beställningstid, medan hamnstäder med färre än 340 lotsbeställningar får åtta timmars beställningstid. Vissa undantag har gjorts utifrån geografisk samlokalisering och indelningen ska ses över årligen.

Beställningsavgifter
Beställningsavgift tas ut om en definitiv beställning lämnas, ändras eller återkallas efter att sista tiden för definitiv beställning har passerat. Dagens möjlighet till en fri ändring/återkallelse tas bort men det finns fortsatt möjlighet att vid ett tillfälle ändra starttiden med högst 30 minuter utan beställningsavgift

Avgiftsreduktioner
Sjöfartsverket får ändra den bekräftade tiden fram till fyra timmar innan lotsstart utan att detta ska ses som en försening. Därefter kan avgiftsreduktion bli aktuell om Sjöfartsverket senarelägger lotsningen med mer än 30 minuter. Avgiftsreduktion lämnas också om lotsningen startar mer än 30 minuter efter bekräftad tid och förseningen beror på Sjöfartsverket

Farledsavgifter

I det remitterade förslaget föreslogs att farledsavgiften skulle beräknas upp i nivå med KPI-KS. Vid tidpunkten för remissen prognosticerades KPI-KS till 1,0 procent. Samtidigt föreslog att inbetalningen till miljöincitamentet skulle minskas i motsvarande omfattning. Rabattsatserna för fartyg i Clean Shipping Index (CSI) förslogs lämnas oförändrade.

Utfallet för KPI-KS har därefter fastställts till 1,1 procent. Det remitterade förslaget revideras därför på så sätt att farledsavgiften räknas upp med 1,1 procent och att miljöincitamentet justeras i motsvarande omfattning. Därmed är den totala avgiftsnivån, inklusive inbetalningen till miljöincitamentet, oförändrad jämfört med 2026.

Vidare föreslogs att gränsvärdet för vad som ska anses som lågvärdigt gods skulle höjas från 1 200 till 1 550 kronor per ton. Förändringen motsvarar en uppräkning av gränsvärdet utifrån prisutvecklingen sedan 2018. Förslaget i denna del kvarstår oförändrat.

Isbrytning på beställning

I det remitterade förslaget föreslogs att taxan för isbrytning på beställning skulle höjas med 19,8 procent från och med den 1 januari 2027. Höjningen baseras på utvecklingen av KPI-KS sedan den senaste revideringen samt de ekonomiska målen för den avgiftsbelagda verksamheten.

Taxa för fritidsfartyg i Trollhätte, Säffle och Södertälje kanal

I det remitterade förslaget föreslogs att taxan för fritidsfartyg på Trollhätte kanal, Säffle kanal och Södertälje kanal skulle höjas med 14,4 procent från och med den 1 januari 2027. Höjningen baseras på utvecklingen av KPI-KS sedan den senaste revideringen samt de ekonomiska målen för den avgiftsbelagda verksamheten.