SJÖFARTSVERKET

Remissammanställning

Datum
2026-10-28

Diarienummer
26–00915

Remissammanställning Sjöfartsverkets föreskrifter om tillhandahållande av lots, lotsbeställning, tilldelning av lots och lotsavgifter

Sakfråga	Typiskt synpunkt	Sjöfartsverkets kommentar
Avgifter och finansiering		
Finansiering och kostnadstäckning	Sjöfartsverket bör tydligare redovisa när lotsningsverksamheten förväntas nå ekonomi i balans och när avgiftsintäkterna beräknas motsvara verksamhetens kostnader.	Den ekonomiska utvecklingen inom lotsningsverksamheten är för närvarande positiv, vilket även framgår av senaste delårsrapporten. Utifrån nuvarande prognoser bedöms verksamheten kunna nå en ekonomi i balans under 2027. De förändringar som nu genomförs i verksamheten är viktiga för att skapa förutsättningar för en långsiktigt stabil och hållbar ekonomi.
Vänerreduktionen och tidsbaserad reduktion	Den högre höjningen av startavgiften innebär att Vänerreduktionen och den tidsbaserade reduktionen får mindre relativ betydelse. Vänerreduktionen bör ses över och eventuellt omfatta startavgiften.	Sjöfartsverket konstaterar att den föreslagna differentieringen innebär att Vänerreduktionen får en något mindre relativ betydelse. För en typlotsning (Göteborg-Otterbäcken) minskar Vänerreduktionens och den tidsbaserade reduktionens samlade andel från 46,8 till 46,2 procent, dvs med 0,6 procentenheter.

Leveransadress
Östra Promenaden 7

Postadress
601 78 Norrköping

Telefon
0771 63 00 00

Organisationsnummer
202100–0654

E-post
sjofartsverket@sjofartsverket.se

		Samtidigt blir kostnaden för denna typlotsning 1 500 kronor billigare, med föreslagen differentiering, än om både startavgiften och lotsningsavgiften hade höjts med tio procent. Vid en generell höjning hade reduktionens relativa andel varit oförändrad, men den totala avgiften hade varit högre. Sammantaget bedöms påverkan på reduktionernas relativa betydelse vara begränsad.
Lotsdispens i Vänern	Den högre höjningen av startavgiften minskar den ekonomiska nyttan av lotsdispens för fartyg med frekvent Vänertrafik och kan därmed försämra incitamentet att investera i och upprätthålla sådan dispens.	Sjöfartsverket konstaterar att den föreslagna differentieringen kan innebära kostnadsbesparingen av en lotsdispens över Vänern kan minska något. En beräkning för en typlotsning (Göteborg-Otterbäcken) visar att kostnadsbesparingen med att ta lotsdispens över Vänern minskar från 19,6 procent med dagens avgifter till 19,2 procent föreslagna avgifter, en förändring på 0,4 procentenheter. Lotsdispens kan bidra till ett effektivare nyttjande av lotsresurser genom att minska behovet av lotsning på sträckor där dispens kan medges. Sjöfartsverket bedömer dock sammantaget att förslagets påverkan på den ekonomiska nyttan av lotsdispens är begränsad och föranleder inte någon ändring av förslaget.

Beställningsregler		
4 timmars respektive 8 timmars beställningstid	Historiskt antal lotsbeställningar anses vara ett för snävt kriterium. Exempelvis operativa förutsättningar, godsvolymer, beredskap och strategisk betydelse borde beaktas vid indelning mellan hamnstäder.	Syftet med differentieringen av beställningstiderna är att skapa bättre förutsättningar för en effektiv planering och användning av Sjöfartsverkets lotsresurser. Genom en längre framförhållning i hamnstäder med färre lotsbeställningar, kan tillgängliga resurser planeras så de täcker ett större geografiskt område. Därmed minskar behovet av att upprätthålla motsvarande beredskap i varje enskild hamnstad. Indelningen har därför utformats med utgångspunkt i var en förändrad beställningstid bedöms kunna ge störst effekt på resursutnyttjandet. Detta är en del i arbetet med att effektivisera lotsningsverksamheten och begränsa behovet av framtida avgiftshöjningar. Avsteg från huvudkriteriet har gjorts för hamnstäder som ligger geografiskt samlokaliserade och där samma lotsresurser i praktiken kan användas för flera närliggande hamnar. I dessa fall bedöms det vara rimligt att beakta det samlade planerings- och resursbehovet i området, snarare än varje hamnstads trafikvolym isolerat. Sjöfartsverket avser att se över indelningen mellan hamnstäder och fyra och åtta timmars beställningstid årligen inom ramen för den ordinarie

		översynen av föreskrifterna. I samband med detta kan även kriterierna för indelningen vid behov omvärderas utifrån erfarenheter från tillämpningen.
4 timmars respektive 8 timmars beställningstid	En årlig omprövning kan skapa osäkerheter för rederier, hamnar och transportköpare. Beställningstiderna bör därför ligga fast under längre perioder och förändringar ska meddelas i god tid.	Sjöfartsverket avser att se över indelningen mellan hamnstäder och fyra och åtta timmars beställningstid årligen inom ramen för den ordinarie översynen av föreskrifterna. Förslag till nya eller reviderade föreskrifter remitteras normalt före sommaren och beslut fattas i september eller oktober inför nästkommande år. Mot bakgrund av denna process bedöms det vara svårt att lämna slutligt besked om eventuella förändringar tidigare, men ambitionen är att skapa så god framförhållning som möjligt för berörda aktörer.
4 timmars respektive 8 timmars beställningstid	Indelningen riskerar att skapa olika konkurrensvillkor mellan hamnar.	Sjöfartsverket har utformat indelningen mellan fyra och åtta timmars beställningstid utifrån behovet av framförhållning att planera lotsar, båtmän och transporter. Syftet är inte att gynna eller missgynna enskilda hamnar, utan skapa bättre förutsättningar för resursplaneringen och för att kunna tillhandahålla lots vid önskad tidpunkt.
4 timmars respektive 8 timmars beställningstid	Fyra timmar bör vara huvudregel för definitiv lotsbeställning.	Majoriteten av lotsbeställningarna kommer att omfattas av fyra timmar beställningstid.

		Differentieringen syftar till att bättre anpassa beställningstiderna till de varierande förutsättningarna inom lotsningsverksamheten. Genom förbättrade möjligheter till planering och ett effektivare resursutnyttjande är avsikten att skapa bättre förutsättningar för att tillhandahålla lots till önskad tidpunkt.
4 timmars respektive 8 timmars beställningstid	Längre beställningstider kan medföra praktiska svårigheter för fartyg som trafikerar närliggande hamnar, särskilt vid osäkra ankomsttider till följd av isförhållanden. Detta riskerar att leda till förseningar och ökade kostnader.	En beställningstid på åtta timmar innebär att den definitiva lotsbeställningen måste göras senast åtta timmar före önskad lotsstart, även om fartyget ännu inte har lämnat föregående hamn. Om ankomsttiden därefter förändras finns möjlighet att ändra beställningen enligt de föreslagna bestämmelserna, vilket kan medföra avgifter. Fartygsanmälan och lotsbeställning omfattas av olika bestämmelser. Även om Transportstyrelsens regler medger att fartygsanmälan vid kortare resor görs senast vid avgång från föregående hamn, finns inget hinder att anmälan görs tidigare. Sjöfartsverket kommer därför att uppmuntra kunder att göra fartygsanmälan i god tid, så att även lotsbeställningen kan göras i MSW. Om fartygsanmälan ännu inte har gjorts när lotsbeställning görs, behöver lotsbeställningen i stället göras per telefon till aktuell lotsbeställningscentral.

		Om lotsbeställningen görs först vid avgång, från en närliggande hamn, kan framförhållningen vara otillräcklig för att Sjöfartsverket ska kunna tillhandahålla lots till önskad tidpunkt. Även om lots kan tillhandahållas kan en sådan beställning medföra avgift om den görs med kort framförhållning. Mot bakgrund av synpunkten har Sjöfartsverket förtydligat bestämmelserna i 8 § om hur lotsbeställning ska hanteras när fartygsanmälan ännu inte har lämnats.
Avgiftsfri ändring eller återkallelse	Möjligheten till en första avgiftsfri ändring eller återkallelse bör behållas, särskilt för trafik med åtta timmars beställningstid samt när ändringen beror på omständigheter utanför kundens kontroll.	En definitiv lotsbeställning ligger till grund för Sjöfartsverkets planering och fördelning av lotsar, båtmän och transporter. Sena ändringar och återkallelser kan medföra att redan planerade resurser behöver omfördelas, vilket påverkar resursutnyttjandet och möjligheten att tillhandahålla lots vid önskad tidpunkt. Möjligheten till en första avgiftsfri ändring eller återkallelse innebär att sådana förändringar kan göras utan avgift, trots att de kan medföra behov av omplanering. Genom att ta bort denna möjlighet vill Sjöfartsverket skapa bättre förutsättningar för en mer stabil och effektiv resursplanering.

		Sjöfartsverket är medvetet om att förutsättningarna för en lotsning kan förändras med kort varsel, särskilt för trafik med längre beställningstid. Behovet av flexibilitet behöver dock vägas mot behovet av tillräcklig framförhållning och en förutsägbar resursplanering. Sjöfartsverket bedömer därför att förslaget bör kvarstå.
Ändringar av lotsbeställning och bekräftad tid	Kundens möjligheter att ändra en lotsbeställning begränsas samtidigt som Sjöfartsverket får möjlighet att ändra en redan bekräftad tidpunkt. Reglerna bör därför vara med symmetriska. Ändringar av en bekräftad tid kan dessutom få följdeffekter för hamn, terminal, bemanning och övriga delar i logistikkedjan.	Reglerna om ändring av lotsbeställning och ändring av bekräftad tidpunkt har olika utgångspunkter. Beställningsreglerna syftar till att ge Sjöfartsverket tillräckliga förutsättningar för att planera lotsar, båtmän och transporter. Möjligheten för Sjöfartsverket att ändra en bekräftad tidpunkt är avsedd att hantera situationer där den planerade lotsningen behöver anpassas utifrån tillgängliga resurser. En ändring av bekräftad tidpunkt kan medföra konsekvenser för hamnar, terminaler och andra aktörer i transportkedjan. Förslaget innehåller därför bestämmelser om avgiftsreduktion när Sjöfartsverket senarelägger en bekräftad tidpunkt med mer än 30 minuter när mindre än fyra timmar återstår före den bekräftade tidpunkten.
Ändringar av lotsbeställning och bekräftad tid	Sjöfartsverkets möjlighet att ändra en redan bekräftad tidpunkt bör begränsas till ett visst antal gånger.	En generell begränsning av antalet ändringar av en bekräftad tidpunkt bedöms kunna försvåra möjligheten att hantera situationer där den

		planerade lotsningen behöver anpassas utifrån tillgängliga lots-, båt- och transportresurser. Någon särskild begränsning av antalet ändringar föreslås därför inte.
Ändringar av lotsbeställning och bekräftad tid	Om Sjöfartsverket ändrar en bekräftad tidpunkt bör kunden få rätt till motsvarande avgiftsfri ändring.	För att kunna bedriva en effektiv lotsningsverksamhet behöver Sjöfartsverket ha möjlighet att vid behov ändra en bekräftad tidpunkt. Planeringen behöver ta hänsyn till den samlade efterfrågan på lotsningen och tillgängliga resurser, så att verksamheten kan bedrivas så effektivt som möjligt för hela kundkollektivet. Sjöfartsverket bedömer därför inte att det är motiverat att införa en motsvarande möjlighet till avgiftsfri ändring för kunden.
Vinter- och isförhållanden	Ändringar eller återkallelser som beror på isförhållanden, isbrytarassistans eller konvojtilldelning bör undantas från beställningsavgift.	Om en ändring eller återkallelse av en lotsbeställning beror på Sjöfartsverkets verksamhet, exempelvis i samband med isbrytarassistans, tas ingen ändringsavgift ut.
Service och verksamhetsutveckling		
Service, leveranssäkerhet och lotstillgänglighet	Avgiftshöjningar och förändrade regelverk bör kunna kopplas till förbättrad service, exempelvis högre lotstillgänglighet, bättre leveranssäkerhet och kortare väntetider.	Syftet med de föreslagna förändringarna är att skapa förutsättningar för ett effektivare resursutnyttjande, bland annat genom att minska andelen overksam tid, och därigenom förbättra möjligheterna att tillhandahålla lots vid önskad tidpunkt. Ett effektivare resursutnyttjande kan även

		bidra till att begränsa kostnadsutvecklingen och på sikt minska behovet av framtida avgiftshöjningar.
Service, leveranssäkerhet och lotstillgänglighet	Sjöfartsverket bör före föreskriftens ikraftträdande redovisa nuvarande nivå på lotstillgängligheten samt vilka förbättringar som förväntas till följd av de föreslagna förändringarna, uppdelat per lotsområde.	Sjöfartsverket följer löpande upp lotstillgängligheten på månadsbasis. På nationell nivå omfattar uppföljningen bland annat andelen fartyg som får lots vid önskad tidpunkt, genomsnittlig väntetid samt antalet fartyg med väntetider på 12 timmar eller mer. Sjöfartsverket avser att följa upp effekterna på de föreslagna förändringarna inom ramen för den ordinarie uppföljningen av lotsverksamheten. Uppföljningen kommer bland annat att omfatta hur förändringarna påverkar resursutnyttjandet och möjligheterna att tillhandahålla lots till önskad tidpunkt.
Digitalisering och navigationsstöd från land	Effektivisering, teknikutveckling och navigationsstöd från land bör utvecklas för att förbättra tillgängligheten och begränsa framtida avgiftsökningar.	Sjöfartsverket arbetar fortsatt med samtliga dessa frågor inom ramen för det löpande utvecklings- och förbättringsarbetet.
Övriga synpunkter		
Miljödifferentiering av lotsavgiften	Lotsavgiften bör miljödifferentieras, exempelvis på motsvarande sätt som för farledsavgiften.	Synpunkten avser en mer principiell förändring av avgiftsmodellen och beaktas därför inte inom ramen för 2027 års avgiftsförändring.
Lotsledsförteckningen (bilaga 1 i föreskriften)	Transportstyrelsen påpekar att ändringar i Sjöfartsverkets lotsledsförteckning inte får	Sjöfartsverket delar bedömningen att förändringar i myndigheternas respektive föreskrifter bör

	rättslig verkan för lotsplikten förrän motsvarande ändringar har gjorts i Transportstyrelsens föreskrifter. De efterfrågar samordning av ändringarna.	samordnas för att undvika otydlighet. Mot bakgrund av synpunkten avser Sjöfartsverket se över den interna processen för ändringar i lotsledsförteckningen samt formerna för samordning med Transportstyrelsen. Sjöfartsverket ser fördelar med ett gemensamt datum för årlig revidering av myndigheternas respektive lotsledsförteckning och avser att ta upp frågan med Transportstyrelsen.
Konsekvensutredningen	Regelrådet bedömer att konsekvensutredningen inte uppfyller gällande krav och behöver kompletteras med antal berörda företag, deras storlek samt en tydligare kvantifiering av förslagets kostnadspåverkan.	Sjöfartsverket har med anledning av Regelrådets synpunkter kompletterat konsekvensutredningen. Bland annat har räkneexempel som illustrerar förslagets kostnadspåverkan lagts till. Även möjligheterna och begränsningarna att närmare beskriva de berörda företagens antal och storlek har förtydligats.