

2025-03-24

Er ref: SJÖFS 25-00133sjofartsverket@sjofartsverket.se**Vår ref:** R-SI202507
Elin Swedlundelin.swedlund@skogsindustrierna.se

Yttrande ang remiss om Föreskrift om ändring av SJÖFS 2024:2 om lotsbeställning tilldelning av lots och lotsavgifter

Sammanfattning

Skogsindustrierna tackar för möjligheten att inkomma med yttrande angående Sjöfartsverkets förslag om att genomföra en höjning med tio (10) procent av lotsavgifterna samt ändra vissa lotsleder. Sjöfartsverket beräknar att höjningen av lotsavgiften motsvarar en intäktsökning om cirka 36 mnkr för andra delen av 2025 (juli-december).

Skogsindustrierna:

- avstyrker förslaget om att höja lotsavgifterna
 - anser att en utredning med fokus på effektivisering av lotsning bör tillsättas för att klarlägga vilka möjligheter som finns över tid för att motverka fortsatta kostnadsökning.
 - anser att konsekvensutredningen bör kompletteras med hur avgiftshöjningen påverkar svensk tillväxt, export, import och klimatomställning.
- anser att förseningsavgiften bör förlänga till upp till 12 timmar, samt att av Sjöfartsverket ombokade lotstider skall betraktas som förseningar.
- anser att lotsavgiften bör ha en stegvis avtrappning av timdebiteringen ju längre lotsningen pågår
- välkomnar effektivisering av lotslederna.
- avvisar Sjöfartsverkets påstående om att lotstjänsten betalas av fartygsagenter på uppdrag av rederier. Detta då dessa vidarefakturerar kostnaden till svenska företag och konsumenter.

Skogsindustrierna står bakom Näringslivets Transportråds yttrande.

Skogsindustriernas yttrande

Höjning av lotsavgifterna

Skogsindustrierna avstyrker förslaget om att höja lotsavgifterna då det slår mot svensk konkurrenskraft och tillväxt, motverkar sjöfartens omställning, hindrar överflytt av gods till sjö samt ökar inflationen i Sverige. Skogsindustrierna efterlyser istället att Sjöfartsverket accelererar arbetet med att effektivisera och optimera lotstjänsten. Här behöver kraftiga åtgärder skyndsamt vidtas. Skogsindustrierna anser att en utredning med fokus på effektivisering av lotsning bör tillsättas med uppdrag att klarlägga vilka möjligheter som finns över tid, för att motverka fortsatta kostnadsökning. Utöver teknikutveckling och effektivisering av lotsprocessen bör utredningen även se på hur lotsar kan täcka för varandra och varandras lotsleder, samt om alla hamnar som idag är bemannade 24/7 behöver vara det (t.ex. Kapellskär?).

Skogsindustrierna önskar även att Sjöfartsverket redovisar hur verket anpassar sin organisation och sitt arbetssätt för att möta trenderna inom sjöfart med färre och större anlöp, på samma sätt som t.ex. näringslivet anpassar sin verksamhet för att vara konkurrenskraftig i en föränderlig värld. Redogörelsen får gärna beskriva hur lotsprocessen ger incitament till näringslivet att använda ny teknik och nya effektiva logistikflöden som både ökar säkerheten, minskar behov av lots samt ökar Sveriges konkurrenskraft.

Skogsindustrierna motsäger sig Sjöfartsverkets påstående om att lotstjänsten beställs och betalas av fartygsagenter på uppdrag av rederier. Detta då hela kostnaden vidarefaktureras till godsägaren vilket innebär att svenska företag och svenska konsumenter betalar för samtliga lotstjänster som beställs av fartygsagenterna.

Konsekvensutredningen bör kompletteras med hur avgiftshöjningen påverkar svensk export och import. Det är bra att Sjöfartsverket har inkluderat transportköarperspektivet i konsekvensutredningen och inte enbart fokuserat på hur sjöfartsnäringen påverkas. Precis som Sjöfartsverket skriver så har vissa godssegment, såsom trä- och jordbruksprodukter, en högre priskänslighet, vilket gör dessa segment mer sårbara för höjningar. Skogsindustrierna yrkar därför på att Sjöfartsverket bör komplettera konsekvensutredningen med hur avgiftshöjningen påverkar svensk tillväxt, svensk konkurrenskraft på den globala exportmarknaden marknaden samt ökad inflationen i Sverige till följd av dyrare import. Utredningen bör även inkludera andra kostnadshöjande aspekter som påverkar både sjöfarten (tex EU fuel Maritime, ETS 1, IMO, farledsavgifter) och andra transportslag (tex de höga banavgifterna). Industrin använder alla transportslag i ett system varför alla infrastrukturavgifter belastar godset sammantaget, liksom avgifter kopplat till EU Fuel Maritime och ETS 1. Regelverket inom EU Fuel Maritime är utformat i syfte att ge rederier och transportköpare incitament att samlasta och optimera fartygs lastutrymme. För att klara detta kommer sjöfarten behöva bli mer flexibel i sina anlöp. De redan höga lotsavgifterna verkar dock i motsatt riktning, vilket ytterligare skulle förstärkas med Sjöfartsverkets förslag om att höja lotsavgifterna med 10 %. Utan lotsdispens kostar det redan idag över 100 000 kronor för ett fartyg att gå in i en hamn, och till detta tillkommer att hamnavgifter är höga vid tillfälliga anlöp. Sammantaget gör detta att kostnaden kan landa på 2-300 000 kronor för att gå in i en ny hamn och fylla på last, vilket svensk skogsindustri och våra kunder saknar betalningsförmåga för idag. Skogsindustrierna vänder sig för övrigt mot att Sjöfartsverket använder begreppet "betalningsvilja" i konsekvensanalysen, då "betalningsförmåga" är ett mer korrekt begrepp.

Förseningsavgifter

Förseningsavgiften för lots bör förlängas upp till minst 12 timmar

Kostnaden för näringslivet av att en båt väntar på lots är hög, vilket innebär att det är av stor vikt att få lotsning i tid. Det är inte ovanligt att näringslivet får vänta en hel dag på lots vilket innebär höga demurragekostnader övertidskostnader för att ta ikapp förlorad tid. Långa väntetider innebär större kostnader för svenska sjötransporter än vad det innebär för de sjötransporter som går över världshaven. Förenklat kan man säga att de fartyg som trafikerar Sveriges kuster kör runt 8 000 ton under en rutt på ca 10 dagar inkl lassning och lossning vilket kan jämföras med sjöfrakten på världshaven som kör 80 000 ton på ca 50 dagar. 1 dygns försening innebär 1/10 högre kostnader för svensk sjöfart som ska slås ut på en förhållandevis låg last (8000 ton) medan det innebär 1/50-del högre kostnader för sjöfarten på världshaven som dessutom slås ut på en större last (80 000 ton). Detta gör svensk sjöfart mer känslig för förseningar.

Skogsindustrierna yrkar därför att förseningsavgiften för lots (§36) bör förlängas upp till minst 12 timmar för att skapa finansiellt incitament för lotsningen att komma i tid. Skogsindustrin föreslår följande:

Föresening, tim	Belopp, kr
31 min – 59 min	1 750
1 tim – 1 tim 59 min	3 520
2 tim – 2 tim 59 min	5 285
3 tim – 3 tim 59 min	7 055
4 tim – 7 tim 59 min	12 000
8 tim – 11 tim 59 min	20 000
12 tim -	40 000

Skogsindustrierna menar även att det behöver förtydligas vad som menas med försening. Om ett fartyg har bokat lots till ett visst klockslag och Sjöfartsverket återkommit och bett om att flytta fram lotsningen till ett annat klockslag, så betraktas detta idag inte som en *försening av lots* – även om det innebär det för fartyget som ju i praktiken tvingas vänta. Skogsindustrierna yrkar att även denna väntan behöver ersättas med förseningsavgift, samt ingå i Sjöfartsverkets statistik.

Lotsningsavgift

Skogsindustrierna yrkar på en stegvis avtrappning av timdebiteringen (§17) ju längre lotsningen pågår. Snittlängden på en lotsning idag är gissningsvis 1-2 timmar medan den på Väneren är 18 timmar. I dagens rabattsystem har de ekonomiska incitamentet för att ta dispens från lots krympt då all rabatt utgår efter timme 7. Skogsindustrierna önskar gärna se en självkostnads kalkyl från Sjöfartsverket för lotsad timme 1-2 jämfört med 3-18.

Effektivisering av lotsleder

Bra att antalet lotsleder effektiviseras

Det är bra att Sjöfartsverket effektiviserar sin verksamhet genom att ta bort lotsleder som inte nyttjas. Denna typ av kostnadsbesparingar välkomnas. Skogsindustrierna har inget att erinra angående förslaget om att göra flera lotsleder i Helsingborg. De fyra hamnarna tar emot olika typer av fartyg och last (bulk, olja, container), varför det vanligtvis är olika fartyg och bolag som trafikerar de olika hamnarna.

Sjöfartsverket skriver att verket arbetar kontinuerligt med effektiviseringar och att noggrant se över den egna påverkan på kostnadsbilden för att minimera avgiftshöjningarnas effekter. Detta är mycket välkommet och Skogsindustrierna önskar se en redogörelse för detta arbete.

Höjda myndighetsavgifter urholkar svensk skogsindustris konkurrenskraft

Skogsindustrin säljer 90 % av de varor vi producerar till kunder utanför Sverige varav 65 % exporteras via sjöfart. Exporten av skogsprodukter genererar idag ett handelsöverskott till Sverige på över 100 miljarder kronor om året. Detta överskott skapas genom att vi förädlar svensk skogsråvara i Sverige i svenska industrier med svenska jobb. Exportintäkterna används för att betala skatt och löner i Sverige, för att betala svenska underleverantörer samt för att investera i svensk industri så att den står sig fortsatt konkurrenskraftig på den globala marknaden där konkurrensen är stenhård. Sverige har långa transportavstånd till de stora marknaderna varför transportkostnader får en direkt påverkan på slutpris hos kund.

Skogsindustrierna ser med oro på att myndighetsavgifter stiger inom alla transportslag. Infrastrukturavgifterna för godstransport på tåg har ökat med 600 % på 15 år (55 % höjning bara under

2025 jämfört med 2024) infrastrukturavgifterna på de produkter vi transporterar med sjöfart blev 24 % högre år 2025 jämfört med 2024 till följd av att Sjöfartsverkets höjning farledsavgifterna samtidigt som kompensation tas bort. Ovanpå detta föreslår nu Sjöfartsverket att höja lotsavgiften med 10 % under 2025. Då en vara som är tillverkad av skogsindustrin har transporterats med hjälp av både tåg, båt och bil innan den når vår kund, så adderas alla myndighetsavgifter för dessa transporter på varans kostnad, vilket gör skogsindustrins varor mindre konkurrenskraftiga på den globala marknaden. Det i sin tur påverkar sysselsättningen i Sverige.

De höjda myndighetsavgifterna urholkar industrins konkurrenskraft och åter upp det utrymme som näringslivet behöver för att kunna ställa om transportererna till fossilfria alternativ.

Om svensk skogsindustri

Skogsindustrierna är en av Sveriges största transportköpare. Vid export av skogsindustriprodukter är cirka 25 procent lastbilstransporter, 65 procent sjötransporter och 10 procent järnvägstransporter. Transportkedjan är intermodal och alla trafikslag används innan varan når kund.

Skogsindustrin har enats om gemensamma klimatmål i Skogsindustrins framtidsagenda vilket bland annat innebär att svensk skogsindustri ska ha fossilfria landtransporter i Sverige år 2040. För att skogsindustrin ska vara konkurrenskraftig genom omställningen är det avgörande att myndighetsavgifter och andra kostnader styr i en riktning som främjar transporteffektivitet och varans konkurrenskraft på den globala marknaden.

Sveriges geografiska läge i världen och stora avstånd inom landet medför att skogsindustrin är starkt beroende av väl fungerande transporter för sin konkurrenskraft. Transporter utgör en stor del av företagets totala kostnadsmassa då vi transporterar stora tunga produkter långa sträckor.

Skogsindustrins framtidsagenda

Skogsindustrin vill driva på en mer hållbar utveckling. Därför har skogsindustrin i nära samarbete med medlemsföretagen tagit fram tre löften som berör klimat, cirkularitet och biologisk mångfald:

- 2040 ska skogsindustrins klimatnytta öka med 30 procent.
- 2040 ska skogsindustrins produkter vara fossilfria och återvinningsbara.
- 2040 ska Sverige ha livskraftiga skogar med en rikare biologisk mångfald

För Skogsindustrierna

Elin Swedlund

Transportansvarig

Skogsindustrierna – organisationen för företag som förädlar trä till fossilfria och förnybara material och produkter. I verksamheten ingår Svenskt Trä och sekretariatet för BioInnovation.

Skogsindustrierna företräder ca 40 massa- och pappersbruk, 80 sågverk och 105 företag med övrig verksamhet i Sverige.