

2025-08-27

Er ref: SJÖFS 25-02847sjofartsverket@sjofartsverket.se**Vår ref:** R-SI202546
Elin Swedlundelin.swedlund@skogsindustrierna.se

Yttrande ang remiss om Sjöfartsverkets föreskrifter om farledsavgift SJÖFS 25_02847

Sammanfattning

Skogsindustrierna tackar för möjligheten att inkomma med yttrande angående Sjöfartsverkets förslag till ändringar av föreskrifter om farledsavgift.

Skogsindustrierna noterar att Sjöfartsverket avser höja farledsavgiften totalt, inklusive höjning för miljöincitamentet, med cirka 3,75 procent från gällande avgiftsnivåer i SJÖFS 2024:1 från och med den 1 januari 2026. Utöver avgiftshöjningen avser Sjöfartsverket att justera rabattsatserna för miljöincitamentet för fartyg i Clean Shipping Index (CSI)-klasserna A och B. Samt att Sjöfartsverket föreslår höja beredskapsavgiften med 3,75 %.

Skogsindustrierna:

- Skogsindustrierna avstyrker ökningen av farledsavgifterna utöver KPI, vilket motsvarar 1%.
- Skogsindustrierna avstyrker förslaget om att minska miljöincitamentet med hänsyn till den korta framförhållningen och avsaknaden av konsekvensbeskrivning. Principiellt välkomnar vi dock en minskning av nationella styrmedel i form av miljöincitament för CSI-klassade fartyg, då vi förespråkar internationella regelverk för hållbar sjöfart.

Skogsindustrierna står bakom NTR's och Svensk Sjöfarts yttrande.

Skogsindustriernas yttrande

Sjöfartsverkets förslag

Farledsavgift består av Beredskapsavgift, Fartygsbaserad avgift och Godsbaserad avgift.

Beredskapsavgift

Skogsindustrierna noterar att Sjöfartsverket avser höja beredskapsavgiften med 3,75 %. Denna avgift tas ut för de fem första anlöpen i en kalendermånad vilket föreslås förbi oförändrat. För det första och andra anlöpet i en kalendermånad tas en beredskapsavgift ut för respektive anlop 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 anläpet 50 procent och för det femte anläpet 25 procent.

beslutade den 7 oktober 2024.		På remiss sommaren 2025 i syfte att införas 1 januari 2026
Nettodräktighetsklass	Beredskapsavgift, kr	Beredskapsavgift, kr
0-999	1 070	1 110
1 000-1 999	4 050	4 200
2 000-2 999	7 970	8 270
3 000-5 999	12 690	13 165
6 000-9 999	23 315	24 190
10 000-14 999	33 865	35 135
15 000-29 999	43 380	45 005
30 000-59 999	49 740	51 605
60 000-99 999	58 245	60 430
100 000-	68 795	71 375

Bild: Beredskapsavgift, kr. Källa: [Sjöfartsverkets författningssamling](#) 7 okt 2024, samt remiss med diarienummer 25-02847.

Fartygsbaserad farledsavgift

Skogsindustrierna noterar att Sjöfartsverket avser höja farledsavgiften totalt, inklusive höjning för miljöincitamentet, med cirka 3,75 procent från gällande avgiftsnivåer i SJÖFS 2024:1 från och med den 1 januari 2026. Utöver avgiftshöjningen avser Sjöfartsverket att justera rabattsatserna för miljöincitamentet för fartyg i [Clean Shipping Index \(CSI\)](#)- klasserna A och B (även kallat klass 5 och 4 inom CSI) från 90 procent till 65 procent för fartyg i A-klass respektive från 70 procent till 40 procent för fartyg i B-klass. Sjöfartsverkets skriver att endast 103 av 2467 fartyg tog del av miljöincitamentet under 2024 varav 67 % var färjor, 0 % var containerfartyg och övriga segment varierade mellan 1 och 13 %.

beslutade den 7 oktober 2024.					På remiss sommaren 2025 i syfte att införas 1 januari 2026			
Nettodräktighetsklass	Fartygsbaserad farledsavgift, kr				Fartygsbaserad farledsavgift, kr			
	Miljöklass				Miljöklass			
	A	B	C	D-E	A	B	C	D-E
0-999	355	1 070	3 195	3 555	1 290	2 215	3 320	3 690
1 000-1 999	1 360	4 070	12 200	13 550	4 920	8 435	12 650	14 060
2 000-2 999	2 660	7 990	23 945	26 610	9 665	16 565	24 845	27 610
3 000-5 999	4 245	12 730	38 185	42 425	15 405	26 410	39 615	44 015
6 000-9 999	7 795	23 385	70 130	77 910	28 290	48 500	72 750	80 830
10 000-14 999	11 325	33 965	101 915	113 250	41 125	70 500	105 745	117 495
15 000-29 999	14 510	43 510	130 515	145 015	52 660	90 270	135 410	150 455
30 000-59 999	16 635	49 890	149 685	166 315	60 395	103 530	155 295	172 550
60 000-99 999	19 470	58 415	175 235	194 700	70 700	121 200	181 800	202 000
100 000-	22 990	69 000	207 025	230 035	83 530	143 195	214 795	238 660

Bild: Fartygsbaserad farledsavgift, kr. Källa: [Sjöfartsverkets författningssamling](#) 7 okt 2024, samt remiss med diarienummer 25-02847.

Sjöfartsverket skriver att under 2024 lämnade 2 467 unika fartyg farledsdeklaration och de stod för sammanlagt cirka 67 500 anlöp. Antalet fartyg som under 2024 tog del av miljöincitamentet var 103 stycken. Sjöfartsverket förväntar sig att den föreslagna justeringen av rabattsatserna för fartyg i CSI-klass A och B kommer minska utbetalningarna av miljöincitament för dessa fartyg. Sjöfartsverkets prognos för 2025 visar att fartyg i CSI-klass A kommer att få cirka 60 miljoner kronor i utbetalningar. Med den föreslagna justeringen beräknas beloppet för fartyg i A klassen minska till cirka 50 miljoner kronor. För fartyg i B-klassen förväntas utbetalningarna minska med cirka 20 miljoner kronor, från cirka 50 miljoner kronor till cirka 30 miljoner kronor.

Skogsindustriernas yttrande

- Skogsindustrierna avstyrker ökningen av farledsavgifterna utöver KPI, vilket motsvarar 1%.

Höjda myndighetsavgifter påverkar industrins konkurrenskraft negativ, begränsar Sveriges tillväxt och åter upp det utrymme som näringslivet behöver för att kunna ställa om transporterna till fossilfria alternativ. Detta är särskilt kännbart för svensk skogsindustri i ett läge med extremt höga virkespriser, hög valuta, låg byggkonjunktur och handelstullar. Även Sjöfartsverket har en tuff ekonomisk situation, och den behöver lösas genom effektiviseringsarbete inom Sjöfartsverket samt genom att regeringen säkerställer en permanent, stabil finansiering, inte genom att höja farledsavgifterna. Vi motsäger oss därför att Sjöfartsverkets förslag innebär en höjning på 3,75 % när KPI motsvarar 1 %. Vi anser även att Vinterväghållning till sjöss ska likställs med vinterväghållning på land genom att drift och underhåll anslagsfinansieras.

- Skogsindustrierna avstyrker förslaget om att minska miljöincitamentet med hänsyn till den korta framförhållningen och avsaknaden av konsekvensbeskrivning. Principiellt välkomnar vi dock en minskning av nationella styrmedel i form av miljöincitament för CSI-klassade fartyg, då vi förespråkar internationella regelverk för hållbar sjöfart.

Några av Skogsindustrierna medlemmar nyttjar fartyg som är miljöklassade enligt CSI och som åtnjuter nedsatta farledsavgifter.

Skogsindustrierna välkomnar principen om att minska miljöincitamentet för CSI-klassade fartyg, då vi förespråkar internationella, helst globala, regelverk för omställningen av sjöfarten. Nationella styrmedel riskerar skapa lapptäcke av styrmedel med risk för ökade kostnader för transporter till och från Sverige, utan att omställningen lyckas. När det gäller styrmedel för hållbar sjöfart så förespråkar vi främst styrmedel som syftar till att ställa om till fossilfri sjöfart då fossilfria sjötransporter är sjöfartens största utmaning, och då i form av internationell utsläppshandel med utsläppsrätter, snarare än myndighetsavgifter. Utsläppshandel, likt EU ETS och IMO's liggande förslag, innebär att det är den dyraste kilowatten som ersätts först, eller om man så vill; det dyraste fossila utsläppet (kr/ton CO_{2e}) som först ställs om och blir fossilfritt. Ett sådant styrmedel ger aktörer större incitament än vad myndighetsavgiftsbaserade styrmedel gör att ställa på ett sätt som bär sig ekonomiskt även utan styrmedel.

Gällande Sjöfartsverkets förslag om att minska det befintliga myndighetsavgiftsbaserade styrmedlet *miljöincitament för vissa CSI-klassade fartyg*, anser vi att en eventuell justering behöver föregås av en

diskussion och konsekvensanalys om styrmedlets syfte och verkan innan ett eventuellt beslut om att ta bort eller minska styrmedlet fattas. Till exempel är en analys välkommen om hur styrmedlet samverkar med andra styrmedel som EU ETS där sjöfarten ska annullera utsläppsrätter motsvarande 40 % av 2024 års utsläpp, 70% av 2025 års utsläpp och 100 % 2027 års utsläpp. Vi anser även att ett beslut om att ta bort styrmedlet behöver kommuniceras flera år i förväg så att berörda aktörer ska ha möjlighet att anpassa sin verksamhet. Detta enligt principen om att näringslivet önskar långsiktighet för att våga/kunna fatta investeringsbeslut.

Höjning av myndighetsavgifter påverkar svenska företag och konsumenter

Skogsindustrierna välkomnar att Sjöfartsverkets har inkluderat transportköarperspektivet i konsekvensutredningen och bland annat inte längre skriver att farledsavgifterna betalas av fartygsagenter på uppdrag av rederier, utan fastslår att hela kostnaden vidarefaktureras till varuägaren och att det i sin tur innebär att svenska företag och svenska konsumenter betalar för samtliga farledsavgifter som beställs av fartygsagenterna. Även om Sjöfartsverket anser att det är svårt för verket att uppskatta hur många dessa företag är eller hur avgiftshöjningen påverkar svensk export och import så skulle Skogsindustrierna välkomna en övergripande reflektion om hur avgiftshöjningen samverkar med andra kostnadshöjande aspekter som påverkar både sjöfarten så som EU fuel Martime, ETS 1, IMO och farledsavgifter. Här vill Skogsindustrierna framhålla att vi är positiva till att sjöfarten ställer om och bli fossilfri, och vi ser som sagt att det krävs globala, eller allra minst europeiska styrmedel för att uppnå detta. 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 farledsavgifterna verkar dock i motsatt riktning, vilket ytterligare förstärks om Sjöfartsverket höjer farledsavgifterna. 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.

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 % både i januari 2026 samtidigt som avgifterna redan höjdes 10 % i juli 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.

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.