

2025-08-29

**Er ref:** SJÖFS 25-02848[sjofartsverket@sjofartsverket.se](mailto:sjofartsverket@sjofartsverket.se)**Vår ref:** R-SI202546  
Elin Swedlund[elin.swedlund@skogsindustrierna.se](mailto:elin.swedlund@skogsindustrierna.se)

## **Yttrande ang remiss om Sjöfartsverkets föreskrifter om lotsavgift SJÖFS 25\_02848**

### **Sammanfattning**

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

Skogsindustrierna noterar att Sjöfartsverket avser höja lotsavgiften motsvarande 10 % i januari 2026 och hänvisar till att detta är i enlighet med en treårsplan.

### **Skogsindustrierna:**

- avstyrker förslaget om att höja lotsavgifterna
- anser att förseningsavgiften för lots bör förlängas upp till minst 12 timmar
- anser att om Sjöfartsverket bett om att flytta fram lotsningen till ett annat klockslag, så ska detta betraktas som en *försening av lots* och väntan ska ersättas med förseningsavgift, samt ingå i Sjöfartsverkets statistik.
- 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.

Skogsindustrierna står bakom NTR's och Svensk Sjöfarts yttrande

### **Skogsindustriernas yttrande**

#### **Sjöfartsverkets förslag**

Lotsavgiften består av beställningsavgift, startavgift, lotsningsavgift och reseersättning.

Skogsindustrierna noterar att höjningen av lotsavgiften kommer differentieras genom att 75 procent av den totala höjningen fördelas på startavgiften och resterande 25 procent fördelas på den rörliga lotsningsavgiften. Det innebär en höjning av startavgiften med 15 procent och en höjning av den rörliga lotsningsavgiften med 5 procent från gällande avgiftsnivåer i ändringsföreskrift SJÖFS 2025:3 som träder i kraft 1 juli 2025.

Sjöfartsverket bedömer att en höjning av lotsavgiften är nödvändig för att myndigheten ska kunna utföra sitt utpekade myndighetsuppdrag, att tillhandahålla säker och tillgänglig lotsning i hela landet. Enligt den senaste prognosen för 2025 förväntas Sjöfartsverkets intäkter från lotsavgifterna bli cirka 764 mnkr. Om en höjning på 10 procent genomförs, beräknas intäkterna för höjningen motsvara 76,4 mnkr. Av denna summa kommer startavgiften att stå för 75 procent, vilket motsvarar 57,3 mnkr, medan den rörliga lotsningsavgiften kommer att stå för 25 procent, vilket motsvarar 19,1 mnkr.

Sjöfartsverket föreslår oförändrade beställningsavgifter jämfört med 1 juli 2025 då beställningsavgifterna höjdes med 10 % från 1 januari 2025.

## Skogsindustriernas yttrande

- Skogsindustrierna avstyrker förslaget om att höja lotsavgifterna.

Skogsindustrierna understryker att Sjöfartsverket redan höjt lotsavgifterna med 10 % per 1 juli 2025 jämfört med 1 januari 2025, och vi avstyrker därför Sjöfartsverkets förslag om att höja lotsavgifterna ytterligare 10 % per 1 januari 2026. Vi vill även understryka att infrastrukturavgifterna på de produkter vi transporterar med sjöfart blev 24 % högre år 2025 jämfört med 2024 till följd av att Sjöfartsverkets höjde farledsavgifterna samtidigt som kompensation tas bort. Vi välkomnar dock att totalen av den nya lotsavgiften förskjuts så att det blir relativt sätt lägre kostnader för längre lotsningar.

Vi betonar, precis som vid höjningen i april 2025, att förslaget om att höja lotsavgifterna slår mot svensk konkurrenskraft och tillväxt, motverkar sjöfartens omställning, hindrar överflytt av gods till sjö samt ökar inflationen i Sverige. Skogsindustrierna efterlyser nu, liksom då, i stället 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 anser att 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, liksom tidigare, 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:

| <b>Försening, tim</b> | <b>Belopp, kr</b> |
|-----------------------|-------------------|
| 31 min – 59 min       | 1 880             |
| 1 tim – 1 tim 59 min  | 3 755             |
| 2 tim – 2 tim 59 min  | 5 635             |
| 3 tim – 3 tim 59 min  | 7 510             |
| 4 tim – 7 tim 59 min  | 13 200            |
| 8 tim – 11 tim 59 min | 22 000            |
| 12 tim -              | 44 000            |

- Skogsindustrierna anser att om Sjöfartsverket bett om att flytta fram lotsningen till ett annat klockslag, så ska detta betraktas som en *försening av lots* och väntan ska ersättas med förseningsavgift, samt ingå i Sjöfartsverkets statistik.

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.

- Skogsindustrierna 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.

Skogsindustrierna önskar fortfarande 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 välkomnar att Sjöfartsverkets har inkluderat transportköparperspektivet i konsekvensutredningen och bland annat inte längre skriver att lotstjänsten 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 lotstjänster 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 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 lotsavgifterna verkar dock i motsatt riktning, vilket ytterligare förstärks om Sjöfartsverket höjer

lotsavgifterna. 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 anlop. 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 % januari 2026 när de redan höjts 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.

De höjda myndighetsavgifterna urholkar industrins konkurrenskraft och äter 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.