

Er ref: SJÖFS 26-00916

sjofartsverket@sjofartsverket.se

Vår ref: R:SI202661

Elin Swedlund

elin.swedlund@skogsindustrierna.se

Yttrande om Förslag till ändring av Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2025:6) om farledsavgifter. Diarienummer 26-00916.

Sammanfattning

Skogsindustrierna välkomnar att Sjöfartsverket ej föreslår höjning av avgifterna utöver index (vilket motsvara 1 % höjning) då vi istället önskar se en sänkning av dessa.

Vi tillstyrker förslagen om att:

- gränsvärdet för lågvärdigt gods höjs från 1 200 kronor till 1 550 kronor per ton, dvs varan måste ha ett genomsnittligt värde som under de senaste sju åren understiger 1 550 kr per ton.
- rabattsatserna för CSI-klassade fartyg lämnas oförändrade.
- justera inbetalningarna till miljöincitamentet i syfte att återställa balansen mellan dessa in- och utbetalningar.

Vi efterfrågar en konsekvensanalys av hur farledsavgifter påverkar svenska företags konkurrenskraft.

Vi önskar se lägre farledsavgifter genom fortsatt effektivisering av Sjöfartsverkets verksamhet samt genom att drift och underhåll av isbrytning anslagsfinansieras samt att farledsdjupen ökas för att möjliggöra för större och därmed färre anlöp.

Skogsindustriernas yttrande

Med utgångspunkt i att farleds- och lotsavgifterna höjts betydligt senaste åren samtidigt som konkurrenssituationen för svensk skogsindustri försämrats kraftigt anser vi att farledsavgifterna bör sänkas. Under rubriken *Skogsindustriernas utgångspunkt* nedan redogör vi för industris utsatta läge. Vi välkomnar pågående effektivisering av Sjöfartsverkets verksamhet och önskar se fortsatt sådan. För övrigt anser vi att regeringen bör anslagsfinansiera drift och underhåll av isbrytning på samma sätt som med vinterväghållning till på land.

- År 2024 höjdes lots- och farledsavgifterna med 24 % i praktiken då höjningen om knappt 5 % sammanföll med att regeringen tog bort klimatkompensationen om 300 miljoner kronor.
- År 2025 höjdes farledsavgifterna från 2024 med 107 % för miljöklass A, 55 % för miljöklass B och 4 % för övriga miljöklasser, samt att lotsavgifterna samma år höjdes med 15% för själva lotsningen, med 27 % för startavgifterna och med 10% för beställningsavgifterna.

Med utgångspunkt i att farledsavgifterna ökat kraftigt senaste åren önskar vi gärna se detta återspeglas i form av djupare farleder in till hamnar viktiga för basindustrin då det möjliggör för större fartyg – och därmed produktivare transporter samtidigt som utsläppen minskar.

Vi välkomnar att Sjöfartsverket i sin konsekvensanalys beskriver att regleringen berör transportköpare och godsägare indirekt, eftersom kostnader för farledsavgifter i stor utsträckning förs vidare i transportkedjan. Vi efterfrågar en konsekvensanalys av hur farledsavgifter påverkar svenska transportköpare och godsägars konkurrenskraft gentemot tex kinesiska och sydamerikanska skogsindustriers konkurrenskraft på den europeiska marknaden.

Vi opponerar oss angående att Sjöfartsverket i sin konsekvensanalys gör bedömningen att det ska vara *Sjöfartsverkets* ekonomiska intresse som ska ligga till grund för bestämelsen om lågvärdigt gods och menar i stället att det bör vara *Sveriges ekonomiska* intresse som bör ligga till grund.

Skogsindustriernas utgångspunkt

Skogsindustrin sysselsätter 140 000 personer och genererar exportintäkter till Sverige på cirka 180 miljarder kr/ år. Val av transportslag beror på produkt och destination och sker oftast i kombination. 60 % av exporten sker via sjö, men även vid viss import och nationella transporter är sjötransporter av vikt.

Höga farledsavgifterna är problematiskt ur flera perspektiv, förutom att det motverkar den nationella godstransportstrategins mål om överflyttning till sjöfart.

Skogsindustrierna anser att Sjöfartsverket bör verka för att minska farledsavgifterna i syfte att stärka Sveriges konkurrenskraft. Detta är särskilt efterfrågat nu när styrmedel inom ETS och Fuel EU Maritime adderas till industrins sjöfraktkostnader, något som drabbar svensk industri hårt pga långa transportavstånd.

Effektivare sjöfart i form av färre och större fartyg blir än viktigare för svensk industris konkurrenskraft. Inom EU:s utsläppshandelssystem ETS 1 kommer branscher med lägre omställningströsklar än sjöfarten ställa om före sjöfarten, medan sjöfarten förväntas bli sist och därmed också dyrast att ställa om. Frågan om sjöfraktkostnadernas inverkan på svensk industris konkurrenskraft blir därmed än viktigare, särskilt som konkurrensen från Kina och Brasilien ökar på den europeiska marknaden.

För Skogsindustrierna

Elin Swedlund
Transportansvarig, Skogsindustrierna