

## **Remiss - Förslag av ändring i Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2023:4) om taxa för fartyg på Trollhätte och Södertälje kanal**

Sjöfartsverket föreslår ändringar i Sjöfartsverkets föreskrifter (2023:4) om taxa för fartyg på Trollhätte och Södertälje kanal. Förslaget innebär höjd taxa för trossföring för fartyg på Trollhätte och Södertälje kanal samt att avgiften för trossföring differentieras mellan kanalerna.

Avgiften föreslås uppgå till 1 300 kronor per trossföring i Trollhätte kanal och 3 000 kronor i Södertälje kanal. Avgiften tas ut per slussning och i båda färdriktningarna.

Avgiften justerades senast 2024 och de ekonomiska förutsättningarna för verksamheten har delvis förändrats, vilket beskrivs i tillhörande konsekvensutredning.

Den reviderade föreskriften föreslås träda i kraft den 1 juli 2026.

Vänligen

Sandra Stefanovic  
Chef AO Sjötrafikservice



Enligt sändlista

## **Konsekvensutredning angående förslag till ändringar av föreskrifterna om taxa för fartyg på Trollhätte kanal och Södertälje kanal**

### **Inledning**

Sjöfartsverket föreslår att en reviderad föreskrift om taxa för fartyg på Trollhätte kanal och Södertälje kanal träder i kraft den 1 juli 2026. Förslaget innebär att avgiften för trossföring (hantering av fartygens trossar) justeras samt differentieras mellan Trollhätte kanal och Södertälje kanal. Den föreslagna föreskriften ersätter Sjöfartsverkets nu gällande föreskrift om taxa för fartyg på Trollhätte kanal och Södertälje kanal (SJÖFS 2023:4).

Bakgrunden till förslaget är att Sjöfartsverket, inom ramen för sitt ansvar som statlig maritim infrastrukturhållare, tillämpar avgifter enligt principen om full kostnadstäckning.

Verksamhetens organisatoriska förutsättningar har förändrats. Tidigare utfördes trossföringen i Södertälje kanal av Sjöfartsverkets egen personal, lokaliserad i Södertälje, där uppgiften ingick som en del av det ordinarie arbetet. I samband med att Sjöfartsverkets verksamhet i Södertälje har omlokaliserats till Stockholm finns inte längre motsvarande lokala bemanning kvar. Omlokaliseringen är en del av ett strategiskt utvecklingsarbete med syfte att stärka verksamhetens långsiktiga robusthet och minska sårbarheten. Genom att samla och samordna verksamheten i Stockholm har förutsättningar skapats för ett förbättrat skalskydd och en mer sammanhållen struktur.

Mot denna bakgrund har Sjöfartsverket valt att upphandla trossföringstjänsten i Södertälje från extern leverantör, i stället för att upprätthålla en särskild lokal bemanning enbart för detta ändamål. Motsvarande verksamhet i Trollhätte kanal bedrivs fortsatt med intern personal.

Datum  
2026-03-20

Dnr 26-00673

De huvudsakliga kostnaderna för trossföringsverksamheten utgörs av personalkostnader samt kostnader för den upphandlade tjänsten. I Trollhätte kanal utförs trossföringen av Sjöfartsverkets egen personal, vilket innebär att kostnaderna i huvudsak består av löner, diverse personalkostnader som exempelvis arbetskläder samt för verksamheten tillhörande OH-kostnader. I Södertälje kanal utförs trossföringen i stället av en extern leverantör, vilket innebär att kostnaderna i huvudsak består av ersättning enligt upphandlat avtal. Dessa skillnader har medfört väsentligt skilda kostnadsbilder mellan de två kanalerna.

Mot denna bakgrund föreslås att avgiften för trossföring differentieras mellan Trollhätte kanal och Södertälje kanal. Förslaget innebär att avgiften för trossföring i Trollhätte kanal föreslås uppgå till 1 300 kronor per trossföring, medan avgiften i Södertälje kanal föreslås uppgå till 3 000 kronor per trossföring. Avgiften tas ut per genomförd trossföring och i båda färdriktningarna.

Den samlade intäkten från trossföringsavgifter uppgick under 2025 till cirka 7,5 miljoner kronor, vilket utgör en begränsad del av Sjöfartsverkets totala avgiftsfinansierade verksamhet. Konsekvensutredningen har därför utformats i enlighet med proportionalitetsprincipen, med fokus på de huvudsakliga effekterna för berörda aktörer.

Syftet med förslaget är att säkerställa att avgiftsuttaget motsvarar kostnaderna för trossföringstjänsten samt att skapa en tydligare och mer långsiktigt hållbar avgiftsstruktur som speglar skillnader i kostnadsförutsättningar mellan Trollhätte kanal och Södertälje kanal.

### **Bakgrund och problembild**

Trossföring tillhandahålls av Sjöfartsverket i samband med genomfart i Trollhätte och Södertälje kanal och syftar till att möjliggöra en säker och effektiv hantering av fartyg. Avgiften för trossföring tas ut per genomförd trossföring och i båda färdriktningarna.

Nuvarande taxa för trossföring baseras på tidigare kostnadskalkyler. Uppdaterade analyser av verksamhetens kostnader visar att nuvarande avgiftsnivåer inte fullt ut motsvarar de faktiska kostnaderna för trossföringstjänsten.

Därtill har verksamhetens organisatoriska förutsättningar förändrats. I Södertälje kanal har trossföringen tidigare utförts av personal som även haft andra arbetsuppgifter inom Sjöfartsverket. Trossföringen utförs numera av extern leverantör, vilket har medfört en väsentlig ökning av kostnaderna för trossföring i Södertälje. I Trollhätte kanal utförs trossföringen fortsatt av intern personal, och kostnadsutvecklingen har där varit mer stabil.

Datum  
2026-03-20

Dnr 26-00673

Vidare skiljer sig omfattningen av trossföring mellan de två kanalsystemen. Passage genom Trollhätte kanal omfattar sex slussar, vilket innebär att trossföring genomförs vid varje sluss, medan passage genom Södertälje kanal omfattar en sluss och därmed en trossföring per passage. Med föreslagen avgiftsnivå motsvarar en passage genom Trollhätte kanal 7 800 kronor, medan motsvarande kostnad i Södertälje kanal uppgår till 3 000 kronor. Trots dessa skillnader har avgiften hittills varit enhetlig per trossföring oavsett kanal.

Den samlade effekten av förändrade kostnadsförutsättningar, organisatoriska förändringar samt skillnader i kostnadsstruktur mellan Trollhätte kanal och Södertälje kanal innebär att nuvarande taxa inte längre är ändamålsenlig. Avgiftsuttaget motsvarar därmed inte fullt ut de faktiska kostnaderna för trossföringstjänsten, vilket motiverar en översyn och justering av taxan.

#### **Uppgifter om de bemyndigande som myndighetens beslutanderätt grundar sig på**

Sjöfartsverket har rätt att föreskriva om avgifter rörande kanaltrafik med stöd av förordningen (1993:1334) med bemyndigande för Sjöfartsverket att fastställa avgifter för trafiken på Falsterbokanalen, Säffle kanal, Södertälje kanal och Trollhätte kanal.

#### **Bedömning av om regleringen överensstämmer med eller går utöver de skyldigheter som följer av Sveriges anslutning till Europeiska unionen**

Förslaget bedöms överensstämma med de skyldigheter som följer av Sveriges anslutning till Europeiska unionen.

#### **Konsekvenser om ingen åtgärd vidtas (nollalternativet)**

Om den föreslagna ändringen av taxan för trossföring inte genomförs kommer nuvarande avgiftsnivåer att kvarstå. Avgiftsuttaget kommer därmed fortsatt att baseras på kalkyler som inte fullt ut speglar de faktiska kostnaderna för trossföringsverksamheten.

I Södertälje kanal, där trossföringen numera utförs av extern leverantör, bedöms det innebära att verksamheten fortsättningsvis inte uppnår full kostnadstäckning. Även i Trollhätte kanal finns risk för att framtida kostnadsökningar inte kan mötas av nuvarande avgiftsnivå.

Ett bibehållande av nuvarande taxa innebär att trossföringsverksamheten fortsatt delvis behöver finansieras genom andra intäkter inom Sjöfartsverkets avgiftsfinansierade verksamhet. Detta bedöms inte vara förenligt med principen om full kostnadstäckning och utgör därför inte ett långsiktigt hållbart alternativ.

#### **Alternativa lösningar**

Datum  
2026-03-20

Dnr 26-00673

Vid utformningen av förslaget har olika alternativa lösningar övervägts i syfte att hantera den identifierade bristen på kostnadstäckning för trossföringsverksamheten.

### ***Oförändrad avgift***

Ett alternativ har varit att behålla nuvarande avgiftsnivåer. Detta alternativ har dock bedömts leda till fortsatt bristande kostnadstäckning, särskilt i Södertälje kanal där kostnaderna för trossföring har ökat till följd av förändrade organisatoriska förutsättningar. Alternativet bedöms därför inte vara långsiktigt hållbart.

### ***Enhetlig justerad avgift***

Ett alternativ som övervägts är att justera den nuvarande enhetliga avgiften för trossföring till en ny gemensam nivå som skulle gälla för både Trollhätte kanal och Södertälje kanal. Detta alternativ bedöms dock inte tillräckligt återspegla de väsentliga skillnaderna i kostnadsstruktur mellan de två kanalsystemen. En enhetlig avgift riskerar därmed att leda till överkompensation i det ena kanalsystemet och underkompensation i det andra, vilket inte är förenligt med principen om kostnadstäckning.

### ***Differentierad och justerad avgift***

Det föreslagna alternativet innebär att avgiften för trossföring justeras och differentieras mellan Trollhätte kanal och Södertälje kanal utifrån respektive kostnadsbild. Detta alternativ bedöms bäst uppfylla principen om full kostnadstäckning och möjliggör en avgiftsstruktur som är mer ändamålsenlig, proportionerlig och långsiktigt hållbar.

### **Uppgift om vilka som berörs av regleringen**

De företag som direkt berörs av förslaget är de aktörer som ansvarar för fartygens trafik genom Trollhätte kanal och Södertälje kanal och som belastas med avgiften för trossföringstjänsten. Det rör sig i huvudsak om rederier, fartygsägare och fartygsoperatörer.

I många fall hanteras avgiften praktiskt av fartygsagenter eller skeppsmäklare som agerar som mellanled mellan Sjöfartsverket och de aktörer som nyttjar kanalerna. Dessa aktörer berörs därmed indirekt av avgiftsförändringen genom sin roll i administrationen och vidarefaktureringen av avgiften.

Under 2025 genomfördes 1 429 trossföringar i Södertälje kanal och 5 350 i Trollhätte kanal. De berörda företagen är verksamma inom sjöfarts- och transportsektorn och uppvisar varierande omfattning av trafik genom respektive kanal. Regleringen är inte branschspecifik utan tillämpas generellt på samtliga fartyg som nyttjar trossföringstjänsten vid passage genom respektive kanal.

### **Uppgifter om kostnadsmässiga konsekvenser regleringen medför**

Datum  
2026-03-20

Dnr 26-00673

Förslaget innebär att avgiften för trossföring justeras och differentieras mellan Trollhätte kanal och Södertälje kanal. Detta medför ökade kostnader för de företag vars fartyg trafikerar respektive kanal, i förhållande till nuvarande avgiftsnivåer.

Kostnadspåverkan uppstår i form av ökade avgifter per genomförd trossföring. Den totala kostnadseffekten för ett enskilt företag beror på antalet passager genom respektive kanal samt antalet trossföringar per passage. Passage genom Trollhätte kanal omfattar flera slussar och därmed flera trossföringar per färdriktning, medan passage genom Södertälje kanal omfattar en trossföring per färdriktning.

Förslaget innebär att avgiften per trossföring ska uppgå till 1 300 kronor i Trollhätte kanal och 3 000 kronor i Södertälje kanal. Den föreslagna avgiftsnivån syftar till att uppnå kostnadstäckning och inte till att generera överskott. Hur detta påverkar olika företag varierar beroende på trafikmönster och antal passager under ett år.

Med utgångspunkt i trafikutfallet för 2025 kan de samlade kostnadseffekterna av den föreslagna avgiftsjusteringen kvantifieras på en övergripande nivå. Under 2025 genomfördes 5 350 trossföringar i Trollhätte kanal och 1 429 trossföringar i Södertälje kanal.

Det samlade avgiftsuttaget kan översiktligt uppskattas genom att de föreslagna avgiftsnivåerna multipliceras med antalet genomförda trossföringar. Med föreslagna avgiftsnivåer om 1 300 kronor per trossföring i Trollhätte kanal och 3 000 kronor per trossföring i Södertälje kanal uppgår det samlade avgiftsuttaget för trossföring till cirka 7 miljoner kronor för Trollhätte kanal respektive cirka 4,3 miljoner kronor per år för Södertälje kanal.

Kvantifieringen ger en bild av den övergripande kostnadseffekten på systemnivå, medan den faktiska påverkan på enskilda företag varierar beroende på trafikmönster, antal passager och fartygens användning av respektive kanal.

Utöver de direkta avgiftskostnaderna bedöms förslaget inte medföra några ytterligare administrativa eller operativa kostnader för företagen, eftersom trossföringstjänsten redan nyttjas inom ramen för befintliga processer.

### **Tidsåtgång och övriga kostnader för företagen**

Regleringen avser en justering av avgiftsnivåer för en befintlig tjänst och bedöms inte medföra någon nämnvärd tidsåtgång, ytterligare kostnader eller behov av anpassningar i företagets verksamhet.

### **Beskrivning av effekter för kommuner eller landsting**

Förslaget bedöms inte medföra några effekter för kommuner eller landsting.

Regleringen avser avgifter för nyttjande av statlig infrastruktur och riktar sig till företag som trafikerar Trollhätte kanal och Södertälje kanal.

Datum  
2026-03-20

Dnr 26-00673

### **Påverkan på företagens intäkter**

Den föreslagna regleringen avser justering och differentiering av avgifter för trossföring vid passage genom Trollhätte kanal och Södertälje kanal och påverkar därmed i första hand företagens kostnader.

Sjöfartsverkets direkta kunder för trossföringstjänsten utgörs i många fall av skeppsmäklare och fartygsagenter som agerar som mellanled mellan Sjöfartsverket och de rederier eller varuägare som trafikerar kanalerna. Dessa aktörer vidarefakturerar normalt avgifterna till sina uppdragsgivare enligt kommersiella avtal som Sjöfartsverket inte har insyn i.

Mot denna bakgrund är det förenat med osäkerhet att bedöma hur justeringen av trossföringsavgiften i slutändan påverkar intäkter och kostnadsbild hos de aktörer som nyttjar Trollhätte kanal och Södertälje kanal. Hur avgiftsökningen förs vidare i transportkedjan kan variera beroende på trafikupplägg, avtalsstruktur och rådande marknadsförhållanden. Konsekvensutredningen fokuserar därför på påverkan på de aktörer som belastas av avgiften för trossföringstjänsten samt på de samlade kostnadseffekterna kopplade till nyttjandet av tjänsten, medan påverkan i efterföljande led i värdekedjan beskrivs mer översiktligt.

Transporter till sjöss, särskilt i Mälaren och Vänern, är i viss utsträckning kostnadskänsliga och konkurrerar med andra transportslag, vilket innebär att avgiftsförändringar i vissa fall kan påverka företagens prissättning och efterfrågan på transporter genom kanalerna, även med beaktande av kumulativa avgiftseffekter. Enskilda justeringar av avgifter för exempelvis trossföring, farledsavgifter eller lotsavgifter bedöms var för sig ofta ha begränsad påverkan, men flera avgiftsförändringar som genomförs under samma tidsperiod kan sammantaget påverka företagens kostnadsbild och därigenom deras intäkter. Någon samlad konsekvensanalys av flera avgiftsförändringar ingår dock inte i denna konsekvensutredning, som avser en specifik och avgränsad justering av taxan för trossföring.

Sammantaget bedöms den föreslagna avgiftsändringen, mot bakgrund av avgiftens begränsade andel av den totala transportkostnaden, inte i sig medföra någon påtaglig eller kvantifierbar påverkan på företagens intäkter.

### **Beskrivning av hur regleringen i andra avseenden kan komma att påverka företagen**

Förslaget bedöms inte medföra några ytterligare effekter för berörda företag utöver de konsekvenser som redovisats i tidigare avsnitt. Regleringen påverkar inte företagens rättsliga ställning, organisation, affärsmodeller eller marknadstillträde och bedöms inte heller medföra några indirekta eller svårämätbara effekter av betydelse.

Datum  
2026-03-20

Dnr 26-00673

### **Påverkan på konkurrensförhållanden**

Sjöfarten genom Trollhätte kanal och Södertälje kanal bedrivs på marknader som är konkurrensutsatta, inte enbart mellan olika rederier utan även i förhållande till andra trafikslag, framför allt vägtransporter. För transporter till och från områdena kring Väneren och Mälaren utgör lastbilstransporter i många fall ett reellt alternativ till sjöfart.

Den föreslagna justeringen och differentieringen av avgiften för trossföring bedöms i sig ha en begränsad påverkan på konkurrensförhållandena. Avgiften utgör en relativt liten del av fartygens totala kostnader för passage genom kanalerna, och samtliga företag som trafikerar respektive kanal omfattas av samma avgiftsnivå. Förslaget innebär därmed ingen snedvridning av konkurrensen mellan företag som verkar under jämförbara förutsättningar inom samma farled.

Samtidigt ska avgiften för trossföring ses som en del av Sjöfartsverkets samlade avgiftsuttag, där även andra avgifter, såsom lotsavgifter och farledsavgifter, ingår. För vissa transporter, särskilt på inre vattenvägar, kan den totala avgiftsbelastningen ha betydelse för sjöfartens konkurrenskraft i förhållande till andra trafikslag. Även om den föreslagna förändringen av trossföringsavgiften bedöms ha begränsad påverkan i sig, kan samlade avgiftsförändringar över tid påverka kostnadsbilden för berörda företag.

Mot denna bakgrund bedöms den aktuella avgiftsjusteringen inte leda till någon påtaglig konkurrenssnedvridning, men Sjöfartsverket följer utvecklingen av avgiftsuttaget i ett bredare perspektiv i syfte att beakta sjöfartens konkurrensförutsättningar i förhållande till andra transportslag.

### **Särskild hänsyn till små och medelstora företag**

De företag som berörs av förslaget utgörs av rederier och transportföretag av varierande storlek, från mindre aktörer till större internationella bolag. Sjöfartsverket har beaktat hur den föreslagna avgiftsjusteringen kan påverka små och medelstora företag särskilt.

Avgiften för trossföring tas ut per genomförd tjänst och är oberoende av företagets storlek. Den föreslagna differentieringen av avgiften mellan Trollhätte kanal och Södertälje kanal baseras på faktiska kostnadsskillnader mellan kanalsystemen och tillämpas lika för samtliga företag som trafikerar respektive kanal. Förslaget innebär därmed inga särskilda administrativa eller praktiska krav som träffar små och medelstora företag i större utsträckning än större företag.

Mot denna bakgrund bedöms det inte vara motiverat att införa särskilda undantag, differentierade avgiftsnivåer eller andra särskilda hänsyn baserade på företagsstorlek. En sådan differentiering skulle riskera att göra avgiftssystemet mer komplext och mindre transparent utan att stå i proportion till de faktiska kostnadseffekterna.



Datum  
2026-03-20

Dnr 26-00673

### **Åtgärder för att begränsa kostnader och andra negativa effekter**

Vid utformningen av förslaget har Sjöfartsverket beaktat möjligheten att begränsa kostnadspåverkan för användarna genom att avgiftsstrukturen även fortsättningsvis baseras på faktiskt nyttjande av trossföringstjänsten. Avgiften tas ut per genomförd trossföring och inte genom fasta avgifter eller abonnemang, vilket minskar risken för att företag med låg eller oregelbunden trafik missgynnas. Förslaget innebär därutöver inga nya administrativa krav, rapporteringsskyldigheter eller tillkommande procedurer för berörda företag.

Sammantaget bedöms avgiftsjusteringen därmed vara utformad på ett sätt som begränsar kostnader och andra negativa effekter i den mån det är möjligt, samtidigt som principen om kostnadstäckning upprätthålls.

### **Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av informationsinsatser**

Den reviderade föreskriften föreslås träda i kraft den 1 juli 2026. Tidpunkten har valts för att ge berörda företag tillräcklig framförhållning att ta del av information om de nya avgiftsnivåerna och beakta dessa i sin planering, samtidigt som avgiftsjusteringen kan genomföras utan onödigt dröjsmål.

Förslaget avser en justering av befintliga avgifter och innebär inga förändringar av verksamhetens praktiska genomförande eller administrativa rutiner för företagen. Mot denna bakgrund bedöms det inte finnas behov av övergångsbestämmelser. Informationsinsatser kommer att genomföras inom ramen för ordinarie informationskanaler, bland annat genom publicering av föreskriften och tillhörande information på Sjöfartsverkets webbplats samt genom sedvanlig kommunikation med berörda aktörer.

### **Hur och när konsekvenserna kan utvärderas**

Konsekvenserna av den reviderade avgiften för trossföring kan följas upp genom Sjöfartsverkets ordinarie uppföljning av kostnader och intäkter för verksamheten samt genom analys av trafikvolym och nyttjande av trossföringstjänsten i Trollhätte kanal och Södertälje kanal.

En uppföljning kan genomföras efter att de nya avgiftsnivåerna varit i kraft under en tid som möjliggör jämförelser med tidigare år. Uppföljningen bör särskilt inriktas på att bedöma om avgiftsuttaget uppnår avsedd kostnadstäckning samt om det finns indikationer på förändrade trafikmönster eller andra oönskade effekter för berörda företag. Vid behov kan resultaten av uppföljningen utgöra underlag för framtida justeringar av avgiften.

Kontaktperson Linda Onmalm +46(0)10 478 5918  
[linda.onmalm@sjofartsverket.se](mailto:linda.onmalm@sjofartsverket.se)

# Sjöfartsverkets författningssamling



## Sjöfartsverkets föreskrifter om taxa för fartyg på Trollhätte och Södertälje kanal;

**SJÖFS 2026:X**

Utkom från trycket  
den DAG MÅNAD 2026

beslutade den DAG MÅNAD 2026.

Sjöfartsverket föreskriver följande med stöd av förordningen (1993:1334) med bemyndigande för Sjöfartsverket att fastställa avgifter för viss kanaltrafik.

**1 §** För trossföring utgår en avgift på 1 300 kr exklusive mervärdesskatt per sluss i Trollhätte kanal och 3 000 kr exklusive mervärdesskatt per sluss i Södertälje Kanal.

**2 §** Avgift för trossföring enligt 1 § utgår för fartyg som passerar Trollhätte och Södertälje kanal. Avgiften debiteras fartygets ägare, redare eller ombud i samband med debitering av lotsavgifter eller övriga avgifter för handelssjöfarten.

Denna författning träder i kraft den 1 juli 2026, då Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2023:4) om taxa för fartyg på Trollhätte och Södertälje kanal ska upphöra att gälla.

På Sjöfartsverkets vägnar

ERIK EKLUND

Utgivare: Lisa Lewander, Sjöfartsverket, Norrköping ISSN 0347-531X