

Remiss

Förslag till ändring av Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2025:6) om farledsavgifter

Välkommen att ta del av Sjöfartsverkets förslag.

Bakgrund till förslaget

Sjöfartsverket ansvarar för tillgänglighet, framkomlighet och säkerhet till sjöss samt för drift, underhåll och utveckling av farledsinfrastrukturen i svenska farvatten. Verksamheten är till stor del avgiftsfinansierad och farledsavgiften utgör en central del av finansieringen av denna verksamhet.

För att avgiftsnivåerna över tid ska spegla kostnadsutvecklingen behöver de anpassas i takt med förändringar i det allmänna kostnadsläget. Sjöfartsverket föreslår därför en justering av farledsavgiften i nivå med utvecklingen av KPI-KS sedan den senaste revideringen av avgiftsnivåerna.

Förslaget i korthet

Sjöfartsverket föreslår att farledsavgiften från och med den 1 januari 2027 justeras i nivå med utvecklingen av KPI-KS sedan den senaste revideringen av avgiftsnivåerna i SJÖFS 2025:6. Ökningen beräknas uppgå till cirka 1 procent. Den slutliga procentsatsen fastställs när utfall för hela beräkningsperioden finns tillgängligt.

Vidare föreslås att inbetalningen till miljöincitamentet minskas med 1 procent. Rabattsatserna för CSI-klassade fartyg lämnas oförändrade. Sammantaget innebär detta att den totala avgiftsnivån, inklusive inbetalningen till miljöincitamentet, är oförändrad jämfört med 2026.

Därutöver föreslås att gränsvärdet för vad som ska anses utgöra lågvärdigt gods enligt 16 § höjs från 1 200 kronor till 1 550 kronor per ton. Förändringen motsvarar en uppräkning i nivå med utvecklingen av KPI-KS sedan 2018.

Föreskriftsändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2027.

Datum
2025-06-04

Dnr
26-00916

Förslaget i sin helhet samt konsekvensutredning finns publicerat tillsammans med detta missiv på Sjöfartsverkets webbplats.

Synpunkter

Ni ges härmed tillfälle att lämna synpunkter på förslaget och konsekvensutredningen. Synpunkterna ska vara Sjöfartsverket tillhanda senast 4 september 2026.

Vänligen ange diarienummer 26–00235 i svaret.

Synpunkterna ska vara skriftliga och skickas till:

sjofartsverket@sjofartsverket.se

eller till

Sjöfartsverket
601 78 Norrköping

Sjöfartsverket kommer att sammanställa inkomna remissynpunkter inom ramen för det fortsatta föreskriftsarbetet.

Datum
2025-06-04

Dnr
26-00916

Sändlista

AB Bröderna Höglund Agency

AB Carl E Ekman

AB Carl Lundvall

AB Gustav Magnusson eftr.

AB Höganäs Shipping

AB Sölvesborgs Skeppsmäkleri

AB Th-Schele

ACL Sverige

Aclcargo

Admare shipping

Ahlmarks

Apmterminals

AToB@C

Avatar Logistics

BacAB

Baltic gateway

Baltic Port Agency AB

Becoship AB

Björso shipping

Borjessons

Brofjorden ship agency

Bror Andrén AB

BRP

Bunker One

Carlship AB

CLDN

CMA CGM

Colorline

Datum
2025-06-04

Dnr
26-00916

Concordia maritime
Conlogic
Cool carriers
Copenhagen Malmö Ports
COSCO Shipping Lines
COSCO Shipping Nordic
Dalarö Agency AB
Destination Gotland
DFDS
Donsötank
Drivkraft Sverige
Eckerölinjen
Edvin Svenssons skeppsmäkleri
Eimskip logistics AB
Ektank
Enköping kommun
ESL shipping
Ferm & Olssons STS AB
Fiducia
Finnlines
Fiskebäck bunkering
Fjordtank
ForSea
Freightman
Furetank
Försvarsmakten
G2Ocean
GAC
Gillis shipping
Godby Shipping AB
GoTa Ship management
Gothenburg Ship Agency

Datum
2025-06-04

Dnr
26-00916

Gotlandsbolaget
Grimaldi maritime Agencies
Grums kommun
Gsolutions
Gävle hamn
Göta shipping
Göteborg chartering
Göteborgs hamn
Götene kommun
Haegerstrand Agency AB
Hallands hamnar
Hammarö kommun
Handelskammaren
Hapag Lloyd
Havsmiljöinstitutet
Havs- och vattenmyndigheten
Heidelberg Materials cement AB
Helsingborgs hamn
Holmen board and paper AB
Hägerstrands
Härnösands hamn
Ingstad & co
Inter Terminals
Jansson E. G. AB
Jarl Shipping
Jernkontoret
Johan Nilsson &C AB
Jönsson Novabolagen AB
Karlstad kommun
Kil kommun
Kristinehamn kommun
Kustbevakningen

Datum
2025-06-04

Dnr
26-00916

Kvarken ports
Köpings kommun
L Svensson Shipping AB
Landskrona ship agents AB
Lidköping kommun
Lindens Åhus
Lindholm Shipping AB
Lotsförbundet
Luleå hamn
Maersk
Mariestad kommun
Maritimtforum
Mellerud kommun
Metsagroup
Metsä board Sverige AB
MSC
Myndigheten för Samhällsskydd och Beredskap (MSB)
Mälarhamnar
Mälarhamnar Västerås
Naturvårdsverket
Nautic shipping
Navix
Norrbottnens handelskammare
Norrköpings hamn
N-O-S
Nynas
Nynäsoil
Näringslivets regelnämnd
Näringslivets transportråd
OljOla
OOCL AB
OP Ship AB

Datum
2025-06-04

Dnr
26-00916

Oxelösunds hamn
Piteå hamn
Preem
Rederi AB Nordö-Link
Rederi AB Uman
Rederi AB Väderö tank
Rederiaktiebolaget Eckerö
Regelrådet
Region Västmanland
SACO
Salén ship management
Samskip
SCA
Scandfibre
Scandinavian shipping
Scandinavian Tank Storage
Scanlog
Scan-Shipping
SDK Group
SDK Shipping
Seko
Seko Sjöfolk
Ship Agency
Shipping Consultancy Sweden AB
Shorelink
Sirius Agency
Sirius Chartering AB
Sirius Shipping
Sjöbefälsföreningen
Sjöfartens utbildningsinstitut
Skanska
Skärgårdsredarna

Datum
2025-06-04

Dnr
26-00916

Skaw shipping & transport AB
Skellefteå Hamn
Skogsindustrierna
SOL Shipping
SSAB
ST
Stem shipping
Stena
Stena Oil
Stenaline
Stockholms hamnar
Stora Enso
Strömma
Styrsöbolaget
Sundship
Svemin
Svensk Handel
Svensk Sjöfart
Svenskt Näringsliv
Sveriges hamnar
Sveriges kommuner och regioner
Sveriges skeppsmäklare
Svitzer
Swedmar Shipping services AB
Svenska Kryssarklubben (SXX)
Säffle kommun
Södertälje hamn
Södertälje kommun
Sölvesborgs skeppsmäklari
Tallink Silja Line
Tarbit Shipping
Thorshipping

Datum
2025-06-04

Dnr
26-00916

Thunbolaget
Tillväxtverket
Trafikanalys
Trafikverket
Transportgruppen
Transportföretagen
Transportstyrelsen
Trelleborg hamn
TSA Agency
TSA Tanker Shipping
TSG
TT-line
Tullverket
Tärntank
Uddevalla hamn
Unifeeder
Vänerhamn
Västerås kommun
Vattenbussen
Ventrafiken
Veritas tankers
Viking Supply
Viking Line
Volvo Group
Vopak
Vänernsamarbetet
Wagenborg
Wallenius Wilhelmsen
Wallenius Marine
Wallenius SOL
Wallhamn
Wasaline

Datum
2025-06-04

Dnr
26-00916

Waxholmsbolaget
Wilhelmsen Port Services Sweden
Wisby tankers
Ystad hamn
Åmål kommun
Älvtank
Öckerö Rederi AB
Öresundslinjen
Örnsköldsviks hamn
Östsvenska handelskammaren



Enligt sändlista

Konsekvensutredning angående förslag till ändringar av föreskrifterna om farledsavgift

Inledning

Sjöfartsverket avser att från och med den 1 januari 2027 justera farledsavgiften i enlighet med utvecklingen av KPI-KS sedan den senaste revideringen av avgiftsnivåerna i SJÖFS 2025:6. Ökningen beräknas uppgå till cirka en (1) procent. Den slutliga procentsatsen fastställs när utfall för hela beräkningsperioden finns tillgängligt.

Vidare föreslås att inbetalningen till miljöincitamentet minskas med en (1) procent. Rabattsatserna för CSI-klassade fartyg, som justerades inför 2026, lämnas oförändrade.

Sammantaget innebär detta att den totala avgiften, inklusive inbetalning till miljöincitamentet, är oförändrad jämfört med 2026.

Vidare föreslås att gränsvärdet för vad som ska anses utgöra lågvärdigt gods enligt 16 § höjs från 1 200 kronor till 1 550 kronor per ton. Gränsvärdet avser varans genomsnittliga värde under de senaste sju åren. Förändringen motsvarar en uppräkningsnivå i nivå med utvecklingen av KPI-KS sedan 2018.

Konsekvensutredningen omfattar de huvudsakliga effekterna av förslaget som berör handelssjöfarten och därmed en central del av transportsystemet.

Bakgrund och problembild

Sjöfartsverkets uppdrag är att ansvara för tillgänglighet, framkomlighet och säkerhet till sjöss. Detta görs genom att myndigheten tillhandahåller isbrytning, lotsning, farledsservice och sjötrafiktjänster till de fartyg som rör sig i svenska farvatten. Sjöfartsverket ansvarar även för sjömätning, utmärkning av farleder, produktion av sjökort och annan sjögeografisk information. Som beredskapsmyndighet ska Sjöfartsverket ha förmåga att förebygga och hantera

Datum
2026-06-04

Dnr 26-00916

fredstida krissituationer samt fullgöra sina uppgifter även vid höjd beredskap. Myndigheten ansvarar även för sjö- och flygräddning och samordnar dessa insatser genom räddningscentralen JRCC (Joint Rescue Co-ordination Centre).

För att kunna utföra sitt uppdrag behöver Sjöfartsverket ha en ekonomi i balans. Verksamheten är till stor del avgiftsfinansierad, vilket innebär att de aktörer som nyttjar myndighetens tjänster också finansierar dem. Farledsavgiften utgör en central del av denna finansiering och ska bidra till att täcka kostnader för drift, underhåll och investeringar i farledsinfrastrukturen samt myndighetens ekonomiska mål för avgiftsbelagd verksamhet.

För att avgiftsnivåerna över tid ska spegla kostnadsutvecklingen behöver de anpassas i takt med förändringar i det allmänna kostnadsläget. Mot bakgrund av detta bedömer Sjöfartsverket att myndigheten behöver höja farledsavgiften i enlighet med restriktionen i regleringsbrevet (KPI-KS) för 2027. Beräkningen för den procentuella ökningen av KPI-KS görs för de månader som gått sedan beräkningen inför föregående avgiftsförändring gjordes. I detta fall innebär det att förändringen mellan augusti 2025 till juli 2026 kommer ange ökningen av farledsavgifterna inför 2027. Angiven ökning i denna konsekvensutredning baseras på utfall fram till och med april och prognos för utvecklingen för maj till juli. Den procentuella ökningen av KPI-KS prognosticeras för perioden till cirka en (1) procent, men kommer att fastställas när utfall till och med juli 2026 finns tillgängligt.

Miljöincitamentet är utformat som ett självfinansierat system, där inbetalningar från fartyg finansierar utbetalningar i form av rabatter till miljöklassade fartyg. Över tid kan det uppstå obalanser mellan in- och utbetalningar, vilket innebär att systemet periodvis uppvisar ett underskott eller överskott.

Inför 2026 bedömdes Sjöfartsverkets fordran kopplad till miljöincitamentet uppgå till cirka 50 miljoner kronor. För att återställa balansen vidtogs åtgärder i form av justerade rabattsatser för CSI-klassade fartyg i klass A och B samt ökning av inbetalningen till miljöincitamentet.

Utvecklingen har därefter visat att återbetalningen av fordran sker snabbare än vad som tidigare bedömts. Vid utgången av 2026 beräknas fordran uppgå till cirka 10 miljoner kronor. Mot denna bakgrund bedömer Sjöfartsverket att inbetalningen till miljöincitamentet behöver justeras ned.

I nuvarande föreskrift anges ett gränsvärde för vad som ska anses utgöra lågvärdigt gods. Gränsvärdet baseras på varans genomsnittliga värde under de senaste sju åren och har varit oförändrat sedan 2018.

Bestämmelsen om lågvärdigt gods har sin bakgrund i möjligheten att medge nedsättning av farledsavgifter för transporter som, utöver att omfatta gods med

Datum
2026-06-04

Dnr 26-00916

lågt värde, även sker i betydande volymer och därmed bedöms vara av ekonomiskt intresse för Sjöfartsverket. Bestämmelsen syftar således till att möjliggöra transporter där avgiftsnivån annars riskerar att utgöra ett hinder, trots att transporterna sammantaget är av värde för verksamheten.

Mot bakgrund av den allmänna kostnads- och prisutvecklingen innebär detta att gränsvärdet i reala termer har minskat över tid. Detta innebär att gods som tidigare omfattades av definitionen i dag i mindre utsträckning uppfyller kriterierna. Därmed riskerar bestämmelsen att i minskad utsträckning träffa de typer av gods och transportflöden som bestämmelsen syftar till att omfatta.

Det finns därför behov av att höja gränsvärdet så att det bättre motsvarar den nivå som gällde vid införandet, uttryckt i reala termer, och därigenom säkerställa att bestämmelsen fortsatt uppfyller sitt syfte.

Uppgifter om de bemyndigande som myndighetens beslutanderätt grundar sig på

Med stöd av 9 § i förordningen (1997:1121) om farledsavgift har Sjöfartsverket rätt att föreskriva om avgifter för farledsavgift.

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 farledsavgiften inte justeras i nivå med utvecklingen av KPI-KS kommer avgiftsnivåerna över tid i allt mindre utsträckning att spegla kostnadsutvecklingen för Sjöfartsverkets verksamhet. Detta kan påverka myndighetens förutsättningar att upprätthålla och utveckla farledsinfrastrukturen samt uppfylla kraven som finns gällande Sjöfartsverkets ekonomiska mål för avgiftsfinansierad verksamhet.

Om inbetalningen till miljöincitamentet inte justeras kommer systemet att fortsätta generera ett överskott i förhållande till utbetalningarna. Detta innebär att avgiftsuttaget över tid blir högre än vad som krävs för att finansiera systemet, vilket inte är förenligt med dess utformning som ett i huvudsak självfinansierande system.

Om gränsvärdet inte justeras kommer det i reala termer att minska över tid, vilket medför att färre varor omfattas av bestämmelsen om lågvärdigt gods, trots att bestämmelsen i sig är oförändrad.

Alternativa lösningar

Ett alternativ är att inte justera farledsavgiften i nivå med utvecklingen av KPI-KS. Detta skulle innebära att avgiftsnivåerna över tid i allt mindre utsträckning

Datum
2026-06-04

Dnr 26-00916

speglar kostnadsutvecklingen för Sjöfartsverkets verksamhet, vilket kan påverka myndighetens ekonomiska förutsättningar att upprätthålla och utveckla farledsinfrastrukturen.

Ett annat alternativ är att inte justera inbetalningen till miljöincitamentet. Detta skulle innebära att inbetalningarna över tid överstiger vad som krävs för att finansiera systemet, vilket kan leda till att ett överskott byggs upp.

När det gäller gränsvärdet för lågvärdigt gods i 16 § är ett alternativ att låta nuvarande nivå om 1 200 kronor per ton kvarstå. Detta skulle innebära att gränsvärdet i reala termer fortsätter att minska över tid, vilket påverkar vilket gods som omfattas av definitionen av lågvärdigt gods.

Det föreslagna alternativet innebär att farledsavgiften justeras i nivå med KPI-KS, att inbetalningen till miljöincitamentet justeras ned samt att gränsvärdet för lågvärdigt gods justeras. Mot bakgrund av de alternativ som redovisats ovan bedöms detta vara en väl avvägd lösning, eftersom det innebär att avgiftsnivåerna över tid speglar kostnadsutvecklingen, att miljöincitamentet hålls i balans samt att bestämmelsen om lågvärdigt gods fortsatt omfattar i huvudsak samma typer av gods som tidigare.

Uppgift om vilka som berörs av regleringen

Regleringen berör redare och fartygsägare vars fartyg omfattas av skyldighet att betala farledsavgift vid anlop till svenska hamnar. Antalet redare eller fartygsägare uppskattas till cirka 1 000 stycken. Avgiften hanteras i många fall praktiskt av fartygsagenter eller skeppsmäklare som agerar som ombud för redaren. Antalet företag som tillhandahåller sådana tjänster uppgår till ca 150 stycken. Dessa aktörer berörs därmed indirekt genom sin roll i administrationen och vidarefaktureringen av avgiften.

Under 2025 lämnade 2 587 unika fartyg farledsdeklaration och de stod för sammanlagt ca 66 200 deklarerade anlop. Antalet fartyg som tog del av miljöincitamentet var 121 stycken och de stod tillsammans för 50 procent av de deklarerade anlopen.

Sjöfartsbranschen präglas av internationella ägarstrukturer, inhyrt tonnage och komplexa affärsrelationer. Sjöfartsverket saknar därför i många fall fullständig information om enskilda redare och fartygsägare.

Regleringen berör även indirekt transportköpare och godsägare, eftersom kostnader för farledsavgifter i stor utsträckning förs vidare i transportkedjan. I vilken utsträckning detta sker beror dock på avtalsstruktur, marknadsförhållanden och typ av trafik. Samtidigt finns aktörer som i högre grad bär kostnaden direkt, exempelvis större rederier som bedriver trafik i egen regi, såsom färjerederier.

Datum
2026-06-04

Dnr 26-00916

Uppgifter om kostnadsmässiga konsekvenser regleringen medför

Förslaget innebär att farledsavgiften justeras i nivå med utvecklingen av KPI-KS, samtidigt som inbetalningen till miljöincitamentet minskas. Sammantaget innebär detta att den totala avgiften, inklusive inbetalning till miljöincitamentet, är oförändrad jämfört med 2026.

Den totala kostnadseffekten för ett enskilt företag beror på faktorer som antal anlöp, transportupplägg samt i vilken utsträckning avgiftsreduktioner, såsom miljöincitament och frekvensrabatter, tillämpas.

Justeringen av gränsvärdet för lågvärdigt gods i 16 § innebär att fler varor kan komma att omfattas av den lägre avgiftsnivån för gods. För dessa flöden kan förändringen innebära en lägre avgift per ton jämfört med vad som annars hade varit fallet. Hade gränsvärdet varit 1 550 kronor under 2025 hade det inneburit cirka sex miljoner kronor mindre i intäkter för Sjöfartsverket.

Förslaget förväntas inte medföra några ökade administrativa kostnader eller förändringar i företagets hantering av farledsdeklarationer, eftersom avgiftsmodellen i övrigt är oförändrad.

Farledsavgiften utgör en del av Sjöfartsverkets samlade avgiftsuttag, där även andra avgifter såsom lotsavgifter och avgifter kopplade till kanaltrafik ingår. Den sammanlagda avgiftsbördan kan ha betydelse för företagets kostnadsbild och konkurrensförutsättningar. Den föreslagna förändringen innebär dock att det samlade avgiftsuttaget kopplat till farledsavgiften och miljöincitamentet är oförändrat jämfört med 2026. Konsekvensutredningen avser en specifik och avgränsad förändring av farledsavgiften och innehåller därför inte någon samlad analys av flera avgiftsförändringar.

Tidsåtgång och övriga kostnader för företagen

Förslaget innebär justeringar av farledsavgiften, inbetalningen till miljöincitamentet samt gränsvärdet för lågvärdigt gods. Regleringen medför inte några förändringar i hur farledsavgiften deklarerar, beräknas eller betalas.

Förslaget bedöms därför inte medföra någon ökad tidsåtgång, administrativa kostnader eller behov av anpassningar i företagets verksamhet.

Beskrivning av effekter för kommuner eller landsting

Förslaget bedöms inte medföra några direkta effekter för kommuner eller regioner. Regleringen avser avgifter för nyttjande av statlig farledsinfrastruktur och riktar sig i första hand till aktörer inom handelssjöfarten.

I tidigare remissförfaranden har det framförts synpunkter om att förändringar i avgiftsnivåer kan ha betydelse för exempelvis kommunala investeringar i hamn- och transportinfrastruktur. Någon närmare analys av sådana eventuella indirekta

Datum
2026-06-04

Dnr 26-00916

effekter görs dock inte i denna konsekvensutredning, som avser en specifik och avgränsad förändring av farledsavgiften.

Påverkan på företagens intäkter

Förslaget innebär att farledsavgiften justeras i nivå med utvecklingen av KPI-KS samtidigt som inbetalningen till miljöincitamentet minskas. Sammantaget innebär detta att den totala avgiften, inklusive inbetalning till miljöincitamentet, är oförändrad jämfört med 2026. Samtidigt medför justeringen av farledsavgiften att kostnadsbilden kan förändras i enskilda fall beroende på trafikmönster, antal anlop samt i vilken utsträckning avgiftsreduktioner, såsom miljöincitament och frekvensrabatter, tillämpas.

Justeringen av gränsvärdet för lågvärdigt gods innebär att fler varor kan omfattas av den lägre avgiftsnivån för gods, vilket i vissa fall kan bidra till lägre transportkostnader.

Hur förändringarna påverkar företagens intäkter beror på i vilken utsträckning kostnader kan föras vidare i transportkedjan genom kommersiella avtal. Detta varierar mellan olika aktörer och är beroende av bland annat trafikupplägg, avtalsstruktur och marknadsförhållanden.

Samttaget bedöms effekterna på företagens intäkter vara begränsade på systemnivå, men kan variera mellan enskilda aktörer beroende på deras verksamhetsförutsättningar.

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

Regleringen innebär inga förändringar i avgiftsmodellens utformning eller i de processer som företagen använder för att deklarera och betala farledsavgift.

Förslaget bedöms därför inte påverka företagen i andra avseenden än vad som framgår av avsnitten om kostnader och intäkter.

Påverkan på konkurrensförhållanden

Farledsavgiften utgör en del av sjöfartens totala kostnadsbild och kan därmed påverka konkurrensförutsättningarna i förhållande till andra transportslag, såsom väg- och järnvägstransporter.

Samttaget innebär detta att den totala avgiften, inklusive inbetalning till miljöincitamentet, är oförändrad jämfört med 2026. Förändringen avser i stället en justering inom avgiftssystemet, vilket kan påverka kostnadsbilden för enskilda aktörer beroende på trafikmönster och verksamhetsförutsättningar.

Farledsavgiften ska samtidigt ses som en del av Sjöfartsverkets samlade avgiftsuttag, där även andra avgifter, såsom lotsavgifter och avgifter kopplade till

Datum
2026-06-04

Dnr 26-00916

kanaltrafik, ingår. Den totala avgiftsbelastningen kan ha betydelse för sjöfartens konkurrenskraft i förhållande till andra transportslag.

Mot denna bakgrund bedöms den aktuella justeringen inte leda till någon påtaglig påverkan på konkurrensförhållandena, 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

Regleringen gäller generellt för fartyg som omfattas av farledsavgiften och differentierar inte mellan företag av olika storlek.

Förslaget innebär en justering av avgiftsnivåer, men inga förändringar i avgiftsmodellens utformning eller i de administrativa processerna. Någon särskild hänsyn till små och medelstora företag bedöms därför inte vara nödvändig.

Åtgärder för att begränsa kostnader och andra negativa effekter

Den föreslagna justeringen baseras på utvecklingen av KPI-KS och syftar till att upprätthålla avgiftens reala nivå över tid. Justeringen av gränsvärdet för lågvärdigt gods syftar till att bibehålla vilka typer av gods som omfattas av bestämmelsen.

Samtidigt innebär den minskade inbetalningen till miljöincitamentet att avgiftsuttaget anpassas för att undvika att systemet genererar ett överskott, vilket bidrar till att begränsa den totala avgiftsbelastningen.

Några särskilda åtgärder för att begränsa kostnader eller andra negativa effekter bedöms därför inte vara nödvändiga.

Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av informationsinsatser

Den reviderade föreskriften föreslås träda i kraft den 1 januari 2027. Tidpunkten har valts för att ge berörda företag tillräcklig framförhållning att ta del av information om de nya avgiftsnivåerna och övriga förändringar samt beakta dessa i sin planering.

Förslaget avser justeringar inom det befintliga avgiftssystemet 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

Datum
2026-06-04

Dnr 26-00916

Hur och när konsekvenserna kan utvärderas

Konsekvenserna av den föreslagna regleringen kommer följas upp inom ramen för Sjöfartsverkets ordinarie uppföljning av kostnader och intäkter samt genom analys av trafikvolym, anlop och avgiftsutfall.

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 utvecklas i linje med kostnadsutvecklingen, om miljöincitamentet utvecklas i balans över tid samt om det finns indikationer på förändrade trafikmönster eller andra effekter för berörda aktörer.

Vid behov kan resultaten av uppföljningen utgöra underlag för framtida justeringar av avgiften och andra delar av avgiftssystemet.

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

Sjöfartsverkets författningssamling



Sjöfartsverkets föreskrifter om farledsavgift;

SJÖFS 2026:x

Utkom från trycket
den X X 2026

beslutade den X X 2026.

Sjöfartsverket föreskriver¹ med stöd av 9 § förordningen (1997:1121) om farledsavgift följande.

1 § Dessa föreskrifter ska tillämpas vid beräkning av farledsavgift för fartyg som i Sverige lastar eller lossar last eller lämnar eller hämtar passagerare. Farledsavgiften består av beredskapsavgift, fartygsbaserad farledsavgift samt gods- och passagerarbaserad farledsavgift.

Beredskapsavgift beräknas utifrån fartygets nettodräktighet. Den fartygsbaserade farledsavgiften beräknas utifrån fartygets nettodräktighet och fartygets miljöpåverkan. Den godsbaserade farledsavgiften baseras på lasten i ton och den passagerarbaserade farledsavgiften på antalet passagerare.

Definitioner

2 § Vid tillämpningen av 2 § förordningen (1997:1121) om farledsavgift samt dessa föreskrifter ska definitionerna som anges i 3–12 §§ gälla.

3 § Med *last* avses inte

1. bogserad last vars sammanlagda volym per resa är mindre än 100 kubikmeter,
2. buss, lastbil, järnvägsvagn, container eller någon annan anordning för transport av last eller passagerare, när fordonet eller anordningen används för att transportera last,
3. lastpall, sling eller liknande anordningar för lastens hantering,
4. förnödenheter, proviant och utrustning för fartyget eller för ett annat fartyg, samt emballage för sådana varor,
5. bagage eller annat som de personer som finns ombord har med sig för personligt bruk, dock inte personfordon samt hus- eller släpvagn,
6. last som på grund av fartygets haveri, uppläggning, ombyggnad eller någon annan liknande omständighet har tagits ombord på samma eller ett annat fartyg för transport till bestämelseorten eller lämnats på grund av att lasten har förstörts,

¹ Se Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 av den 9 september 2015 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster.

7. rester av last som har kommit fram vid uppläggning av fartyget eller vid ombyggnad, reparation, rengöring, utrustning, undersökning eller liknande åtgärder med fartyget,

8. oljehaltigt barlastvatten eller tankspolvatten eller annat avfall som härrör från fartygets drift, och

9. drivmedel för fartygs egen framdrift.

4 § Med *Maritime Single Window* avses Sveriges nationella system för rapporteringsformaliteter för fartyg.

5 § Med *transitgoods* avses utrikes gods som har lastats på fartyg i Sverige inom tre månader från det att godset lossats från fartyg i Sverige och som inte undergått annan behandling än lastning, lossning, landtransport eller lagring.

6 § Som *passagerare* räknas varje person ombord utom

1. befälhavaren,

2. övriga ombordanställda,

3. andra som befinner sig ombord på grund av arbete för fartygets räkning eller i offentlig tjänsteförrättning som gäller fartyget eller den verksamhet som bedrivs med fartyget,

4. bärgare eller bärgares medhjälpare som följer med fartyget sedan detta drabbats av sjöolycka,

5. personer som förs in till hamn efter att ha räddats ur sjönöd, och

6. barn som inte har fyllt ett år,

7. lastbilschaufförer i tjänsten, och

8. personer som transporteras utan att betala ersättning för transporten.

7 § Nedan samt i 9 § anges definitioner av vissa fartygstyper.

1. Med *arbetsfartyg* avses fartyg som är avsedda för att utföra arbeten där fartyget i sig och dess utrustning används, exempelvis för sjömätning, rör- eller kabelutläggning, isbrytning, muddring, dykning och forskning.

2. Med *passagerarfartyg* avses ett fartyg med passagerarfartygs-certifikat.

8 § Med *kryssning* avses en på förhand offentliggjord resplan som innebär dels att resan utöver avgångshamnen omfattar minst två hamnar, dels att resan omfattar minst 72 timmar.

9 § Med *kryssningsfartyg* avses ett passagerarfartyg som seglar på en kryssning.

Passagerare, som kommit med ett kryssningsfartyg till en svensk hamn, får under hamnuppehållet gå i land utan att fartyget upphör att vara kryssningsfartyg, om minst 99 % av avstigande passagerare medföljer fartyget när det avgår från hamnen.

Om en passagerare, som hämtas eller lämnas i en svensk hamn, är försäljare av kryssningsresor, färdledare, tolk för fartygets passagerare eller journalist ska det inte påverka bedömningen av fartyget som kryssningsfartyg.

10 § Med *turn around* anlop avses det anlop där ett kryssningsfartyg ankommer en svensk hamn för att avsluta en kryssning och påbörja en ny kryssning. Vid detta tillfälle ska minst 90 procent av passagerarna bytas ut mot nya passagerare.

11 §

Med läktring avses lastning eller lossning av last som sker direkt mellan olika fartyg.

12 § Med *nettodräktighet* avses fartygets nettodräktighet enligt gällande mätbrev, utfärdat enligt 1969 års skeppsmättningskonvention. Om mätbrev inte kan visas upp, ska nettodräktigheten uppskattas eller åtgärder vidtas för att få den fastställd i enlighet med närmare anvisningar från Sjöfartsverket.

För fartyg som saknar mätbrev ska nettodräktigheten anses motsvara ett ton av displacementet multiplicerat med 0,6. Om både nettodräktighet och displacement saknas ska bruttodräktigheten räknas som nettodräktighet och ligga till grund för avgiftsberäkningen.

Debitering av farledsavgift

Beredskapsavgift

13 § En beredskapsavgift tas ut för de fem första anlöpen i en kalendermånad. 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 anlöpet 50 procent och för det femte anlöpet 25 procent.

Nettodräktighetsklass	Beredskapsavgift, kr
0-999	1 110
1 000-1 999	4 200
2 000-2 999	8 260
3 000-5 999	13 155
6 000-9 999	24 165
10 000-14 999	35 100
15 000-29 999	44 965
30 000-59 999	51 555
60 000-99 999	60 370
100 000-	71 305

Miljöklasser vid beräkning av fartygsbaserad farledsavgift

14 § Vid beräkning av fartygsbaserad farledsavgift, som beräknas på fartygets nettodräktighet, tas avgift ut beroende på fartygets miljöklass.

Miljöklassen baseras på uppnådd poängsumma i miljöindexet Clean Shipping Index (CSI). Befintliga miljöklasser med krav på poängsumma för fartyget i de olika miljöklasserna framgår av nedanstående tabell. För att fartyget ska placeras i miljöklass A-C krävs att fartyget är verifierat i enlighet med vid varje tidpunkt gällande krav för verifiering enligt CSI.

Miljöklass	Poängsumma
A	125-150
B	100-124
C	75-99
D	0-74
E	Till CSI ej anslutna fartyg

Den miljöklass som fartyget har gäller från och med verifierat datum.

Beräkning av fartygsbaserad farledsavgift per miljöklass

15 § För det första och andra anlöpet i en kalendermånad tas fartygsbaserad farledsavgift ut enligt tabellen nedan.

För det tredje till det femte anlöpet i en kalendermånad betalas en lägre avgift. För det tredje anlöpet tas 75 procent av avgiften enligt tabellen nedan ut, för det fjärde anlöpet 50 procent och för det femte anlöpet 25 procent.

Nettodräktighetsklass	Fartygsbaserad farledsavgift, kr			
	Miljöklass			
	A	B	C	D-E
0-999	735	1 660	3 315	3 685
1 000-1 999	2 810	6 320	12 640	14 045
2 000-2 999	5 515	12 410	24 825	27 580
3 000-5 999	8 795	19 790	39 575	43 975
6 000-9 999	16 150	36 340	72 680	80 755
10 000-14 999	23 475	52 825	105 645	117 385
15 000-29 999	30 060	67 640	135 275	150 310
30 000-59 999	34 475	77 575	155 145	172 385
60 000-99 999	40 360	90 815	181 625	201 805
100 000-	47 685	107 295	214 590	238 430

Vid inrikes sjötransporter tas beredskapsavgift och fartygsbaserad farledsavgift ut på samtliga platser där gods lastas eller passagerare medförs, tills det att fem avgiftsbelagda anlöp har uppnåtts per kalendermånad.

Vid läktring tas beredskapsavgift och fartygsbaserad farledsavgift ut på samma sätt som om fartyget anlöpt en hamn.

Om beredskapsavgift och fartygsbaserad farledsavgift har betalats fem gånger inom en kalendermånad för ett och samma fartyg, ska endast gods- och passagerarbaserad farledsavgift tas ut resten av den kalendermånaden.

Vid överföring av drivmedel till annat fartyg för det mottagande fartygets egen framdrift är fartyget som lossar godset avgiftspliktigt. Att ta emot drivmedel för egen framdrift är inte avgiftspliktigt.

Gods- och passagerarbaserad farledsavgift

16 § Den godsbaseade farledsavgiften beräknas på den last som fartyget lastar eller lossar, enligt 4 § förordningen (1997:1121) om farledsavgift och tas ut med 3,36 kr per ton last.

För lågvärdig last i bulk är den godsbaseade farledsavgiften 1,67 kr per ton last. Med lågvärdigt gods i import respektive export avses gods som uppfyller följande kriterier:

- Lasten måste importeras eller exporteras i större omfattning än 20 000 ton på KN8 nivå.
- Den NST-varugrupp som varan tillhör ska under ett år ha transporterats till sjöss i en volym som överstiger 1 000 000 ton.
- Varan måste ha ett genomsnittligt värde som under de senaste sju åren understiger 1 550 kr per ton.

Sjöfartsverket tar inför varje nytt kalenderår fram en sammanställning avseende det gods som uppfyller kriterierna. Sammanställningen sker i enlighet med samma statistiska nummer som används enligt Europeiska gemenskapernas tulltaxa. Den sammanställning som görs inför nytt kalenderår publiceras på Sjöfartsverkets hemsida och är giltig till dess en uppdaterad sammanställning publiceras eller Sjöfartsverket meddelar något annat.

Den passagerarbaserade farledsavgiften tas ut med 2,52 kr per passagerare.

För fartyg i inrikes trafik utgår avgift för ombordstigande passagerare. För fartyg i utrikes trafik utgår avgift för ombordstigande och avstigande passagerare.

För kryssningsfartyg tas den passagerarbaserade farledsavgiften ut för avstigande passagerare. Vid ett turn around anlop i svensk hamn tas passagerarbaserad avgift ut för avstigande och ombordstigande passagerare.

För var personfordon samt hus- eller släpvagn som någon har med sig ombord för personligt bruk tas en avgift ut motsvarande ett ton.

Vid beräkningen av godsbasead farledsavgift ska den avgiftspliktiga lastens sammanlagda vikt avrundas till närmast hela tontal.

17 § Vid bedömningen av om last ska anses vara lastad eller lossad gäller följande.

1. Last ska inte anses vara lastad om den efter lastningen åter lossas från fartyget innan detta lämnar hamnen eller lastningsstället.
2. Last ska inte anses vara lossad om den efter lossningen åter lastas på fartyget innan detta lämnar hamnen eller lastningsstället.
3. Bogserad last ska anses vara lossad endast om den har lösgjorts från det bogserande fartyget.

18 § Om lasten består av skogsprodukter och det saknas uppgifter om lastens bruttovikt, får denna beräknas med ledning av de omräkningstal som anges i *bilaga 1* till dessa föreskrifter.

Om det för annan last saknas uppgifter om lastens bruttovikt eller om angivna viktuppgifter inte kan godtas får relationstalet mellan lastens volym och vikt fastställas genom att den deklarationsskyldige låter väga och volym mäta ett parti ur lasten.

Avgiftsreduktioner och avgiftsbefrielser

Avgiftsbefrielse för transitgods

19 § Lastat transitgods är befriat från godsbaserad farledsavgift. De erlagda avgifterna återbetalas efter ansökan i enlighet med 21 §. En förutsättning för återbetalning är att farledsavgift betalats för både det lastade och det lossade godset.

Avgiftsreduktion för kryssningsfartyg

20 § För ett kryssningsfartyg tas fartygsbaserad farledsavgift, beredskapsavgift och passagerarbaserad farledsavgift enbart ut vid första svenska ort under en och samma kryssning.

Ansökan om avgiftsbefrielser

21 § Avgiftsbefrielser enligt 19 § återbetalas efter att ansökan om återbetalning inkommit till och beviljats av Sjöfartsverket.

Ansökan ska göras kvartalsvis och omfatta tre månader. Ansökan ska vara inkommen till Sjöfartsverket senast den 15 i den månad som följer närmast efter ett avslutat kvartal, d.v.s. i april, juli, oktober och januari. Ansökan ska ske enligt av Sjöfartsverket anvisad blankett om inte Sjöfartsverket beslutar annat.

En förutsättning för återbetalning är att de handlingar som styrker rätten till avgiftsbefrielse på farledsavgiften hålls tillgängliga för granskning av Sjöfartsverket.

Deklaration och betalning av farledsavgift

Ansökan om avtal om kredit för betalning av farledsavgift

22 § En ansökan om att ingå kreditavtal för betalning av farledsavgift ska göras på en av Sjöfartsverket fastställd blankett som finns tillgänglig på Sjöfartsverkets hemsida, www.sjofartsverket.se.

Villkoren för erhållande av kredit är att sökanden har ett svenskt organisationsnummer eller ett VAT-nummer och att Sjöfartsverket bedömer sökanden som kreditvärdig.

Registrering av farledsdeklaration

23 § En deklaration enligt 6 § förordningen (1997:1121) om farledsavgift ska lämnas till Sjöfartsverket via Maritime Single Window. Deklarationen ska lämnas senast en vecka efter fartygets avgång. En farledsdeklaration ska lämnas oavsett om anlöpet är avgiftsbelagt eller inte i de fall fartyget lastar eller lossar last, alternativt lämnar eller hämtar passagerare.

Om Maritime Single Window inte är tillgängligt av tekniska skäl och rapportering via portalen därför inte är möjlig, ska deklaration istället lämnas enligt reservrutiner som finns publicerade på Sjöfartsverkets hemsida www.sjofartsverket.se.

Betalning av farledsavgift vid kredit

24 § Om fartygets redare eller ägare eller ett ombud för någon av dessa har träffat avtal med Sjöfartsverket om kredit för betalning av farledsavgifter enligt 22 § får fartyget avgå utan att avgift har betalats.

Registrering av farledsdeklaration och betalning av farledsavgift där kredit saknas

25 § Den som inte innehar kredit ska lämna farledsdeklaration enligt reservrutiner som finns publicerade på Sjöfartsverkets hemsida www.sjofartsverket.se. Avgiften ska betalas till Sjöfartsverkets bank-, eller bankgirokonto innan fartyget avgår från svensk hamn, ankarplats eller annan plats inom Sveriges sjöterritorium. Avgiften ska påföras redaren eller den som i redarens ställe har befattning med fartyget eller, om uppgift om detta saknas, fartygets ägare. Betalning av farledsavgiften ska styrkas genom kvitto enligt Sjöfartsverkets anvisningar.

Periodvisa deklarationer

26 § För fartyg, som går i trafik enligt en tidtabell som delgivits Sjöfartsverket i förväg där antal anlöp i Sverige uppgår till minst fem per månad, kan Sjöfartsverket medge att deklarationen lämnas periodvis om fartygets redare, ägare eller ombud har avtal om kredit för betalning av farledsavgifter. Ansökan ska göras till Sjöfartsverket och innehålla information om fartyget, fartygets tidtabell och giltighetstiden för tidtabellen. Periodvisa deklarationer lämnas för varje kalendermånad.

Sjöfartsverkets medgivande att lämna periodvisa farledsdeklarationer avser ansökt tidtabell. Om tidtabellen ändras och nya hamnar eller ankarplatser trafikerats ska ny ansökan göras. Den periodvisa farledsdeklarationen ska

innehålla fartygets samtliga anlöp som ingår i tidtabellen, till varje svensk hamn eller ankarplats inom Sveriges sjöterritorium. Den periodvisa farledsdeklarationen ska lämnas senast sju dagar efter utgången av den kalendermånad som deklarationen avser. Deklarationen lämnas till Sjöfartsverket via Maritime Single Window.

Övriga bestämmelser

27 § Ansvarig för betalningen av kostnaderna för åtgärder, som behöver vidtas för att fastställa fartygets nettodräktighet i enlighet med 12 §, är fartygets ägare eller den som anmält fartyget till mätning.

Dessa föreskrifter träder i kraft den 1 januari 2027, då Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2025:6) om farledsavgift ska upphöra att gälla.

På Sjöfartsverkets vägnar

ERIK EKLUND

Bilaga 1

Omräkningstal för skogsprodukter

Grupp	Vara	Omräkningstal kg per volymenhet
<i>Obarkad massaved, vinter</i>		
1.	Tall	920 kg/m ³ f pb 1020 kg/m ³ f ub 590 kg/m ³ t
2.	Gran	860 kg/m ³ f pb 990 kg/m ³ f ub 550 kg/m ³ t
3.	Björk	910 kg/m ³ f pb 1070 kg/m ³ f ub 510 kg/m ³ t
4.	Asp	765 kg/m ³ f pb
5.	Bok	1050 kg/m ³ f pb 580 kg/m ³ t
6.	Ek	1000 kg/m ³ f pb
<i>Obarkad massaved, sommar</i>		
7.	Tall	800 kg/m ³ f pb 880 kg/m ³ f ub 510 kg/m ³ t
8.	Gran	720 kg/m ³ f pb 840 kg/m ³ f ub 460 kg/m ³ t
9.	Björk	870 kg/m ³ f pb 1010 kg/m ³ f ub 490 kg/m ³ t
<i>Färskt virke</i>		
10.	Sågtimmer, obarkat – tall	1150 kg/m ³ to 910 kg/m ³ f ub 810 kg/m ³ f pb
11.	– gran	1100 kg/m ³ to 850 kg/m ³ f ub 760 kg/m ³ f pb
12.	– björk	1250 kg/m ³ to 1020 kg/m ³ f ub 880 kg/m ³ f pb
13.	– bok	1060 kg/m ³ f ub 1000 kg/m ³ f pb
14.	– ek	1150 kg/m ³ f ub 1000 kg/m ³ f pb
15.	Cellulosaflis av tall eller gran	325 kg/m ³ s

Grupp	Vara	Omräkningstal kg per volymenhet
16.	Avverkningsrester av tall eller gran, – okomprimerade	150 kg/m ³ t
17.	– komprimerade	300 kg/m ³ t
18.	– bränsleflis	340 kg/m ³ s
19.	– grovkross	300 kg/m ³ s
20.	Stubbar av tall eller gran – ej packade	200 kg/m ³ s
21.	– packade	270 kg/m ³ s
22.	Träddelar av tall	275 kg/m ³ t eller gran

Skogstorrt virke

23.	Sågtimmer, obarkat – tall	1025 kg/m ³ to 805 kg/m ³ f ub 715 kg/m ³ f pb
24.	– gran	1000 kg/m ³ to 765 kg/m ³ f ub 690 kg/m ³ f pb
25.	Cellulosaflis av tall eller gran (justertorr)	200 kg/m ³ s
26.	Avverkningsrester av tall eller gran – okomprimerade	110 kg/m ³ t
27.	– komprimerade	215 kg/m ³ t
28.	– bränsleflis	240 kg/m ³ s
29.	– grovkross	215 kg/m ³ s

Förädlade skogsprodukter

30.	Sågade barrträvaror	550 kg/m ³
31.	Hyvlade barrträvaror	450 kg/m ³
32.	Spånskivor	650 kg/m ³
33.	Bränslebriketter	190 kg/m ³ s
34.	Bränslepellets	215 kg/m ³ s

Volymenheter

m ³ f pb	kubikmeter fast mått på bark
m ³ f ub	kubikmeter fast mått under bark
m ³ to	kubikmeter toppmått under bark
m ³ t	kubikmeter travat mått
m ³ s	kubikmeter stälpt mått

Anmärkning

Skogstorrt virke innebär 2–3 månaders torkning under perioden maj–oktober. Med sommar avses perioden mellan 15 maj och 15 september. Med vinter avses perioden mellan 16 september och 14 maj.

EXTERNREMISS