



SJÖFARTSVERKET

KONSEKVENsutREDNING

Handläggare, direkttelefon

2026-08-28

Dnr: 26-00915

Linda Onmalm, +46(0)10 478 5918

Enligt sändlista

Konsekvensutredning angående förslag till nya föreskrifter om tillhandahållande av lots, lotsbeställning, tilldelning av lots och lotsavgifter

Inledning

Sjöfartsverket föreslår nya föreskrifter om tillhandahållande av lots, lotsbeställning, tilldelning av lots och lotsavgifter som träder i kraft den 1 januari 2027. De föreslagna föreskrifterna ersätter Sjöfartsverkets nu gällande föreskrifter (SJÖFS 2025:5) om tillhandahållande av lots, lotsbeställning, tilldelning av lots och lotsavgifter.

Förslaget innebär justeringar av lotsavgifterna samt förändrade bestämmelser om lotsbeställning, tilldelning av lots och avgiftsreduktioner.

Avgiftsnivåerna för lotsning föreslås sammantaget höjas med 10 procent på systemnivå. Avgiftsjusteringen syftar till att stärka förutsättningarna för en långsiktigt hållbar finansiering av lotsningsverksamheten och att bättre anpassa avgiftsstrukturen till verksamhetens kostnadsstruktur.

Mot bakgrund av att en stor del av verksamhetens kostnader är kopplade till beredskap, tillgänglighet och resurshållning fördelas 75 procent av den totala höjningen på startavgiften och resterande 25 procent på den rörliga lotsningsavgiften. Det innebär att startavgiften höjs med 16 procent och att den rörliga lotsavgiften höjs med fem procent. Beställningsavgifter, avgiftsreduktioner och avgift för tvåmanslotsning höjs med 10 procent.

För öppensjölotsning, genomfartslotsning i Öresund och Öresundslotsning höjs grundavgiften med tio procent och distanspriset per nautisk mil med mellan två och tio procent.

Datum
2026-08-28

Dnr 26-00915

Förslaget innebär vidare att den nuvarande generella tiden för definitiv lotsbeställning, om fem timmar, ersätts med differentierade beställningstider beroende på från eller till vilken hamnstad¹ lotsningen genomförs. För huvuddelen av lotsbeställningarna ska en definitiv lotsbeställning lämnas senast fyra timmar före önskad lotsstart. För hamnstäder där Sjöfartsverket bedöms ha ett större behov av planeringsmarginaler ska beställningen i stället lämnas senast åtta timmar före önskad lotsstart.

Indelningen mellan hamnstäder med fyra respektive åtta timmars beställningstid har i huvudsak gjorts utifrån antalet lotsbeställningar under 2025. Som huvudregel har gränsen satts vid 340 lotsbeställningar per år. Hamnstäder som under 2025 hade minst 340 lotsbeställningar föreslås omfattas av fyra timmars beställningstid, medan övriga hamnstäder föreslås omfattas av åtta timmars beställningstid.

I ett begränsat antal fall har avsteg från huvudregeln gjorts utifrån särskilda förutsättningar som bedöms motivera en annan beställningstid. Det gäller bland annat när hamnstäder är geografiskt samlokaliserade och det därför bedöms vara ändamålsenligt att samma beställningstid tillämpas.

Förslaget innebär att cirka 75 procent av samtliga lotsbeställningar kommer omfattas av fyra timmars beställningstid. Åtta timmars beställningstid kommer gälla för ett större antal hamnstäder, men dessa står sammantaget för en mindre andel av det totala antalet lotsbeställningar.

Om en lotsning avser en färd mellan hamnstäder med olika beställningstider ska den beställningstid som gäller för den hamnstad där lotsningen påbörjas tillämpas. Indelningen mellan hamnstäder kommer att ses över årligen i samband med revidering av föreskriften.

För genomfartslotsning i Öresund, Öresundslotsning och öppensjölotsning föreslås samma beställningstider som i nu gällande regelverk.

Förslaget innebär även förändrade bestämmelser om ändring och återkallelse av definitiva lotsbeställningar för lotsningar till och från hamnstäder, genomfartslotsning i Öresund och Öresundslotsning. Den nuvarande möjligheten att vid ett första tillfälle utan beställningsavgift ändra eller återkalla en lotsbeställning, mellan tre och fem timmar före bekräftad tidpunkt, tas bort. Beställningsavgift ska tas ut om en definitiv lotsbeställning lämnas, ändras eller återkallas efter den senaste tidpunkten för att lämna definitiv lotsbeställning har passerat. Det ska dock fortfarande vara möjligt att vid ett tillfälle ändra tidpunkten för lotsningens start med högst 30 minuter utan beställningsavgift. För öppensjölotsning föreslås samma bestämmelser som i nu gällande regelverk.

¹ Med hamnstad avses geografisk plats som identifierats med en UN/LOCODE till vilken en eller flera hamnar hänförs enligt bilaga 2 i föreskriften.

Datum
2026-08-28

Dnr 26-00915

Sjöfartsverket får vidare, fram till dess att fyra timmar återstår före bekräftad tidpunkt, ändra den bekräftade tiden för lotsningens början utan att ändringen medför avgiftsreduktion. Den nya tidpunkten utgör därefter bekräftad tidpunkt, vilket innebär att Sjöfartsverkets möjlighet att ändra tidpunkten utan avgiftsreduktion därefter bedöms i förhållande till den nya bekräftade tidpunkten. Om Sjöfartsverket senarelägger den bekräftade tidpunkten med mer än 30 minuter när mindre än fyra timmar återstår aktualiseras avgiftsreduktion. Avgiftsreduktion kan även lämnas om lotsningen börjar mer än 30 minuter efter bekräftad tidpunkt och förseningen beror på Sjöfartsverket.

Syftet med de förändrade beställningsreglerna är att ge Sjöfartsverket tidigare och mer stabila planeringsunderlag och därigenom förbättra möjligheterna att planera bemanning, transporter av lotsar och båtmän samt övrigt resursutnyttjande. Den ökade framförhållningen, vid hamnstäder med åtta timmars beställningstid, bedöms även förbättra möjligheterna att tillhandahålla lots vid önskad tidpunkt och minska behovet av overtidsarbete. Ett effektivare resursutnyttjande kan även innebära att en större andel av arbetstiden används för genomförande av lotsningar och en mindre andel för beredskap. På sikt kan detta bidra till att begränsa behovet av framtida avgiftshöjningar.

Förslaget innehåller även vissa redaktionella och strukturella förändringar som syftar till att förtydliga regelverkets uppbyggnad och skapa en mer överskådlig struktur. Dessa ändringar innebär inte några materiella förändringar utöver vad som särskilt anges i konsekvensutredningen.

Bakgrund och problembild

Sjöfartsverket ansvarar för att tillhandahålla lotsning i syfte att upprätthålla en hög nivå av sjösäkerhet och skydda liv, miljö och egendom. Lotsning är i många fall en förutsättning för att fartyg ska kunna trafikera svenskt sjöterritorium på ett säkert sätt. Verksamheten bedrivs med krav på hög tillgänglighet och beredskap dygnet runt, året om, i samtliga lotsområden.

En stor del av lotsningsverksamhetens kostnader är kopplade till att upprätthålla beredskap, kompetens och resurser i hela landet. Det gäller bland annat kostnader för personal, utbildning, behörighetsprövning, infrastruktur, system och stödfunktioner. Kostnadsnivån påverkas därför endast i begränsad utsträckning av kortsiktiga variationer i antalet lotsningar.

Efterfrågan på lotsning varierar över tid och påverkas av faktorer såsom konjunktur, handelsmönster och förändringar i godsflöden. Under perioden 2018 till 2025 har antalet lotsbeställningar minskat med cirka 14 procent, vilket har påverkat intäkterna från lotsavgifter över tid. Samtidigt kvarstår en stor del av verksamhetens kostnader även när trafikvolymerna är begränsade eller varierar över tid.

Datum
2026-08-28

Dnr 26-00915

Sjöfartsverket har under senare år genomfört och fortsätter genomföra åtgärder för att effektivisera lotsningsverksamheten och stärka resursutnyttjandet. Arbetet omfattar bland annat planering, bemanning, resursutnyttjande och organisatoriska förutsättningar. Åtgärderna bedöms dock inte ensamma vara tillräckliga för att fullt ut kompensera för ökade kostnader och minskade intäkter.

Avgifter för lotsning tas ut enligt principen om kostnadstäckning. Samtidigt ska den avgiftsbelagda verksamheten bedrivas så att de ekonomiska mål som gäller för Sjöfartsverket kan uppnås. Sjöfartsverket bedömer att nuvarande avgiftsnivåer inte fullt ut motsvarar kostnaderna för att tillhandahålla lotsning. Det finns därför behov av att justera avgiftsnivåerna.

Sjöfartsverket bedömer att avgiftsstrukturen bättre bör motsvara verksamhetens kostnadsstruktur. Eftersom en stor del av kostnaderna är fasta eller kopplade till beredskap och resurshållning föreslås en större del av avgiftsjusteringen ske genom höjning av startavgifterna, medan en mindre del avser de rörliga avgiftskomponenterna. Efter justeringen bedöms startavgifter och rörliga avgifter stå för ungefär lika stora delar av avgiftsintäkterna.

Enligt nu gällande regelverk ska en definitiv lotsbeställning som huvudregel lämnas senast fem timmar före önskad lotsstart, oavsett hamnstad, trots att trafikvolymerna och behovet av planeringsmarginaler varierar mellan olika hamnstäder. I hamnstäder med lägre trafikvolym kan tillgången till lotsar, båtmän och transporter vara mer begränsad och resurser behöva förflyttas över större områden. Fem timmars beställningstid ger då inte alltid tillräcklig framförhållning för en effektiv planering av bemanning och transporter. Det kan öka behovet av omplanering och övertidsarbete samt begränsa möjligheterna att tillhandahålla lots vid önskad tidpunkt.

I hamnstäder med högre trafikvolym och mer regelbundna lotsningar kan verksamheten däremot ofta planeras med kortare framförhållning. En enhetlig beställningstid tar därmed inte fullt ut hänsyn till att Sjöfartsverkets behov av framförhållning varierar mellan olika hamnstäder.

Nuvarande bestämmelser innebär att en definitiv lotsbeställning i vissa fall kan ändras eller återkallas utan beställningsavgift relativt nära den bekräftade tidpunkten. Att kunder i ett sent skede kan ändra eller återkalla en definitiv lotsbeställning utan beställningsavgift kan medföra att beställningen lämnas trots att förutsättningarna för lotsningen ännu inte är fullt klarlagda. Sena ändringar och återkallelser kan därmed försvåra planeringen för Sjöfartsverket och leda till att tillgängliga resurser inte används effektivt.

Förutsättningarna för att genomföra en lotsning vid en bekräftad tidpunkt kan även förändras efter att Sjöfartsverket har bekräftat tidpunkten för lotsningens

Datum
2026-08-28

Dnr 26-00915

början, exempelvis till följd av förändringar i tillgången till lotsar, båtmän eller transporter. Sådana förändringar kan medföra behov av att anpassa planeringen och omfördela tillgängliga resurser.

Nuvarande bestämmelser ger begränsade möjligheter att anpassa en redan bekräftad tidpunkt till sådana förändrade förutsättningar utan att ändringen får konsekvenser enligt bestämmelserna om försening och avgiftsreduktion. Detta kan begränsa flexibiliteten i resursplaneringen och försvåra ett effektivt utnyttjande av tillgängliga resurser.

Enligt nuvarande bestämmelser är avgiftsreduktionen knuten till hur sent lotsningen faktiskt börjar i förhållande till bekräftad tidpunkt. Den föreslagna regleringen innebär i stället att en senareläggning av en bekräftad tidpunkten och en efterföljande försening av den faktiska lotsstarten kan utgöra separata grunder för avgiftsreduktion.

Uppgifter om de bemyndigande som myndighetens beslutanderätt grundar sig på

Bemyndiganden finns i 2 och 9 §§ i förordningen (1999:215) om lotsavgifter samt i 6 § förordningen 1982:569 om lotsning mm.

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

Lotsning regleras nationellt och omfattas av medlemsstaternas ansvar för sjösäkerhet inom sitt territorium. Den föreslagna justeringen av lotsavgifterna avser avgiftsnivåerna. De föreslagna ändringarna av bestämmelserna om tillhandahållande av lots, lotsbeställning och tilldelning av lots avser hur lotsning tillhandahålls inom svenskt sjöterritorium. Förslagen innebär inga förändringar av de materiella regler som styr lotsplikt, lotsningens genomförande eller tillträde till marknaden.

Regleringen bedöms inte påverka den fria rörligheten för varor och tjänster inom Europeiska unionen. De föreslagna bestämmelserna gör inte åtskillnad mellan fartyg eller aktörer på grund av flaggstat eller nationalitet och bedöms därmed inte innebära någon diskriminering mellan inhemska och utländska aktörer.

Sammantaget bedöms den föreslagna regleringen vara förenligt med EU-rätten.

Konsekvenser om ingen åtgärd vidtas (nollalternativet)

Om den föreslagna regleringen inte genomförs kvarstår nuvarande avgiftsnivåer och bestämmelser om lotsbeställning och tilldelning av lots.

Samtidigt bedömer Sjöfartsverket att obalansen mellan lotsningsverksamhetens intäkter och kostnader kvarstår. Eftersom en stor del av kostnaderna är fasta eller trögrörliga kan detta påverka förutsättningarna för en långsiktigt hållbar

Datum
2026-08-28

Dnr 26-00915

finansiering och för att upprätthålla tillgänglighet, beredskap och sjösäkerhet i hela landet.

Om avgiftsstrukturen inte förändras kvarstår även skillnaden mellan hur avgifterna är fördelade och verksamhetens kostnadsstruktur. Startavgifterna står i dag för cirka 48 procent av avgiftsintäkterna, trots att en stor del av kostnaderna är fasta eller kopplade till beredskap och resurshållning.

Om den föreslagna modellen med differentierade beställningstider inte införs kvarstår den generella tiden för definitiv lotsbeställning om fem timmar. Sjöfartsverket får då inte den ökade framförhållning som åtta timmars beställningstid skulle ge i hamnstäder med större behov av planeringsmarginaler. Det kan begränsa möjligheterna att planera resurser effektivt, begränsa möjligheterna att minska behovet av omplanering och overtidsarbete samt försämra möjligheterna att tillhandahålla lots vid önskad tidpunkt.

Kunder med trafik till hamnstäder där åtta timmars beställningstid föreslås behöver därmed inte lämna den definitiva lotsbeställningen tidigare än i dag. Samtidigt får kunder med trafik till hamnstäder där fyra timmars beställningstid föreslås inte möjlighet att lämna beställningen en timme närmare önskad lotsstart. Det senare omfattar cirka 75 procent av samtliga lotsbeställningar.

Nuvarande möjligheter att i vissa fall ändra eller återkalla en definitiv lotsbeställning utan beställningsavgift kvarstår. Det ger fortsatt flexibilitet för kunderna, men kan samtidigt medföra att definitiva lotsbeställningar lämnas innan förutsättningarna för lotsningen är tillräckligt klarlagda. Det kan i sin tur försvåra planeringen och leda till att tillgängliga resurser inte används effektivt.

Om Sjöfartsverket inte ges möjlighet att ändra en bekräftad tidpunkt fram till fyra timmar före den senast bekräftade tidpunkten, kvarstår begränsningar i möjligheten att anpassa planeringen när förutsättningarna förändras. Vid nollalternativet behålls även nuvarande bestämmelser om avgiftsreduktion, där reduktionen beräknas utifrån hur sent lotsningen faktiskt börjar i förhållande till bekräftad tidpunkt. Den föreslagna möjligheten till avgiftsreduktion när Sjöfartsverket senarelägger den bekräftade tidpunkten införs därmed inte.

Sammantaget innebär nollalternativet att de kostnadsökningar och behov av anpassningar för företagen som följer av den föreslagna regleringen uteblir. Samtidigt kvarstår de ekonomiska och operativa utmaningarna för lotsningsverksamheten, och huvuddelen av kunderna får inte den kortare beställningstid som förslaget innebär.

Alternativa lösningar

Ett alternativ till den föreslagna regleringen är att behålla nuvarande avgiftsnivåer och bestämmelser om lotsbeställning och tilldelning av lots oförändrade.

Datum
2026-08-28

Dnr 26-00915

Konsekvenserna av ett sådant alternativ beskrivs under avsnittet om nollalternativet.

När det gäller avgiftsnivåerna har Sjöfartsverket övervägt både en större och en mindre justering än den föreslagna. En mindre justering bedöms inte vara tillräcklig för att stärka förutsättningarna för en långsiktigt hållbar finansiering av lotsningsverksamheten, medan en större justering skulle medföra högre kostnader för de aktörer som nyttjar lotsning.

Ett alternativ hade varit att fördela höjningen jämnare mellan startavgiften och de rörliga avgifterna. Eftersom en stor del av verksamhetens kostnader är fasta eller kopplade till beredskap och resurshållning bedöms det dock mer ändamålsenligt att en större del av justeringen sker genom höjning av startavgifterna.

När det gäller beställningstiderna har alternativ med en generell tid om fem, fyra eller åtta timmar övervägts. Fem timmar skulle innebära en enkel och enhetlig reglering, men inte ta hänsyn till att behovet av planeringsmarginaler varierar mellan hamnstäder. Fyra timmar för samtliga hamnstäder skulle ge kunderna möjlighet att lämna den definitiva lotsbeställningen närmare önskad lotsstart, men inte tillgodose Sjöfartsverkets behov av längre planeringstid i vissa hamnstäder. Åtta timmar för samtliga skulle ge Sjöfartsverket längre planeringstid, men innebära att kunderna behöver lämna den definitiva lotsbeställningen tidigare än nödvändigt för en stor del av lotsbeställningarna. Differentierade beställningstider bedöms därför ge en bättre avvägning mellan Sjöfartsverkets planeringsbehov och sjöfartens behov av flexibilitet.

När det gäller sena ändringar och återkallelser hade ett alternativ varit att behålla nuvarande möjlighet att vid ett första tillfälle ändra eller återkalla en definitiva lotsbeställning utan beställningsavgift mellan tre och fem timmar före bekräftad tidpunkt. Det skulle ge kunderna större flexibilitet men samtidigt kunna minska incitamenten att lämna definitiva lotsbeställningar när planeringen är tillräckligt stabil och försvåra ett effektivt resursutnyttjande.

Sjöfartsverket har även övervägt att inte införa någon särskild möjlighet att ändra en redan bekräftad tidpunkt. Ett sådant alternativ skulle ge kunderna större förutsebarhet, men samtidigt begränsa Sjöfartsverkets möjlighet att anpassa planeringen när förutsättningarna förändras.

Ett annat alternativ hade varit att tillåta Sjöfartsverket att ändra en bekräftad tidpunkt utan avgiftsreduktion närmare lotsningens början än fyra timmar. Det skulle ge större flexibilitet i resursplaneringen, men samtidigt innebära sämre förutsebarhet för kunderna och en mer långtgående begränsning av rätten till avgiftsreduktion vid senareläggning av bekräftad tidpunkt.

Datum
2026-08-28

Dnr 26-00915

Sammantaget bedömer Sjöfartsverket att den föreslagna kombinationen av justerade avgiftsnivåer, förändrad avgiftsstruktur och förändrade beställningsbestämmelser innebär den mest ändamålsenliga avvägningen mellan verksamhetens ekonomiska och operativa behov och berörda aktörers behov av flexibilitet, förutsebarhet och begränsad kostnadspåverkan.

Uppgift om vilka som berörs av regleringen

Under 2025 utfördes cirka 28 900 lotsbeställningar och omkring 3 000 unika fartyg nyttjade lotsning. De aktörer som direkt berörs av ändringarna i föreskrifterna är rederier, fartygsägare och fartygsoperatörer som anlitar lots.

Beställning av lotsning och administration av lotsavgifter hanteras i många fall av fartygsagenter på uppdrag av rederier och fartygsoperatörer. Dessa berörs främst administrativt av de förändrade avgiftsnivåerna och bestämmelserna om lotsbeställning och tilldelning av lots.

Regleringen berör både nationella och internationella aktörer inom bland annat tank-, bulk-, container-, passagerar- och övrig handelssjöfart. Hur stor påverkan blir beror på trafikupplägg, anlöpsfrekvens, fartygsstorlek och lotsningens längd och vilka hamnstäder fartygen trafikerar. Eftersom en större del av avgiftsjusteringen sker genom höjning av startavgifterna kan verksamheter med frekventa och kortare lotsningar påverkas mer i relativa termer än verksamheter med längre lotsningar.

De differentierade beställningstiderna innebär att aktörerna påverkas olika beroende på vilken hamnstad som lotsningen avser. Cirka 75 procent av lotsbeställningarna bedöms omfattas av fyra timmars beställningstid, medan övriga omfattas av åtta timmar. Aktörer med trafik till flera hamnstäder kan därför behöva förhålla sig till olika beställningstider beroende på vilken hamnstad som lotsningen avser.

Även ändringarna av bestämmelserna om sena ändringar och återkallelser samt Sjöfartsverkets möjlighet att ändra en bekräftad tidpunkt berör rederier, fartygsoperatörer och fartygsagenter. Hamnar och terminalföretag kan påverkas genom att planeringen av fartygsanlöp behöver anpassas.

Lastägare och andra aktörer längre fram i transportkedjan berörs inte direkt av regleringen. De kan dock påverkas indirekt genom förändrade transportkostnader eller transportupplägg.

Uppgifter om kostnadsmässiga konsekvenser regleringen medför

Förslaget innebär att lotsavgifterna höjs, vilket medför ökade kostnader för de aktörer vars fartyg omfattas av avgiftsskyldighet. Kostnadseffekten för ett enskilt fartyg eller företag beror främst på antalet lotsbeställningar, lotsningars längd och vilka avgiftskomponenter som aktualiseras.

Datum
2026-08-28

Dnr 26-00915

Avgiftsnivåerna höjs sammantaget med cirka 10 procent på systemnivå, vilket bedöms öka Sjöfartsverkets intäkter från lotsavgifter med cirka 100 miljoner kronor från 2027. Eftersom en större del av höjningen fördelas på startavgifterna varierar den relativa kostnadsökningen beroende på lotsningens längd. För lotsningar om högst cirka tre timmar kan avgiftsökningen uppgå till mellan 10 och 14 procent. Cirka 80 procent av lotsbeställningarna tillhör denna grupp. För längre lotsningar bedöms avgiftsökningen uppgå till mellan sex och nio procent.

Trafikupplägg med frekventa och kortare lotsningar kan därför påverkas mer i relativa termer än trafik med längre lotsningar. Samtidigt bedöms fördelningen av avgiftshöjningen bättre motsvara verksamhetens kostnadsstruktur, där en stor del av kostnaderna är fasta eller kopplade till beredskap och resurshållning.

Beställningsavgifterna höjs med 10 procent, men kostnadseffekten uppkommer endast för aktörer som lämnar, ändrar eller återkallar en definitiv lotsbeställning efter den senaste tidpunkten för definitiv lotsbeställning. Beställningsavgift kan dessutom komma att tas ut i fler situationer än tidigare, eftersom den nuvarande möjligheten att vid ett första tillfälle ändra eller återkalla en lotsbeställning utan beställningsavgift mellan tre och fem timmar före bekräftad tidpunkt tas bort. Möjligheten att vid ett tillfälle ändra lotsningens start med högst 30 minuter utan beställningsavgift behålls. Hur stor kostnadspåverkan blir för ett enskilt företag beror främst på hur ofta sådana ändringar eller återkallelser sker efter att den senaste tidpunkten för definitiv lotsbeställning har passerat.

De differentierade beställningstiderna medför inte i sig någon ny avgift. Fyra timmars beställningstid kan ge ökad flexibilitet och minska risken för att en beställning behöver ändras efter att den definitiva lotsbeställningen har lämnats. Åtta timmars beställningstid kan däremot innebära att kunderna behöver planera och samordna lotsbeställningen tidigare samt medföra en större risk för beställningsavgift om förutsättningarna förändras efter att den definitiva lotsbeställningen har lämnats. För aktörer som redan lämnar sina definitiva lotsbeställningar med längre framförhållning bedöms påverkan bli begränsad.

Sjöfartsverkets möjlighet att ändra en bekräftad tidpunkt när mindre än fyra timmar återstår kan medföra indirekta kostnader för berörda aktörer om ändringen leder till omplanering av exempelvis fartygsanlop, terminalverksamhet eller bemanning. Hur stor en sådan kostnad blir beror på omständigheterna i det enskilda fallet och kan inte beräknas generellt.

De förändrade bestämmelserna om avgiftsreduktion innebär samtidigt att reduktion kan lämnas både när Sjöfartsverket senarelägger en bekräftad tidpunkt när mindre än fyra timmar återstår före den bekräftade tidpunkten och när lotsningen därefter börjar senare än den bekräftade tidpunkten och förseningen beror på Sjöfartsverket. Det innebär att fler än en avgiftsreduktion kan lämnas för

Datum
2026-08-28

Dnr 26-00915

samma lotsning. En ny bekräftad tidpunkt innebär dock att Sjöfartsverket på nytt kan ändra tidpunkten fram till dess att fyra timmar återstår utan att ändringen medför avgiftsreduktion. Den samlade ekonomiska effekten av de förändrade bestämmelserna beror därför på hur ofta och vid vilka tidpunkter ändringar och förseningar uppkommer och kan variera mellan olika lotsningar och aktörer.

Samtidigt bedöms Sjöfartsverkets ökade planeringsmarginaler och flexibilitet i lotsplaneringen kunna förbättra möjligheterna att tillhandahålla lots och bidra till ett effektivare resursutnyttjande. På sikt kan detta minska behovet av övertidsarbete och bidra till att begränsa verksamhetens kostnadsutveckling och därmed även behovet av framtida avgiftshöjningar.

Lotsavgiften utgör en del av sjöfartens samlade transportkostnader tillsammans med bland annat farledsavgifter och hamnavgifter. Den samlade kostnadspåverkan beror därför på verksamhetens upplägg och totala avgiftsbelastning.

Sammantaget medför regleringen ökade direkta kostnader genom höjda lots- och beställningsavgifter. De förändrade beställningsreglerna kan dessutom medföra indirekta kostnader för vissa aktörer, men också ökad flexibilitet i vissa situationer och förbättrade möjligheter för Sjöfartsverket att planera och tillhandahålla lotsning.

Tidsåtgång och övriga kostnader för företagen

De föreslagna ändringarna innebär att berörda aktörer i viss utsträckning behöver anpassa sina rutiner för planering och hantering av definitiva lotsbeställningar. De förändrade reglerna om ändringar och återkallelser kan medföra ett ökat behov av planering och intern samordning för att minska behovet av sena ändringar eller återkallelser och därmed risken för beställningsavgifter.

De differentierade beställningstiderna innebär att berörda aktörer behöver känna till vilken beställningstid som gäller för aktuell hamnstad. Mindre anpassningar av interna instruktioner, planeringsunderlag och information i befintliga system kan därför behövas.

Fyra timmars beställningstid innebär att den definitiva lotsbeställningen kan lämnas närmare önskad lotsstart än i dag, vilket kan underlätta planeringen. Åtta timmars beställningstid kan däremot medföra ett större behov av planering och samordning, särskilt i verksamheter där avgångs- eller ankomsttider ofta förändras med kort varsel.

Sjöfartsverkets möjlighet att ändra en bekräftad tidpunkt kan medföra behov av omplanering och ytterligare kommunikation mellan exempelvis fartyg, rederi, fartygsagent, terminal och hamn. Tidsåtgången beror på hur ofta möjligheten används och på förutsättningarna i det enskilda fallet och kan därför inte kvantifieras.

Datum
2026-08-28

Dnr 26-00915

Förslaget innebär inte några nya krav på tekniska system, rapporteringsskyldigheter eller investeringar i utrustning. De administrativa anpassningarna bedöms vara begränsade och i huvudsak kunna hanteras inom ramen för befintliga rutiner.

Sammantaget bedöms regleringen kunna medföra viss ökad tidsåtgång och samordning för vissa aktörer, framför allt vid åtta timmars beställningstid och vid återkommande ändringar eller återkallelser efter att den senaste tidpunkten för att lämna definitiv lotsbeställning har passerat. För andra aktörer kan kortare beställningstid innebära ökad flexibilitet.

Beskrivning av effekter för kommuner eller landsting

Den föreslagna regleringen medför inga direkta skyldigheter eller kostnader för kommuner eller regioner och innebär inte heller några förändringar av deras uppdrag, ansvar eller befogenheter.

Kommuner och regioner kan dock påverkas indirekt, särskilt om de äger eller bedriver hamnverksamhet eller har investeringar i hamn- och transportinfrastruktur. De föreslagna avgiftsjusteringarna kan, tillsammans med andra kostnadsändringar inom sjöfarten, påverka trafikvolymer, anlöpsmönster och transportupplägg över tid.

De förändrade beställningsreglerna kan påverka planeringen i kommunalt eller regionalt ägda hamnverksamheter. Åtta timmars beställningstid kan innebära att kaj-, terminal- och bemanningsplanering behöver göras tidigare, medan Sjöfartsverkets möjlighet att ändra en bekräftad tidpunkt kan medföra behov av omplanering. Samtidigt kan förbättrade planeringsmöjligheter för Sjöfartsverket förbättra möjligheterna att tillhandahålla lots till önskad tidpunkt. Fyra timmars beställningstid kan ge ökad flexibilitet för berörd trafik.

Effekternas omfattning är svår att bedöma, eftersom den påverkas av bland annat marknadsläge, godsflöden, hamnarnas förutsättningar och valet av transportupplägg.

Sammantaget bedöms regleringen inte medföra några direkta konsekvenser för kommuner eller regioner. Indirekta effekter kan dock uppstå för kommuner och regioner med hamnverksamhet eller investeringar i hamn- och transportinfrastruktur.

Påverkan på företagens intäkter

De föreslagna avgiftsjusteringarna innebär ökade kostnader för de företag som nyttjar lotsning. Hur företagens resultat och intäkter påverkas beror bland annat på trafikupplägg, anlöpsfrekvens, lotsningarnas omfattning och möjligheterna att föra kostnadsökningarna vidare genom avtal och transportpriser.

Datum
2026-08-28

Dnr 26-00915

Eftersom en större del av avgiftsjusteringen sker genom höjning av startavgifterna kan verksamheter med frekventa och kortare lotsningar påverkas mer i relativa termer än verksamheter med längre lotsningar.

De förändrade bestämmelserna om sena ändringar och återkallelser kan medföra beställningsavgifter i fler situationer än tidigare. Detta kan särskilt påverka företag vars ankomst -och avgångstider eller trafikupplägg ofta förändras med kort varsel.

Fyra timmars beställningstid kan ge ökad operativ flexibilitet och minska risken för sena ändringar, beställningsavgifter och kostnader för omplanering. Åtta timmars beställningstid kan däremot innebära att företag behöver planera och samordna lotsbeställningen tidigare. För företag som redan i dag lämnar definitiva lotsbeställningar minst åtta timmar före önskad lotsstart bedöms påverkan kunna bli begränsad.

Sjöfartsverkets möjlighet att ändra en bekräftad tidpunkt kan medföra kostnader för omplanering av exempelvis bemanning, kajplats eller terminalverksamhet. Samtidigt kan förbättrade planeringsförutsättningar för Sjöfartsverket öka möjligheterna att tillhandahålla lots vid önskad tidpunkt.

Sammantaget bedöms regleringen kunna påverka företagens resultat genom ökade avgifter och, för vissa företag ökade kostnader för planering och omplanering. För andra företag kan den kortade beställningstiden innebära ökad flexibilitet. Hur företagens intäkter påverkas beror främst på om kostnadsförändringarna kan föras vidare till kunder eller andra aktörer i transportkedjan.

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

Regleringen kan medföra behov av att anpassa företagens planering och operativa rutiner. Det gäller särskilt verksamheter där ankomst- och avgångstider eller trafikupplägg ofta förändras med kort varsel och där sena ändringar eller återkallelser tidigare har kunnat göras utan beställningsavgift.

De differentierade beställningstiderna innebär att företag med trafik till flera hamnstäder kan behöva förhålla sig till olika beställningstider beroende på vilken hamnstad lotsbeställningen avser. Fyra timmars beställningstid kan ge ökad flexibilitet genom att den definitiva beställningen kan lämnas närmare lotsstarten. Åtta timmars beställningstid kan däremot innebära att företag behöver planera och samordna lotsbeställningen tidigare.

Sjöfartsverkets möjlighet att ändra en bekräftad tidpunkt kan påverka planeringen av exempelvis fartygsanlöp, bemanning, kajplats, terminalverksamhet, lastning och lossning. Hur stor påverkan blir beror på omständigheterna i det enskilda fallet och på hur ofta möjligheten används. Samtidigt kan förbättrade

Datum
2026-08-28

Dnr 26-00915

planeringsförutsättningar för Sjöfartsverket öka möjligheterna att tillhandahålla lots till önskad tidpunkt.

För hamnar och terminalföretag kan ett ökat krav på framförhållning eller en ändrad bekräftad tidpunkt innebära behov av att anpassa kaj-, terminal- och bemanningsplaneringen.

Den längre beställningstiden kan i vissa fall uppfattas som mindre flexibel och påverka attraktiviteten för vissa trafikupplägg. Hur stor en sådan effekt blir är svår att bedöma, eftersom valet av hamn påverkas av flera andra faktorer, såsom godsflöden, geografiskt läge, terminalkapacitet, avtalsförhållanden och transportupplägg.

Regleringen innebär inte några nya krav på tekniska system, tillstånd eller särskilda investeringar. Vissa företag kan dock behöva uppdatera interna instruktioner, planeringsrutiner och information i befintliga system.

Sammantaget kan regleringen medföra behov av anpassningar i företagens planering och operativa rutiner. Effekterna varierar beroende på vilken beställningstid som gäller och på hur ofta sena ändringar eller ändringar av bekräftad tidpunkt aktualiseras. För vissa företag kan regleringen innebära ökad flexibilitet, medan andra kan behöva planera och samordna lotsbeställningen tidigare eller anpassa planeringen om en bekräftad tidpunkt ändras.

Påverkan på konkurrensförhållanden

Lotsavgifter utgör en del av sjöfartens samlade transportkostnader och kan påverka sjöfartens konkurrensförutsättningar i förhållande till andra transportslag. Påverkan kan vara större i trafik där lotsning sker frekvent eller där lotsavgifter tillsammans med andra avgifter utgör en betydande del av den totala transportkostnaden. Synpunkter har särskilt framförts avseende trafik där sjöfarten konkurrerar nära med vägtransporter eller andra transportslag, exempelvis i trafik till och från Mälarregionen samt Vänerområdet.

De höjda lotsavgifterna innebär ökade kostnader för aktörer som nyttjar lotsning. Eftersom en större del av avgiftsökningen fördelas på startavgiften kan trafikupplägg med frekventa och kortare lotsningar påverkas mer i relativa termer än trafik med längre lotsningar. Även beställningsavgifter vid ändringar eller återkallelser kan påverka kostnaderna och den operativa flexibiliteten för vissa verksamheter.

De differentierade beställningstiderna kan påverka konkurrensförhållandena mellan olika trafikupplägg och hamnar. Fyra timmars beställningstid kan ge ökad flexibilitet genom att den definitiva lotsbeställningen kan lämnas närmare önskad lotsstart. Åtta timmars beställningstid kan däremot innebära att berörda aktörer

Datum
2026-08-28

Dnr 26-00915

behöver planera och samordna lotsbeställningen tidigare, vilket kan vara mindre flexibelt för trafik där avgångs- och ankomsttider ofta förändras med kort varsel.

Skillnaderna i beställningstid kan i vissa fall påverka en hamns relativa attraktivitet. Effekten är dock svår att bedöma, eftersom valet av hamn även påverkas av bland annat geografiskt läge, godsflöden, farledsförhållanden, terminalkapacitet, transportanslutningar och avtalsförhållanden.

Sjöfartsverkets möjlighet att ändra en bekräftad tidpunkt kan medföra behov av omplanering och påverka den operativa flexibiliteten för berörda aktörer. Samtidigt kan förbättrade planeringsförutsättningar för Sjöfartsverket öka möjligheterna till att tillhandahålla lots vid önskad tidpunkt.

Sammantaget kan regleringen medföra både positiva och negativa konkurrenseffekter. Höjda avgifter, fler situationer där beställningsavgift kan tas ut och krav på tidigare definitiv lotsbeställning i vissa hamnstäder kan påverka vissa trafikupplägg och hamnar negativt. Kortare beställningstid för huvuddelen av lotsbeställningarna kan samtidigt ge ökad flexibilitet för andra aktörer.

Särskild hänsyn till små och medelstora företag

Regleringen berör företag av olika storlek. Hur stor påverkan blir beror främst på trafikupplägg, antalet lotsningar och lotsningarnas längd snarare än på företagets storlek.

Små och medelstora företag kan dock ha mer begränsade möjligheter än större aktörer att hantera eller föra vidare ökade kostnader. Det kan särskilt gälla verksamheter med frekventa och kortare lotsningar eller där lotsavgifterna utgör en relativt stor del av den totala transportkostnaden.

De förändrade beställningsreglerna kan också påverka mindre företag olika. Fyra timmars beställningstid kan ge ökad flexibilitet, medan åtta timmars beställningstid och fler situationer där beställningsavgift tas ut kan innebära att företagen behöver planera och samordna lotsbeställningen tidigare. Mindre företag kan vara mer känsliga för återkommande omplanering, men kan samtidigt ha särskild nytta av förbättrade planeringsförutsättningar för Sjöfartsverket och därmed ökade möjligheter att tillhandahålla lots vid önskad tidpunkt.

Avgifterna och beställningsreglerna ska tillämpas på lika villkor för jämförbara lotsningar. En särskild reglering utifrån företagsstorlek skulle kunna göra regelverket mer komplext och innebära olika villkor för samma tjänst.

Sammantaget bedöms påverkan på små och medelstora företag främst bero på verksamhetens upplägg och användning av lotsning. Några särskilda undantag eller anpassningar för dessa företag bedöms därför inte vara motiverade.

Datum
2026-08-28

Dnr 26-00915

Åtgärder för att begränsa kostnader och andra negativa effekter

Vid utformningen av regleringen har Sjöfartsverket eftersträvat att begränsa kostnadsökningarna och andra negativa effekter för de aktörer som nyttjar lotsning.

Avgiftsjusteringen genomförs inom ramen för det befintliga avgiftssystemet och innebär inte att några nya avgiftskomponenter införs. Det begränsar behovet av administrativa och operativa anpassningar. Avgiftshöjningen har också begränsats till den nivå som bedöms nödvändig för att stärka finansieringen av lotsningsverksamheten. Fördelningen mellan startavgifter och rörliga avgifter har utformats för att bättre motsvara verksamhetens kostnadsstruktur.

Beställningstiderna differentieras i stället för att en generell beställningstid om åtta timmar införs. Därigenom omfattas cirka 75 procent av lotsbeställningarna av fyra timmars beställningstid, medan åtta timmar gäller i hamnstäder där Sjöfartsverkets behov av längre planeringstid bedöms vara större. Indelningen bygger på ett enhetligt kriterium, antalet lotsbeställningar under 2025, vilket bidrar till transparens och förutsebarhet.

För att begränsa konsekvenserna vid mindre förändringar behålls möjligheten att vid ett tillfälle ändra tidpunkten för lotsningens start med högst 30 minuter utan beställningsavgift.

Sjöfartsverkets möjlighet att ändra en bekräftad tidpunkt utan att avgiftsreduktion utgår gäller fram till dess att fyra timmar återstår före bekräftad tidpunkt. Den nya tidpunkten utgör därefter bekräftad tidpunkt. Om Sjöfartsverket senarelägger den bekräftade tidpunkten när mindre än fyra timmar återstår medför ändringen avgiftsreduktion enligt de föreslagna bestämmelserna. Regleringen syftar till att balansera behovet av flexibilitet i resursplaneringen mot kundernas behov av förutsebarhet och kompensation vid senareläggningar och förseningar.

De längre planeringsmarginalerna i vissa hamnstäder kan förbättra Sjöfartsverkets möjligheter att planera och tillhandahålla lots samt bidra till effektivare resursutnyttjande. Samtidigt innebär förslaget inte några nya krav på tekniska system, rapporteringsskyldigheter, tillstånd eller investeringar. De anpassningar som krävs bedöms huvudsakligen kunna hanteras inom befintliga rutiner.

Sjöfartsverket arbetar även löpande med åtgärder för att förbättra planering, bemanning, resursutnyttjande och produktivitet inom lotsningsverksamheten.

Sammantaget bedöms differentierade beställningstider, möjligheten till en mindre avgiftsfri ändring, begränsningen av Sjöfartsverkets möjlighet att ändra en bekräftad tidpunkt och avsaknaden av nya systemkrav bidra till att begränsa regleringens negativa effekter. Förslaget bedöms därmed innebära en rimlig

Datum
2026-08-28

Dnr 26-00915

avvägning mellan verksamhetens finansierings- och planeringsbehov och kundernas behov av flexibilitet och förutsebarhet.

Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av informationsinsatser

Föreskriften föreslås träda i kraft den 1 januari 2027. Tidpunkten sammanfaller med kalenderårsskiftet och med när justerade avgiftsnivåer normalt börjar tillämpas, vilket bedöms underlätta företagens ekonomiska och administrativa planering.

Före ikraftträdandet avser Sjöfartsverket att informera berörda aktörer om de nya avgiftsnivåerna och de huvudsakliga förändringarna i bestämmelserna om lotsbeställning. De närmare bestämmelserna kommer att framgå av föreskriften.

Kompletterande information kan vid behov lämnas för att underlätta förståelsen och tillämpningen av de nya bestämmelserna.

Informationsinsatserna bör riktas till bland annat rederier, fartygsägare, fartygsoperatörer, fartygsagenter, hamnar och terminalföretag. Informationen bör göras tillgänglig genom Sjöfartsverkets ordinarie informationskanaler och, där det är lämpligt, genom riktad kommunikation till aktörer som regelbundet beställer lotsning.

Sammantaget bedömer Sjöfartsverket att ett ikraftträdande den 1 januari 2027 är lämpligt. Information före ikraftträdandet bedöms ge berörda aktörer möjlighet att anpassa sin planering och sina rutiner till de nya avgiftsnivåerna och beställningsbestämmelserna.

Hur och när konsekvenserna kan utvärderas

Sjöfartsverket avser att följa upp regleringens effekter inom ramen för den ordinarie uppföljningen av lotsningsverksamheten. Uppföljningen bör omfatta både ekonomiska och operativa konsekvenser.

De ekonomiska effekterna kan följas genom utvecklingen av intäkter från lotsavgifter, kostnadstäckning och fördelningen mellan startavgifter och rörliga avgifter. Det kan även följas upp hur olika typer av lotsningar, trafiksegment och kunder påverkas.

De förändrade beställningsreglerna kan utvärderas genom att följa bland annat antalet ändringar och återkallelser av definitiva lotsbeställningar, uttag av beställningsavgifter, i vilken utsträckning lots kan tillhandahållas vid önskad tidpunkt samt omfattningen av omplanering och övertidsarbete. Även hur ofta Sjöfartsverket ändrar en bekräftad tidpunkt och hur stora dessa ändringar är samt

Datum
2026-08-28

Dnr 26-00915

antal och omfattning av avgiftsreduktioner bör följas upp. Det bör även följas upp i vilken utsträckning flera avgiftsreduktioner medges för samma lotsning.

Uppföljningen bör belysa både positiva och negativa konsekvenser, exempelvis om fyra timmars beställningstid har ökat flexibiliteten för berörda aktörer och om åtta timmars beställningstid har förbättrat Sjöfartsverkets planeringsförutsättningar.

Synpunkter från rederier, fartygsoperatörer, fartygsagenter, hamnar och andra berörda aktörer kan komplettera den statistiska uppföljningen.

En första uppföljning kan genomföras efter cirka sex månaders tillämpning. En mer samlad utvärdering bör genomföras efter det första hela året, när det finns ett tillräckligt underlag för att bedöma regleringens ekonomiska, administrativa och operativa konsekvenser. Resultatet kan användas som underlag för att bedöma om avgiftsnivåerna, indelningen av hamnstäder eller andra bestämmelser behöver justeras.

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