

TSG
2017-1225

Sjöfartens avgifter

– Utvecklingen av Transportstyrelsens tillsynsavgift
och Sjöfartsverkets lots- och farledsavgift 2008–2017



© Transportstyrelsen

Sjö- och luftfart
Enheten för marknad, miljö och analys

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning	TSG 2017-1225
Författare	Malin Lokrantz och Jon Priebe
Månad År	Augusti 2018
Fotograf (bild framsida)	Jacob Sjöman

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

Innehåll

FIGURFÖRTECKNING.....	4
TABELLFÖRTECKNING.....	4
SAMMANFATTNING	5
1 INLEDNING	6
1.1 Syfte, frågeställningar och mål	6
1.2 Metod	7
1.3 Avgränsningar.....	7
1.4 Disposition	8
2 FINANSIERING AV STATLIG VERKSAMHET.....	8
2.1 Transportstyrelsens finansiering.....	9
2.2 Sjöfartsverkets finansiering.....	11
3 TRANSPORTSTYRELSENS TILLSYNSAVGIFT	13
3.1 Struktur för tillsynsavgifter 2008–2017	14
3.2 Tillsynsavgift för passagerarfartyg.....	15
3.3 Tillsynsavgift för pråmar, lastfartyg och tankfartyg	17
3.4 Jämförelse mellan avgiftsnivå och faktiskt avgiftsuttag	19
4 SJÖFARTSVERKETS LOTS- OCH FARLEDSAVGIFTER.....	22
4.1 Farledsavgiftens utveckling 2008–2017	22
4.1.1 Fartygsbaserad del av farledsavgiften	23
4.1.2 Godsbaserad del av farledsavgiften.....	25
4.2 Lotsavgiftens utveckling 2008–2017	25
5 ANALYS OCH DISKUSSION.....	27
6 SAMMANFATTANDE SLUTSATSER	29
7 REFERENSER.....	30
BILAGA 1.....	31
BILAGA 2.....	32
BILAGA 3.....	33
BILAGA 4.....	35

Figurförteckning

Figur 1 Finansiering av Transportstyrelsens sjöfartsverksamhet i tusentals kronor. År 2008 motsvarar finansieringen av samma uppgifter utförda av Sjöfartsverket. Nominella värden.10	10
Figur 2, intäkter och kostnader i tusentals kronor för Transportstyrelsens sjöfartsverksamhet 2009–2017, 2008 gäller för Sjöfartsverket. Nominella värden.....	10
Figur 3, Intäkter i form av farleds- och lotsavgifter i kronor 2008–2017.....	11
Figur 4, antal anlöp och godsmängder 2008–2017.....	12
Figur 5, antal lotsningar per år, 2008–2017.....	13
Figur 6, tillsynsavgift för passagerarfartyg över 499 brutto i internationell trafik i kronor, 2008–2017.....	15
Figur 7, Tillsynsavgift för passagerarfartyg A-D, EU-passagerarfartyg och passagerarfartyg under 500 brutto i internationell trafik i kronor, 2008–2017.....	16
Figur 8, Tillsynsavgift för passagerarfartyg E och vägfärjor över 99 brutto i kronor, 2008–2017.....	17
Figur 9, tillsynsavgift för lastfartyg över 99 brutto i kronor, 2008–2017.....	17
Figur 10, tillsynsavgift för tankfartyg över 99 brutto i kronor, 2008–2017.....	18
Figur 11, tillsynsavgift för pråmar över 99 brutto i kronor för åren 2008–2017.....	18
Figur 12, jämförelse mellan avgiftsnivå och faktiskt avgiftsuttag för lastfartyg, tankfartyg och pråmar för 2009–2017 för fartyg 100–499 brutto, reella värden.....	19
Figur 13 jämförelse mellan avgiftsnivå och faktiskt avgiftsuttag för lastfartyg, tankfartyg och pråmar för 2009–2017 för fartyg över 499 brutto, reella värden.....	20
Figur 14, jämförelse mellan avgiftsnivå och faktiskt avgiftsuttag för passagerarfartyg i fart A–D och EU-passagerarfartyg 2009–2017 för fartyg 100–499 brutto, reella värden.....	20
Figur 15, jämförelse mellan avgiftsnivå och faktiskt avgiftsuttag för passagerarfartyg i fart A–D, EU-passagerarfartyg och passagerarfartyg i internationell fart 2009–2017 för fartyg över 499 brutto, reella värden.....	21
Figur 16, fartygsbaserad farledsavgift i kronor per brutto utan rabatter.....	24
Figur 17, maximalt uttag av den fartygsbaserade farledsavgiften utan kväverabatt.....	24
Figur 18, Godsbaserad farledsavgift i kronor per ton.....	25
Figur 19, Beställningsavgiftens utveckling 2008–2017.....	26
Figur 20, Lotsavgiftens utveckling 2008–2017 i kronor (dräktighetsklass 1, 0–500 brutto) ..	27
Figur 21, Farledsavgiften, kvävedelen separerad, 2008-2017.....	34

Tabellförteckning

Tabell 1, tillsynsavgift 2008–2012 i kronor, reellt värde i parantes.....	14
Tabell 2, fast årlig tillsynsavgift för pråmar i kronor, reellt värde i parantes.....	14
Tabell 3, Exempel beställningsavgift för lotsning med 2008 års nivå.....	26
Tabell 4, föreskrifter som använts som underlag 2008–2017.....	31
Tabell 5, avgift vid olika kvävenivåer i kronor per brutto, 2008-2017, reella värden inom parantes.....	33
Tabell 6, svaveldifferentierad del av farledsavgiften, 2008–2014, reella värden inom parantes.....	33
Tabell 7, multiplikator för att beräkna startavgiften för lotsning för olika dräktighetsklasser .	35
Tabell 8, ansökningsavgift lotsdispens 2008–2017, reellt värde inom parantes.....	36

Sammanfattning

Sjöfartens konkurrensvillkor och avgiftsnivåer har varit föremål för både diskussioner och utredningar under en längre tid. Inom ramen för Transportstyrelsens marknadsövervakning har myndigheten identifierat ett behov av att kartlägga utvecklingen av de tre större statliga avgifterna för sjöfarten, det vill säga tillsynsavgiften, lotsavgiften och farledsavgiften.

Syftet med uppdraget har varit att identifiera och beskriva utvecklingen av Transportstyrelsens tillsynsavgifter samt Sjöfartsverkets lots- och farledsavgift. Målsättningen för uppdraget har varit att presentera en översikt över avgifterna, deras struktur, utveckling och nivåer under tidsperioden 2008–2017, vilket innebär att de förändrade avgiftssystemen för tillsyn, lots och farleder som alla trädde ikraft 2018 inte berörs i denna rapport.

Av de tre avgifterna har såväl tillsynsavgiften som farledsavgiften till viss del ändrat struktur under tidsperioden. Tillsynsavgiften övergick år 2013 från att vara löpande, och debiterades i samband med tillsyn, till en fast årlig avgift. Samma år sänktes den övre gränsen för att få reducerad farledsavgift på grund av kvävereducering. År 2015 försvann den svaveldifferentierade delen i och med SECA. Lotsavgiften har inte ändrat struktur under perioden.

Tillsynsavgiften har höjts för alla segment. Störst avgiftsökningar 2008–2017 för tillsyn, över 200 %, har passagerarfartyg i fart A-D och EU-passagerarfartyg över 400 brutto, passagerarfartyg i internationell fart 400–499 brutto, pråmar över 400 brutto och tankfartyg under 500 brutto.

Genomsnittligt avgiftsuttag, alltså vad de faktiskt betalat, för tillsyn visar inte samma ökning inom något segment. Last- och tankfartyg över 499 brutto är den enda kategorin som visar ett minskat genomsnittligt uttag för tillsyn 2008–2017.

Den fartygsbaserade delen av farledsavgiften har sänkts för passagerarfartyg och övriga fartyg och höjts för kryssningsfartyg. Den godsbaseade avgiften har höjts för lågvärdigt gods och sänkts för allt övrigt gods.

Lotsavgiftens beställningsavgift och lotsningsavgift har båda höjts. Då lotsavgiften är densamma oavsett segment har höjningen påverkat alla segment lika.

Höjningarna beror främst på myndigheternas krav på kostnadstäckning för avgiftsfinansierad verksamhet, Sjöfartsverkets ökade kostnader och strävan att minska korsfinansieringen från farledsavgiften.

1 Inledning

Sjöfartens konkurrensvillkor och avgiftsnivåer har varit föremål för både diskussioner och utredningar under en längre tid. Trafikanalys (2017) har identifierat skatteregelverk, bemanningsregler, sjöfartsstöd, administrationskostnader, finansieringsstöd samt forskning och utveckling som betydelsefulla faktorer för fartygs internationella konkurrenssituation.

Riksdagens trafikutskott (2015) slår fast att de nationella ramvillkoren, bland annat näringslivsfokus och myndighetsutövning, skatteregler, sjöfartsstöd, administrationskostnader, tillsynsarbete och diverse avgifter, är avgörande vid val av flaggstat. Men poängterar att ramvillkoren har varierande inverkan på olika segment inom sjöfarten.

Vidare menar utskottet att tillsynsavgifter visserligen är en liten andel av den totala omsättningen för de flesta rederier men att det ändå leder till en ökad merkostnad vid flaggning i ett land och kan göra att rederier väljer en annan flagga.

Farleds- och lotsavgifterna påverkar däremot inte valet av flagg då de är flaggneutrala vilket gör att alla som är avgiftspliktiga drabbas, oavsett flagg. Dessa avgifter anses istället vara en konkurrensnackdel för svenskt näringsliv och en anledning att transportera gods med andra trafikslag. Ett flertal andra länder använder en annan finansieringsform för den statliga infrastrukturen jämfört med Sverige vilket gör att det kan bli dyrare att anlöpa en svensk hamn än till exempel en annan europeisk hamn.

Finansieringen av underhåll av statlig infrastruktur skiljer också mellan trafikslagen i Sverige. Detta har lett till diskussioner huruvida sjöfartens konkurrenskraft gentemot andra trafikslag påverkas av dessa skillnader. Ett exempel är isbrytning som idag finansieras av handelssjöfarten till skillnad från vägtrafikens motsvarighet, snöröjning, som inte belastar yrkestrafiken. Sjöfartsverket (2017) är en part som anser att isbrytning bör finansieras med anslag, istället för som idag via farledsavgiften, för att uppnå bättre konkurrens mellan trafikslagen.

Inom ramen för Transportstyrelsens marknadsövervakning har vi identifierat ett behov av att kartlägga avgifternas utveckling. Transportstyrelsen (2016) har tidigare tittat på luftfartens avgifter, denna rapport ska utgöra en liknande översyn på sjöfartsområdet.

1.1 Syfte, frågeställningar och mål

Syftet med uppdraget är att identifiera och beskriva utvecklingen av Transportstyrelsens tillsynsavgifter samt Sjöfartsverkets lots- och farledsavgift. Utifrån syftet har följande frågeställningar formulerats:

- Hur har tillsynsavgiften, farledsavgiften och lotsavgiften förändrats 2008–2017 med avseende på struktur och avgiftsnivå?
- Hur har avgifterna belastat olika fartygssegment 2008–2017?
- Vilka faktorer har påverkat utvecklingen av avgifter 2008–2017?

Målsättningen för uppdraget är att presentera en översikt över avgifterna, deras struktur, utveckling och nivåer under tidsperioden 2008–2017.

1.2 Metod

För att svara på frågeställningarna har en sammanställning av avgifterna gjorts utifrån gällande föreskrifter 2008–2017, se bilaga 1.

Sammanställningen av tillsynsavgiften avser gods- och passagerartrafik över 100 brutto¹ och för lots- och farledsavgiften avser nivåerna alla som är avgiftspliktiga.

Tillsynsavgiften visas utifrån den uppdelning av fartyg som använts sedan fast årlig avgift infördes 2013. För att kunna visa avgiftsutvecklingen över perioden har formeln för den fasta årliga avgiften modifierats för att visa avgifterna 2008–2012, då löpande avgift tillämpades. Modellen beskrivs i bilaga 2. För lotsavgiften och farledsavgiften har grundnivån använts för att visa avgiftsutvecklingen.

Avgifterna presenteras i de flesta fall i såväl nominella som reella priser. Reella priser är rensade för inflation och är här justerade med KPI uttryckt i 2008 års penningvärde.

1.3 Avgränsningar

Denna kartläggning omfattar inte en detaljerad bild över samtliga avgifter som ett rederi betalar till statliga instanser. Eventuella försenings- eller straffavgifter är exkluderade. Eventuella rabatter nämns i vissa fall men är inte inkluderade i jämförelsen över tid. Detta kan göra att avgiftsnivåerna som presenteras är såväl högre som lägre jämfört med vad fartyg faktiskt betalat under perioden.

Det bör även poängteras att beräkningsförfarandet för 2008–2012 kan medföra att avgiftsutvecklingen inte stämmer överens med avgiftsuttaget för enskilda fartyg eller för hela grupper av fartygsstorlekar och segment, en diskussion om detta förs i kapitel 3.4.

Denna rapport gör inget anspråk på att avgöra om avgiftsnivåerna, myndigheternas finansieringsformer eller utvecklingen av avgifterna är rimliga.

¹ Brutto, eller bruttodräktighet, är ett mått på fartygets storlek och bygger på fartygets totala inneslutna volym.

1.4 Disposition

I kapitel 2 följer först en övergripande beskrivning av de transportpolitiska målen och skillnader mellan Transportstyrelsen och Sjöfartsverket. Efter det beskriv varje myndighet separat utifrån finansiering av verksamhet och hur utvecklingen över tidsperioden sett ut. I kapitel 3 beskrivs utvecklingen av tillsynsavgiften för perioden 2008–2017. I kapitlet finns också en jämförelse mellan avgiftsnivån och vad som faktiskt debiterats. I kapitel 4 beskrivs lotsavgiften och farledsavgiften och hur den utvecklats mellan 2008 och 2017. I kapitel 5 analyseras och diskuteras resultatet av kartläggningen av avgifterna och i kapitel 6 sammanfattas rapporten i ett antal slutsatser.

2 Finansiering av statlig verksamhet

Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning. Riksdagen har också beslutat om hänsynsmålet ”säkerhet, miljö och hälsa” och funktionsmålet ”tillgänglighet”. Såväl Transportstyrelsens som Sjöfartsverkets instruktion anger att myndigheterna ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås.

Både Transportstyrelsen och Sjöfartsverket sorterar under Näringsdepartementet. Transportstyrelsen är en renodlad myndighet och Sjöfartsverket är ett av Sveriges tre affärsverk. Affärsverken kan ses som ett mellanting av statliga bolag och traditionella myndigheter. Affärsverk bedriver kommersiell verksamhet men kan även bedriva annan verksamhet, till exempel att arbeta för att uppfylla politiska mål. De förväntas, till skillnad från renodlade myndigheter som Transportstyrelsen, att leverera avkastning till statskassan i enlighet med av regeringen fastställda kriterier.

En stor del av förklaringen till att Transportstyrelsens och Sjöfartsverkets finansiering skiljer sig åt härstammar från verksamheternas syften, inriktning och mål.

Inom vissa områden angränsar Sjöfartsverkets och Transportstyrelsens ansvarsområden till varandra. Till exempel ansvarar Sjöfartsverket för ungefär hälften av Sveriges cirka 900 farleder, främst allmänna farleder och tillhörande utmärkning. Transportstyrelsen ansvarar bland annat för föreskrifter om utmärkningens utformning och för att utfärda tillstånd för utmärkning som inte ägs av Sjöfartsverket. Transportstyrelsen ansvarar även för att ge ut rekommendationer för hur farleder ska utformas. Ett annat exempel är lotsning där Sjöfartsverket ansvarar för att tillhandahålla lotstjänster i svenska farvatten medan Transportstyrelsen bestämmer var det råder obligatorisk lotsplikt och utfärdar lotsdispenser.

2.1 Transportstyrelsens finansiering

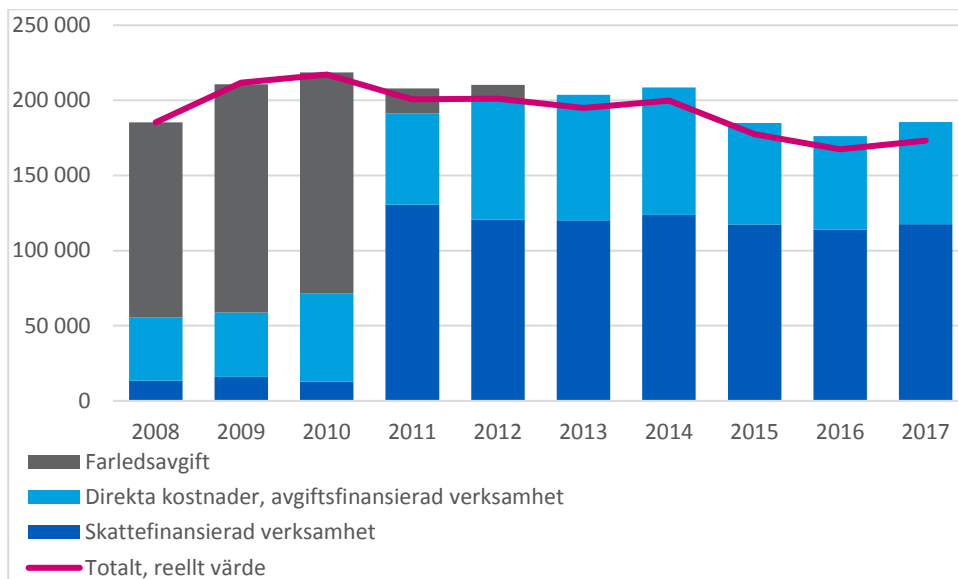
Transportstyrelsens verksamhet ska ta ut avgifter för tillståndsprovning, tillsyn och registerhållning. Myndigheten finansieras via anslag men intäkterna från avgifterna ska motsvara kostnaderna för ovan nämnd verksamhet. Verksamheten inom Normering (regelgivning och internationellt arbete) har inte krav på kostnadstäckning. För närvarande uppgår avgiftsuttaget till ca 66 % av de anslag som myndigheten erhåller. Merparten av de avgifter som Transportstyrelsen tar ut disponeras inte direkt av myndigheten, utan betalas in till statskassan.

När Transportstyrelsen bildades 2009 flyttade en del uppgifter från Sjöfartsverket till Transportstyrelsen, bland annat ansvar och uppgifter för sjöfartsinspektionen, sjöfartsregistret och kustfartstillstånd. Transportstyrelsen fick även under perioden 2009–2012 en viss del av intäkterna från farledsavgiften via Sjöfartsverket. År 2009 utgjorde intäkterna från farledsavgifterna närmare 72 % av de totala intäkterna på 211 miljoner kronor för hela sjöfartsverksamheten på Transportstyrelsen. Denna överföring har sedermera avskaffats och sedan 2013 finansieras verksamheten bara med anslag. På regeringens uppdrag tar Transportstyrelsen även ut avgifter motsvarande de medel som erhålls på anslag för avgiftsbelagd verksamhet.

Då avgiftsutvecklingen redovisas från 2008, används kostnader och intäkter för motsvarande verksamhet inom Sjöfartsverket för 2008. Under tidsperioden 2008–2017 har avgiftsuttaget av direkta avgifter inom sjöfartsområdet ökat från cirka 42 miljoner kronor till cirka 64 miljoner kronor, varav de direkta avgifterna riktade mot fartyg har ökat från cirka 36 miljoner kronor 2008 till cirka 44,6 miljoner kronor 2017².

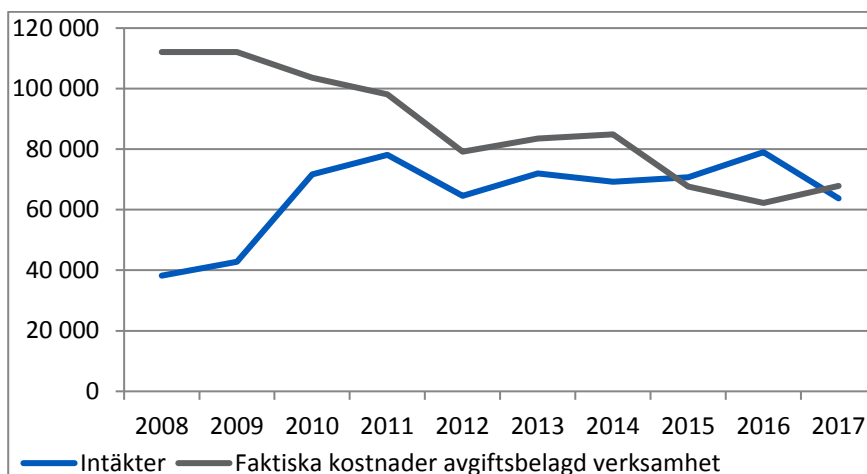
I figur 1 visas Transportstyrelsens fördelning av intäkterna från anslag, direkta avgifter och farledsavgiften.

² Övriga direkta avgifter är till exempel avgifter för behörigheter.



Figur 1 Finansiering av Transportstyrelsens sjöfartsverksamhet i tusentals kronor. År 2008 motsvarar finansieringen av samma uppgifter utförda av Sjöfartsverket.

Länge var avgiftsintäkterna lägre än de faktiska kostnaderna för den avgiftsfinansierade sjöfartsverksamheten, se figur 2. År 2015 nåddes en årlig balans genom sänkta kostnader och höjda avgifter men under perioden byggde Transportstyrelsen upp ett underskott som år 2016 uppgick till cirka 54 miljoner kronor. I samband med Transportstyrelsens regleringsbrev för 2017 justerade regeringen ner underskottet och angav att detta inte skulle beaktas vid avgiftsättning.



Figur 2, intäkter och kostnader i tusentals kronor för Transportstyrelsens sjöfartsverksamhet 2009–2017, 2008 gäller för Sjöfartsverket. Nominella värden.

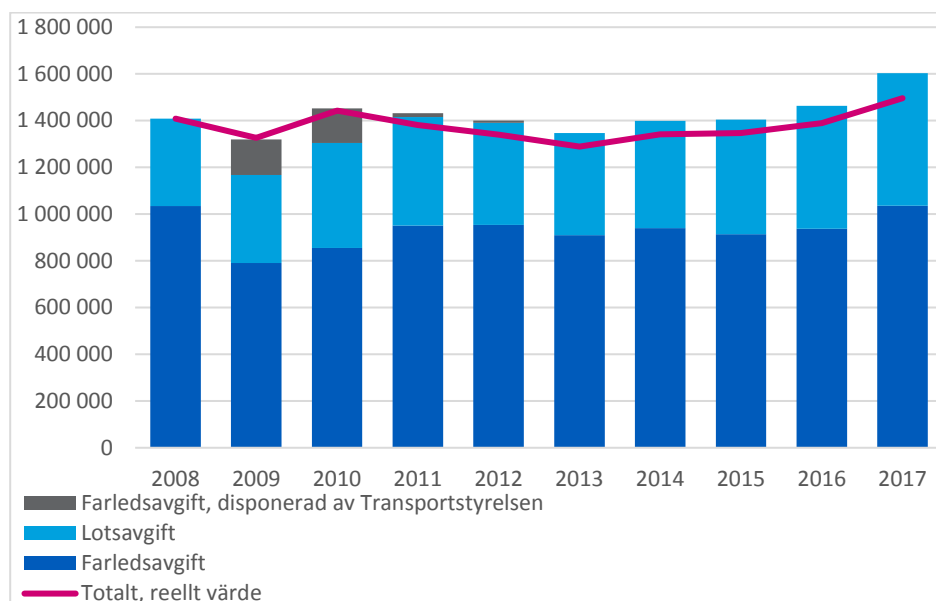
Spenderad tid på tillsyn, till exempel tillsyn av fartyg, nybyggen och hamnstatskontroller, har mellan 2009 och 2017 minskat 53 %, främst på grund av en minskning av spenderad tid på nybyggnad motsvarande 92 %.

2.2 Sjöfartsverkets finansiering

Sjöfartsverket är ett affärsverk som huvudsakligen finansieras av avgifter mot handelssjöfarten. Till Sjöfartsverkets kärnverksamhet räknas bland annat farledshållning, isbrytning, lotsning samt sjö- och flygräddning som helt eller delvis ska finansieras av avgifter. Sjöfartsverket får även anslag för bland annat fritidsbåtsändamål (Sjöfartsverket, 2017). Farledsavgiften finansierar delvis andra verksamheter utöver farledshållning, till exempel isbrytning, sjö- och flygräddning samt lotsberedskap. Enligt Statskontoret (2013) är samtliga av Sjöfartsverkets verksamheter blandfinansierade och de anslag verket får ska bara täcka de delar där handelssjöfarten inte anses ha betalningsansvar.

Sjöfartsverket uppdrag och organisation har delvis förändrats under tidsperioden, bland annat i samband med att sjöfartsinspektionen blev en del av Transportstyrelsen 2009, Sjöfartsverkets förvärv av ett dotterbolag för att säkerställa sjö- och flygräddning 2011 och andra tillkomna uppgifter.

I figur 3 presenteras det totala uttaget av lots- och farledsavgifter. I figuren särskiljs den del av farledsavgiften som fram till 2012 finansierade delar av Transportstyrelsens verksamhet. Det totala uttaget av lots- och farledsavgifter har ökat 6 % 2008–2017 i reellt värde, men har fluktuerat under perioden.

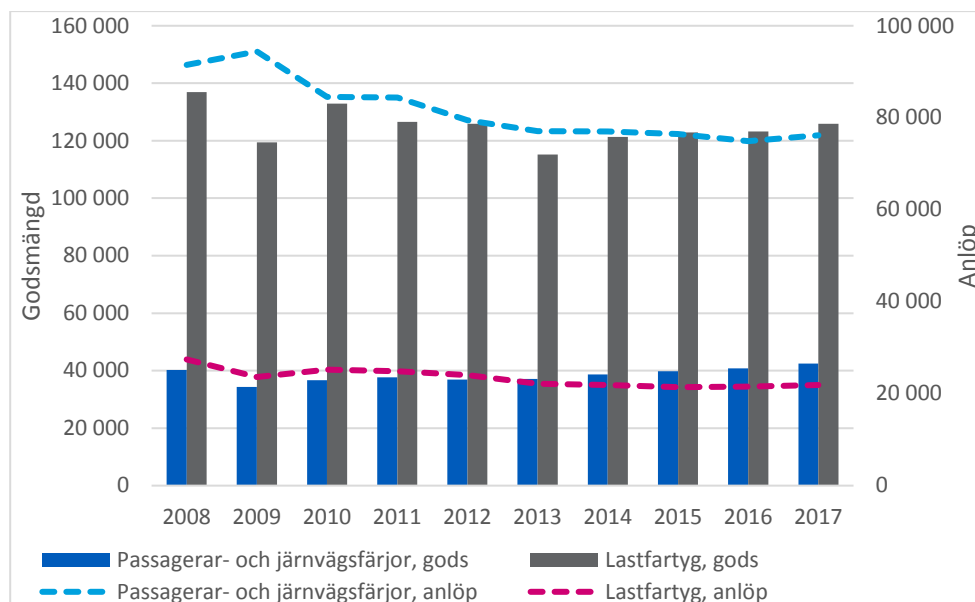


Figur 3, Intäkter i form av farleds- och lotsavgifter i tusentals kronor 2008–2017³

³ Siffrorna är hämtade från Sjöfartsverkets årsredovisning för 2009, 2011, 2012, 2014 och 2016. 2017 års nivå härstammar från korrespondens med Sjöfartsverket.

Det totala uttaget av farledsavgifter beror på antal anlöp och avgiftspliktig godsmängd. Under 2008–2017 har det totala antalet anlöp minskat med cirka 18 % och den totala godsmängden har minskat med 5 %, se figur 4. Det totala antalet anlöp har minskat varje år fram till 2017 då de istället ökade med 2 % jämfört med föregående år. Godsmängden har varierat mer under perioden, men har sedan den lägsta nivån 2013 ökat. Över tidsperioden visar godsmängden på lastfartyg en nedåtgående trend och passagerar- och järnvägsfärjor visar en positiv trend.

Lastfartyg står för den största delen av godsvolymen och har under perioden pendlat mellan 75 % och 78 % av den totala volymen. Passagerarfartyg och järnvägsfärjor står för den största delen anlöp, motsvarande 77–80 % under perioden.



Figur 4, antal anlöp och godsmängder 2008–2017⁴

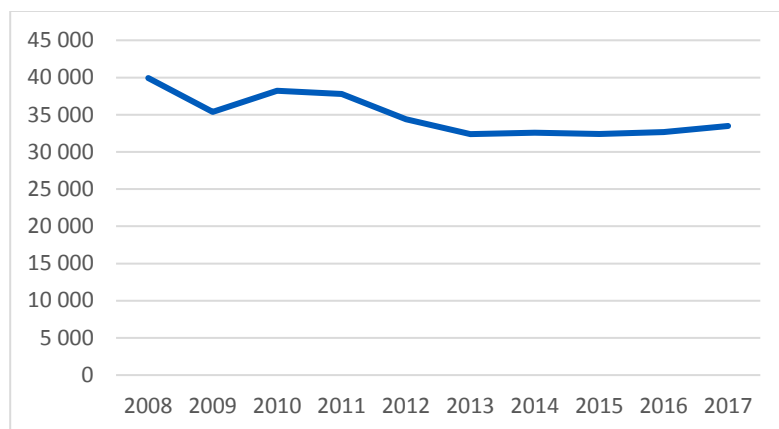
Den genomsnittliga avgiftspliktiga godsmängden per passagerar- och järnvägsfärja har ökat från 440 ton till 558 ton, motsvarande 27 % och genomsnittlig godsmängd på lastfartyg har ökat från 4 990 ton till 5 748 ton en ökning på 15 %. Att den genomsnittliga avgiftspliktiga godsmängden har ökat kan bero på en generell ökning av fartygs storlek och lastkapacitet.

En förklaring till att avgiftsuttaget har ökat trots att anlöpen och godsmängden minskat, sett över hela tidsperioden, kan bero på hur farledsavgiften är uppbyggt. Den ena delen bygger på fartygets storlek och debiteras bara för de första anlöpen varje månad. Detta gör att om till exempel ett passagerarfartyg som anlöper varje dag istället börjar anlöpa

⁴ Siffrorna är hämtade från Sjöfartsverkets årsredovisning för 2009, 2011, 2012, 2014 och 2016. 2017 års nivå härstammar från korrespondens med Sjöfartsverket.

varannan dag, och två nya fartyg anlöper en gång per månad, kan det innebära ökade intäkter trots att det totala antalet anlöp minskat.

Mellan 2008 och 2017 har antal lotsningar minskat med cirka 16 %, se figur 5. År 2008 utfördes flest lotsningar under perioden och har sedan dess minskat men stabiliserats på cirka 32 000–33 000 lotsningar per år. Samma trend går att urskilja för antalet anlöp i figur 4, förutom 2009.



Figur 5, antal lotsningar per år, 2008–2017⁵

3 Transportstyrelsens tillsynsavgift

För att bedriva yrkesmässig trafik med ett fartyg krävs i de flesta fall att fartyget och rederiet har ett flertal certifikat⁶ som bevis att fartyget vid tillsyn uppfyller gällande krav. Certifikat utfärdas för en bestämd tidsperiod, ibland med krav på periodiska besiktningar. Certifikatet ska alltid finnas tillgängligt ombord och ska kunna kontrolleras vid inspektioner, hamnstatskontroller, hamnanlöp m.m. I fartygssäkerhetslag (2003:364) definieras de grundläggande nationella säkerhetscertifikaten.

Avgiftsnivåerna är hämtade från Transportstyrelsens gällande föreskrifter för åren 2010–2017. För åren 2008–2009 har motsvarande föreskrifter utgivna av Sjöfartsverket använts. En fullständig förteckning av de föreskrifter som använts finns i bilaga 1.

Under tidsperioden har möjligheten att påverka sin avgift tillkommit med hjälp av systemtillsyn och delegering av tillsyn till klassificeringssällskap. Dessa avgiftsreduceringar tas inte upp i sammanställningen men presenteras

⁵ Siffrorna är hämtade från Sjöfartsverkets årsredovisning för 2009, 2011, 2012, 2014 och 2016. 2017 års nivå härstammar från korrespondens med Sjöfartsverket.

⁶ Undantagna certifikaten är fritidsfartyg under 100 brutto och övriga fartyg under 20 brutto som inte är passagerarfartyg.

i bilaga 2 och kan i vissa fall bli tydliga i jämförelsen mellan avgiftsnivå och faktiskt avgiftsuttag, se till exempel i figur 15.

3.1 Struktur för tillsynsavgifter 2008–2017

Mellan åren 2008 och 2012 bestod tillsynsavgiften av en grundavgift och en löpande taxa, se tabell 1. Tillsynsavgiften debiterades i samband med tillsynen. Löpande taxa tillämpas fortfarande vid tillsyn för inflaggning, ny- eller ombyggnad av fartyg.

Tabell 1, tillsynsavgift 2008–2012 i kronor, reellt värde i parantes

Grundavgift i Sverige	2008	2009	2010	2011	2012
Fartyg med ett brutto på 500 eller mer i internationell fart	4 945 (4 945)	5 095 (5 120)	8 710 (8 653)	13 025 (12 568)	13 025 (12 457)
Passagerarfartyg oavsett bruttodräktighet i internationell fart och i fart mellan fastlandet och Gotland	4 945 (4 945)	5 095 (5 120)	8 710 (8 653)	13 025 (12 568)	13 025 (12 457)
Övriga fartyg och vid rederikontroll	2 470 (2 470)	2 545 (2 558)	5 010 (4 977)	9 025 (8 708)	9 025 (8 631)
Avgift baserad på tidsåtgång, i kronor per timme					
Helgfri mån–fre 8–17	890 (890)	920 (925)	1 280 (1 272)	1 400 (1 351)	1 400 (1 339)
Helgfri mån–fre 6–8, 17–22	1340 (1 340)	1380 (1 387)	1920 (1 907)		
Övrig tid	1780 (1 780)	1840 (1 849)	2560 (2 543)		

Den högre grundavgiften 2008–2012 ökade cirka 152 % och den lägre 249 % i reella priser. Timavgiften gick från att variera beroende på tid på dygnet och veckodag till att vara densamma oavsett tid. Skillnaden mellan 2008, beräknad på ett genomsnitt av de olika timavgifterna, och 2012 motsvarar en ökning på 0,1 % i reellt värde. Jämförs istället den lägsta nivån motsvarar ökningen 50 %.

År 2013 infördes en fast årlig avgift för periodisk tillsyn uppdelat på olika fartygskategorier. Strukturen för den fasta årliga avgiften visas i tabell 2 med hjälp av avgiften för pråmar

Tabell 2, fast årlig tillsynsavgift för pråmar i kronor, reellt värde i parantes

Brutto	2013	2014	2015	2016	2017
100–149	12 300 (11 769)	12 300 (11 790)	12 300 (11 796)	12 300 (11 681)	14 800 (13 807)
150–299	14 100 (13 491)	14 100 (13 516)	14 100 (13 522)	14 100 (13 390)	16 900 (15 766)
300–399	17 600 (16 840)	17 600 (16 871)	17 600 (16 878)	17 600 (16 714)	21 100 (19 684)
400–499	21 100 (20 189)	21 100 (20 226)	21 100 (20 235)	21 100 (20 038)	25 300 (23 603)
Över 499	26 400 (25 260)	26 400 (25 306)	26 400 (25 317)	26 400 (25 071)	31 700 (29 573)

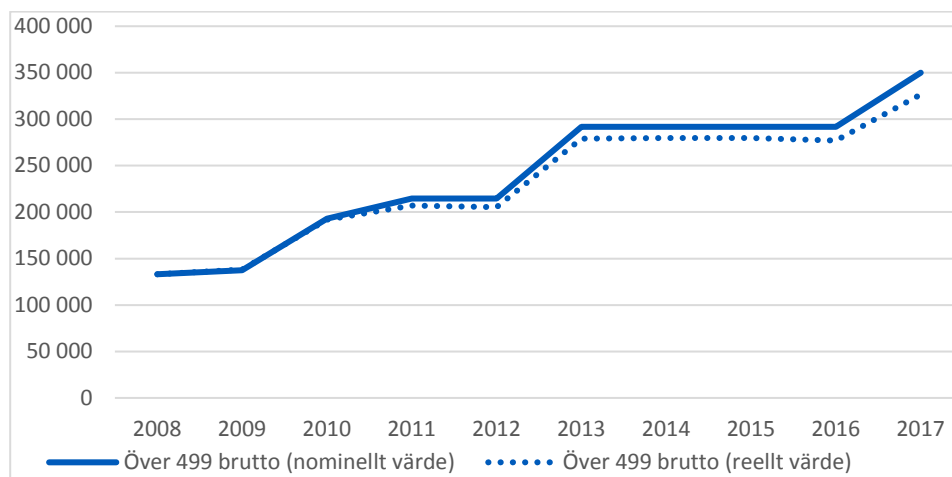
För perioden 2013–2017 motsvarar höjningen av avgiftsnivån cirka 17 % för alla fartygskategorier och storlekar i 2008 års penningvärde.

Det bör poängteras att även om det presenteras procentuella förändringar i avgiftsnivåerna behöver det inte betyda att det stämmer överens med avgiftsutvecklingen för enskilda fartyg. Vid tolkning av resultatet bör de antaganden som gjorts tas i beaktning.

Här följer en presentation av tillsynsavgiftens utveckling för olika segment, uppdelat utifrån indelningen sedan 2013. De procentuella förändringarna är alla i reella värden.

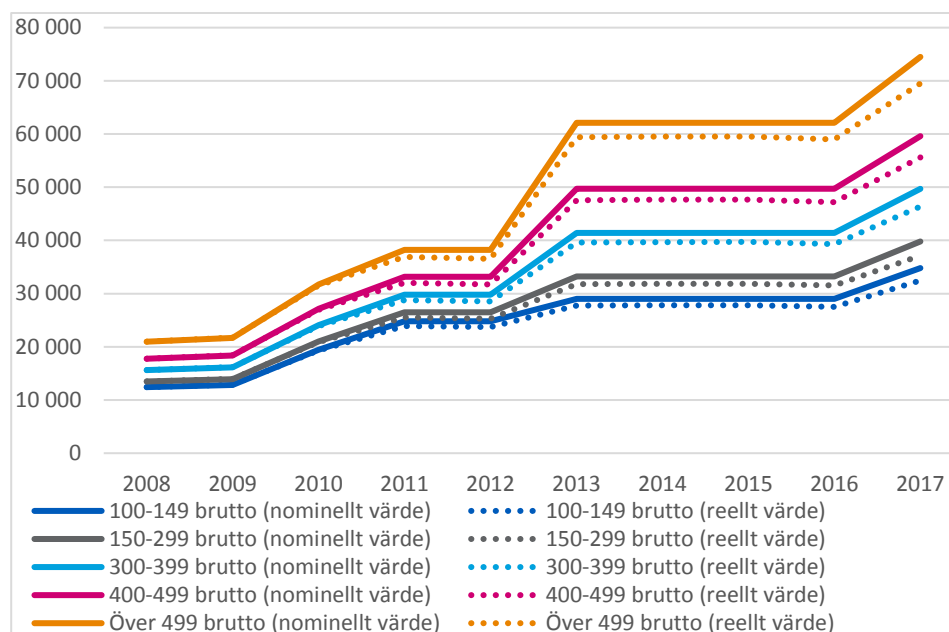
3.2 Tillsynsavgift för passagerarfartyg

I figur 6 presenteras avgiftsutvecklingen för passagerarfartyg över 499 brutto i internationell trafik. Baserat på de antaganden i avsnitt 4.1 har avgiften för denna grupp ökat med 145 % i reellt värde.



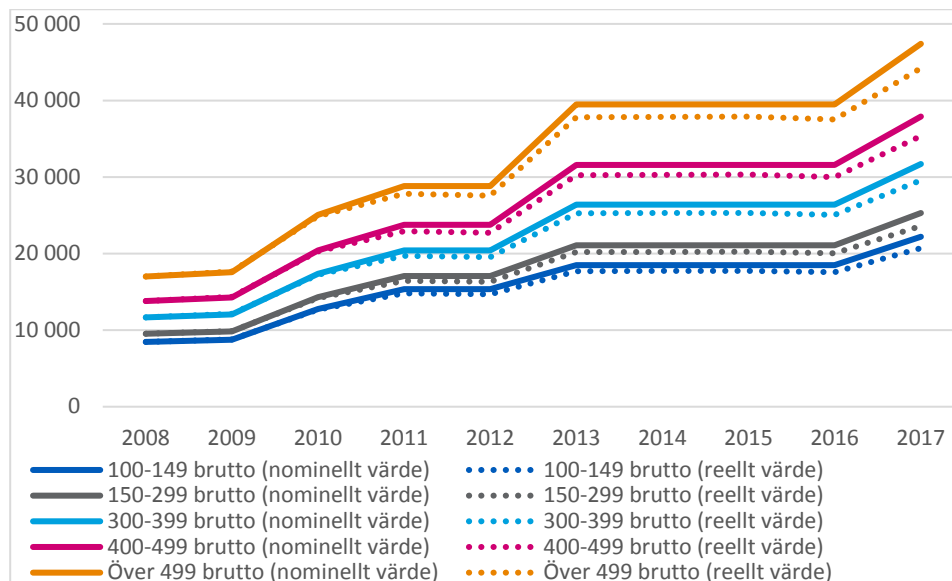
Figur 6, tillsynsavgift för passagerarfartyg över 499 brutto i internationell trafik i kronor, 2008–2017

I figur 7 presenteras avgiftsutvecklingen för passagerarfartyg i fartområde A–D, EU-passagerarfartyg och passagerarfartyg under 500 brutto i internationell trafik. Avgifterna för dessa fartyg har ökat 161–213 % för fartyg under 500 brutto och 232 % för fartyg över 499 brutto.



Figur 7, Tillsynsavgift för passagerarfartyg A-D, EU-passagerarfartyg och passagerarfartyg under 500 brutto i internationell trafik i kronor, 2008–2017

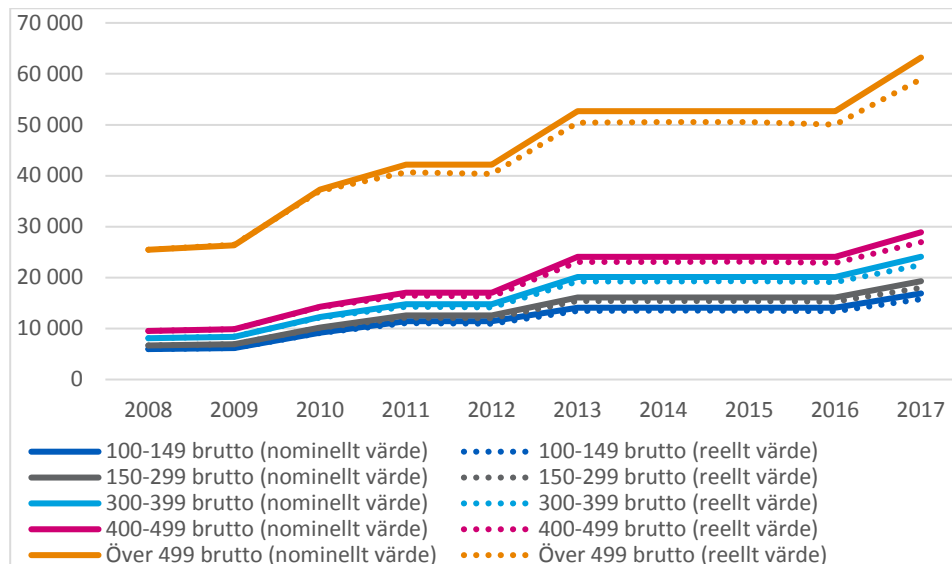
Avgifterna 2008–2017 för passagerarfartyg i fartområde E och vägfärjor har ökat mellan 145 % och 160 % beroende på fartygsstorlek, se figur 8.



Figur 8, Tillsynsavgift för passagerarfartyg E och vägfärjor över 99 brutto i kronor, 2008–2017

3.3 Tillsynsavgift för pråmar, lastfartyg och tankfartyg

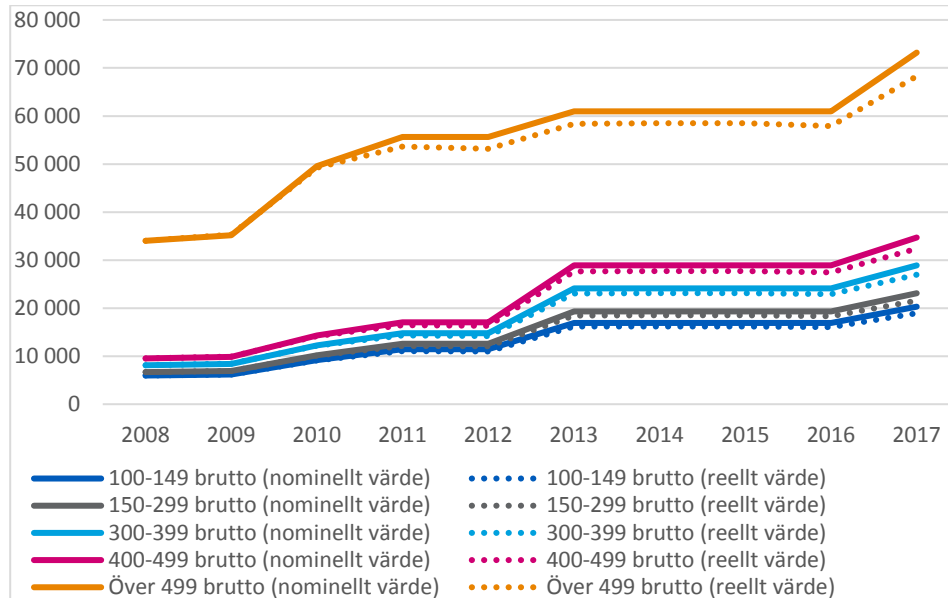
Avgiften för tillsyn av lastfartyg har ökat för alla fartygsstorlekar motsvarande mellan 163 % och 183 % för fartyg upp till 499 brutto. För lastfartyg över 499 brutto motsvarar ökningen 131 %.



Figur 9, tillsynsavgift för lastfartyg över 99 brutto i kronor, 2008–2017

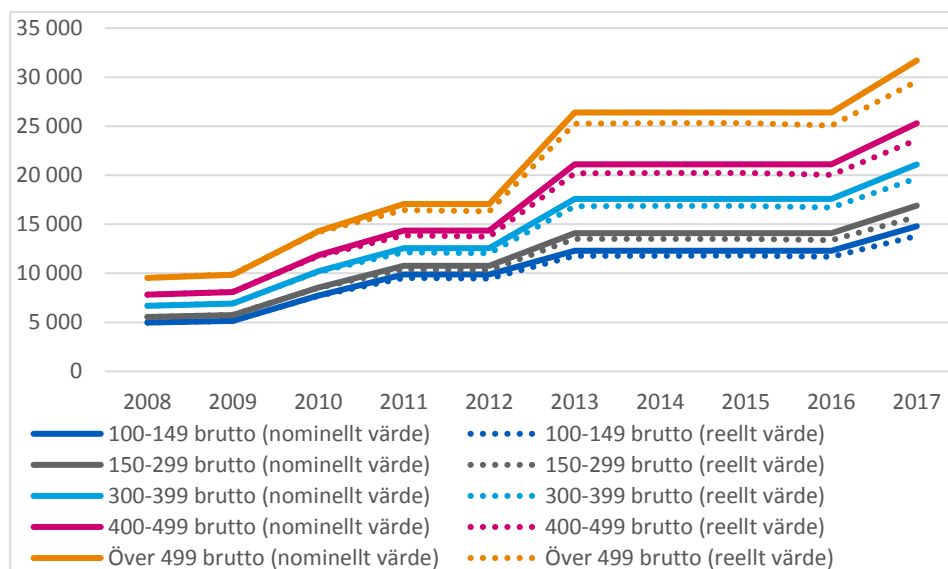
I figur 10 presenteras avgiftsutvecklingen för tankfartyg över 100 brutto. Alla fartygsstorlekar har fått ökade avgifter 2008–2017. Avgiften för

tankfartyg 100–499 brutto har ökat 217–240 % och för tankfartyg över 499 brutto motsvarar ökningen 101 %.



Figur 10, tillsynsavgift för tankfartyg över 99 brutto i kronor, 2008–2017

Avgiften för tillsyn av pråmar har ökat under tidsperioden motsvarande 178–202 % för pråmar under 500 brutto och 210 % för pråmar över 499 brutto.



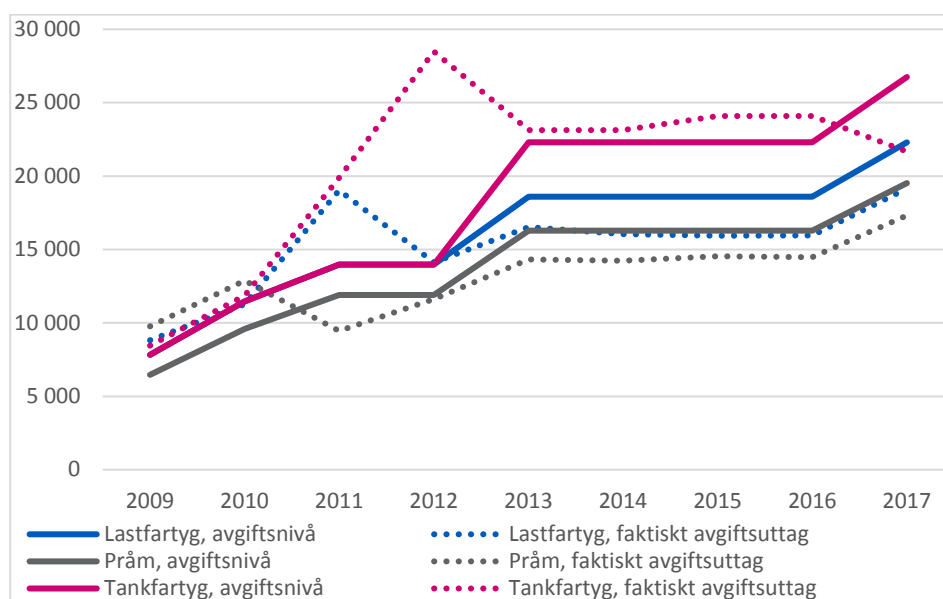
Figur 11, tillsynsavgift för pråmar över 99 brutto i kronor för åren 2008–2017

3.4 Jämförelse mellan avgiftsnivå och faktiskt avgiftsuttag

I föregående avsnitt presenterades avgiftsnivån utifrån gällande föreskrifter 2008–2017. På grund av avgränsningarna för denna rapport följer här en jämförelse mellan avgiftsnivån i föregående avsnitt och vad Transportstyrelsen faktiskt har debiterat för tillsyn. Jämförelsen innefattar åren 2009–2017. Ett medelvärde för avgiftsnivån som presenterades i föregående avsnitt jämförs med ett medelvärde för faktiskt avgiftsuttag för segmenten.

Jämförelsen görs för fartyg under 500 brutto och fartyg över 499 brutto på grund av att det i vissa segment är få fartyg. Detta medför också att i segment med få fartyg är medelvärdet känsligt för skillnader för ett fartyg mellan år. Det bör också poängteras att segmenten har stora standardavvikelser i det faktiska avgiftsuttaget.

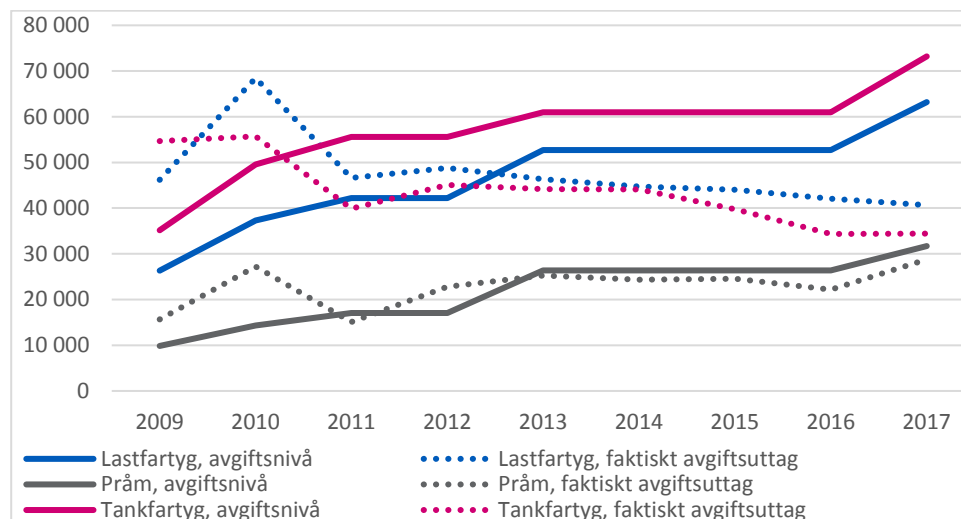
I figur 12 visas en jämförelse mellan genomsnittligt faktiskt avgiftsuttag och genomsnittlig avgiftsnivå för lastfartyg, tankfartyg och pråmar 100–499 brutto. Det faktiska avgiftsuttaget har varierat över perioden men trenden är uppåtgående för dessa fartyg precis som avgiftsnivån.



Figur 12, jämförelse mellan avgiftsnivå och faktiskt avgiftsuttag för lastfartyg, tankfartyg och pråmar för 2009–2017 för fartyg 100–499 brutto, reella värden

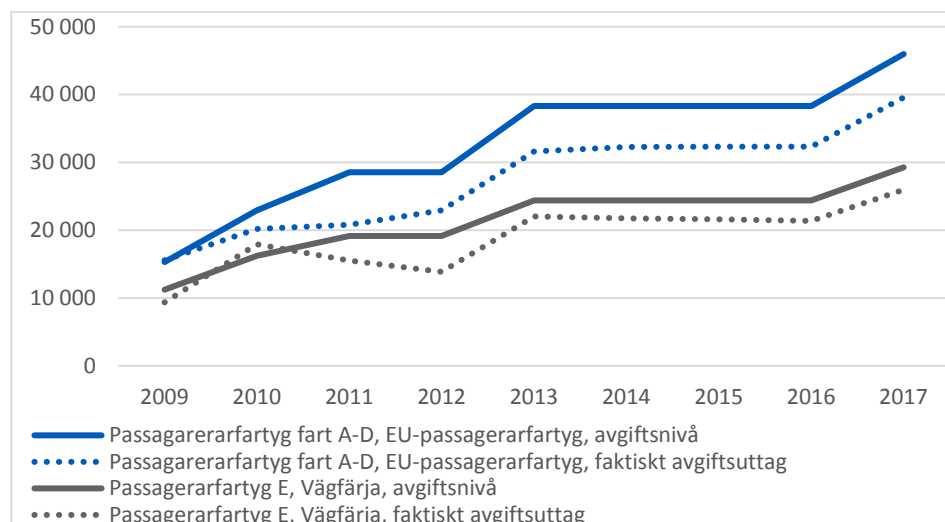
I figur 13 visas en jämförelse för samma fartygskategorier över 499 brutto. För både last- och tankfartyg är skillnaden relativt stor mellan avgiftsnivå och faktiskt avgiftsuttag över hela perioden. Fartygen i dessa kategorier har en stor spridning på det faktiska uttaget, framförallt under 2009–2012. För pråmar är skillnaden mellan faktiskt uttag och avgiftsnivå relativt liten från 2012. Pråmar över 499 brutto har en uppåtgående trend för faktiskt

avgiftsuttag medan både lastfartyg och tankfartyg har en nedåtgående trend över hela tidsperioden.



Figur 13 jämförelse mellan avgiftsnivå och faktiskt avgiftsuttag för lastfartyg, tankfartyg och pråmar för 2009–2017 för fartyg över 499 brutto, reella värden

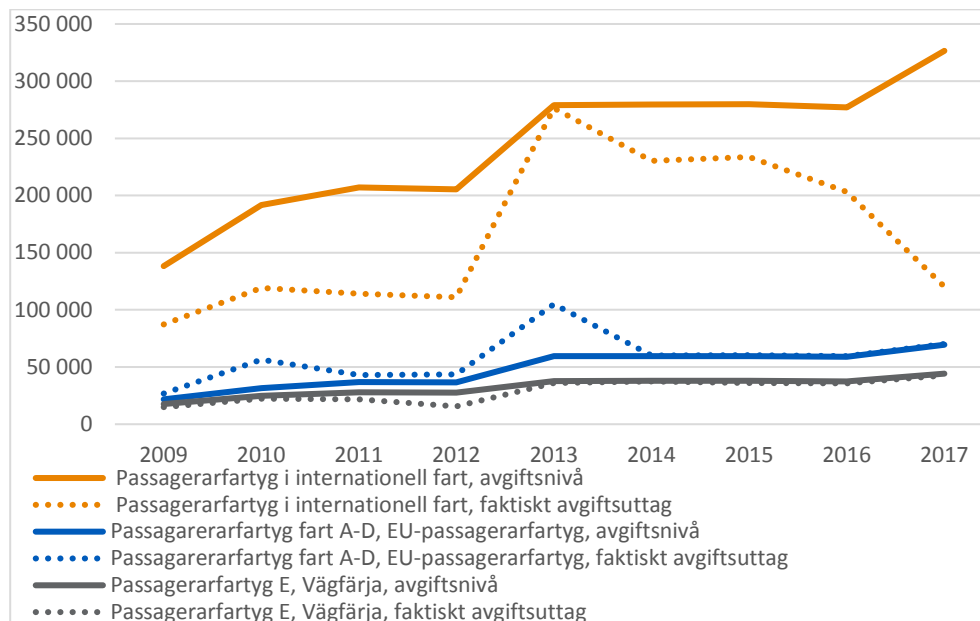
I figur 14 visas motsvarande jämförelse för passagerarfartyg 100–499 brutto. Precis som för övriga kategorier är spridningen för det faktiska avgiftsuttaget relativt stor, framförallt 2009–2012. Förutom 2010 för passagerarfartyg E och vägfärjor, ligger genomsnittet för faktiskt avgiftsuttag under avgiftsnivån hela tidsperioden.



Figur 14, jämförelse mellan avgiftsnivå och faktiskt avgiftsuttag för passagerarfartyg i fart A–D och EU-passagerarfartyg 2009–2017 för fartyg 100–499 brutto, reella värden

För passagerarfartyg över 499 brutto visas en motsvarande jämförelse i figur 15. För internationella passagerarfartyg är skillnaden betydande mellan

avgiftsnivån och genomsnittligt avgiftsuttag för alla år utom 2013. För de båda andra kategorierna är skillnaden mellan avgiftsnivå och genomsnittligt avgiftsuttag relativt liten och efter 2013 nästan obefintlig. Utvecklingen för såväl avgiftsnivå som faktiskt avgiftsuttag är uppåtgående för samtliga passagerarfartyg.



Figur 15, jämförelse mellan avgiftsnivå och faktiskt avgiftsuttag för passagerarfartyg i fart A-D, EU-passagerarfartyg och passagerarfartyg i internationell fart 2009–2017 för fartyg över 499 brutto, reella värden

Efter en jämförelse mellan avgiftsnivåerna presenterade i kapitel 4.2 och 4.3 och ett genomsnittligt faktiskt avgiftsuttag går det att konstatera att det är svårt att presentera en bild över avgifternas utveckling som stämmer någorlunda med det faktiska avgiftsuttaget. Jämförelsen gjordes initialt med tanke på att se om de antagandena som gjorts vid beräkningarna av avgiften 2008–2012 kan ha påverkat resultatet, det blev dock uppenbart att även efter övergången till fasta avgifter skiljer sig avgiftsnivån från vad som faktiskt debiteras.

Tänkbara förklaringar till skillnaderna mellan avgiftsnivå och faktiskt avgiftsuttag är bland annat de antaganden som gjordes vid beräkningarna av avgiftsnivån, litet underlag för faktiskt avgiftsuttag med stora standardavvikelse samt att avgiftsreduceringar vid delegering och extra avgifter inte tagits i beaktning vid beräkning av avgiftsnivåerna.

Detta visar på komplexiteten att göra en genomgång av detta slag och bör beaktas när resultatet tolkas. Det bör dock tilläggas att i och med att spridningen av faktiskt avgiftsuttag är relativt stort har fartyg betalat både

mer och mindre än medelvärdet och vissa har betalat i linje med beräknad avgiftsnivå.

4 Sjöfartsverkets lots- och farledsavgifter

Sjöfartsverkets avgifter som tas upp i denna kartläggning är farledsavgiften och lotsavgiften.

Sjöfartsverkets farledsavgift har haft olika typer av miljöstyrning sedan 1998 då Sjöfartsverket, Svensk Sjöfart och Sveriges hamnar ingick en överenskommelse om att dela på kostnaderna för miljöförbättrande åtgärder inom sjöfarten (Trafikanalys, 2017c). Under tidsperioden 2008–2014 har farledsavgiften varit differentierad på såväl kväveutsläpp som svavelutsläpp, sedan 2015 har den bara varit differentierad på kväveutsläpp.

Notera att avgiften beskrivs för perioden 2008–2017, det nya systemet som började gälla 2018 är inte inkluderat.

4.1 Farledsavgiftens utveckling 2008–2017

Farledsavgifter regleras i förordningen (1997:1121) om farledsavgift. Sjöfartsverket fastställer och tar in avgiften som ska betalas av den som lastar eller lossar last, eller hämtar eller lämnar passagerare i en svensk hamn. Undantagna farledsavgift är:

- Fartyg under 400 brutto
- borrh- eller bostadsplattformar för verksamhet till havs
- fartyg som används för bogsering, bärgning eller sjöräddning
- fartyg i lokal eller regional person- eller lasttrafik som drivs i offentlig regi eller inom ett län
- fartyg som transporterar last mellan hamnar belägna inom Göteborg-Vänern-området
- arbetsfartyg.

Farledsavgiftens två delar baseras på fartygets bruttodräktighet och på fartygets last. Den fartygsbaserade delen utgår med en avgift per enhet av fartygets bruttodräktighet och den godsbaseade delen tas ut med en avgift per ton last. Nedan följer en ingående beskrivning av de båda delarna i farledsavgiften.

4.1.1 Fartygsbaserad del av farledsavgiften

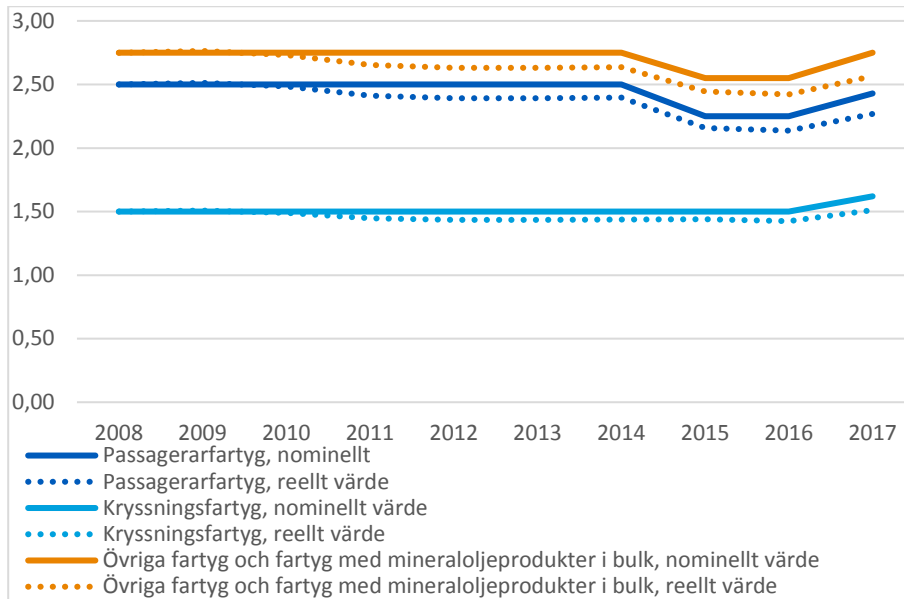
Fartygsdelen betalas i en avgift per brutto. Passagerarfartyg och järnvägsfärjor, kryssningsfartyg samt fartyg med mineralprodukter i bulk och övriga fartyg har olika avgift per brutto. Passagerarfartyg, järnvägsfärjor och kryssningsfartyg betalar den fartygsbaserade delen maximalt fem gånger per kalendermånad, fartyg med mineralprodukter i bulk och övriga fartyg betalar den fartygsbaserade delen maximalt två gånger per kalendermånad. För ytterligare anlöp samma kalendermånad debiteras endast den godsbaseade delen.

Fram till år 2014 var den fartygsbaserade delen differentierad med avseende på utsläpp av både kväve och svavel. Den senare försvann 2015 då kraven skärptes för SECA⁷, det svavelkontrollområde som sträcker sig runt hela den svenska kusten. Den nya gränsen innebär att bränslet maximalt får innehålla 0,1 viktprocent svavel. En reduktion till motsvarande nivå hade tidigare inneburit att svaveldelen helt utgått. År 2013 sänktes rabattnivåerna för kväveoxidreducering så att rabatten utgick först vid reduktion under 6 NO_x (g/kWh) istället för den tidigare nivån på 10 NO_x (g/kWh). I bilaga 3 redovisas nivåerna för kvävereducering.

I figur 16 visas utvecklingen av den fartygsbaserade delen i kronor per brutto för ett anlöp för 2008–2017 per kategori⁸. I figuren visas den högsta avgiftsnivån, för respektive kategori, utan avdrag för varken kväve- eller svavelreduktion. I bilaga 3 redovisas avgiftsutvecklingen där den kvävedifferentierade delen separerats.

⁷ SECA står för Sulfur emission control area.

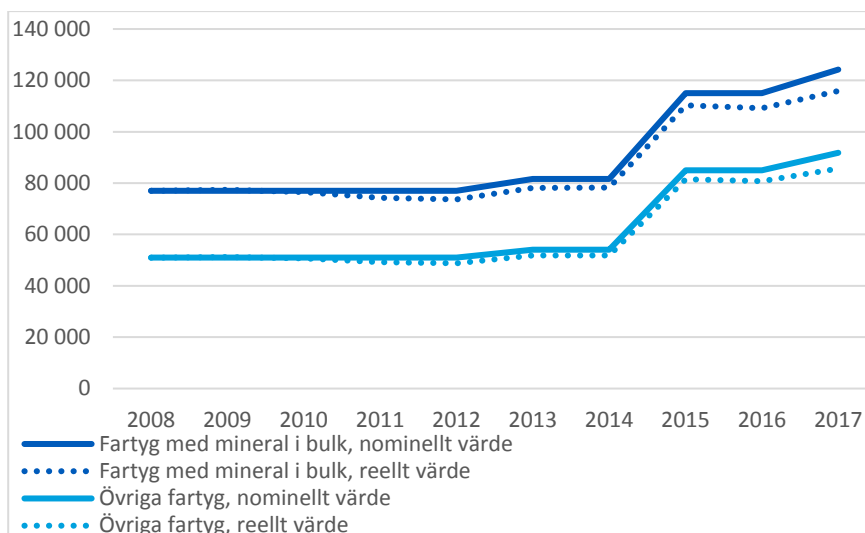
⁸ För 2008 har föreskriften SJÖFS 2008:5 används som började gälla 1 april 2008, för de tre första månaderna 2008 kan därför avgifterna varit annorlunda.



Figur 16, fartygsbaserad farledsavgift i kronor per brutto utan rabatter

Passagerarfartygens fartygsbaserade del minskade med cirka 9 % i reellt värde 2008–2017, för kryssningsfartyg höjdes den fartygsbaserade delen motsvarande cirka 1 % i reellt värde och för övriga fartyg och fartyg med mineral i bulk minskade avgiften motsvarande cirka 7 % i reellt värde.

Den fartygsbaserade delen som är kopplad till kväveutsläpp har ett tak för fartyg med mineral i bulk och övriga fartyg. Det maximala taket för fartyg med mineral i bulk höjdes 2008–2017 med 50 % och för övriga fartyg höjdes det maximala taket med 68 %. Varken passagerarfartyg eller kryssningsfartyg har haft ett maximalt tak under perioden.

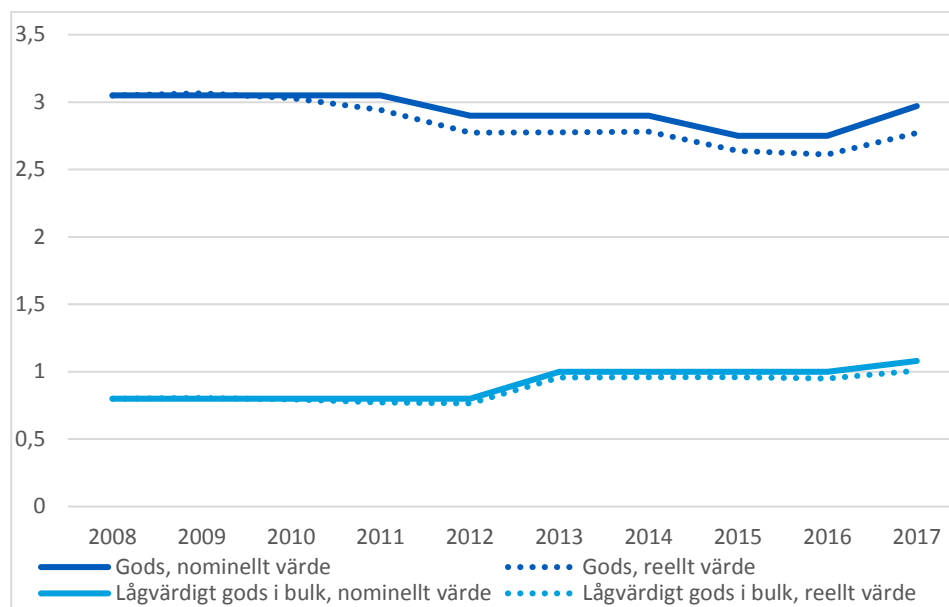


Figur 17, maximalt uttag av den fartygsbaserade farledsavgiften utan kväverabatt

I och med att det maximala uttaget har ökat, har gränsen för fartygets brutto för att nå maximalt uttag höjts. År 2008 nådde ett fartyg med mineral i bulk på 37 561 brutto upp i maximalt uttag, motsvarande siffra 2017 är 45 164 brutto, en höjning på 20 %. För övriga fartyg var gränsen 2008 ett fartyg på 24 878 brutto och 2017 motsvarande 33 382 brutto, en höjning på 34 %.⁹

4.1.2 Godsbaserad del av farledsavgiften

Den delen som baseras på fartygets gods ska betalas för varje anlop, oavsett antal anlop per kalendermånad. I figur 18 visas utvecklingen av den godsbaserade avgiften i kronor per ton för gods och för lågvärdigt gods i bulk¹⁰. Avgiften för gods har sänkts i flera steg fram till 2017 när den istället höjdes, avgiften höjdes dock inte över 2008 års nivå och har minskat med 9 %, i reellt värde, mellan 2008 och 2017. Avgiften för lågvärdigt gods i bulk har höjts 26 % i reellt värde, mellan 2008 och 2017.



Figur 18, Godsbaserad farledsavgift i kronor per ton

4.2 Lotsavgiftens utveckling 2008–2017

Befälhavare på fartyg över 70 meter långa eller 14 meter breda (i vissa fall med mer än 4,5 meter djupgående) är lotspliktiga i de flesta farleder.

Lotsavgiften består av beställningsavgift, lotsningsavgift och reseersättning. Beställningsavgiften tas ut om den definitiva beställningen av lots sker senare än fem timmar innan önskad tidpunkt och varierar beroende på hur lång tid i förväg lots är beställd. Lotsningsavgiften baseras på fartygets

⁹ Beräknat på maximalt uttag dividerat med det nominella värdet för fartygsdelen i kronor per brutto för ett fartyg utan någon kvävereduktion.

¹⁰ Till exempel sand, sten och malm.

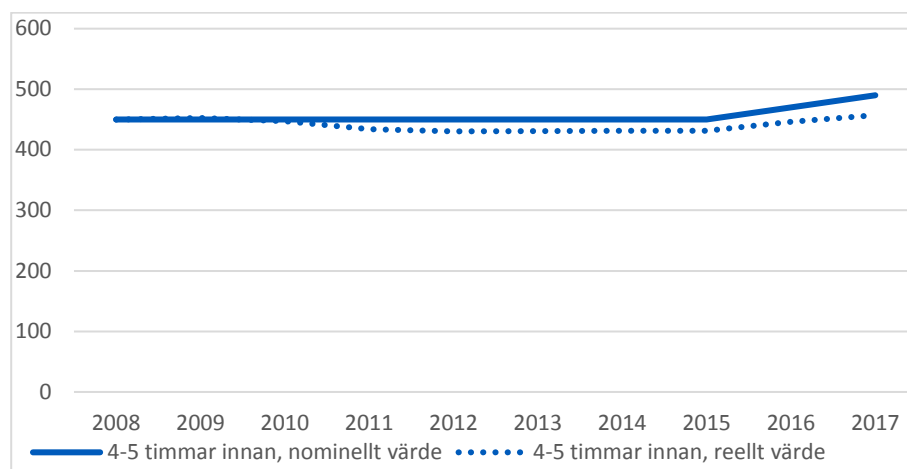
bruttodräktighet och lotsad tid. Reseersättning utgår enligt Sjöfartsverket gällande lokala reseavtal och kommer därför inte beröras vidare här.

Beställningsavgiften är olika för varje timme ner till 0–1 timme innan överenskommen lotsning, se tabell 3 för ett exempel med hjälp av 2008 års nivå för beställningsavgiften.

Tabell 3, Exempel beställningsavgift för lotsning med 2008 års nivå

Beställning innan överenskommen tidpunkt i antal timmar	Kronor
0–1 timme	2 250
1–2 timmar	1 800
2–3 timmar	1 350
3–4 timmar	900
4–5 timmar	450
Mer än 5 timmar innan	0

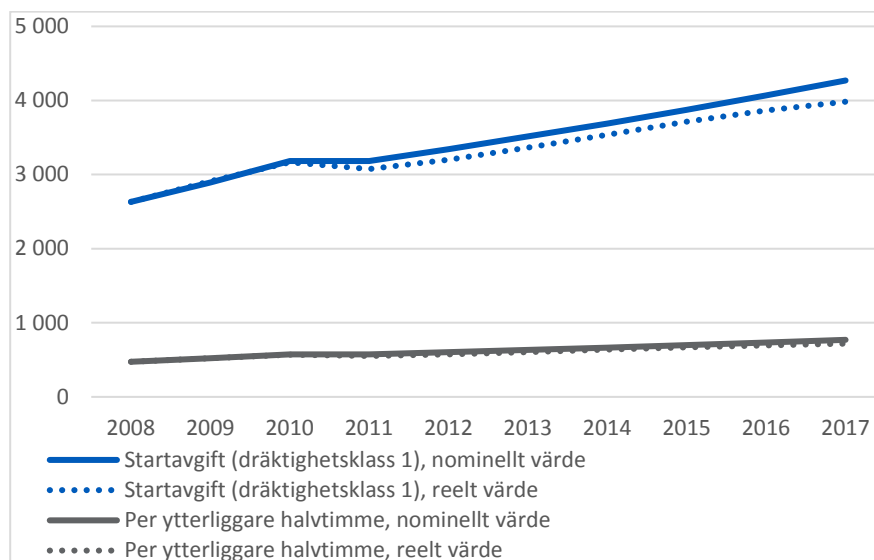
I figur 19 presenteras utvecklingen av beställningsavgiften om beställning sker 4–5 timmar innan lotsning. Den reella förändringen är en ökning på 2 %. Alla tidskategorier har höjts vid samma tillfällen men en liten procentuell skillnad gör att övriga tidskategorier har en avgiftsökning på 3 %.



Figur 19, Beställningsavgiftens utveckling 2008–2017

Utöver en eventuell beställningsavgift utgår en startavgift för lotsning och en löpande taxa per ytterligare halvtimme lotsningen pågår. Startavgiften beräknas på fartygets bruttodräktighetsklass genom att multiplicera avgiften för dräktighetsklass 1 med en faktor som ökar med bruttodräktighetsklass. Till exempel, ett fartyg på 6 000 brutto ligger i bruttodräktighetsklass 8 och betalar avgiften för dräktighetsklass 1 multiplicerat med 2,71, se bilaga 4 för fullständig tabell med klasser och respektive multiplikator.

Utvecklingen av startavgiften och tilläggsavgiften visas i figur 20. Startavgiften har höjts med cirka 51 % och den löpande avgiften har höjts med cirka 52 % mellan 2008 och 2017.



Figur 20, Lotsavgiftens utveckling 2008–2017 i kronor (dräktighetsklass 1, 0–500 brutto)

Genom att ansöka om lotsdispens kan ett fartyg slippa lotsavgift. Lotsdispens utfärdas av Transportstyrelsen och gäller antingen i en speciell lotsled, ledanknuten lotsdispens, eller i alla lotsleder, generell lotsdispens. Avgiftsutvecklingen för ansökan om lotsdispens finns i bilaga 4.

5 Analys och diskussion

Det går att konstatera att nivåerna för tillsynsavgiften, farledsavgiften och lotsavgiften har varierat under perioden. Fartygssegment har påverkats olika av förändringar under perioden och de främsta anledningarna till avgiftsökningar beror på krav på kostnadstäckning för avgiftsfinansierad verksamhet inom de båda myndigheterna. Inom Transportstyrelsen beror förändringen i huvudsak på att kostnadstäckning skiftat från indirekt från farledsavgiften till att direkt riktas mot berörda tillståndshavare. För Sjöfartsverkets del handlar det också om kostnadstäckning generellt på grund av ökade kostnader men också en strävan att minska korsfinansieringen från farledsavgiften.

Samtidigt bör det poängteras att de avgifter som tagits upp i denna rapport kan påverkas med hjälp av till exempel lotsdispens, tekniska åtgärder (till exempel kvävereduktion), införande av systemtillsyn eller delegering till klassificeringssällskap. Detta har inte tagits i beaktning men kan vara en del av förklaringen till skillnaderna som visades i kapitel 3.4 där avgiftsnivåerna

jämfördes med genomsnittligt avgiftsuttag. Nivåerna för avgiftsreducering vid systemtillsyn och delegering av tillsyn finns i bilaga 2 och kostnaden för lotsdispens återfinns i bilaga 4. För passagerarfartyg i internationell fart syns denna möjlighet i figur 15 vid en jämförelse mellan avgiftsnivå och vad de faktiskt betalat där ett flertal har påverkat avgiftsuttaget.

Sammanställningen av Transportstyrelsens tillsynsavgift försvåras av övergången från löpande till fast avgift under perioden. En jämförelse mellan avgiftsnivån och det faktiska avgiftsuttaget visar svårigheten med att jämföra avgiftsnivåer över tid och hur avgiftsnivån speglar det verkliga avgiftsuttaget.

Övergången till fast årlig tillsynsavgift var tänkt att underlätta för att kunna förtse avgiftsuttaget. Eftersom den fasta årliga avgiften bygger på normtid för tillsyn kan det innebära att fartyg med tillsynstider som överstiger normtiden kan ha tjänat på att avgiften blev fast och fartyg med tillsynstider under genomsnittet kan ha fått ökade avgifter jämfört med när avgiften var löpande.

Gällande Sjöfartsverkets avgifter har farledsavgiften delvis ändrat struktur i och med att svaveldifferentieringen försvann i samband med skärpta krav inom SECA. Även utsläppsnivån för reduktion av kväve har skärpts och nu krävs mer reduktion än tidigare för att få rabatt.

Den fartygsbaserade farledsavgiften visas som "en avgift", trots att den har två delar som varit differentierade på kväve respektive svavel. När den svaveldifferentierade delen försvann höjdes den kvävedifferentierade delen (dock inte över den tidigare nivån). Detta gjorde att fartyg fick högre krav på sig med anledning av SECA samtidigt som de också fick betala mer för den kvävedifferentierade delen, trots samma kvävereduktion som tidigare. Något som kan ha påverkat fartyg med god miljöprestanda.

Det faktum att fartygsdelen visserligen sänkts för övriga fartyg och fartyg med mineral i bulk samtidigt som det maximala uttaget höjts för dessa kategorier kan ha lett till att fartyg i ett visst bruttospänn fått högre avgifter trots sänkt grundavgift.

Både Sjöfartsverket och Transportstyrelsens har ändrat struktur och avgiftsnivå inför år 2018. Sjöfartsverkets avgifter beräknas från och med 2018 på fartygets netto¹¹ istället för brutto. Transportstyrelsens avgifter för nationell fart beräknas från och med 2018 på fartygets längd istället för brutto. I och med att detta kommer det bli svårt att göra en liknande

¹¹ Netto baseras på storleken på fartygets lastrum, tillåten passagerarantal och förhållandet mellan största djupgående och mallat djup.

kartläggning som denna mellan den tidigare struktur och den nya på grund av att brutto inte direkt kan göras om till varken netto eller längd.

När de nya systemen varit i kraft några år kan det vara intressant att göra en uppföljande kartläggning av dessa avgifter.

6 Sammanfattande slutsatser

Slutligen följer några sammanfattande slutsatser. Alla procentuella förändringar är i reella värden.

- Mellan 2008 och 2017 har ett antal stora förändringar skett, till exempel att delar av Sjöfartsverkets verksamhet flyttade över till det då nybildade Transportstyrelsen 2009 och att korsfinansieringen av tillsynsverksamheten från farledsavgiften försvann efter halva tidsperioden vilket innebar att de direkta avgifterna behövde täcka en större del. Utöver detta har Sjöfartsverket haft ökade kostnader under perioden och strävat efter att minska korsfinansieringen från farledsavgiften till lotsningen.
- Störst avgiftsökningar för tillsyn över hela perioden, över 200 %, har passagerarfartyg i fart A-D och EU-passagerarfartyg över 400 brutto, passagerarfartyg i internationell fart 400–499 brutto, pråmar över 400 brutto och tankfartyg under 500 brutto. Alla övriga kategorier har avgiftsökningar över 100 %.
- Ingen kategori har ett genomsnittligt faktiskt avgiftsuttag över 200 %. Last- och tankfartyg över 499 brutto har till och med ett minskat genomsnittligt uttag 2008–2017.
- Passagerarfartyg och övriga fartyg har fått en sänkning av den fartygsbaserade delen av farledsavgiften med 9 % respektive 7 %. Kryssningsfartyg har fått en ökad fartygsbaserad avgift, motsvarande 1 %. Den godsbaserade avgiften har sänkts med 9 % för allt gods förutom lågvärdigt gods där avgiften istället höjts med 26 %.
- Beställningsavgiften för lots har höjts med 2–3 %, avgiften för lotsad tid har höjts med 52 % och startavgiften har höjts 51 %. Lotsavgiften är samma oavsett fartygstyp och höjningarna har således påverkat alla som anlitar lots lika. För att minska behovet av korsfinansiering av lotsverksamheten från farledsavgiften har lotsavgiften höjts.

7 Referenser

Riksdagens trafikutskott (2015). *Sjöfartsnäringen och dess konkurrenskraft*. Tillgänglig: <https://data.riksdagen.se/fil/CED8D2FB-CE10-4125-B6D5-4EBA70558261>

Sjöfartsverket (2017). *Treårsplan för sjöfartsverket 2018–2020*. Tillgänglig: <http://www.sjofartsverket.se/pages/108677/Sjo%CC%88fartsverket%20Tre%20arsplan%202018-2020.pdf>

Statskontoret (2013). *Myndighetsanalys av Sjöfartsverket*. Tillgänglig: <http://www.statskontoret.se/upload/Publikationer/2013/201301.pdf>

Trafikanalys (2017) *Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2017*. Rapport 2017:15.

Transportstyrelsen (2016). *Luftfartens avgifter. Kartläggning över de avgifter som flygföretag betalar till statliga aktörer*. TSG 2015-2093.

Bilaga 1.

De föreskrifter som använts visas i tabell 4. Förutom dessa föreskrifter kan fler föreskrifter varit gällande under perioden som inte listas här på grund av att de inte förändrat avgiftsnivån.

Tabell 4, föreskrifter som använts som underlag 2008–2017

Farledsavgift	Lots	Tillsynsavgift
SJÖFS 2008:5	SJÖFS 2005:14	SJÖFS 2007:28
SJÖFS 2011:2 (Ä)	SJÖFS 2008:39 (Ä)	SJÖFS 2008:94
SJÖFS 2012:7 (Ä)	SJÖFS 2009:24	TSFS 2009:125
SJÖFS 2014:8	SJÖFS 2011:9	TSFS 2010:185
SJÖFS 2016:7 (Ä)	SJÖFS 2012:8 (Ä)	TSFS 2012:116
	SJÖFS 2013:1	TSFS 2016:105
	SJÖFS 2014:2 (Ä)	
	SJÖFS 2014:9	
	SJÖFS 2015:5 (Ä)	
	SJÖFS 2016:8 (Ä)	

Not. (Ä) innebär att föreskriften är en ändringsföreskrift av en grundförfattning.

Bilaga 2.

Den årliga avgiften beräknas utifrån formeln:

$$\text{Avgift} = \frac{(\text{normtid} + \text{restid})}{\text{besiktningintervall}} * \text{viktning av normtid} * \text{bruttofaktor} * \text{timavgift}$$

Där normtid, restid, besiktningintervall och viktning av normtid varierar med fartygskategori. Bruttofaktorn varierar med fartygsstorlek mätt i bruttodräktighet.

Avgifterna för 2009–2012 har beräknats utifrån den modifierade formeln:

$$\text{Avgift} = \frac{(\text{normtid} * \text{timavgift} * \text{bruttofaktor} + \text{grundavgift})}{\text{besiktningintervall}}$$

Normtid, bruttofaktor och besiktningintervall har antagits varit detsamma som 2013–2017.

Den högre grundavgiften i tabell 1 för 2008–2012 har använts för beräkning av avgiften för internationella passagerarfartyg oavsett brutto, passagerarfartyg A-D, EU-passagerarfartyg samt lastfartyg och tankfartyg över 499 brutto. Alla avgifter är beräknade för den lägsta timtaxan 2008–2010.

Vad gäller den fasta årliga avgiften ingår dessutom ett tillägg på 0,5 kronor per brutto som överstiger 999 brutto. Fartyg med fullständig delegering¹² betalade 40 % av avgiften 2013–2015, 20 % av avgiften 2016 och 30 000 kronor 2017. Fartyg med godkänd systemtillsyn betalade 90 % av avgiften 2013 och 80 % av avgiften 2014–2017. För delvis delegering var avgiften 2016–2017 motsvarande 40 % av avgiften. Varken tillägget eller delegeringsreducering har tagits i beaktning vid beräkning av avgifterna.

¹² Fem internationella klassificeringssällskap¹² får genomföra tillsyn och utfärda vissa certifikat istället för Transportstyrelsen.

Bilaga 3.

I tabell 5 presenteras avgiftsnivåerna för olika reduktionsnivåer av kväveutsläpp för åren de förändrats under 2008–2017.

Tabell 5, avgift vid olika kvävenivåer i kronor per brutto, 2008-2017, reella värden inom parentes

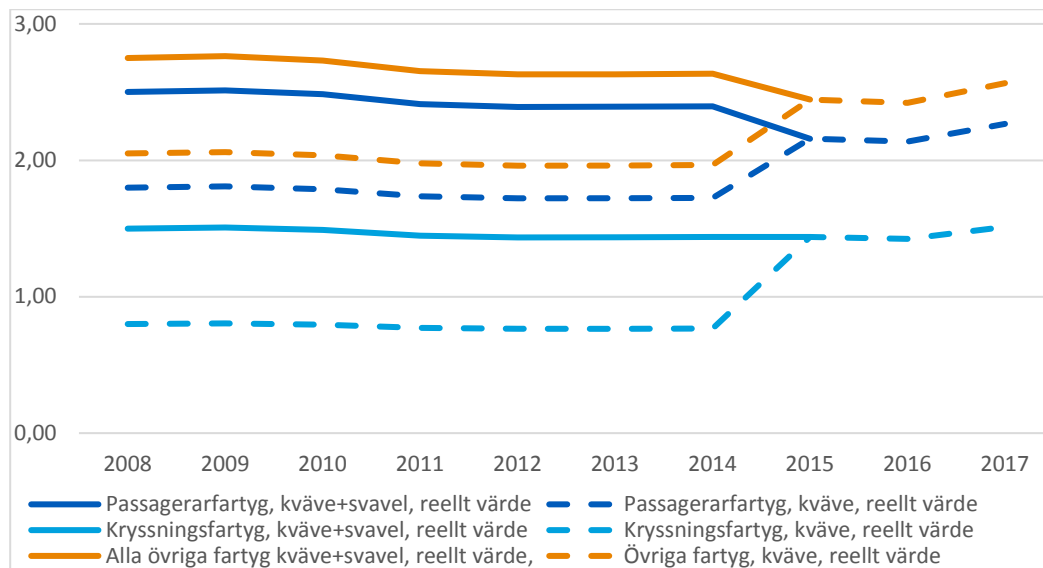
NO _x (g/KWh)	Passagerarfartyg				Kryssningsfartyg				Alla övriga fartyg			
	2008	2013	2015	2017	2008	2013	2015	2017	2008	2013	2015	2017
0-0,4	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
0,5-0,9	0,15 (0,15)	0,15 (0,14)	0,15 (0,14)	0,16 (0,15)	0,03 (0,03)	0,03 (0,03)	0,40 (0,38)	0,43 (0,40)	0,25 (0,25)	0,25 (0,24)	0,40 (0,38)	0,43 (0,40)
1,0-1,9	0,40 (0,40)	0,40 (0,38)	0,80 (0,77)	0,86 (0,80)	0,08 (0,08)	0,08 (0,08)	0,78 (0,75)	0,84 (0,78)	0,61 (0,61)	0,61 (0,58)	1,11 (1,06)	1,20 (1,12)
2,0-2,9	0,63 (0,63)	0,63 (0,60)	1,03 (0,99)	1,11 (1,04)	0,16 (0,16)	0,16 (0,15)	0,86 (0,82)	0,93 (0,87)	0,77 (0,77)	0,77 (0,74)	1,27 (1,22)	1,40 (1,31)
3,0-3,9	0,77 (0,77)	0,77 (0,74)	1,17 (1,12)	1,26 (1,18)	0,24 (0,24)	0,24 (0,23)	0,94 (0,90)	1,02 (0,95)	0,93 (0,93)	0,93 (0,89)	1,43 (1,37)	1,54 (1,44)
4,0-4,9	0,91 (0,91)	0,91 (0,87)	1,31 (1,26)	1,41 (1,32)	0,32 (0,32)	0,32 (0,31)	1,02 (0,98)	1,11 (1,04)	1,09 (1,09)	1,09 (1,04)	1,59 (1,52)	1,68 (1,57)
5,0-5,9	1,05 (1,05)	1,05 (1,00)	1,45 (1,39)	1,56 (1,46)	0,40 (0,40)	0,40 (0,38)	1,10 (1,05)	1,20 (1,12)	1,25 (1,25)	1,25 (1,20)	1,75 (1,68)	1,82 (1,70)
6,0-6,9	1,19				0,48				1,41			
7,0-7,9	1,33				0,56				1,57			
8,0-8,9	1,47				0,64				1,73			
9,0-9,9	1,61				0,72				1,89			
Avgift	1,80 (1,80)	1,80 (1,72)	2,25 (2,16)	2,43 (2,27)	0,80 (0,80)	0,80 (0,77)	1,50 (1,44)	1,62 (1,51)	2,05 (2,05)	2,05 (1,96)	2,55 (2,45)	2,75 (2,57)

Den svaveldifferentierade delen förändrades inte 2008–2014 och minskade med 4 % i reellt värde, se tabell 6.

Tabell 6, svaveldifferentierad del av farledsavgiften, 2008–2014, reella värden inom parentes

SO _x (viktprocent)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
0-0,2	0	0	0	0	0	0	0
0,21-0,5	0,20 (0,20)	0,20 (0,20)	0,20 (0,20)	0,20 (0,19)	0,20 (0,19)	0,20 (0,19)	0,20 (0,19)
Avgift	0,70 (0,70)	0,70 (0,70)	0,70 (0,70)	0,70 (0,68)	0,70 (0,67)	0,70 (0,67)	0,70 (0,67)

I figur 21 visas en uppdelning mellan den fartygsbaserade farledsavgiften och den kvävedifferentierade i reella värden. I den framgår att samtidigt som svaveldelen försvann 2015 ökade kvävedelen för att helt eller delvis täcka inkomstglappet från svaveldelen.



Figur 21, Farledsavgiften, kvävedelen separerad, 2008-2017

Bilaga 4.

I tabell 7 visas dräktighetsklasserna för beräkning av startavgiften vid lotsning. Ett fartyg betalar startavgift multiplicerat med multiplikatorn i den dräktighetsklass den tillhör.

Tabell 7, multiplikator för att beräkna startavgiften för lotsning för olika dräktighetsklasser

Dräktighetsklass	Bruttodräktighet	Multiplikator
1	0–500	1
2	501–1 000	1,15
3	1 001–1 500	1,3
4	1 501–2 000	1,64
5	2 001–3 000	1,81
6	3 001–4 000	2,03
7	4 001–5 000	2,37
8	5 001–8 000	2,71
9	8 001–12 000	3,05
10	12 001–20 000	3,39
11	20 001–30 000	3,96
12	30 001–45 000	4,52
13	45 001–60 000	5,09
14	60 001–	5,65

I tabell 8 presenteras utvecklingen av ansökningsavgiften för lotsdispens. Lotsdispens kan gälla i en bestämd lotsled, ledanknuten lotsdispens, eller i alla lotsleder, generell lotsdispens. Fram till 2012 var avgiften för den ledanknutna lotsdispensen uppdelad för fartyg upp till 110 meter långa och för fartyg över 110 meter långa, efter 2012 försvann den uppdelningen. I tabell 8 visas avgiften som ett genomsnitt av avgiften för fartygen upp till 110 meter i längd och avgiften för fartyg som är längre än 110 meter. För lotsleder 0–10 M har avgiften ökat 170 %. För lotsleder över 10 M har avgiften ökat 182 %, beräknat på ett medelvärde för lotsleder över 10 M.

En generell lotsdispens föregås inte av några praktiska prov varför avgiften är betydligt lägre. Ansökningsavgiften har ökat cirka 7 % 2008–2017, men det bör poängteras att den låg på en högre nivå 2010–2013 än övriga år. Utöver detta finns även avgifter för extra prov, förnyelse, ändring eller komplettering, dessa har inte tagits med i sammanställningen.

Tabell 8, ansökningsavgift lotsdispens 2008–2017, reellt värde inom parantes

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Ledanknuten lotsdispens										
Lotsled: 0–10 M	6 563 (6 563)	8 913 (8 957)	16 938 (16 827)	16 938 (16 343)	16 938 (16 199)	18 500 (17 701)	18 000 (17 254)	19 000 (18 221)	19 000 (18 043)	19 000 (17 725)
Lotsled: 11–30 M	10 938 (10 938)	14 013 (14 082)	26 625 (26 452)	26 625 (25 691)	26 625 (25 464)					
Lotsled: 31 M eller längre	15 313 (15 313)	19 113 (19 208)	36 250 (36 014)	36 250 (34 978)	36 250 (34 669)					
Lotsled: 11–20 M						28 500 (27 269)	28 000 (26 840)	29 000 (27 811)	29 000 (27 540)	29 000 (27 054)
Lotsled: 21–40 M						38 500 (36 838)	38 000 (36 425)	39 000 (37 401)	39 000 (37 037)	39 000 (36 384)
Lotsled: 41 M eller längre						49 500 (47 363)	48 000 (46 011)	51 000 (48 909)	51 000 (48 433)	51 000 (47 578)
Generell lotsdispens										
	7 000 (7 000)	7 000 (7 035)	13 300 (13 213)	13 300 (12 833)	13 300 (12 720)	13 300 (12 726)	8 000 (7 669)	8 000 (7 672)	8 000 (7 597)	8 000 (7 463)



**TRANSPORT
STYRELSEN**

transportstyrelsen.se
telefon 0771-503 503