

Sjöfartens avgifter

Utvecklingen av Transportstyrelsens tillsynsavgifter och
Sjöfartsverkets lots- och farledsavgifter 2018–2025



© Transportstyrelsen

Sjö och luft

Stab

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning TSS 2025–5588

Författare Malin Ekeström och Malin Lokrantz

Månad År Februari 2026

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

Sammanfattning

De avgifter som rederier betalar till Transportstyrelsen och Sjöfartsverket är en ständigt aktuell fråga för branschen. Svenska rederier lyfter ofta att avgifterna är betungande och att de höjs omotiverat mycket.

Transportstyrelsen har mot bakgrund av detta följt utvecklingen av avgifterna för tillsyn, tillstånd, registerhållning, lots och farled som sjöfarten betalar till Transportstyrelsen och Sjöfartsverket. Föreliggande rapport avser avgiftsutvecklingen 2018–2025 och är en uppföljning av en tidigare rapport som avsåg 2008–2017.

Det går att konstatera att den samlade avgiftsbördan har ökat, både i nominella termer och justerat för inflation. En del av förklaringen till att avgifterna har ökat är att det förekommit perioder där avgiftsuttaget inte har motsvarat kostnaderna.

Transportstyrelsens årliga avgift för periodisk tillsyn har ökat för alla fartygsgrupper med upp till knappt 20 procent mellan 2018 och 2025 justerat för inflation. Den förrättningsbaserade avgiften, som består av en grundavgift och en löpande avgift, har ökat. Det beror på att grundavgiften har ökat, medan den löpande timtaxan har minskat något justerat för inflation.

Sjöfartsverkets farledsavgift och lotsavgifter har ökat justerat för inflation. Lotsavgifterna består av flera delar och grundavgiften har ökat mer än den rörliga delen för lotsning i lotsled. Kostnaden för lotsningar utanför lotsled har istället minskat mellan 2018 och 2025, justerat för inflation.

Farledsavgiften och avgiften för lotsning tas ofta upp som hinder för sjöfart där längre lotsningar förekommer, till exempel i Mälaren och Väneren. Att det anses utgöra ett hinder för sjöfart beror på att dessa sträckor konkurrerar med andra trafikslag där bland annat infrastrukturfinansieringen delvis ser annorlunda ut. Det innebär att trafikslagen delvis konkurrerar med olika förutsättningar. De långa lotsningarna gör också att de statliga avgifterna utgör en större andel av de totala kostnaderna än vad de gör för andra sjötransporter. För att synliggöra utvecklingen för just dessa sträckor har fyra exempel tagits fram på fiktiva fartyg som går olika sträckor i Mälaren och Väneren. Sammantaget har avgifterna som de fyra exempelfartygen betalar till Sjöfartsverket ökat med mellan 18 och 36 procent under perioden, justerat för inflation.

Innehåll

SAMMANFATTNING	4
INNEHÅLL	5
1 INLEDNING	7
1.1 Bakgrund.....	7
1.2 Syfte	8
1.3 Metod	8
1.4 Avgränsningar.....	8
2 OM FINANSIERING OCH AVGIFTER	9
2.1 Transportstyrelsen	9
2.2 Sjöfartsverket.....	9
3 TRANSPORTSTYRELSENS TILLSYNSAVGIFT	11
3.1 Om Transportstyrelsens avgifter för tillsyn	11
3.2 Utvecklingen av tillsynsavgifterna.....	13
3.2.1 Den årliga avgiften var oförändrad 2018–2021	13
3.2.2 Höjning av den årliga avgiften 2022–2024	13
3.2.3 De förrättningsbaserade avgifterna har ökat.....	15
3.3 Obalans mellan intäkter och kostnader är orsaken	17
4 SJÖFARTSVERKETS LOTS- OCH FARLEDSAVGIFTER.....	18
4.1 Om farledsavgiften.....	18
4.2 Utvecklingen av farledsavgiften	20
4.2.1 Beredskaps- och fartygsbaserad avgift har ökat.....	20
4.2.2 Miljöincitament och temporär klimatkompensation	20
4.2.3 Gods- och passageraravgift har ökat	23
4.3 Om lotsavgifterna.....	24
4.4 Utvecklingen av lotsavgifterna	25
4.4.1 Grundavgift har ökat mer än rörlig avgift för lotsning i lotsled ..	25
4.4.2 Lotsning utanför lotsled	27
5 AVGIFTER FÖR TRAFIK I VÄNERN OCH MÄLAREN.....	30
5.1 Avgifterna blir särskilt påtagliga	30
5.2 Mälaren	30
5.2.1 Södertälje–Västerås	30
5.2.2 Utrikes–Köping	31
5.3 Vänern	32
5.3.1 Göteborg–Karlstad	32
5.3.2 Utrikes hamn–Karlstad	33
5.4 Rabatten gör skillnad	34

REFERENSER.....	35
BILAGA. DIAGRAM	38

1 Inledning

I det här kapitel beskrivs bakgrunden till utredningen och dess syfte, metod och avgränsningar.

1.1 Bakgrund

Aktörer som bedriver sjöfartsverksamhet betalar en mängd avgifter till olika aktörer, till exempel avgifter till statliga aktörer. De avgifter som sjöfarten betalar till Transportstyrelsen och Sjöfartsverket är en ständigt aktuell fråga för branschen. Svenska rederier lyfter ofta att avgifterna är betungande och att de höjs omotiverat mycket.

Transportstyrelsens verksamhet för tillsyn, tillstånd och registerhållning ska som huvudregel finansieras av avgifter. Transportstyrelsens avgifter träffar ägare till fartyg som är flaggade i Sverige.

Sjöfartsverket är ett affärsverk som till över 70 procent finansieras genom avgifter¹. Lotsavgiften och farledsavgiften är verkets viktigaste avgifter. Intäkterna från farledsavgiften motsvarade 2023 cirka 45 procent av Sjöfartsverkets omsättning (Sjöfartsverket, 2024).

Mot bakgrund av detta har Transportstyrelsen, inom ramen för myndighetens marknadsövervakning, identifierat ett behov av att följa utvecklingen av dessa avgifter. År 2018 publicerade Transportstyrelsen en rapport som beskrev utvecklingen av avgifterna under perioden 2008–2017 (Transportstyrelsen, 2018).

Denna rapport tar vid där den förra slutade och fokuserar på avgifternas utveckling under åren 2018–2025. Under den andra halvan av denna period har kostnadsläget i den svenska ekonomin ökat mycket kraftigt. I början av 2023 nådde inflationstakten en topp på 12 procent, vilket är en nivå som inte har nåtts sedan 90-talskrisen (SCB, u.å.). Inflationstakten är en av förklaringarna till att myndigheterna har behövt höja avgifterna kraftigt under perioden.

Höjda avgifter kan få olika stor påverkan på olika rederier, bland annat beroende på vilken typ av sjöfart de bedriver. Trafikverket (2025) påpekar att ett segment som är påtagligt påverkat av höjda lots- och farledsavgifter är inrikes sjöfart, i synnerhet i Väner- och Mälardområdena. Det beror dels på att de möter intermodal konkurrens från andra trafikslag med annan infrastrukturfinansiering, dels på att lotslederna är långa vilket gör att lotsavgifterna utgör en större andel av de totala kostnaderna än vad de gör för fartyg som går in i kustnära hamnar.

¹ Resterande del finansieras via intäkter från försäljning av produkter och tjänster som verket producerar, avgifter från det civila flyget samt anslag via statsbudgeten. Skatteanslagen uppgår till cirka 10 procent.

1.2 Syfte

Syftet med rapporten är följande:

- Beskriva utvecklingen av Transportstyrelsens tillsynsavgifter samt Sjöfartsverkets lots- och farledsavgift under åren 2018–2025, dels i nominella termer, dels justerat för inflation med 2018 års prisnivå.
- Genom fyra fiktiva exempel beskriva avgifternas utveckling för fartyg som går i Mälaren och Vänern.

1.3 Metod

För att beskriva hur avgifterna har utvecklats används myndigheternas gällande föreskrifter för respektive år som underlag. Avgifterna presenteras i de flesta fall i både nominella värden och justerat för inflation. Inflationsjusteringarna har gjorts med hjälp av KPI uttryckt i 2018 års prisnivå. För 2025 har ett genomsnitt av KPI fram till oktober använts.

De fiktiva exempelfartygen har tagits fram med hjälp av Sjöfartsverket. Beräkningar har därefter gjorts utifrån gällande föreskrifter för respektive år och de förutsättningar som beskrivs för respektive exempel.

1.4 Avgränsningar

Rapporten omfattar inte samtliga avgifter som sjöfarten möter, utan endast Transportstyrelsens tillsynsavgifter samt Sjöfartsverkets lots- och farledsavgift. Eventuella försenings- eller straffavgifter är exkluderade.

Avgiften för trossföring för fartyg som passerar Trollhätte och Södertälje kanal har inte inkluderats. Inte heller reseersättningen vid lotsning.

Utredningen avgränsas till att redogöra för avgiftsutvecklingen. Ingen analys görs exempelvis om utvecklingen påverkat sjöfartens konkurrensförmåga jämfört med övriga trafikslag eller mellan sjöfartssegment.

2 Om finansiering och avgifter

I detta kapitel beskrivs de båda myndigheternas finansieringsmodeller översiktligt.

2.1 Transportstyrelsen

Transportstyrelsen är en statlig myndighet. Det innebär att staten styr såväl finansieringsformen för olika typer av verksamheter inom myndigheten som vilka avgifter som får tas ut.

Transportstyrelsens sjöfartsverksamhet kan delas upp i skatte- och avgiftsfinansierad verksamhet. Den skattefinansierade verksamheten innefattar till exempel regelutveckling och berörs inte närmare i den här rapporten. Istället är rapportens fokus den avgiftsfinansierade verksamheten, som innefattar tillstånd, tillsyn och registerhållning.

För den verksamhet som är avgiftsfinansierad tar Transportstyrelsen ut avgifter som ska täcka kostnaderna för verksamheten.² Avgiftsintäkterna går till statskassan, vilket innebär att Transportstyrelsen inte disponerar över intäkterna från avgifter. Transportstyrelsen får istället årligen anslag som ska täcka verksamhetens kostnader. Anslagets storlek beror bland annat på myndighetens prognos för hur stora kostnaderna för kommande år kommer att bli, vilket anges i myndighetens budgetunderlag. Det är dock upp till regeringen att besluta om myndighetens anslag. Beräkningen av vilka avgifter som ska tas ut görs bland annat utifrån antagande om hur många tillståndsinnehavare som ska dela på kostnaderna. Ju fler tillståndsinnehavare, desto lägre kan avgiftsnivån bli, allt annat lika. På grund av detta finns det en viss osäkerhetsfaktor när myndigheten bestämmer avgiftsnivå.

2.2 Sjöfartsverket

Sjöfartsverket är ett statligt affärsverk. Det innebär i praktiken en större ekonomisk självständighet än för en myndighet. Till exempel disponerar verket själv över de avgifter som tas ut, till skillnad från stora delar av Transportstyrelsens verksamhet. Samtidigt har Sjöfartsverket krav på sig, enligt regleringsbrevet, att leverera in ett belopp som motsvarar bolagsskatt till statskassan. Beloppet fastställs av regeringen i samband med fastställandet av verkets resultat- och balansräkning.

Sjöfartsverket bestämmer avgiftsnivåerna själva. För farledsavgiften finns det dock en restriktion som innebär att avgiften får höjas som mest motsvarande konsumentprisindex med konstant skatt (KPI-KS). Medel som

² Med vissa få undantag där inte hela kostnaden behöver täckas.

används till miljöincitament omfattas inte av restriktionen. För lotsavgiften saknas motsvarande restriktion.

Merparten av Sjöfartsverkets verksamhet ska täckas av avgifter. Ungefär 70 procent av verksamheten finansieras via avgifter som tas ut av handelsflottan. En mindre del av verksamheten finansieras av anslag från statsbudgeten. Anslagen ska täcka specifika uppdrag och ändamål och en del av grunduppdraget som inte fullt ut ska finansieras av handelssjöfarten (Sjöfartsverket, 2025).

3 Transportstyrelsens tillsynsavgift

I det här kapitlet beskrivs utvecklingen av Transportstyrelsens avgifter för tillsyn av fartyg. Avgiftsnivåerna är hämtade från Transportstyrelsens gällande föreskrifter för åren 2018–2025. En fullständig förteckning av de föreskrifter som använts finns i referenslistan.

3.1 Om Transportstyrelsens avgifter för tillsyn

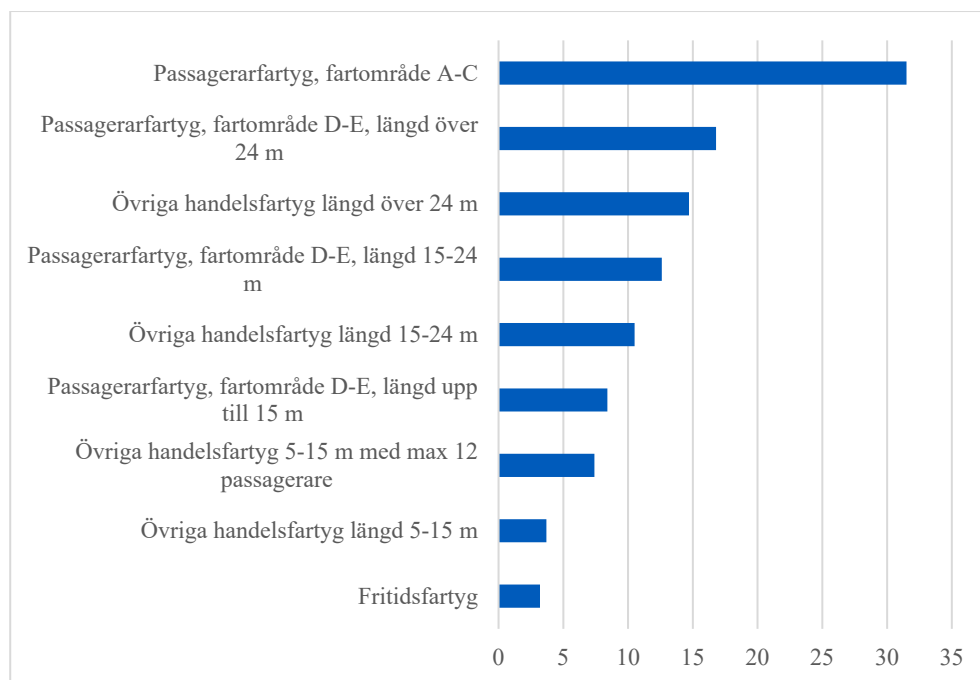
Transportstyrelsen ska ta ut avgifter för tillståndsprövning, tillsyn och registerhållning. Myndigheten finansieras via anslag men intäkterna från avgifterna ska motsvara kostnaderna för denna verksamhet.

Transportstyrelsens avgifter för tillsyn av fartyg kan grovt delas in i en *årlig avgift* för periodisk tillsyn och en *förrättningsbaserad avgift* som tas ut vid vissa typer av förrättningar. Den förrättningsbaserade avgiften består ofta av en grundavgift och en löpande avgift (timtaxa). Sedan januari 2018 skiljer myndigheten på avgifter för fartyg som omfattas av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:26) om fartyg i nationell sjöfart, och de fartyg som inte gör det. Vilka tillsynsaktiviteter som *inte* omfattas av den årliga avgiften för periodisk tillsyn skiljer sig något mellan de båda kategorierna (se tabell 1).

Tabell 1. Struktur för avgifter för Transportstyrelsens tillsyn av fartyg

	Årlig avgift	Förrättningsbaserad avgift
Fartyg som omfattas av TSFS 2017:26 (nationell sjöfart)	Årlig avgift för periodisk tillsyn	Vid nybygge, ombyggnation, inflaggning samt ny certifiering och omcertifiering + Bottenbesiktning eller skrovbesiktning eller besiktning av certifikat som följer av internationella konventioner
Fartyg som <i>inte</i> omfattas av TSFS 2017:26 (internationell sjöfart)	Årlig avgift för periodisk tillsyn (beror på grad av delegering)	Vid nybygge, ombyggnation, inflaggning samt ny certifiering och omcertifiering

Avgiften för periodisk tillsyn bestäms av vilka certifikat³ fartyget har och betalas årligen av fartygets ägare. Fartyg som är certifierade både som last- och passagerarfartyg ska betala den avgift som motsvarar certifikatet enligt den högsta taxan. Vissa av fartygen i nationell sjöfart behöver inte ha certifikat. Avgiften bestäms då av fartygstyp, fartygets storlek och hur fartyget används. Figur 1 visar den årliga avgiften för fartyg i nationell sjöfart 2025.

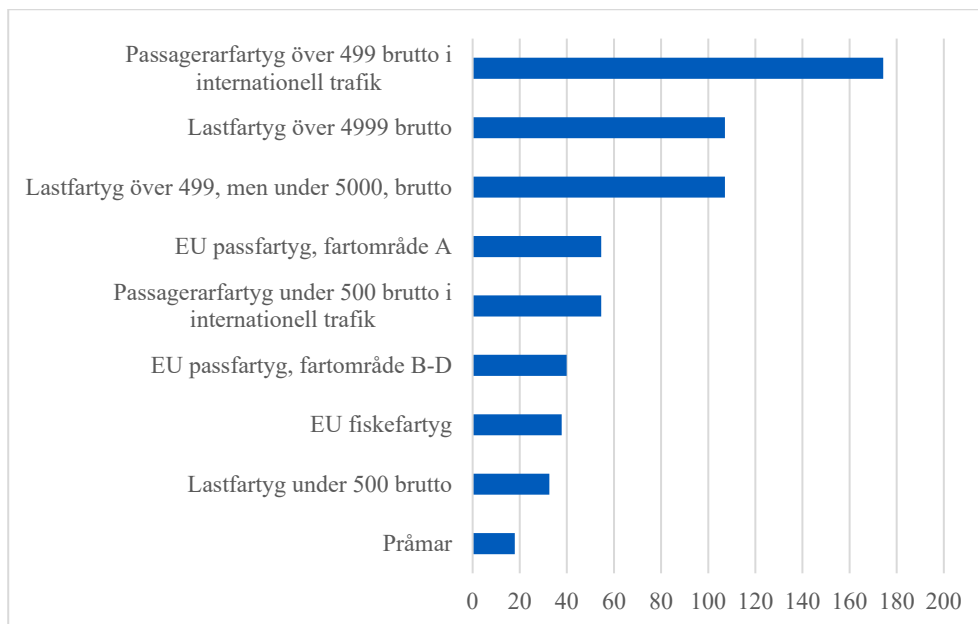


Figur 1. Årlig avgift för periodisk tillsyn för fartyg i nationell sjöfart 2025 (i tusentals kronor)

Den årliga avgiften för periodisk tillsyn av fartyg som *inte* omfattas av TSFS 2017:26 (i fortsättningen fartyg i internationell sjöfart) beror också på i vilken grad som tillsyn av fartyget utförs av en erkänd organisation. När tillsyn utförs av en erkänd organisation kallas det delegerad tillsyn. Avgiften är som högst när fartyget inte är delegerat alls, och som lägst när fartyget är fullständigt delegerat. Fartyget kan också vara delvis delegerat⁴. Kostnaden för tillsyn för dessa fartyg utgör då dels en avgift till Transportstyrelsen, dels en ersättning till den erkända organisationen. Figur 2 visar den årliga avgiften för fartyg i internationell sjöfart 2025.

³ För att bedriva yrkesmässig trafik med ett fartyg krävs i de flesta fall att fartyget och rederiet har ett flertal certifikat 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 med mera. I fartygssäkerhetslag (2003:364) definieras de grundläggande nationella säkerhetscertifikaten.

⁴ Det innebär att rederiet anlitar Transportstyrelsen för tillsyn av fartygets säkerhetsorganisation, sjöfartsskydd eller överensstämmelse med sjöarbetskonventionen, medan all övrig tillsyn som omfattas av gällande delegeringsavtal utförs av en erkänd organisation.



Figur 2. Årlig avgift för periodisk tillsyn för fartyg i internationell sjöfart 2025 (i tusentals kronor)

För tillsyn, bottenbesiktning eller skrovbesiktning av fartyg som är klassat som traditionsfartyg av Transportstyrelsen, tas endast en förrättningsbaserad avgift ut. För tillsyn, bottenbesiktning eller skrovbesiktning av fartyg som både är klassat som traditionsfartyg av Transportstyrelsen och K-märkt av Statens maritima och transporthistoriska museer tas ingen avgift ut.

3.2 Utvecklingen av tillsynsavgifterna

3.2.1 Den årliga avgiften var oförändrad 2018–2021

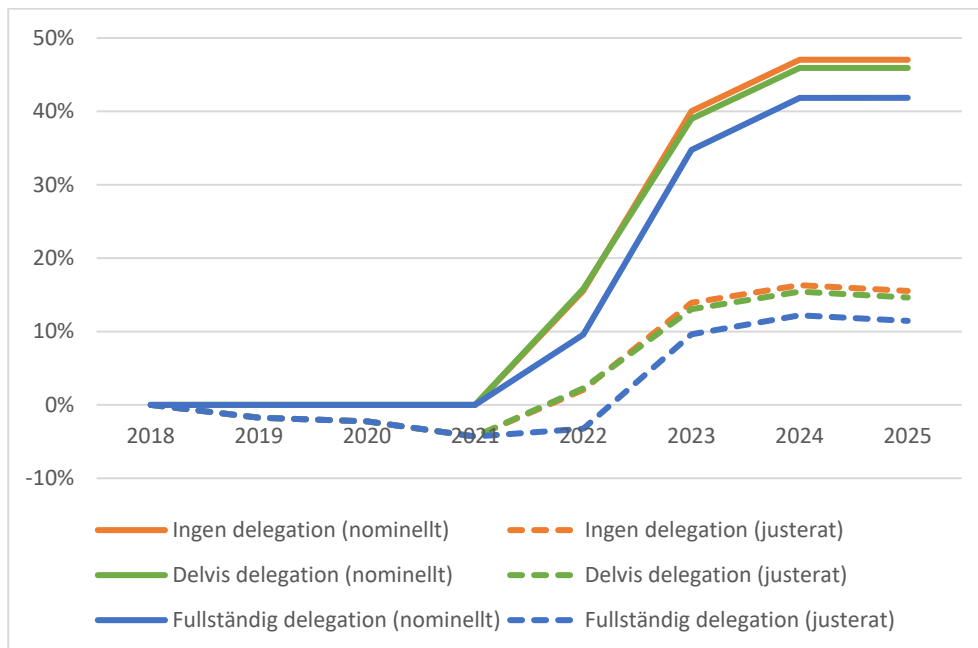
Den årliga avgiften för periodisk tillsyn ändrades inte av Transportstyrelsen för någon fartygskategori eller fartygstyp mellan 2018 och 2021. Skälet var att myndigheten 2018 införde ett nytt regelverk, Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:26) om fartyg i nationell sjöfart och genom det började skilja på fartyg som används i nationell sjöfart och andra fartyg. Implementeringen skedde successivt och myndigheten valde att avvakta ändring av avgifterna tills förändringen hade trätt i kraft fullt ut.

3.2.2 Höjning av den årliga avgiften 2022–2024

Under åren 2022, 2023 och 2024 höjde Transportstyrelsen den årliga avgiften för periodisk tillsyn för samtliga fartygskategorier och fartygstyper för att återhämta det underskott som uppstått till följd av att avgifterna inte ändrades under 2018–2021.

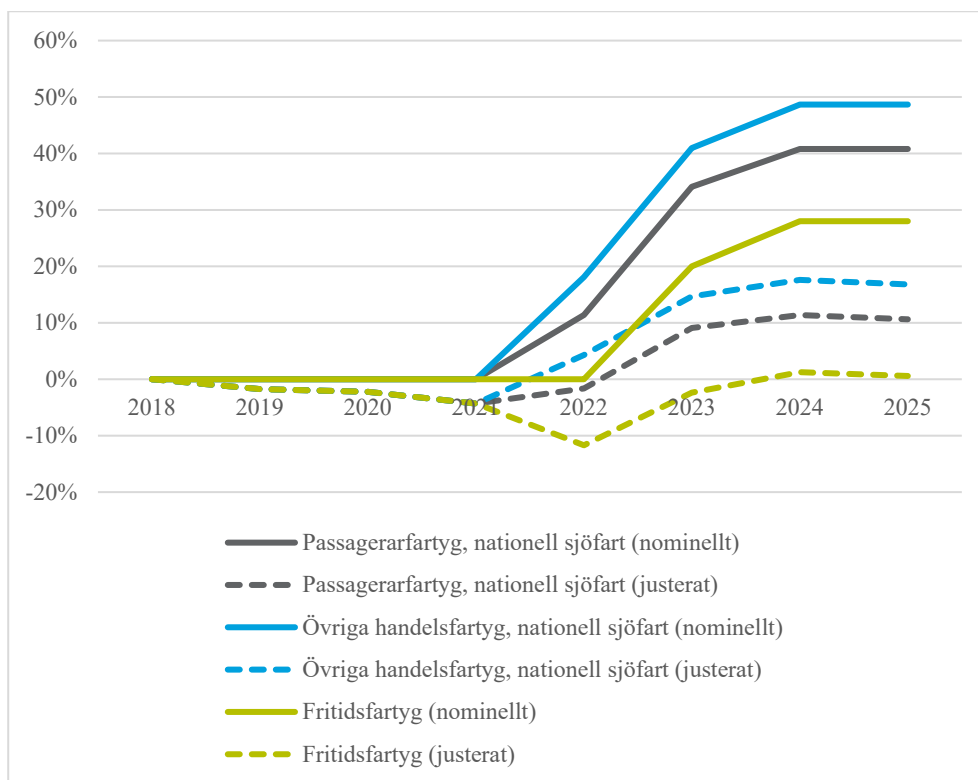
Figur 3 visar den genomsnittliga procentuella förändringen av den årliga avgiften för periodisk tillsyn. Genomsnittet baseras på alla typer av

passagerarfartyg i internationell sjöfart. Figuren visar att avgiften i genomsnitt har ökat mellan 42 och 47 procent (i nominella termer) beroende på grad av delegering. Under perioden har inflationstakten varit förhållandevis hög. Justerat för inflation är höjningen mellan 11 och 16 procent. Utvecklingen har sett liknande ut för lastfartyg. I bilaga 1 visas hur avgifterna har utvecklats för respektive fartygstyp.



Figur 3. Genomsnittlig procentuell förändring av den årliga avgiften för periodisk tillsyn för passagerarfartyg både i nominella värden och justerat för inflation.

Figur 4 visar den genomsnittliga procentuella förändringen av den årliga avgiften för periodisk tillsyn för fartyg i nationell sjöfart. Utvecklingen liknar den för andra typer av fartyg. Höjningen av avgiften för fartyg i nationell sjöfart är i genomsnitt lägre för passagerarfartyg jämfört med lastfartyg. Avgiften har ökat minst för de fritidsfartyg som omfattas.



Figur 4. Genomsnittlig procentuell förändring av den årliga avgiften för periodisk tillsyn för fartyg i nationell sjöfart

3.2.3 De förrättningsbaserade avgifterna har ökat

Vissa förrättningar ingår inte i den årliga avgiften för periodisk tillsyn och finansieras istället genom avgifter som baseras på vilken typ av förrättning som genomförs.

Tabell 2 visar utvecklingen av grundavgiften för tillsyn i samband med nybyggnation, ombyggnation eller inflaggning av fartyg, och ny certifiering eller omcertifiering av svenska fartyg som tidigare varit certifierade. Avgiften var oförändrad mellan 2018 och 2021. Mellan 2022 och 2024 höjdes avgiften årligen. I nominella termer motsvarar höjningen drygt en sexdubbling. Justerat för inflation är avgiften 461 procent högre 2025 jämfört med 2018.

Tabell 2. Grundavgiften för tillsyn i samband med nybyggnation, ombyggnation eller inflaggning av fartyg, och ny certifiering eller omcertifiering av svenska fartyg som tidigare varit certifierade

	Nominellt	Justerat
2018	2 800	2 800
2019	2 800	2 751
2020	2 800	2 737
2021	2 800	2 679
2022	5 000*	4 415
2023	12 000	9 762
2024	20 000	15 821
2025	20 000	15 713**

* År 2022 skiljde man på de som omfattas av TSFS 2017:26 (4 000) och de som inte gjorde (6 000). Här visas genomsnittet.

**Avgiften för 2025 är justerad med ett genomsnitt av KPI för januari-oktober

Tabell 3 visar utvecklingen av grundavgiften för bottenbesiktning eller skrovbesiktning eller besiktning av certifikat som följer av internationella konventioner för fartyg som omfattas av TSFS 2017:26. Avgiften har varit oförändrad mellan 2018 och 2023, men höjdes 2024 med knappt 43 procent i nominella termer. Justerat för inflation är avgiften drygt 12 procent högre 2025 jämfört med 2018.

Tabell 3. Grundavgiften för bottenbesiktning eller skrovbesiktning eller besiktning av certifikat som följer av internationella konventioner för fartyg som omfattas av TSFS 2017:26

	Nominellt	Justerat
2018	3 500	3 500
2019	3 500	3 439
2020	3 500	3 422
2021	3 500	3 349
2022	3 500	3 091
2023	3 500	2 847
2024	5 000	3 955
2025	5 000	3 928*

*Avgiften för 2025 är justerad med ett genomsnitt av KPI för januari-oktober

Utöver grundavgiften som visas i tabell 2 och tabell 3 betalar fartygsägaren en löpande avgift enligt en timtaxa. Utvecklingen av timtaxan visas i tabell 4. Avgiften har varit oförändrad mellan 2018 och 2024. År 2024 höjdes avgiften med drygt 21 procent. Justerat för inflation har avgiften varit i princip oförändrad.

Tabell 4. Löpande timtaxa (för varje påbörjad 30-minutersperiod)

	Nominellt	Justerat
2018	1 400	1 400
2019	1 400	1 375
2020	1 400	1 369
2021	1 400	1 340
2022	1 400	1 236
2023	1 400	1 139
2024	1 700	1 345
2025	1 700	1 336

*Avgiften för 2025 är justerad med ett genomsnitt av KPI för januari-oktober

3.3 Obalans mellan intäkter och kostnader är orsaken

Den främsta orsaken till att Transportstyrelsen har behövt höja avgifterna beror på att myndigheten inte har haft balans mellan intäkter och kostnader inom verksamhetsområdet under perioden. Att intäkterna inte har kunnat täcka kostnaderna har också skapat ett ackumulerat underskott. Underskottet har dessutom kunnat växa ytterligare på grund av att avgiften istället för att höjas kraftigt en gång, höjts succesivt tills balans uppstått. Att intäkterna inte har motsvarat kostnaderna beror på flera faktorer.

I januari 2018 trädde Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:26) om fartyg i nationell sjöfart i kraft. Ikraftträdande av föreskriften innebar att en del tillsynsobjekt som tidigare inte hade omfattats av tillsyn nu skulle göra det och skulle även börja betala en årlig avgift. Inför ikraftträdandet gjorde myndigheten en bedömning av hur många fartyg som skulle omfattas av regelverket. Det visade sig dock att bedömningen var i överkant. Det gjorde i sin tur att avgiftsnivåerna som beräknades blev i underkant. Detta gjorde sammantaget att intäkterna blev betydligt lägre än väntat och det byggdes upp ett underskott inom myndighetens sjöfartsverksamhet.

Under pandemin minskade också myndighetens intäkter från de förrättningsbaserade avgifterna. Detta berodde bland annat på minskad efterfrågan för nybyggen, ombyggen och inflaggning av fartyg, samtidigt som kostnaderna inte minskade i samma utsträckning. Detta eftersom en stor del av kostnaderna härrör från personalkostnader som är svåra att anpassa på kort sikt.

För att få bort underskottet har myndigheten behövt höja avgifterna. Höjningen har skett succesivt för att på sikt få en ekonomi i balans inom verksamhetsområdet.

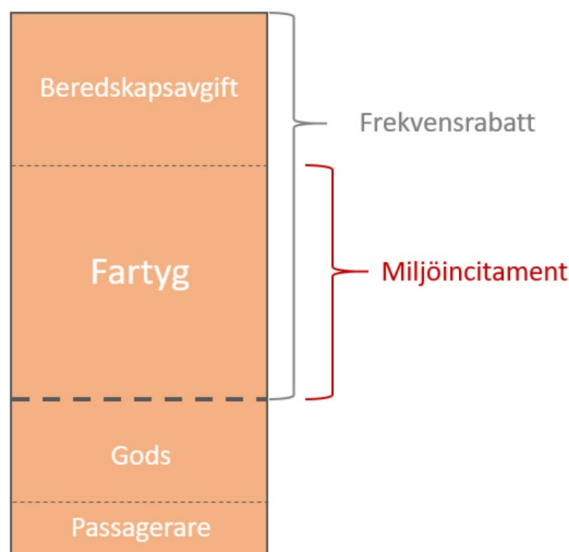
4 Sjöfartsverkets lots- och farledsavgifter

I det här kapitlet beskrivs utvecklingen av Sjöfartsverkets lots- och farledsavgifter. Avgiftsnivåerna är hämtade från Sjöfartsverkets gällande föreskrifter för åren 2018–2025.

4.1 Om farledsavgiften

Sjöfartsverkets farledsavgift betalas för handelsfartyg som är över 300 bruttoton som anlöper en svensk hamn och lastar eller lossar gods, eller där passagerare går i land eller går ombord. För inrikestrafik fastställs och betalas farledsavgift på den ort från vilken last eller passagerare medförs, vilket innebär att när ett fartyg endast lossar inrikesgods eller där passagerare går i land utgår ingen farledsavgift.

Farledsavgiften består av två olika delar – en del för fartyget och en del för det gods och de passagerare som transporteras. Den fartygsbaserade delen innehåller sedan 2018 av en beredskapsdel, som ska täcka Sjöfartsverkets beredskap för lotsning. Figur 5 visar farledsavgiftens olika delar.



Figur 5. Illustration av farledsavgiftens struktur

Den fartygsbaserade delen av farledsavgiften och beredskapsavgiften differentieras utifrån tio nettodräktighetsklasser. Ett fartygs nettodräktighet beror på fartygets lastrum, tillåtet passagerarantal och förhållandet mellan största djupgående och mallat djup. De dräktighetsklasser som farledsavgiften utgår från visas i tabell 5.

Tabell 5. Nettodräktighetsklasser

Klass	Nettodräktighet	Klass	Nettodräktighet
1	0–999	6	10 000–14 999
2	1 000–1 999	7	15 000–29 999
3	2 000–2 999	8	30 000–59 999
4	3 000–5 999	9	60 000–99 999
5	6 000–9 999	10	100 000–

Utöver den fartygsbaserade delen och beredskapsdelen består farledsavgiften av en avgift för gods och en avgift för antal passagerare. Dessa avgifter differentieras inte utifrån nettodräktighetsklasser, utan betalas per ton gods och per passagerare. Godsavgiften differentieras utifrån lågvärdigt och högvärdigt gods.

Den fartygsbaserade delen av farledsavgiften och beredskapsavgiften kan rabatteras genom en frekvensrabatt. Det innebär att fartyg får högre rabatt ju fler anlöp som de gör per månad. Rabattsatserna visas i tabell 6. Frekvensrabatten innebär att fartyg som gör sex eller fler anlöp på en månad enbart betalar för gods och passagerare för de första fem anlöpen.

Tabell 6. Frekvensrabatt

Antal anlöp	Rabattsats	Antal anlöp	Rabattsats
Anlöp 1	0 %	Anlöp 4	50 %
Anlöp 2	0 %	Anlöp 5	75 %
Anlöp 3	25 %	Anlöp 6+	100 %

Den fartygsbaserade delen av farledsavgiften kan rabatteras för fartyg som kan visa att de når upp till ett visst antal poäng enligt Clean Shipping Index (CSI)⁵. Storleken på rabatten beror på antalet poäng enligt CSI och har delats upp i fyra olika miljöklasser. Dessa klasser visas i tabell 7. Rabattsatserna kopplat till CSI har varit desamma sedan de infördes 2018.

Tabell 7. Miljöincitament

Miljöklass	Poängsumma enligt CSI	Rabattsats
A	125–150	90 %
B	100–124	70 %
C	75–99	10 %
D–E	Upp till 74 poäng eller fartyg som inte är ansluta till CSI	-

Miljöincitamentet är ett slutet system. Det innebär att nedsättningen för fartyg med bättre miljöprestanda ska täckas av en högre avgift för fartyg

⁵ Clean Shipping Index (CSI) delar in fartygen i fem olika miljöklasser: A, B, C, D och E (för fartyg som inte är klassade i CSI).

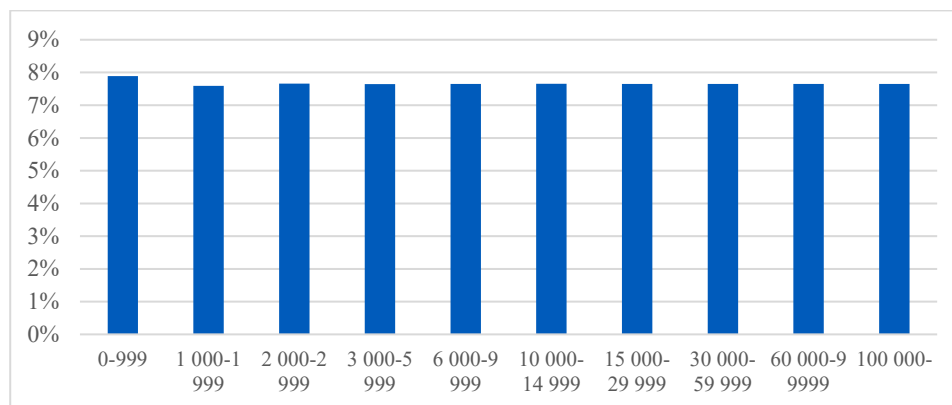
med sämre miljöprestanda. Systemet för miljöincitament är självfinansierande och utgör således inte en intäkt för Sjöfartsverket.

I Sjöfartsverkets regleringsbrev finns sedan 2019 en restriktion att verket får höja farledsavgiften upp till motsvarande KPI-KS⁶. Innan 2019 gällde istället NPI⁷. Begränsningen för höjningen gäller inte den delen av avgiften som utgörs av miljöincitamentet.

4.2 Utvecklingen av farledsavgiften

4.2.1 Beredskaps- och fartygsbaserad avgift har ökat

Såväl beredskaps- och fartygsdelen i farledsavgiften har ökat för alla storleksklasser mellan 2018 och 2025. Nivåerna för beredskaps- och fartygsdelen i farledsavgiften har ökat för samtliga nettodräktighetsklasser. Ökningen är mellan 7 och 8 procent justerat för inflation för alla klasserna (figur 6).



Figur 6. Procentuell förändring av beredskapsavgift och fartygsbaserad avgift för olika nettodräktighetsklasser (justerat för inflation)

4.2.2 Miljöincitament och temporär klimatkompensation

Under år 2023 och 2024 fick Sjöfartsverket 300 miljoner kronor för att reducera farledsavgiften genom så kallad klimatkompensation. För fartyg i CSI-klass A-C innebär klimatkompensationen att den vanliga rabatten för miljöincitament, som vanligen endast gäller fartygsdelen av farledsavgiften, under dessa två år även omfattade beredskapsdelen. Rabatten delades ut på motsvarande sätt som befintliga miljöincitament för den fartygsbaserade delen med samma rabattsatser för miljöklasserna.

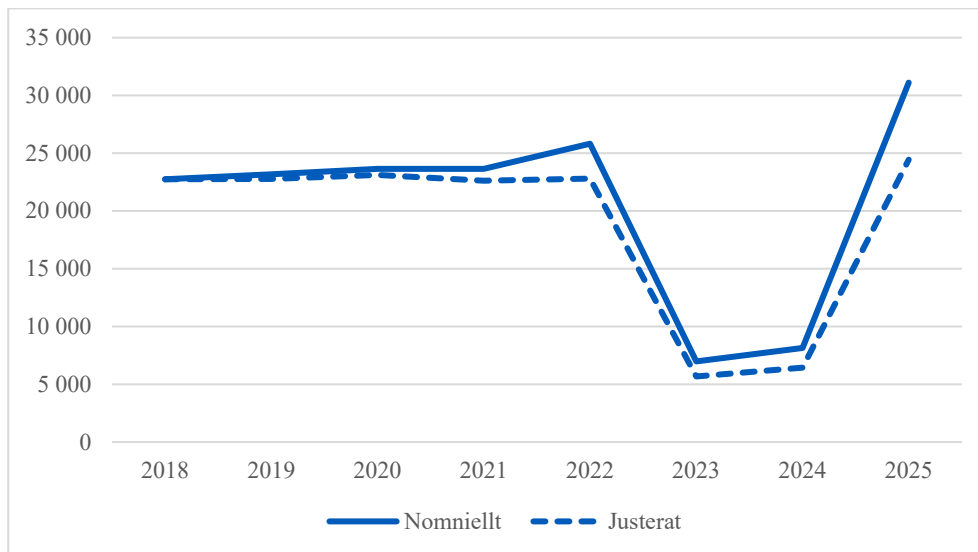
Klimatkompensationen gjorde därutöver att alla fartyg, oavsett vilken miljöklass de tillhörde, fick en rabatt på hela farledsavgiften under 2023 och

⁶ KPI-KS är konsumentprisindex med konstant skatt.

⁷ Nettoprisindex.

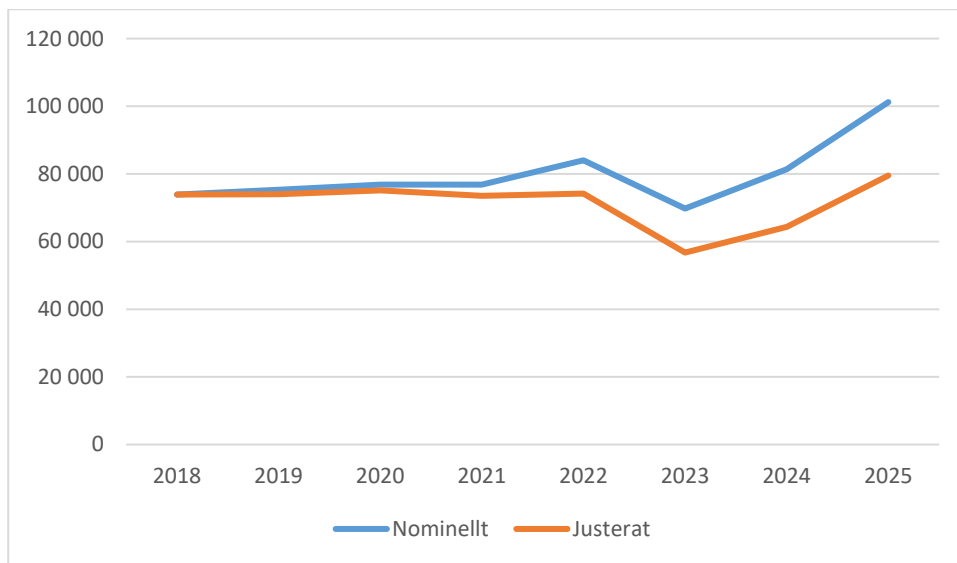
2024. År 2023 motsvarade rabatten 21 procent och 2024 var rabatten 15 procent.

Figur 7 illustrerar utvecklingen av den fartygsbaserade delen och beredskapsdelen för ett fartyg i miljöklass A i nettodräktighetsklass 5 (6 000–9 999). Eftersom avgiften har höjts i motsvarande grad per respektive år för de olika grupperna ser mönstret lika ut även för andra nettodräktighetsklasser men på en annan monetär nivå.



Figur 7. Fartygs- och beredskapsavgift för ett fartyg i nettodräktighetsklass 5 (6 000–9 999) i miljöklass A

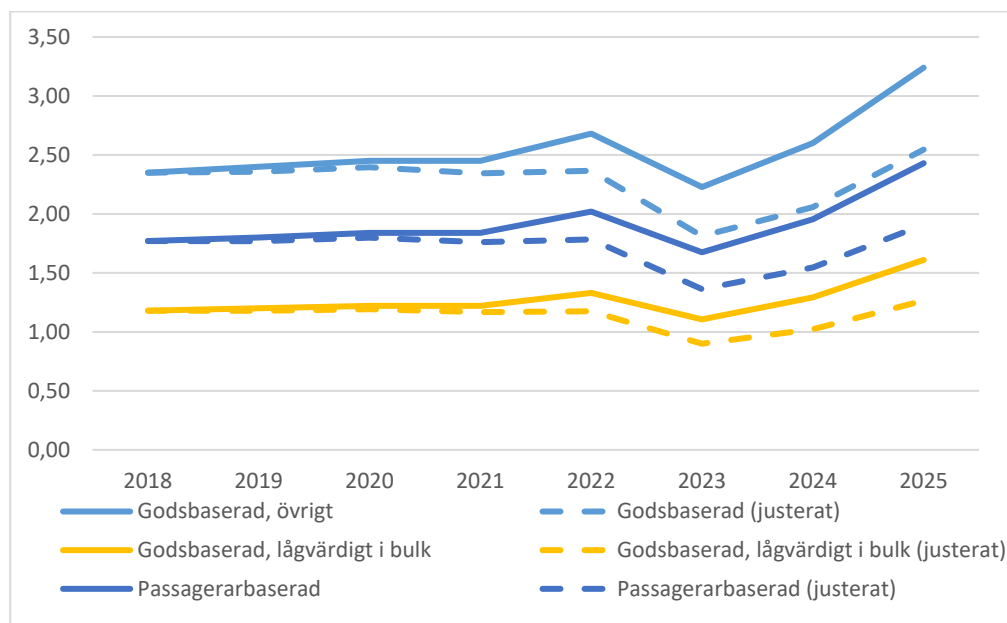
Figur 8 visar utvecklingen av den fartygsbaserade delen och beredskapsdelen för ett fartyg i miljöklass E i nettodräktighetsklass 5 (6 000–9 999). Avgifterna för övriga nettodräktighetsklasser har utvecklats på samma sätt fast på en annan monetär nivå.



Figur 8. Beredskapsavgift och fartygsbaserad avgift i kronor för ett fartyg i nettodräktighetsklass 5 (6 000–9 999)

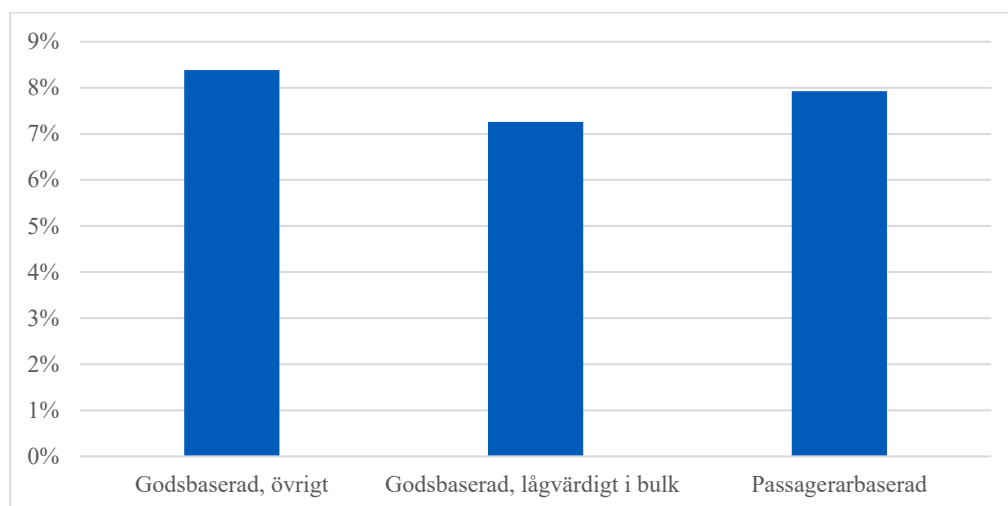
4.2.3 Gods- och passageraravgift har ökat

Nivåerna för den del av farledsavgiften som betalas per gods och passagerare har ökat under perioden. Figur 9 illustrerar utvecklingen. Avgifterna har ökat både i nominella termer och justerat för inflation.



Figur 9. Gods- och passagerar-baserad avgift i kronor, både nominella värden och justerat för inflation

Figur 10 visar den procentuella förändringen av gods- och passageraravgiften mellan 2018 och 2025. Avgiftsnivåerna har höjts mellan drygt 7 och drygt 8 procent under perioden.



Figur 10. Procentuell förändring av gods- och passageraravgift 2018–2025 justerat för inflation

4.3 Om lotsavgifterna

Sjöfartsverket erbjuder olika typer av lotsning: lotsning i lotsled med lotsplikt, öppensjölotsning, Öresundslotsning och genomfartslotsning i Öresund⁸. De olika typerna av lotsning har delvis olika avgifter och olika differentieringar, men de har en liknande grundstruktur. Figur 11 illustrerar lotsavgifternas struktur.



Figur 11. Struktur för Sjöfartsverkets lotsavgifter

Startavgiften/grundavgiften och den rörliga avgiften för lotsningar i lotsled differentieras i likhet med farledsavgiften utifrån de tio nettodräktighetsklasserna som visas i tabell 6. Beställningsavgiften är oberoende av fartygets storlek, men varierar istället med när beställningen görs i förhållande till önskad eller beräknad tidpunkt för lotsningen. Reseersättningen utgår för resekostnader för lots och medhjälpare.

Tabell 6. Bruttodräktighetsklasser för öppensjölotsning och Öresundslotsning

Klass	Bruttodräktighet
1	0–12 000
2	12 001–20 000
3	20 001–30 000
4	30 001–45 000
5	45 001–60 000
6	60 001–

För öppensjölotsningar och Öresundslotsningar utgår den rörliga avgiften utifrån bruttodräktighet. För genomfartslotsning i Öresund finns fyra

⁸ Med genomfartslotsning i Öresund avses fristående lotsning i bägge riktningarna mellan vissa punkter i Öresund och är inte del av lotsning till hamn.

avgiftsklasser utifrån antal fakturerade genomfartslotsningar för ett visst fartyg. I praktiken innebär det en lägre avgift ju fler genomfartslotsningar som görs per år. Avgiftsklasserna visas i figur 7.

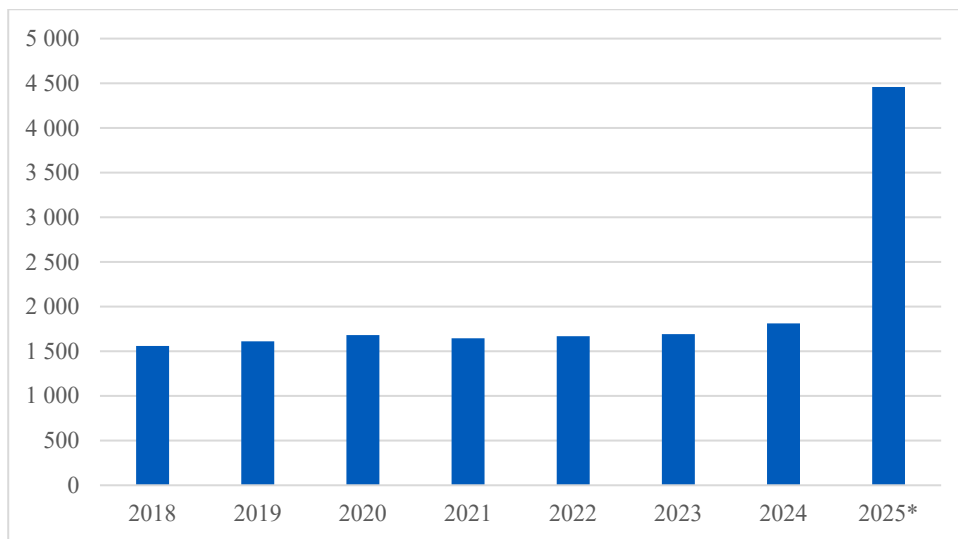
Tabell 7. Avgiftsklasser för genomfartslotsningar

Avgiftsklasser	Antal fakturerade genomfartslotsningar i Öresund per kalenderår
1	-25
2	26–50
3	51–75
4	76–

Rederier kan få rabatt på lotsavgifterna under vissa förutsättningar. Den rörliga delen av lotsavgiften rabatteras med 30 procent i Trollhätte kanal och Väner, och med 10 procent i Mälaren (innanför Södertälje). Om en lotsning tar mer än sju timmar utgår en rabatt på den rörliga delen på 40 procent på tiden som överskrider sju timmar.

4.4 Utvecklingen av lotsavgifterna

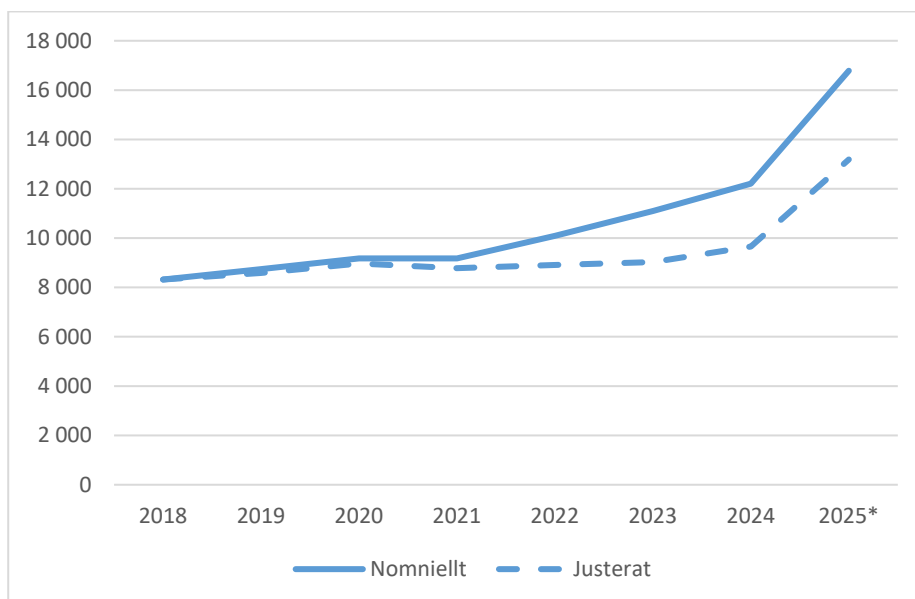
4.4.1 Grundavgift har ökat mer än rörlig avgift för lotsning i lotsled
Både start- och beställningsavgiften för lotsning i lotsled har ökat under perioden. Utvecklingen av beställningsavgiften illustreras i figur 12. Den procentuella ökningen av beställningsavgiften är mellan 182– och 190 procent, justerat för inflation, beroende på hur långt före beställningen görs. Det vanliga är dock att lotsbeställning görs mer än fem timmar före påbörjad lotsning, vilket innebär att beställningsavgiften inte tas ut. Det är vanligare att den tas ut på grund av sena ändringar än att den tas ut vid den första beställningen.



Figur 12. Beställningsavgift om beställning görs 2 h – 2 h 59 min före start (justerat för inflation)

*Avser avgiften som gällde från juli 2025

Utvecklingen av startavgiften visas i figur 13. Den procentuella förändringen av startavgiften är 58–59 procent för samtliga storleksklasser när avgiften är justerad för inflation.

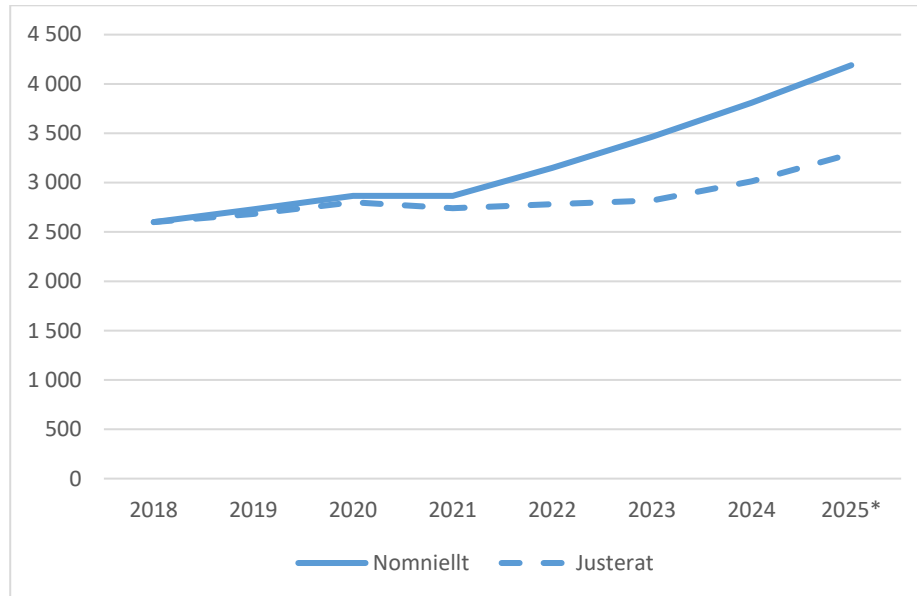


Figur 13. Startavgift för ett fartyg i nettodräktighetsklass 5 (6 000–9 999)

*Avser avgiften som gällde från juli 2025

Den rörliga delen av avgiften för lotsning i lotsled, som beräknas per halvtimme, har också ökat under perioden. Utvecklingen visas i figur 14. Avgiften har dock inte ökat lika mycket som startavgiften. Den procentuella

ökningen av den rörliga delen är drygt 26 och drygt 27 procent för samtliga storleksklasser när avgiften är justerad för inflation.



Figur 14. Lotsningsavgift per halvtimme för ett fartyg i nettodräktighetsklass 5 (6 000–9 999)

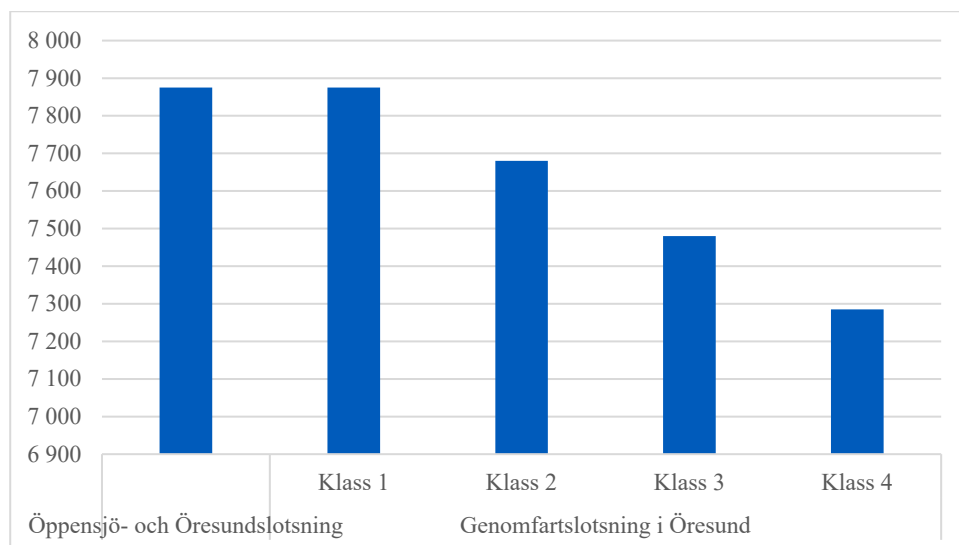
*Avser avgiften som gällde från juli 2025

Att startavgiften har ökat mer än den rörliga delen av avgiften innebär i praktiken att den totala kostnaden (startavgift och löpande lotsningsavgift) för en lotsning har ökat mer procentuellt för kortare lotsningar än för längre lotsningar.

4.4.2 Lotsning utanför lotsled

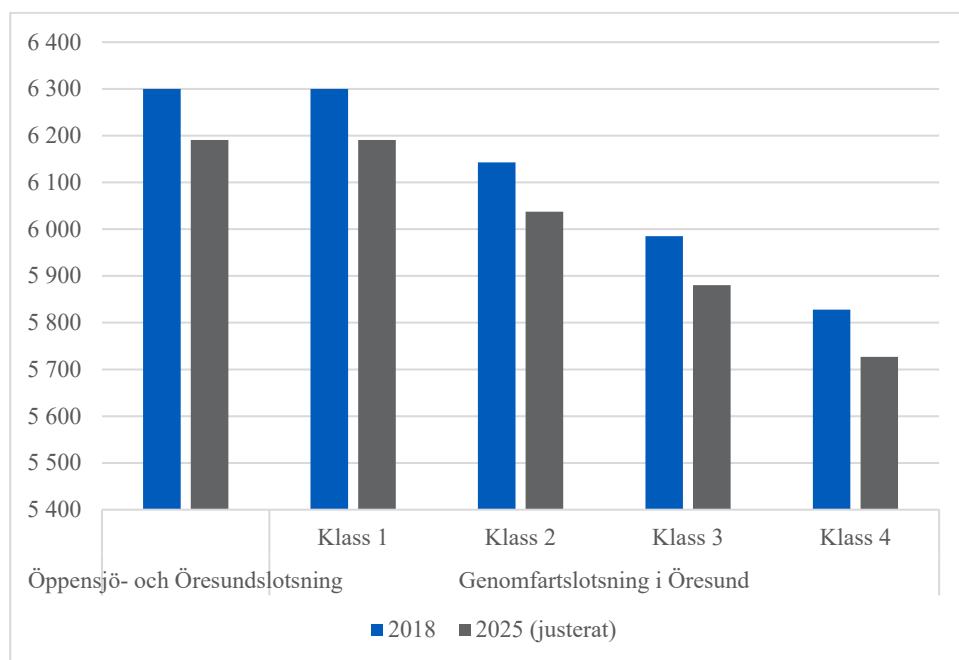
Beställningsavgiften för Öresundslotsning och genomfartslotsning i Öresund är densamma som för övrig lotsning (figur 12) och har således ökat mellan 182–190 procent, justerat för inflation, beroende på hur långt före lotsningen som beställningen görs. Beställningsavgiften för öppensjölotsning följer en egen taxa och har ökat med 8–9 procent justerat för inflation.

Grundavgiften för alla typer av lotsningar utanför lotsled tas ut per nautisk mil. De nivåer som gäller för 2025 visas i figur 15.



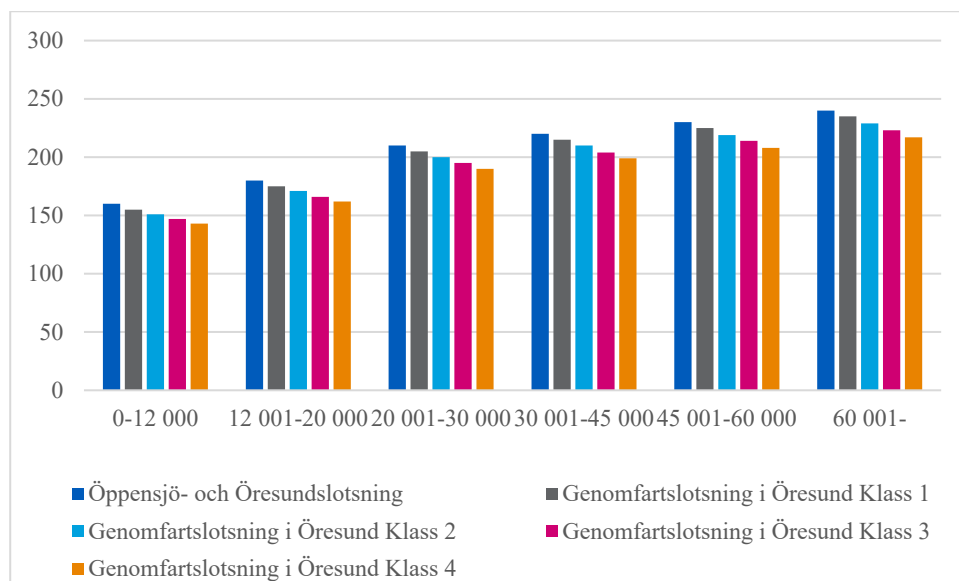
Figur 15. Grundavgift 2025 för lotsning utanför lotsled 2025

Grundavgiften för genomfartslotsning i Öresund har ökat motsvarande 25 procent i nominella termer men justerat för inflation har den istället minskat med 2 procent, oavsett avgiftsklass (figur 16).



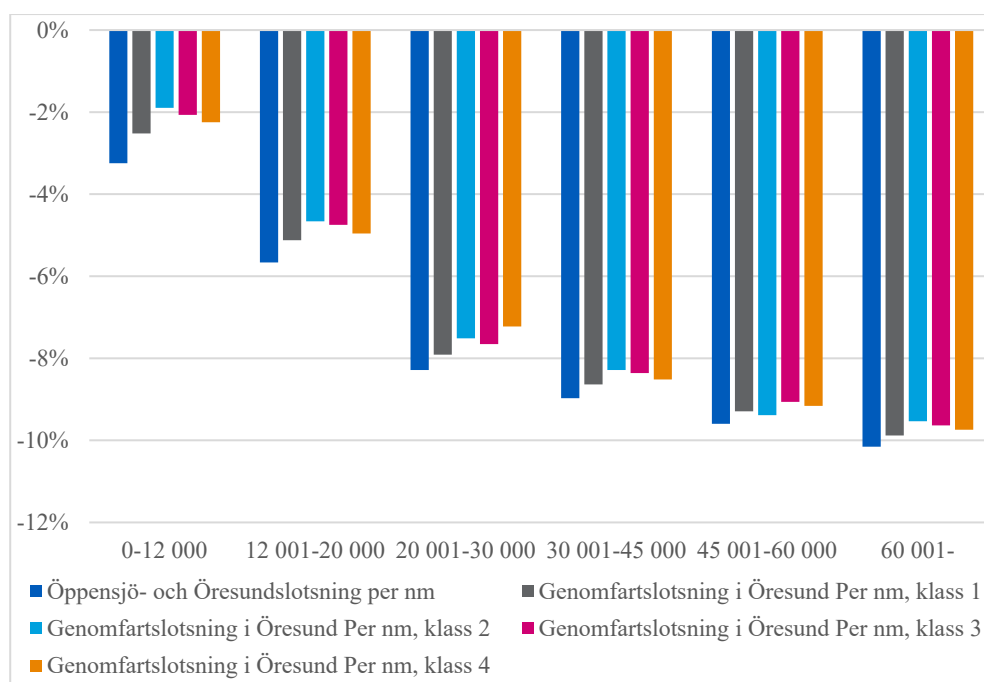
Figur 16. Grundavgift för lotsning utanför lotsled 2018 och 2025 (justerat med 2018 års prisnivå)

Den rörliga avgiften för lotsningar utanför lotsled baseras på fartygets bruttodräktighetsklass (tabell 6) och antal nautiska mil. I figur 17 visas avgiftsnivåerna för 2025.



Figur 17. Rörlig avgift per nautisk mil (nm) för olika bruttodräktighetsklasser 2025

Den rörliga avgiften har minskat mellan 2018 och 2025 justerat för inflation, och minskningen är som störst för de större fartygen (figur 18).



Figur 18. Procentuell förändring 2018–2025 i rörlig avgift justerat för inflation

5 Avgifter för trafik i Vänern och Mälaren

I det här kapitlet illustreras utvecklingen av avgifterna som träffar fartyg som går långa rutter i lotsled genom några exempel.

5.1 Avgifterna blir särskilt påtagliga

De statliga avgifterna kan utgöra en stor del av de totala kostnaderna för en sjöfartstransport. Det gäller särskilt trafiken i Vänern och Mälaren, på grund av långa lotssträckor och konkurrens från andra trafikslag. Trafikverket (2025) menar att avgifterna dessutom blir särskilt påtagliga i dessa områden eftersom fartygen som används där ofta är mindre, vilket gör att avgiftshöjningarnas effekt per lastat och lossat ton gods blir större.

VTI (2020) har, på uppdrag av Sjöfartsverket, analyserat hur känslig godstrafiken i Vänern och Mälaren är för avgiftsförändringar. De gjorde beräkningar för ett antal rutter och kom fram till att lots- och farledsavgifterna utgjorde mellan 5,7 och 10,6 procent av transportkostnaden för transporter mellan hamnar i norra Europa och hamn i Mälaren 2018. Enligt deras beräkningar utgjorde lots- och farledsavgiften mellan 9,2 och 13,6 procent av transportkostnaden för transporter mellan hamnar i norra Europa och hamnar i Vänern 2018.

5.2 Mälaren

I detta avsnitt illustreras utvecklingen av lots- och farledsavgifterna för handelsfartyg som trafikerar Mälaren genom ett par exempel.

5.2.1 Södertälje–Västerås

Detta exempel avser det fiktiva tankfartyget Rut som går från Södertälje till Västerås. Antaganden om fartyget och lotsningen visas i tabell 8.

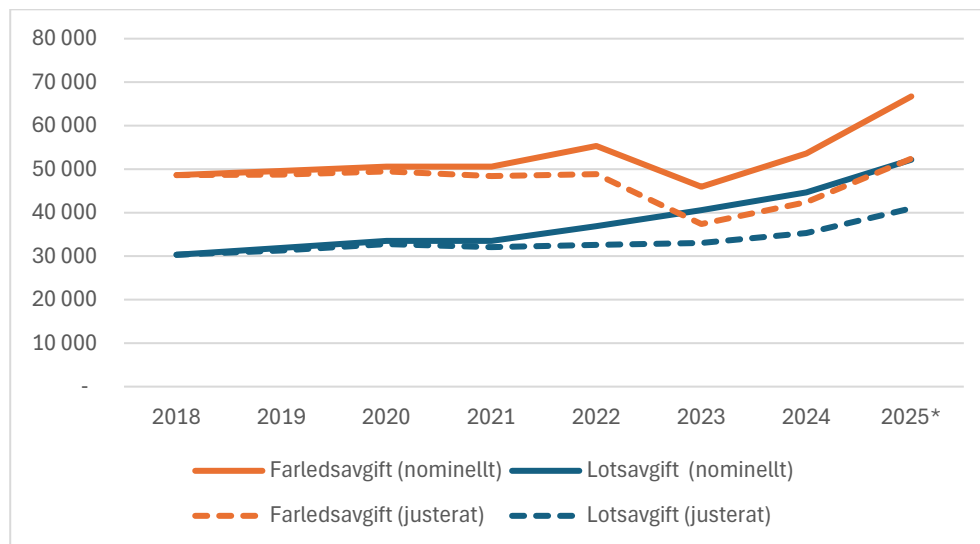
Tabell 8. Fiktivt fartyg som går sträckan Södertälje–Västerås

Nettodräktighet	3 000
LOA ⁹	125 m
Antagande om antal anlöp till Västerås	3
Miljöklass	E
Typ av last	Högvärdigt (utrikesgods)
Godsvikt netto per anlöp	5 000 ton
Antal timmar lotsning en väg	5 h 30 m

Avgifternas utveckling för fartyget Rut illustreras i figur 19. Lotsavgiften har under perioden ökat med 72 procent i nominella termer och 35 procent justerat för inflation.

⁹ LOA står för length over all och beskriver den maximala längden på ett fartygs skrov.

Eftersom Rut antas anlöpa Västerås tre gånger på en månad är det tredje anlöpet rabatterat¹⁰. Utvecklingen av avgiften som beskrivs nedan baseras på ett genomsnitt av tre anlöp på en månad. Farledsavgiften för Rut har ökat med 37 procent i nominella värden. Justerat för inflation motsvarar ökningen 8 procent.



Figur 19. Utveckling för lots- och farledsavgifter för ett exempelfartyg som går sträckan Södertälje-Västerås

5.2.2 Utrikes–Köping

Detta exempel avser det fiktiva torrlastfartyget Tuesday som går från en hamn utrikes till Köping. Lotsningen börjar vid Landsort vidare till Köping. Antaganden om fartyget och lotsningen visas i tabell 9.

Tabell 9. Fiktivt fartyg som går sträckan utrikes-Köping

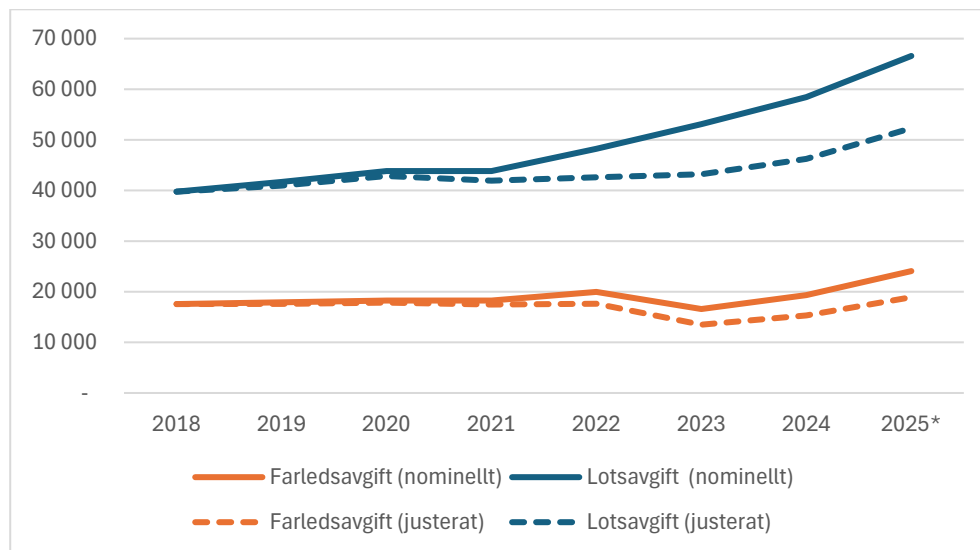
Nettodräktighet	1 300
LOA	85 m
Antagande om antal anlöp till Västerås	1
Miljöklass	E
Typ av last	Högvärdigt (utrikesgods)
Godsvikt netto per anlöp	2 000 ton
Antal timmar lotsning en väg	11 h 30 min

Avgifternas utveckling för fartyget Tuesday illustreras i figur 20.

Lotsavgiften har under perioden ökat med 67 procent i löpande priser och 32 procent i fasta priser. Tuesday får rabatt på lotsavgiften på grund av att det trafikerar Mälaren, vilket är inkluderat i beräkningen.

¹⁰ Rabatten baseras på antalet anlöp till svenska hamnar per månad och är inte begränsad till att det ska vara i samma hamn.

Farledsavgiften har för Tuesday ökat med 37 procent i nominella värden. Justerat för inflation motsvarar ökningen istället 8 procent.



Figur 20. Utveckling för lots- och farledsavgifter för ett exempelfartyg som går från en utrikeshamn till Köping

5.3 Vänern

I detta avsnitt illustreras utvecklingen av lots- och farledsavgifterna för handelsfartyg som trafikerar Vänern genom ett par exempel.

5.3.1 Göteborg–Karlstad

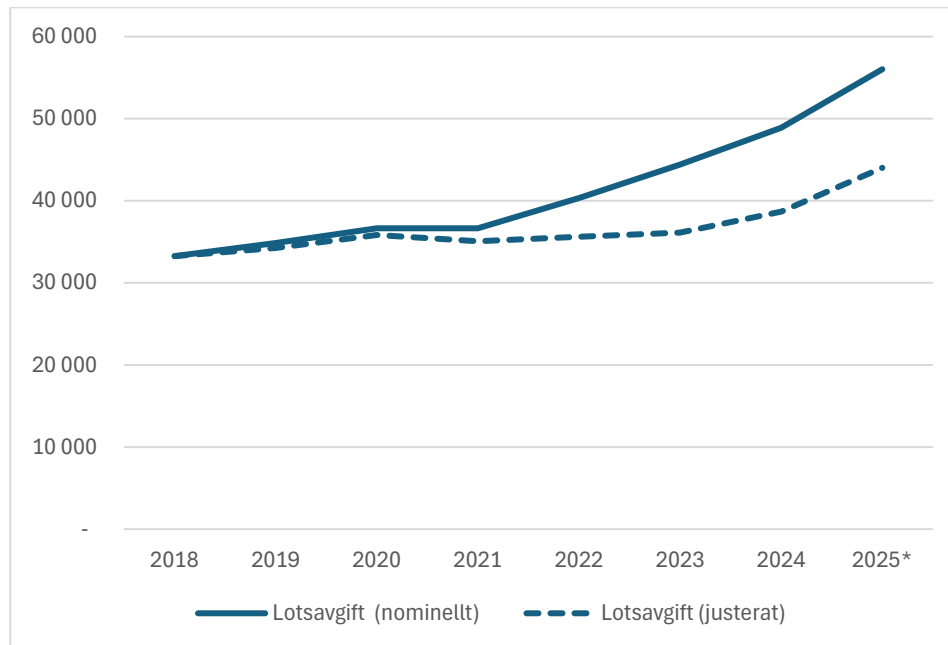
Detta exempel det fiktiva tankfartyget Leia som går från Rivöfjorden utanför Göteborg genom Göta älv och Vänern till Karlstad. Antaganden om fartyget Leia och lotsningen visas i tabell 10.

Tabell 10. Fiktivt fartyg som går sträckan Göteborg-Karlstad

Nettodräktighet	1 200
LOA	89 m
Antagande om antal anlöp till Karlstad	3
Miljöklass	E
Typ av last	Högvärdigt (lossat inrikesgods)
Godsvikt netto per anlöp	2 600 ton
Antal timmar lotsning en väg	18 h 25 min

Avgifternas utveckling för fartyget Leia illustreras i figur 21. Lotsavgiften har under perioden ökat med 68 procent i nominella värden och 32 procent justerat för inflation. Leia går på Vänern och lotstiden överstiger sju timmar. Det gör att lotsavgiften rabatteras utifrån båda dessa delarna.

Fartyget Leia betalar ingen farledsavgift för anlöpet i Karlstad eftersom det enbart är inrikesgods som lossas.



Figur 21. Utveckling för lotsavgift för ett exempelfartyg som går sträckan Göteborg–Karlstad

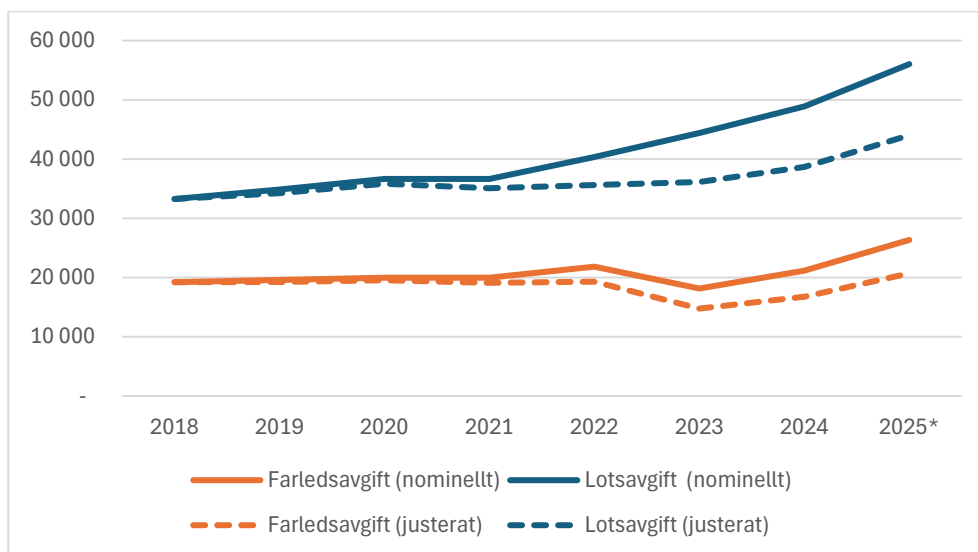
5.3.2 Utrikes hamn–Karlstad

Detta exempel avser det fiktiva torrlastfartyget Isoli som går från en hamn utrikes till hamnen i Karlstad. Antaganden om fartyget och lotsningen visas i tabell 11.

Tabell 11. Fiktivt fartyg som går sträckan utrikes hamn–Karlstad

Nettodräktighet	1 200
LOA	87 m
Antagande om antal anlöp till Karlstad	1
Miljöklass	E
Typ av last	Högvärdigt (utrikesgods)
Godsvikt netto per anlöp	2 700 ton
Antal timmar lotsning en väg	18 h 25 min

Avgifternas utveckling för torrlastfartyget Isoli illustreras i figur 22. Lotsavgiften har under perioden ökat med 68 procent i nominella värden och 32 procent justerat för inflation. Den största ökningen av lotsavgiften beror på ökningen i startavgiften. Isoli går på Väner och lotstiden överstiger sju timmar. Det gör att lotsavgiften rabatteras utifrån båda dessa delarna. Farledsavgiften har under perioden ökat med 37 procent och 8 procent justerat för inflation.



Figur 22. Utveckling för lots- och farledsavgifter för ett exempelfartyg som går sträckan utrikes hamn–Karlstad

5.4 Rabatten gör skillnad

Det är framförallt lotsavgifterna som har ökat för exempelfartygen. Den rörliga delen utgör den största delen av lotsavgiften för exempelfartygen (mellan 71 och 91 procent). Startavgiften har ökat mest procentuellt sett, men det är höjningen av den rörliga avgiften som har påverkat den totala lotsavgiften mest.

Det är tydligt att rabatten på lotsavgiften har en stor effekt på den totala avgiftsbördan för fartygen som går i Väneren. Utan rabatterna hade lotsavgiften varit mer än dubbelt så stor för exempelfartygen på rutterna i Väneren.

Även fartygen i Mälaren får viss rabatt. Utan rabatten hade exempelfartygen på rutterna i Mälaren fått betala en lotsavgift som var 8–10 procent högre. Att effekten i Mälaren är mindre än den i Väneren beror dels på att rabattsatsen är lägre i Mälaren, dels på att den lotsade tiden är kortare för dessa exempelrutten.

Referenser

Skriftliga referenser:

Näringsdepartementet (2018). *Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter – en nationell godstransportstrategi*. Tillgänglig: <https://bransch.trafikverket.se/contentassets/8615c5e8ce42434185c601a7dda31ae6/godstransportsstrategin.png.pdf> (2025-09-24)

Sjöfartsverket (2024). *Konsekvensutredning angående förslag till ändringar av föreskrifter om farledsavgift*. Tillgänglig: <https://www.sjofartsverket.se/globalassets/om-oss/lagrum/aktuella-remisser/remiss-av-sjofartsverkets-foreskrifts--och-avgiftsändringar-infor-2024/konsekvensutredning-angaende-forslag-till-andringar-av-foreskrifter-om-farledsavgift-2025.pdf> (2025-09-25)

Sjöfartsverket (2025). *Årsredovisning 2024*. Tillgänglig: <https://www.sjofartsverket.se/globalassets/sjofartsverkets-arsredovisning-2024.pdf> (2026-02-10)

Statskontoret (2023). *Sjöfartsverkets verksamhets- och finansieringsform*. Tillgänglig: <https://www.statskontoret.se/siteassets/rapporter-pdf/2023/2023-3-utskriftsversion.pdf> (2025-09-24)

Trafikverket (2025). *Årlig redovisning av regeringsuppdraget att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart*. Tillgänglig: https://bransch.trafikverket.se/contentassets/7a4583dccc8410194d095712be77531/250328_trafikverkets_redovisning_ru_samordnare_sjofart_mars_2025.pdf (2025-09-24)

Transportstyrelsen (2018). *Sjöfartens avgifter - Utvecklingen av Transportstyrelsens tillsynsavgift och Sjöfartsverkets lots- och farledsavgift 2008–2017*. Tillgänglig: <https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer-och-rapporter/marknadsovervakning/sjofartens-avgifter-2018-09-03.pdf> (2025-09-24)

VTI (2020). *Sjötrafik i Vänern och Mälaren – Transportkostnader, avgifter och transportmönster*. Tillgänglig: <https://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:1424527/FULLTEXT02.pdf> (2025-09-24)

Datakällor:

SCB (u.å.). *Statistikdatabasen: Konsumentprisindex (KPI), totalt, 1980=100. Månad 1980M01 - 2025M08*. Tillgänglig: https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START__PR__PR0101

__PR0101A/KPItotM/table/tableViewLayout1/?loadedQueryId=165653&timeType=from&timeValue=1980M01 (2025-09-24)

Sjöfartsverkets föreskrifter

SJÖFS 2017:27 (Sjöfartsverkets föreskrifter om farledsavgift)

SJÖFS 2018:18 (Sjöfartsverkets föreskrifter om farledsavgift)

SJÖFS 2019:3 (Sjöfartsverkets föreskrifter om farledsavgift)

SJÖFS 2021:1 (Sjöfartsverkets föreskrifter om farledsavgift)

SJÖFS 2022:1 (Sjöfartsverkets föreskrifter om farledsavgift)

SJÖFS 2023:2 (Sjöfartsverkets föreskrifter om farledsavgift)

SJÖFS 2024:1 (Sjöfartsverkets föreskrifter om farledsavgift)

SJÖFS 2025:3 (Föreskrifter om ändring i Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2024:2) om tillhandahållande av lots, lotsbeställning, tilldelning av lots och lotsavgifter)

SJÖFS 2022:4 (Sjöfartsverkets föreskrifter om tillfällig klimatkompensation för sjöfarten år 2023)

SJÖFS 2023:5 (Sjöfartsverkets föreskrifter om tillfällig klimatkompensation för sjöfarten år 2024)

SJÖFS 2017:26 (Sjöfartsverkets föreskrifter om tillhandahållande av lots, lotsbeställning, tilldelning av lots och lotsavgifter)

SJÖFS 2018:19 (Sjöfartsverkets föreskrifter om tillhandahållande av lots, lotsbeställning, tilldelning av lots och lotsavgifter)

SJÖFS 2019:4 (Sjöfartsverkets föreskrifter om tillhandahållande av lots, lotsbeställning, tilldelning av lots och lotsavgifter)

SJÖFS 2021:5 (Sjöfartsverkets föreskrifter om tillhandahållande av lots, lotsbeställning, tilldelning av lots och lotsavgifter)

SJÖFS 2022:2 (Sjöfartsverkets föreskrifter om tillhandahållande av lots, lotsbeställning, tilldelning av lots och lotsavgifter)

SJÖFS 2023:3 (Sjöfartsverkets föreskrifter om tillhandahållande av lots, lotsbeställning, tilldelning av lots och lotsavgifter)

SJÖFS 2024:2 (Sjöfartsverkets föreskrifter om tillhandahållande av lots, lotsbeställning, tilldelning av lots och lotsavgifter)

TS föreskrifter:

TSFS 2015:45 (Transportstyrelsens föreskrifter om avgifter inom sjöfartsområdet)

https://www.transportstyrelsen.se/TSFS/TSFS%202015_45.pdf

TSFS 2016:105 (Transportstyrelsens föreskrifter om avgifter)

https://www.transportstyrelsen.se/TSFS/TSFS%202016_105.pdf

TSFS 2017:93 (Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2016:105) om avgifter) Tillgänglig:

https://www.transportstyrelsen.se/TSFS/TSFS%202017_93.pdf

TSFS 2018:88 (Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2016:105) om avgifter) Tillgänglig:

https://www.transportstyrelsen.se/TSFS/TSFS%202018_88.pdf

TSFS 2019:125 (Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2016:105) om avgifter) Tillgänglig:

https://www.transportstyrelsen.se/TSFS/TSFS%202019_125.pdf

TSFS 2020:83 (Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2016:105) om avgifter) Tillgänglig:

https://www.transportstyrelsen.se/TSFS/TSFS%202020_83.pdf

TSFS 2021:115 (Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2016:105) om avgifter) Tillgänglig:

https://www.transportstyrelsen.se/TSFS/TSFS%202021_115.pdf

TSFS 2022:101 (Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2016:105) om avgifter) Tillgänglig:

https://www.transportstyrelsen.se/TSFS/TSFS%202022_101.pdf

TSFS 2023:62 (Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2016:105) om avgifter) Tillgänglig:

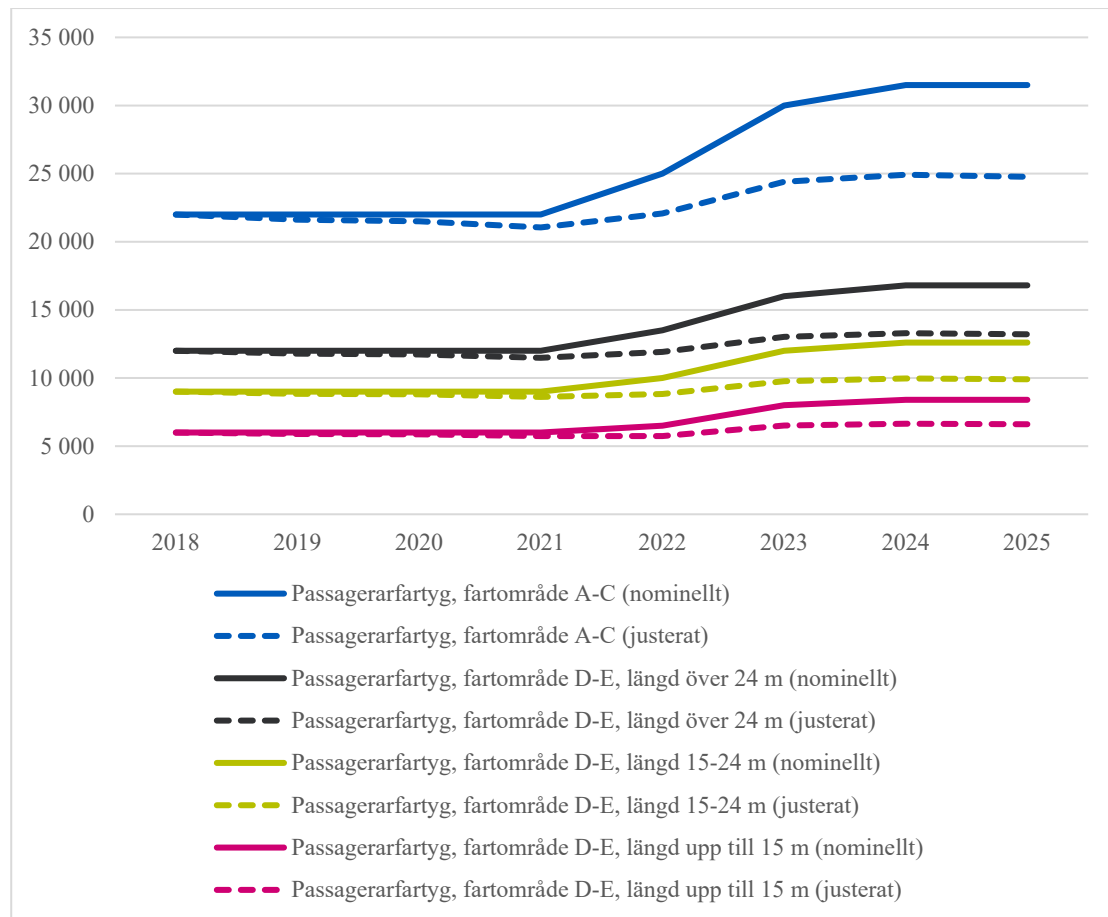
https://www.transportstyrelsen.se/TSFS/TSFS%202023_62.pdf

TSFS 2024:78 (Transportstyrelsens föreskrifter om avgifter) Tillgänglig:

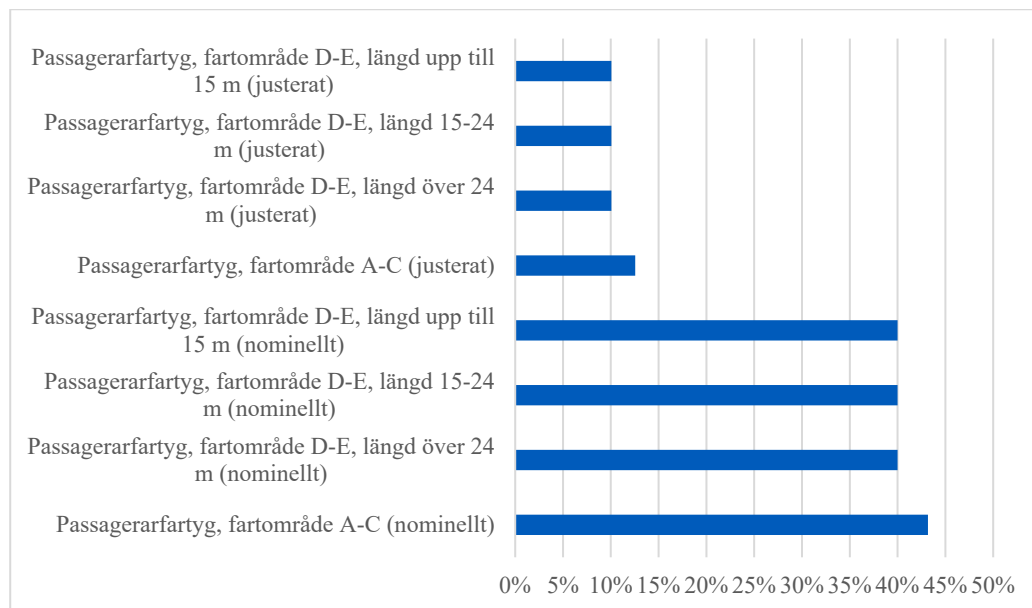
https://www.transportstyrelsen.se/TSFS/TSFS%202024_78.pdf

Bilaga. Diagram

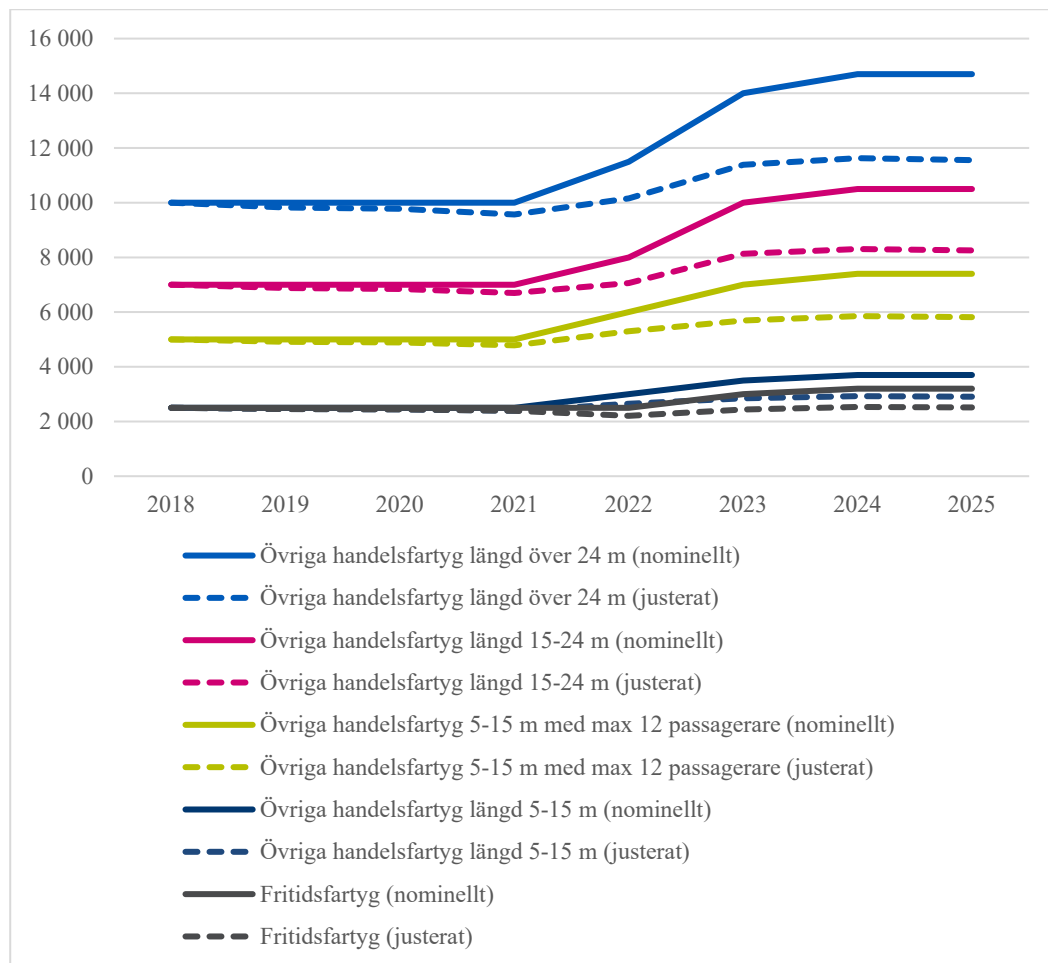
Årliga tillsynsavgifter för fartyg i nationell sjöfart



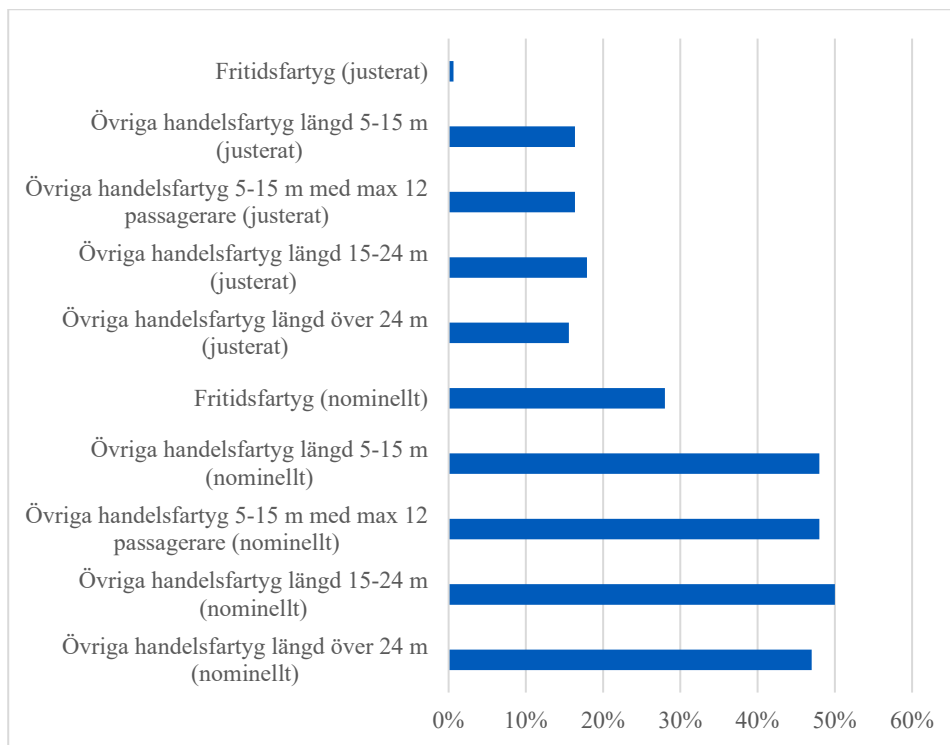
Figur 23. Årlig avgift för periodisk tillsyn för passagerarfartyg som omfattas av TSFS 2017:26



Figur 23. Procentuell förändring av årliga avgifter för passagerarfartyg i nationell sjöfart (nominellt och justerat för inflation)

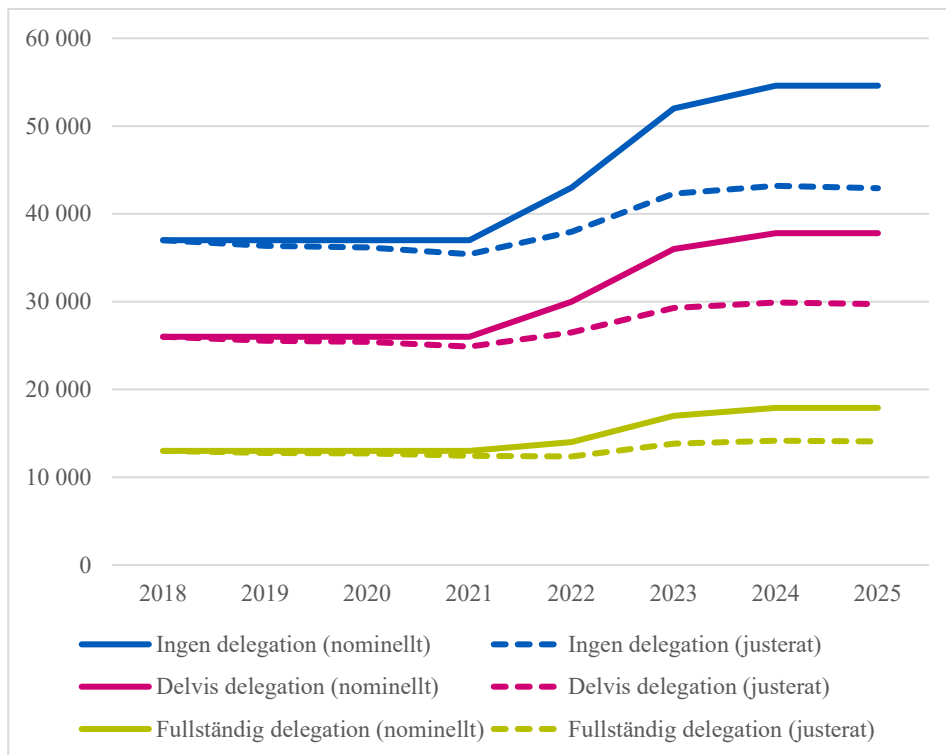


Figur 245. Årlig avgift för periodisk tillsyn för fritidsfartyg och övriga handelsfartyg i nationell sjöfart



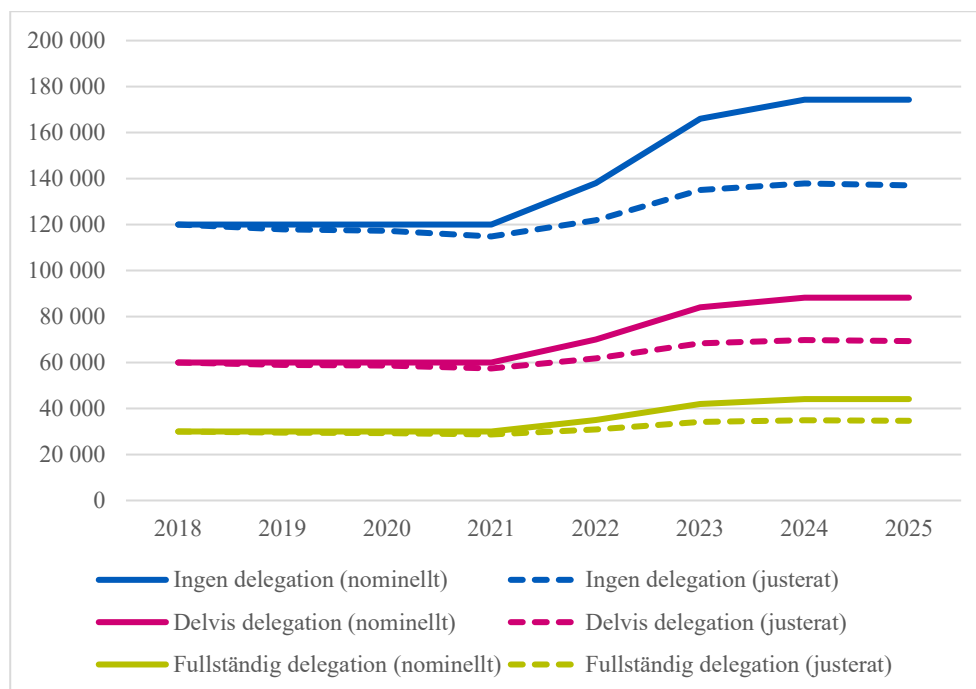
Figur 256. Procentuell förändring av årliga avgifter för fritidsfartyg och övriga handelsfartyg i nationell sjöfart (nominellt och justerat för inflation)

Årlig tillsynsavgift för fartyg i internationell sjöfart

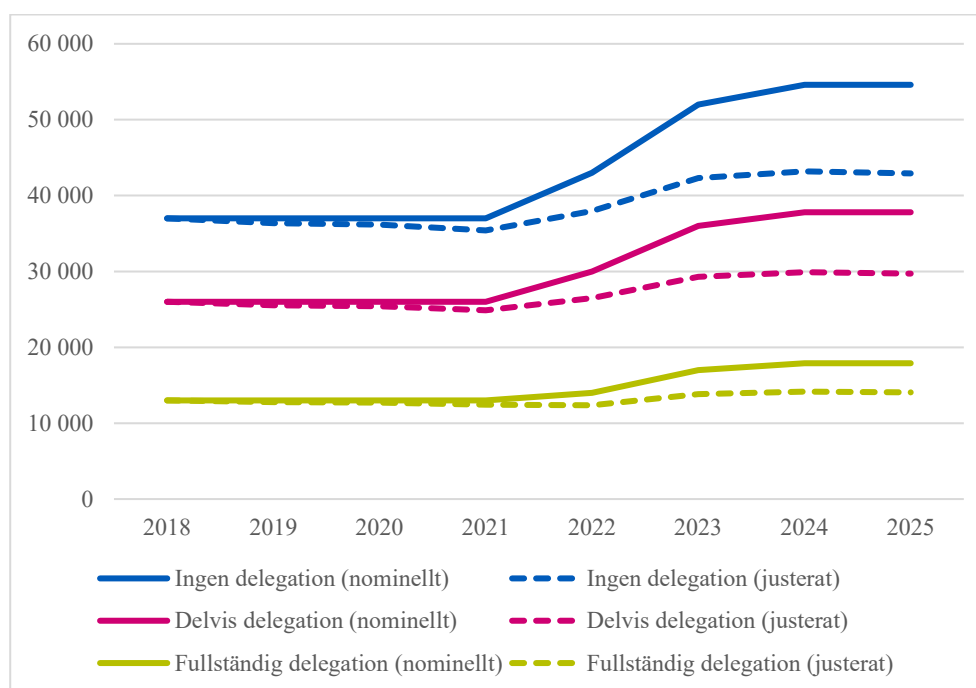


Figur 267. Tillsynsavgift för passagerarfartyg under 500 brutto i internationell trafik

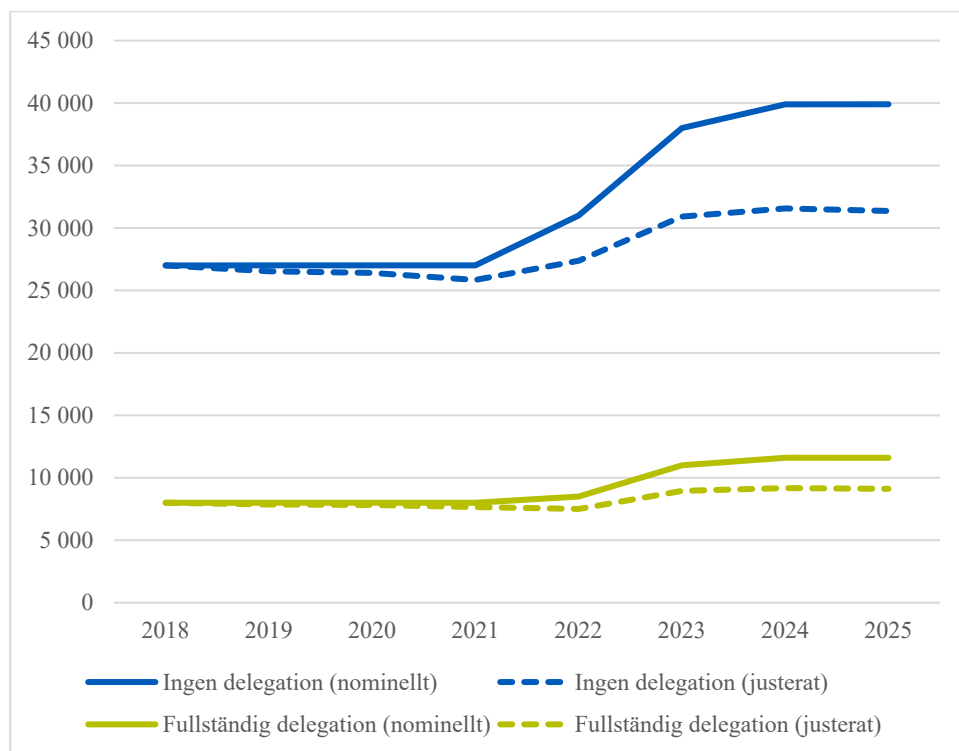
Not: De streckade linjerna visar avgiften justerat för inflation



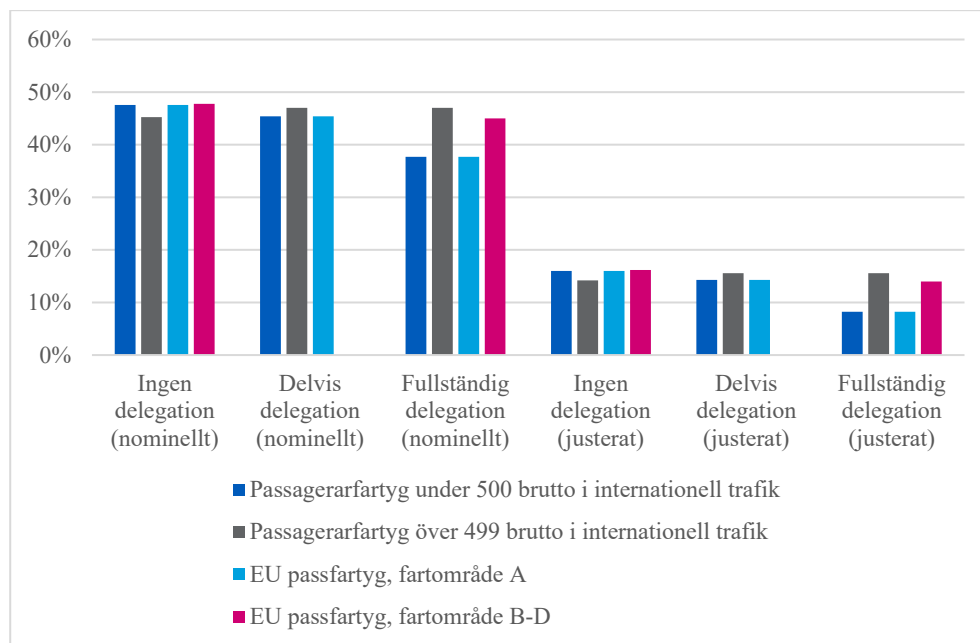
Figur 28. Tillsynsavgift för passagerarfartyg över 499 brutto i internationell trafik



Figur 29. Tillsynsavgift för EU passagerarfartyg, fartområde A

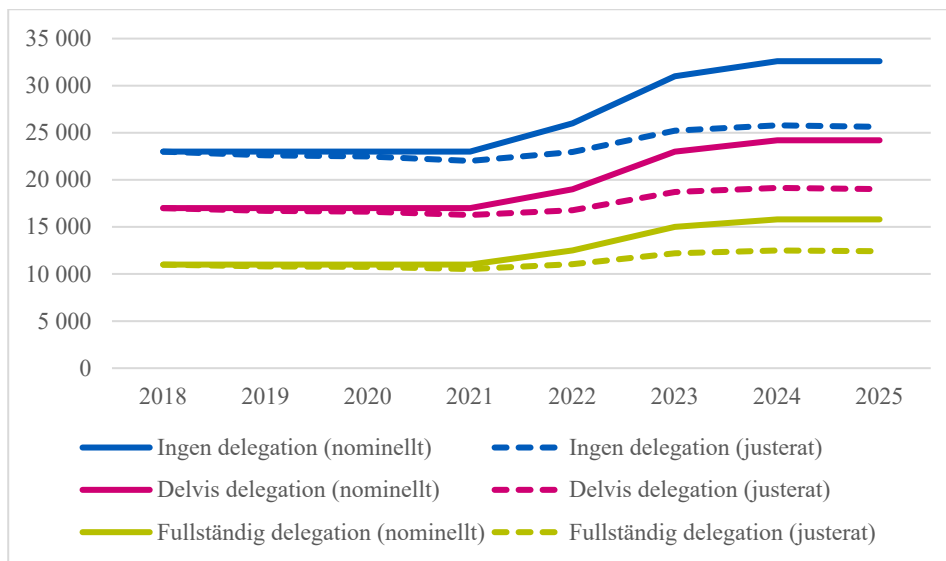


Figur 30. Tillsynsavgift för EU passagerarfartyg, fartområde B-D

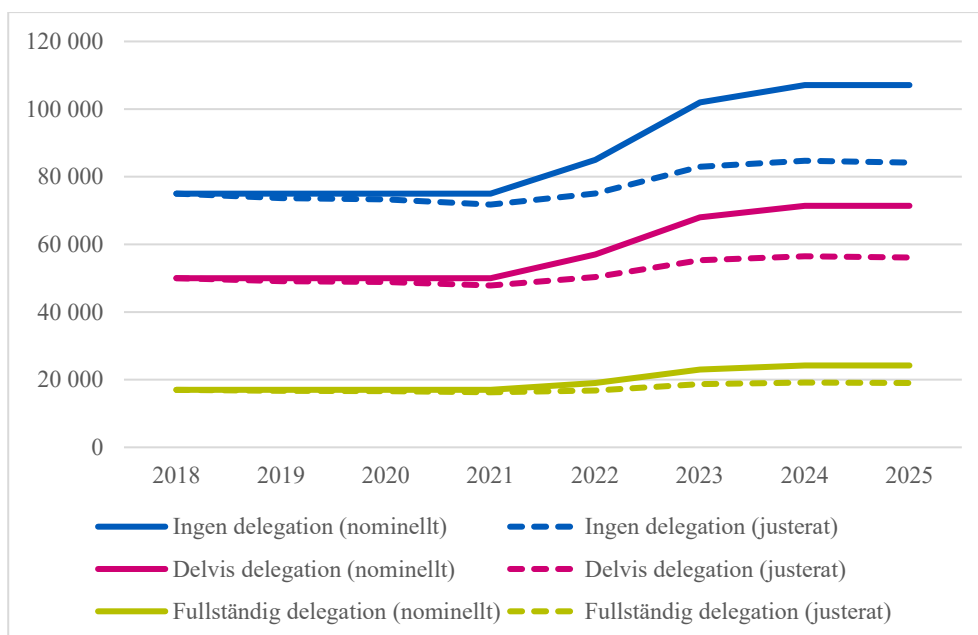


Figur 3127. Procentuell förändring av tillsynsavgiften 2018–2025 (nominellt och justerat för inflation).

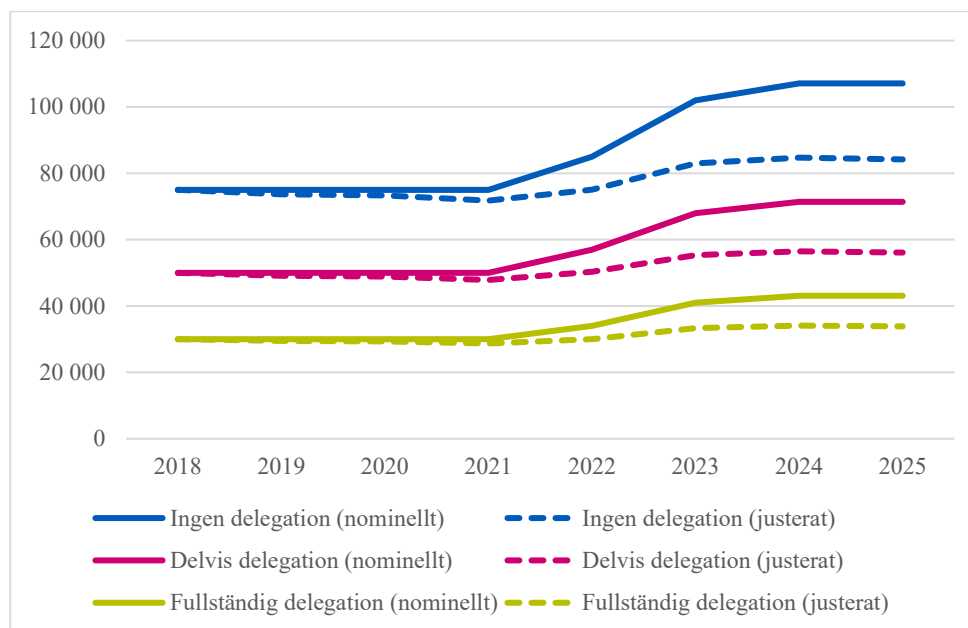
Not: Förändringen skedde under åren 2022–2024



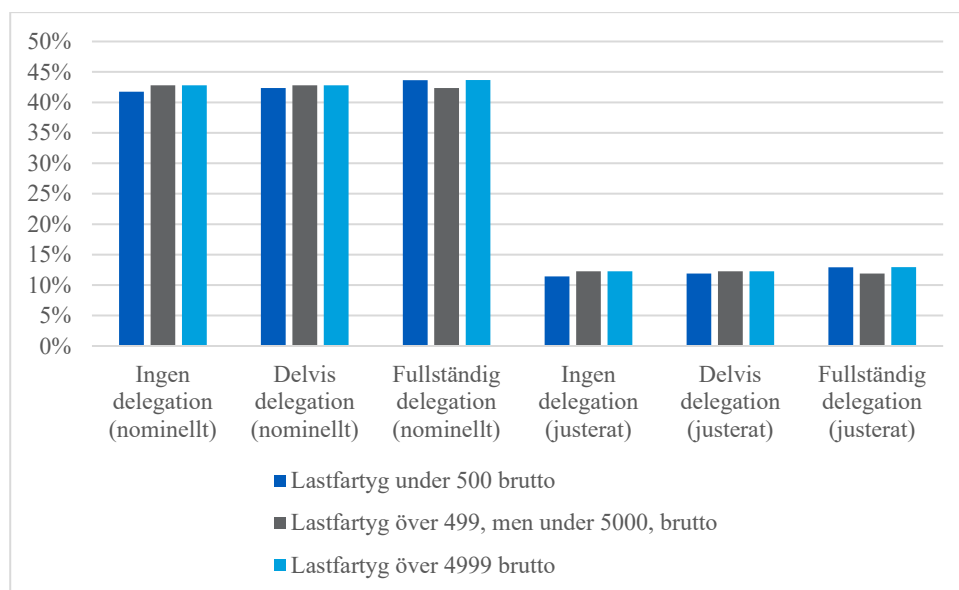
Figur 32. Tillsynsavgift för lastfartyg under 500 brutto



Figur 33. Tillsynsavgift för lastfartyg över 499, men under 5 000 brutto



Figur 34. Tillsynsavgift för lastfartyg över 4 999



Figur 285. Procentuell förändring av tillsynsavgiften 2018–2025.

Not: Förändringen skedde under åren 2022–2024