

Sjöfartsverket
601 78 Norrköping
Att: Linda Onmalm
Sjofartsverket@sjofartsverket.se
DNR: 26-00915

Göteborg 2 oktober

Remissvar angående remissen "Ändring i Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2025:6) om tillhandahållande av lots, lotsbeställning, tilldelning av lots och lotsavgifter DNR 26-00915"

Sveriges Skeppsmäklare lämnar härmed sitt yttrande över "Ändring i Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2025:6) om tillhandahållande av lots, lotsbeställning, tilldelning av lots och lotsavgifter DNR 26-00915)".

Sammantaget kan våra synpunkter sammanfattas enligt följande:

- Vi **uppskattar** ambitionen att begränsa Sjöfartsverkets kostnadsutveckling och därmed även behovet av framtida avgiftshöjningar.
- Vi **motsätter** oss de föreslagna avgiftshöjningarna, eftersom ökade kostnader för lotsning påverkar sjöfartens och därmed Sveriges konkurrenskraft negativt.
- Vi **motsätter** oss förslaget att ersätta dagens femtimmarsregel för definitiv lotsbeställning med differentierade beställningstider om fyra respektive åtta timmar. En sådan förändring riskerar att leda till ökad administration, fler ombokningar, sämre flexibilitet och högre kostnader.
- Vi **motsätter** oss att ändringar av lotsbeställningar ska medföra avgifter, eftersom detta riskerar att minska den flexibilitet och samverkan som krävs för att lotsplaneringen ska fungera effektivt.
- Om Sjöfartsverket väljer att införa differentierade beställningstider om fyra respektive åtta timmar, anser vi att det **som ett minimum bör vara möjligt att ändra en lotsbeställning utan avgift**. Detta skulle skapa en nödvändig flexibilitet och samtidigt minska negativa konsekvenserna av förslaget.

Föreslagna avgiftshöjningar

Sveriges Skeppsmäklare motsätter sig de föreslagna avgiftshöjningarna, som sammantaget innebär betydande ökade kostnader för sjöfarten. Vi motsätter oss särskilt:

- att lotsavgifterna sammantaget höjs med 10 procent.
- att startavgiften föreslås höjas med 16 procent och den rörliga lotsavgiften med 5 procent.

- att beställningsavgifter, avgiftsreduktioner och avgiften för tvåmanslotsning föreslås höjas med 10 procent.
- att för öppensjölotsning, genomfartslotsning i Öresund och Öresundslotsning höjs grundavgiften med tio procent och distanspriset per nautisk mil med mellan två och tio procent.

Alla typer av avgiftshöjningar påverkar sjöfartens och samhällets konkurrenskraft mycket negativt. Sjöfartsverket har meddelat att lotsavgifterna kommer att bära sina egna kostnader i framtiden, höjningar har nu pågått i cirka 20 år. De ökade avgifterna har inte heller lett till fler lotsar. Det finns därför skäl att tydliggöra hur de ökade intäkterna används och hur Sjöfartsverket ser på den långsiktiga utvecklingen av lotsavgifterna.

- **Hellre femtimmarsregel än differentierade beställningstider**

Vi motsätter oss att definitiv lotsbeställning om fem timmar ersätts med differentierade beställningstider om fyra respektive åtta timmar. Vi har svårt att förstå hur beställning som sker åtta timmar innan behov av lotsning ska kunna leda till ökad effektivitet och flexibilitet. För små hamnar och hamnar i norr kommer förändringen vara förödande och enbart innebära ökade kostnader för samhället och sjöfarten.

Konsekvenser för mindre hamnar och nordliga hamnar

Faktiska exempel på att denna förändring kommer att leda till stora konsekvenser finns i Lysekil som får 8 timmar medan Brofjorden får 4 timmars beställningstid. Trots att de är närliggande hamnar kommer verksamheterna skilja sig markant. Ytterligare exempel återfinns i de nordliga hamnarna där man har utmaningar med isläget och det därmed är svårt att boka lots som man redan innan vet kommer att ändras på grund av hur snabbt assistans sker med statliga isbrytare och hur snabbt det går att köra genom isen. En rabatt för det nordliga hamnarna hade även möjligtvis kunnat kompensera för eventuella förseningar och tvingande ändringar av lotstider. **I första hand föreslår vi dock att femtimmars regeln behålls.**

Konsekvenser för närsjöfart

Vi ser även att närsjöfarten kommer att drabbas mycket hårt av förslaget. Närsjöfarten kännetecknas av korta transportavstånd och ett stort beroende av operativa förhållanden som kan förändras med kort varsel. Faktorer såsom väderförhållanden, terminaloperationer, kajtillgänglighet, bogser-resurser och andra hamnrelaterade omständigheter påverkar kontinuerligt fartygens beräknade ankomst- och avgångstider. Erfarenhetsmässigt är dessa tider ofta betydligt mer tillförlitliga fem timmar före lotsning än åtta timmar före.

Det bör även framhållas att nuvarande tidsfrist om fem timmar redan idag i många fall är utmanande att uppfylla. Trots kontinuerlig uppföljning av fartygens operationer och nära dialog mellan fartyg, agent och hamn finns det inte sällan avgörande osäkerheter kvar även mindre än fem timmar före planerad lotsning. Detta gäller särskilt vid väderkänsliga lastoperationer, variationer i terminalernas produktivitet, väntetider på resurser eller andra operativa faktorer som ligger utanför agentens och

rederiets kontroll. Vår erfarenhet är därför att även dagens tidsfrist i vissa situationer ligger i gränslandet för när tillräckligt tillförlitlig information finns tillgänglig för att kunna lämna en välgrundad lotsbeställning.

Mot denna bakgrund framstår en utökning till åtta timmar som särskilt långtgående. I flera jämförbara länder, såsom våra grannländer med en betydligt kortare kust, och hamnar tillämpas i stället kortare tidsfrister, ofta omkring tre timmar före lotsning. Exempelvis Finland har 2 timmar i flera hamnar. Detta speglar den operativa verkligheten inom sjöfarten, där kvaliteten på informationen många gånger är viktigare än längden på framförhållningen. **Ett planeringsunderlag som bygger på mer aktuella och tillförlitliga uppgifter ger normalt bättre förutsättningar för effektiva beslut än ett underlag som bygger på tidiga prognoser med större osäkerhet.** För oss är en långsiktighet viktig och att myndigheten inte kommer med nya lösningar om det inte innebär att lösningarna gör oss bättre än våra grannländer.

- **Förslag om minst en avgiftsfri ändring tillåts för att skapa effektivitet i systemet**

Om Sjöfartsverket trots ovanstående invändningar väljer att gå vidare med differentierade beställningstider, anser Sveriges Skeppsmäklare att minst en ändring av en lotsbeställning måste kunna göras utan avgift. Sjöfartsverkets förslag innebär annars att ändringar medför en kostnad. Det riskerar att skapa en betydande tröghet i systemet och motverka den löpande dialog som idag finns mellan agenter, fartyg, hamnar och lotsplanering.

Det kräver bara en viss väderförändring så kan en ursprunglig planering krävas ändring vid lossning och lastning och då måste en flexibilitet finnas som stämmer överens med verkligheten och inte enbart teorin. Om det inte är möjligt att ändra en lotsbeställning utan kostnad uppstår i praktiken tre alternativ:

- lots måste bokas mycket nära inpå avgång, med risk för att lots inte finns tillgänglig,
- lots bokas långt i förväg trots att behovet ännu inte är säkert, eller
- lots beställs och får vänta ombord tills behovet uppstår.

Det sistnämnda alternativet är inte heller problemfritt. Om lotsen tvingas vänta ombord under en längre tid kan den tillgängliga arbetstiden överskridas, vilket i sin tur kan innebära att lotsningen inte längre kan genomföras som planerat.

Förändringen leder till att fartyg blir liggande och sjöfarten i stället kommer med säkerhetsbeställningar som kommer att kosta rederierna pengar och hamnarna kommer se en minskad effektivitet. För att hantera osäkerheten åtta timmar före lotsning kommer fartyg, rederier och agenter i större utsträckning att behöva planera med säkerhetsmarginaler. Det innebär att avgångar, kajdispositioner och lotsbeställningar i högre grad kan komma att baseras på försiktighetsbedömningar snarare än på faktisk operativ status. Detta riskerar att skapa längre väntetider, ett mindre effektivt resursutnyttjande och en minskad flexibilitet i hamnarnas logistikflöden.

Effekter i logistikkedjan

Konsekvenserna stannar inte vid själva lotsningen. För exempelvis regnkänsliga bulkprodukter kan vanliga väderförändringar påverka arbetets genomförande under en pågående arbetsdag, vilket i vissa fall gör det svårt att med rimlig säkerhet fastställa färdigställandetid flera timmar i förväg. En tidigarelagd tidsfrist innebär därmed att lotsbeställningar i större utsträckning behöver baseras på prognoser och antaganden snarare än på verifierad operativ information. För agenten uppstår då en situation där beslut måste fattas trots att tillräckligt underlag ännu inte finns tillgängligt.

Om lots beställs utifrån en optimistisk prognos finns risk för ombokningar, merkostnader eller att lotsningen inte kan genomföras enligt plan. Om lots i stället inte beställs för att undvika sådana risker kan konsekvensen bli att fartyget senare är färdigt för avgång men drabbas av förseningar på grund av att lots inte kunnat bokas inom gällande tidsfrist. Konsekvenserna riskerar även att få följd effekter för andra fartyg. Om ett fartyg blir kvar vid kaj längre än planerat kan det påverka efterföljande fartyg som väntar på samma kajplats. Detta skapar i sin tur ytterligare osäkerhet kring deras ETA, ETD och behov av lotsning.

En felbedömning tidigt i kedjan kan därmed få konsekvenser för flera fartyg och flera lotsbeställningar under samma dygn.

Detta är särskilt relevant för fartyg som anlöper flera hamnar direkt efter varandra. En förändring av den planerade lotsningen i den första hamnen kan få följd effekter för nästa anlöp och göra det svårare att genomföra transporten enligt plan.

En sådan utveckling riskerar även att försvåra överflyttningen av gods från väg till sjö, eftersom sjöfartens konkurrenskraft bland annat är beroende av att transportkedjan kan planeras effektivt och förutsägbart.

Om ett fartyg blir kvar vid kaj längre än planerat påverkas ofta efterföljande fartyg som väntar på samma kajplats. Detta skapar ytterligare osäkerhet kring deras ETA, ETD och behov av lotsning. En felbedömning tidigt i kedjan kan därmed få konsekvenser för flera fartyg och flera lotsbeställningar under samma dygn.

Vi bedömer att en förlängning av tidsfristen från fem till åtta timmar sannolikt kommer att leda till ett ökat antal ändringar av lotsbeställningar. Ju tidigare en beställning behöver lämnas, desto större är sannolikheten att de förutsättningar som beställningen grundas på senare förändras. För fartyg och rederier kan detta innebära ökade operativa kostnader och förseningar. För agenter innebär det fler korrigeringar, fler uppdateringar i MSW, fler kontakter med fartyg och lotsplanering samt en ökad administrativ belastning.

Vissa transporter sker med olika varuslag i samma hamnar och då kan man omöjligt svara på när lasterna är färdiga innan man har kommit halvvägs. Vissa laster är

också av känslig karaktär. För flera av våra medlemmar är det en praktisk omöjlighet att hålla 8 timmar, något som kommer att sänka effektiviteten i hamnarna.

Ett konkret exempel

Anta att ett fartyg i dräktighetsklass 2 är på väg till Uddevalla med planerad lotsstart kl. 03.00 på fredagsmorgonen. Lotsningen till kaj beräknas ta cirka fyra timmar, vilket innebär ankomst till kaj omkring kl. 07.00. För att uppfylla ett krav om åtta timmars framförhållning måste lotsbeställningen lämnas redan kl. 19.00 kvällen innan. Vid denna tidpunkt ser väderprognosen acceptabel ut och anlöpet bedöms kunna genomföras enligt plan.

Under natten blåser det dock upp till hårt väder eller storm på havet, vilket medför att fartyget måste gå reducerad fart och blir försenat till lotsplatsen. Redan omkring kl. 22.00 står det klart att den ursprungliga lotsstarten inte kommer att kunna hållas. Problemet är att lotsorganisationens resurser redan har planerats utifrån den beställning som lämnades kl. 19.00. När förseningen blir känd finns ingen annan lotskapacitet tillgänglig förrän kl. 10.00 nästföljande dag.

Konsekvensen blir att:

- Lotsstart flyttas från kl. 03.00 till kl. 10.00.
- Fartyget kommer inte till kaj förrän cirka kl. 14.00 istället för kl. 07.00.
- Lossningen som skulle ske under fredagen kan inte genomföras enligt plan.
- Förbokade stuveriarbetare får avbokas.
- Lastbilar som bokats för att hämta godset får avbokas eller åka hem utan last.
- Godsägare och mottagare drabbas av förseningar.

I detta exempel innebär förseningen att någon lossning inte längre kan genomföras innan helgen. Fartyget blir därför liggande vid kaj utan operation under helgen i väntan på att arbetet kan återupptas.

Om hamnens liggetidsavgift uppgår till **48 SEK per meter fartygslängd och dygn** och fartyget är **185 meter långt**, blir kostnaden:

- $185 \text{ m} \times 48 \text{ SEK} = \mathbf{8\,880 \text{ SEK per dygn}}$

Om extra liggetid uppstår under söndagen innebär detta alltså en direkt hamnkostnad på cirka **8 900 SEK**.

Till detta kommer:

- kostnader för ändring eller ombokning av lotsbeställningen,
- omplanering hos lotsorganisationen,
- avbokade eller outnyttjade stuveriresurser,
- avbokade lastbilstransporter,

Sveriges Skeppsmäklare
(The Swedish Shipbrokers' Association)

sverigesskeppsmaklare.se

- förlorad produktionstid för fartyget,
- administrativa kostnader för agent, terminal och rederi.

I detta exempel uppgår den direkt identifierbara merkostnaden enbart för liggetiden till cirka **8 900 SEK**, utöver lotsrelaterade kostnader och övriga följdkostnader. Den totala ekonomiska påverkan blir sannolikt betydligt högre när samtliga aktörer i logistikkedjan räknas in.

Det centrala är att ingen part har gjort något fel, men trots det uppstår stora negativa konsekvenser för samhället och sjöfarten. Exemplet illustrerar att längre framförhållning inte nödvändigtvis minskar kostnaderna i systemet. I vissa situationer kan den i stället leda till ökade kostnader för rederier, hamnar, terminaler, transportörer och lotsorganisation.

- **Nej till straffavgift enbart för sjöfarten men inte kompensation vid försenad lots**

Sveriges Skeppsmäklare motsätter sig även att sjöfarten belastas med avgifter vid ändringar av lotsbeställningar samtidigt som det saknas en motsvarande kompensation när lotsningen försenas på grund av förhållanden inom lotsorganisationen.

Att avgifter tas ut när sjöfarten behöver ändra en beställning, utan att det finns en motsvarande mekanism när en försening uppstår från lotsorganisationens sida, innebär en asymmetrisk riskfördelning.

Vi anser att ett sådant system behöver utformas så att ansvar och kostnader för förändringar fördelas på ett rimligt och balanserat sätt.

Lotsbrist löses inte genom längre beställningstider

Vi ser hellre att en eventuell lotsbrist hanteras genom åtgärder som faktiskt ökar tillgången på lotsar än genom regler som riskerar att skapa ytterligare svårigheter vid varje lotsning.

En beställningstid på åtta timmar kommer inte i sig att generera fler lotsar. För att öka kapaciteten krävs i stället exempelvis rekrytering och utbildning av fler lotsar samt åtgärder som säkerställer att befintlig kapacitet kan användas effektivt.

Vid flera tillfällen har våra medlemmar försökt boka lots så mycket som ett dygn i förväg men trots detta inte fått någon lots tilldelad.

Mot denna bakgrund ställer vi oss frågande till hur en längre beställningstid ska bidra till att öka antalet tillgängliga lotsar. Vi ser snarare en risk att den leder till ytterligare administrativa och praktiska svårigheter för de fartyg som behöver lots.

Vikten av samverkan och flexibilitet

Vi uppskattar stort den etablerade samverkan som idag finns mellan agenter, fartyg och lotsplanering och i det dagliga arbetet sker all planering i samarbete. **Men - om all dialog och kontakt eller ändring leder till kostnadsökning kommer den dialogen att minska.** Genom att i stället tillåta löpande dialog kan förändringar i fartygens operationer kommuniceras och hanteras på ett effektivt sätt.

Lotsplaneringen får då en god förståelse för vilka beställningar som är stabila och vilka som kan förväntas förändras. Samverkan bidrar till en hög grad av flexibilitet och träffsäkerhet i planeringen, medan en tidigarelagd beställningstidpunkt riskerar att förskjuta fokus från verifierad information till uppskattningar, vilket kan motverka syftet att skapa en mer effektiv och förutsägbar lotsplanering. Vår önskan är en möjlighet till flexibilitet och kostnadseffektivitet för att godset ska kunna färdas så effektivt som möjligt.

Det är bäst både för samhället, klimatet och industrin.

Lotsorganisationen kan komma att påverkas av ett ökat antal ändringsärenden. Om beställningar behöver lämnas vid en tidpunkt då osäkerheten fortfarande är betydande finns en risk att planeringsunderlaget som helhet blir mindre träffsäkert. Ett längre planeringsintervall ger inte nödvändigtvis bättre planeringsförutsättningar om informationens kvalitet samtidigt försämras.

Sammanfattande ställningstagande

Sveriges Skeppsmäklare uppskattar ambitionen att begränsa Sjöfartsverkets kostnadsutveckling och därmed behovet av framtida avgiftshöjningar. Vi bedömer dock att de föreslagna förändringarna inte tar tillräcklig hänsyn till de operativa förutsättningar som råder inom sjöfarten.

En övergång från fem till åtta timmars framförhållning riskerar att leda till fler ändringar, ökad administration, sämre flexibilitet och högre kostnader för rederier, agenter, hamnar, terminaler och andra aktörer i logistikkedjan. Den längre framförhållningen innebär inte heller i sig att fler lotsar blir tillgängliga.

Sveriges Skeppsmäklare föreslår därför i första hand att dagens regel om fem timmars definitiv lotsbeställning behålls.

Om Sjöfartsverket trots detta väljer att införa differentierade beställningstider om fyra respektive åtta timmar, anser vi att det som ett minimum bör vara möjligt att ändra en lotsbeställning utan avgift.

En sådan möjlighet skulle skapa nödvändig flexibilitet, främja samverkan mellan berörda aktörer och minska de negativa ekonomiska och operativa konsekvenserna av förslaget.

Vi vill samtidigt framhålla vikten av att eventuella åtgärder för att effektivisera lotsverksamheten fokuserar på den faktiska kapaciteten och tillgången på lotsar. En längre beställningstid kan inte ersätta behovet av tillräcklig bemanning och kapacitet.

Sveriges Skeppsmäklare ser fram emot en fortsatt dialog med Sjöfartsverket om hur lotsverksamheten kan utvecklas på ett sätt som stärker effektiviteten, förutsägbarheten och konkurrenskraften för svensk sjöfart.

Med vänlig hälsning

SVERIGES SKEPPSMÄKLARE



Carolina Kihlström, VD

Postgatan 4
411 13 Göteborg
Telefon: +4631 13 34 94, +46707 23 36 42
info@sverigesskeppsmaklare.se
carolina@sverigesskeppsmaklare.se

Sveriges Skeppsmäklare representerar 120 medlemsföretag som är verksamma inom:

- * **fartygsagentur** (ger service åt rederierna/befälhavaren i hamn)
- * **linjeagentur** (representerar eller ÄR det utländska container- eller rororederi som bedriver verksamhet på Sverige)
- * **befraktningsmäklare** (parten mellan rederiet med tillgängligt fartyg och industrin som behöver få en transport utförd)
- * **köp- och försäljningsmäklare** (parten mellan det fartygssäljande rederiet och det köpande)

Denna remiss har behandlats av föreningens styrelse och lotsråd. För att se vilka som ingår däri samt vilka medlemmar vi generellt representerar, besök vår [hemsida](https://www.swe-shipbroker.se/om-oss/styrelse/); <https://www.swe-shipbroker.se/om-oss/styrelse/>