



Näringsdepartementet
n.registrator@regeringskansliet.se
marie.egerup@regeringskansliet.se

Yttrande gällande promemoria om vissa farleds- och hamnfrågor

Bakgrund

Den 1 maj 2017 träffades en överenskommelse mellan Regeringskansliet (Näringsdepartementet) och Stockholms universitet om en utredning rörande kompletterande lagstiftning till hamnförordningen samt en översyn av regelverket avseende farleder och hamnar.

Utredaren uppdrogs att lämna förslag till de författningsändringar som är nödvändiga för att hamnförordningen ska kunna tillämpas i praktiken. Utredaren skulle också belysa hur ansvaret för farleder och hamnar bör vara fördelat mellan staten och hamnägaren då förordningen i vissa delar är relaterad till den rättsliga rådigheten i vattenområden som finns inom och i närhet av ett hamnområde.

Sammanfattning

Sjöfartsverket

- ställer sig positivt till att Sjöfartsverket bemyndigas att meddela särskilda föreskrifter enligt 6 § lagen om allmänna farleder och allmänna hamnar;
- ställer sig positivt till att Sjöfartsverket, som ett led i Transportstyrelsens övergripande systemtillsyn övertar viss praktisk tillsyn;
- ställer sig negativt till att standard och utveckling av farledssystemet skall ligga hos Transportstyrelsen, denna del bör handhas av Sjöfartsverket i likhet med väg och järnväg.

Utöver utredningens förslag vill Sjöfartsverket

- föreslå att kravet på miljökonsekvensbeskrivning (MKB) vid avlysning tas bort;
- föreslå att bestämmelser om tillfällig avlysning införs i lagen om allmänna farleder och allmänna hamnar.
- önskar att förutsättningarna för ett beslut om avlysning klargörs samt
- föreslå vissa ändringar avseende krav på tillåtighetsprövning och MKB.

Sjöfartsverket ser att utredaren på ett bra sätt klargjort hur den kommande hamnförordningen skall implementeras i svensk lagstiftning. Sjöfartsverket instämmer i allt väsentligt kring de överväganden som utredaren föreslagit. Vad som skall utgöra hamnområde bör definieras i kommande förordning.

Datum
2018-03-20

Vår beteckning
17-04110-3

En förbättrad och moderniserad lagstiftning för allmänna farleder och allmänna hamnar välkomnas, men Sjöfartsverket konstaterar samtidigt att mer genomgripande förändringar krävs än nu föreslagna, i syfte att uppnå en väl anpassad lagstiftning. Bakgrunden till Sjöfartsverket förslag i detta yttrande, om förändring av farledslagen, är behovet av tydliggörande att endast mer omfattande åtgärder i fråga om allmänna farleder och allmänna hamnar bör föranleda regeringsprövning respektive genomförande av MKB.

Att förtydliga utpekande av farledshållares och dennes ansvar är positivt, men i detta avseende ser Sjöfartsverket att det saknas väsentliga delar och hur förslaget skall tolkas.

Vidare ser Sjöfartsverket att överflyttning av viss tillsyn och tillståndsgivning kan medföra en förändrad roll för Sjöfartsverkets verksamhet. Det är enligt Sjöfartsverket inte heller en självklarhet att utredningens förslag leder till en ökad tydlighet mellan myndigheterna såsom utredningen vill påvisa.

Utredningen saknar i denna del bakgrunden till den uppdelning som gjordes mellan Sjöfartsverket och Transportstyrelsen 2009 (SOU2008:9) vilket ses som en brist.

I det fall näringsdepartementet avser att gå vidare med remissförslaget så bör detta föregås av en fördjupad konsekvensanalys med avseende på Sjöfartsverkets verksamhet och finansiering.

Promemorians resonemang kring ytterligare statligt åtagande i allmänna hamnar kommer enligt Sjöfartsverket inte påverkas i sak av de lagförslag som nu föreligger, denna del anses kräva en fortsatt process.

Med anledning av förslagen vill Sjöfartsverket framföra följande synpunkter. I bilagorna 1 och 2 redovisas specifika synpunkter kring lagtext i författningsförslag.

1.1 Förslag till Hamnförordning

I sak har Sjöfartsverket inget att erinra kring förslaget till hamnförordning.

Synpunkter

Sjöfartsverket stöder utredarens förslag att Konkurrensverket är den mest lämpade myndigheten för tillsyn av hamnförordningen.

Utredaren föreslår att hamnområdet bör omfattas av den hamnskyddsplan (2006:1209) som finns i större hamnar. Sjöfartsverket vill här peka på att det vore olyckligt om framtida lagstiftning ska innehålla olika definitioner av hamnområde då den geografiska utbredningen av hamnskyddsplaner väsentligt skiljer sig från dagens områden för allmän hamn. Hamnskyddsplaner ger en bra avgränsning vad avser landområden men inte med avseende på vattenområden. En entydig definition av vad som bör utgöra hamnområde bör tas fram i kommande lagstiftning.

Datum
2018-03-20

Vår beteckning
17-04110-3

Sammanfattningsvis stödjer Sjöfartsverket utredarens förslag kring att endast TEN-T hamnar bör ingå men vill påtala att mindre hamnar då kan komma att lyda under delvis andra regler och en otydlighet kan komma att uppstå gentemot Trafikverket med avseende på statliga investeringar och frågan om statsstöd.

Vidare ser Sjöfartsverket att de TEN-T hamnar som tas upp i utredningen i flera fall inte anses representativa alternativt felprioriterade och föreslår att de hamnar som skall ingå i kommande förordning bör ses över.

Utredarens slutsats att skillnaden är obetydlig med avseende på konkurrens mellan hamnar oaktat om hamn ingår i hamnförordning eller inte ter sig i delar motsägelsefull då syftet med förordningen delvis är att synliggöra och öppna upp för konkurrens.

Se vidare bilaga 1 med kommentarer till författningsförslag.

1.2 Förslag till lag om allmänna farleder och allmänna hamnar.

Allmänt

Sjöfartsverket ser att nuvarande lagstiftning (1983:293) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmänna farleder och allmänna hamnar (farledslagen), i dess nuvarande lydelse i grunden är ändamålsenlig för Sjöfartsverkets löpande verksamhet som ansvarig infrastrukturhållare, men att det föreligger ett påtagligt behov av anpassning och ökad tydlighet av lagstiftningen i vissa avseenden.

Sjöfartsverket yttrade sig kring riksintresseutredningens slutbetänkande (SOU 2015:99) och påtalade där att alternativ lagstiftning för farleder bör övervägas i likhet med Väg- och Järnvägslagen.

Befintlig och nu föreslagen ändring farledslagen (1983:293) utgår från begreppen allmän farled och allmän hamn. Begreppet allmän hamn härrör från utredningen (SOU1943:32) samt proposition (Prop1981/82:130) vilka båda får anses relativt gamla. Utredaren pekar på att begreppen är vaga och i egentlig mening saknar någon legal definition vilket överensstämmer med Sjöfartsverket bild.

Mot bakgrund av ovan ser Sjöfartsverket det som önskvärt att begreppen får en entydig definition.

Allmänna och privata farleder

Sjöfartsverket delar inte fullt ut uppfattningen att farleder skall indelas i allmänna farleder respektive privata farleder, istället bör det skiljas på allmänna farleder respektive övriga farleder. Anledningen är att det idag finns ett antal ej allmänna farleder där Sjöfartsverket utgör farledshållare vilka då inte kan anses såsom privata. Ej allmänna farleders rättsliga status får anses fortsatt oklar.

Datum
2018-03-20

Vår beteckning
17-04110-3

Rådighet

Utredningen tar upp frågan om rådighet i allmänna respektive privata farleder och i princip sägs att farleder endast kan utgöras av allmänna farleder då det endast är i dessa fall som rådighet kan påvisas.

I juridisk mening ser Sjöfartsverket detta som problematiskt då privata farleder kommer att bestå oaktat hur en ny lagstiftning utformas. Utredningen saknar i allt väsentligt ett resonemang kring hur denna fråga skall hanteras framgent.

Sjöfartsverket ser sig idag inte kunna hävda rådighet över allmänna farleder på det sätt som lagstiftningen (och utredaren) avser fullt ut, detta beroende på att flertalet av de allmänna farledernas utsträckning (yta) idag inte finns definierad.

Sjöfartsverkets definition av farled är: **sjöväg i inlandsvatten, inomskärs eller nära kusten, anvisad genom sjösäkerhetsanordningar eller utmärkt i sjökort eller i nautisk publikation.** Definitionen har dock ännu inte omsatts i definierade farledsytor (GIS format) för flertalet allmänna farleder vilket ses som nödvändigt för att erhålla ett modernt planeringsunderlag.

Som exempel kan tas Kammarkollegiet där sådan information nyttjas för att göra åtskillnad mellan allmänna farleder och allmänt vatten vid rådighetsmedgivanden, samt Lantmäteriet som nyttjar denna typ av underlag för genomförande av fastighetsutredningar i samband med allmänna farleder.

Mindre justeringar i allmänna farleder och allmänna hamnar

Inom ramen för Sjöfartsverkets löpande verksamhet krävs återkommande mindre ändringar och anpassningar av allmänna farleder och allmänna hamnar, vilka skulle kunna betecknas som inrättande, utvidgning eller avlysning av allmän farled respektive allmän hamn, men som har ingen eller endast obetydlig omgivningspåverkan. Det kan exempelvis vara fråga om en mindre justering eller tillfällig ändring av farledsdragning eller mindre justering av gräns för allmän hamn.

Sjöfartsverket föreslår att det i farledslagen, alternativt i en ny lag som ersätter denna, tydliggörs att mindre omfattande åtgärder med avseende på allmänna farleders sträckning och utformning respektive gränsen för allmän hamn kan genomföras inom ramen för Sjöfartsverkets löpande verksamhet samt ansvar som infrastrukturhållande myndighet. Motsvarande möjlighet finns idag för Trafikverket när det gäller väg och järnväg.

Föreslagna ändringar redovisas fullt ut i bilaga 2 till detta yttrande.

Datum
2018-03-20Vår beteckning
17-04110-3**Processen för tillåtlighetsprövning av allmän farled och allmän hamn**

I 17 kap 1 § MB anges att "nya verksamheter av följande slag" ska tillåtlighetsprövas av regeringen. Bestämmelsen innehåller tre olika typer av verksamheter, däribland "2. allmänna farleder". I farledslagen anges i 1 d § att Sjöfartsverket ska överlämna frågan om "inrättande av en allmän farled" till regeringen för tillåtlighetsprövning, men bestämmelsen hänvisar även till 17 kap 3 § MB.

Bestämmelserna om vilka verksamheter som ska prövas av regeringen enligt 17 kap MB är enligt Sjöfartsverket delvis otydligt utformade. Enligt Sjöfartsverkets uppfattning bör en regeringsprövning endast ske enligt 17 kap 3 § av de projekt som är av sådan dignitet att en sådan prövning kan anses befogad, och denna prövning skulle även kunna vara befogad vid utvidgning eller avlysning av allmän farled eller allmän hamn, inte enbart inrättande. Bestämmelsen om obligatorisk tillåtlighetsprövning av inrättande av allmänna farleder enligt farledslagen 1 d § samt 17 kap 1 § MB bör således utgå och regeringens prövning av åtgärder med avseende på allmän farled eller allmän hamn, i likhet med prövningen av väg och järnväg, enbart omfattas av MB 17 kap 3§. Detta innebär förslagsvis att även 17 kap 5 § 2st ändras så att Sjöfartsverket, på motsvarande sätt som Trafikverket, årligen skall underrätta regeringen om planerade verksamheter avseende allmänna farleder och allmänna hamnar som bör underställas regeringens prövning.

Föreslagna ändringar redovisas fullt ut i bilaga 2 till detta yttrande.

Avlysning av allmän hamn

Farledslagen anger i 2 § att en allmän farled eller en allmän hamn skall helt eller delvis avlysas under i paragrafen angivna förutsättningar. I förordning (1998:898) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn stadgas att Sjöfartsverket beslutar om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn enligt farledslagen.

Ovanstående reglering innebär att Sjöfartsverket, under vissa förutsättningar, ska fatta beslut om avlysning. Det är dock inte klarlagt om Sjöfartsverket kan fatta ett sådant beslut ex officio, dvs. på eget initiativ. En komplicerande omständighet är att även avlysning kräver MKB, vilket således innebär att en allmän hamn åläggs en kostnad för avlysningen. Sjöfartsverket har flera allmänna hamnar som har visat intresse för att avlysa hamnen, men där hamnen inte har gått vidare med en ansökan med hänvisning till kravet på MKB.

Ett beslut om att avlysa allmän farled eller allmän hamn har historiskt mött svårigheter. Ett exempel är Strömsholms kanal, farled 958, som staten initierade en avlysning av men tvingades backa efter kraftiga reaktioner från berörda. Ytterligare exempel är att Sjöfartsverket tillskrev två allmänna hamnar med en förfrågan om hamnarna inte borde avlysas mot bakgrund av att handelssjöfart till hamnarna upphört, men hamnarna motsatte sig avlysning.

Datum
2018-03-20

Vår beteckning
17-04110-3

Sjöfartsverket efterfrågar ett klargörande gällande förutsättningarna för ett beslut om avlysning.

Sjöfartsverket anser även att kravet på obligatorisk MKB vid avlysning bör utgå och ersättas av en miljöbedömning som anpassas till den specifika situationen, bland annat för att säkerställas att detta inte påverkar ansvaret för eventuell miljöskuld från tidigare hamn- eller farledsverksamhet.

Tillfällig avlysning av allmän farled

Sjöfartsverket ser att begreppet ”tillfällig avlysning av allmän farled” skall införas i en ny farledslag. Sjöfartsverket tar idag regelmässigt beslut om tillfälliga avlysningar av allmän farled och då oftast i samband med exv. evenemang, vintervägar på is, isrännor, is länsor, byggarbeten etc. Nuvarande lagstiftning anses inte fullt ut omhändertaga dessa situationer och därtill anger farledslagen överklagandeprocédur att överklagande ska ske till regeringen.

Säkerheten i allmänna farleder och allmänna hamnar

Utredningen föreslår att tillsynsmyndigheten skall ha rätt att få tillgång till den information och de handlingar som krävs för tillsynen. Detta ser Sjöfartsverket som positivt men det måste då finnas ett regelverk eller standard att åberopa. Sjöfartsverket gör tolkningen att sådan information som här avses bör inkludera hydrografiskt djupunderlag vilket i egentlig mening kommer att utgöra den primära tillsynsfrågan jämte sjösäkerhets anordningar framledes.

Förteckning av allmänna farleder och hamnar

Sjöfartsverket ser liksom utredaren att förteckningen (2013:4) är i behov av revidering. Vid revidering bör förteckningen förnyas i så mening att större delen av förteckningen presenteras i digitalt GIS format. En sådan presentation ger ett modernt planeringsunderlag för övriga myndigheter och allmänhet, samtidigt möjliggörs en förbättrad specifikation och ajourhållning av förändringar framledes.

Utveckling av standard i farleder och hamnar

Utredaren föreslår att Transportstyrelsen skall vara ansvarig myndighet för standarder och utveckling i allmänna farleder och allmänna hamnar. Sjöfartsverket ser att denna del istället bör ligga på Sjöfartsverket såsom statlig infrastrukturhållare. Som jämförelse kan tas hur Trafikverket såsom infrastrukturhållare står för standarder och utveckling inom väg- och järnväg.

Som internationell jämförelse kan nämnas hur ovan frågor hanteras i Norge. Där ansvarar Kystverket för standarder i farleder och hamnar genom att ha ett regelverk benämnt ”Farledsnormalen”

Datum
2018-03-20

Vår beteckning
17-04110-3

1.3 Förslag till lag om ändring i lagen(1981:655) om vissa avgifter i allmän hamn.
Sjöfartsverket ser att denna lag kan upphävas och istället ingå i ny lag om allmän farled och allmän hamn.

1.4 Förslag till förordning med kompletterande bestämmelser till hamnförordningen.
Inga synpunkter.

1.5 Förslag till förordning om allmänna farleder och allmänna hamnar.
Se bilaga 1 med kommentarer till författningsförslag.

1.6 Förslag till förordning om ändring i sjötrafikförordningen (1986:300).
Sjöfartsverket vill förorda att dagens drifttillstånd för sjösäkerhetsanordningar tas bort och ersätts med en anmälningsplikt (för mindre farleder som primärt trafikeras av icke yrkesmässig trafik och icke lotspliktigt tonnage). Detta förfarande anses förenkla dagens system avsevärt. Tillsammans med någon form av tillsyn bör ett sådant system fungera väl, oaktat vilken myndighet som utpekas,.

Vidare ser Sjöfartsverket att de samråd som görs mellan myndigheterna tas bort på motsvarande sätt då grunden för samråd faller, i och med ett borttagande av obligatoriska drifttillstånd enligt ovan.

Se vidare bilaga 1 med kommentarer till författningsförslag.

9 Konsekvenser

Konsekvenser vid införande av hamnförordningen

Sjöfartsverket ser inga direkta konsekvenser för sin verksamhet.

Det bör dock påtalas att ovan är delvis avhängigt av hur hamnområde skall definieras geografiskt. Hamnförordningen kan komma att få konsekvenser för Trafikverket och dess funktion såsom nationell planeringsmyndighet för kommunikationer. Förslaget innebär också en otydlighet gentemot Trafikverket och hur investeringar i infrastruktur skall ses på, då hamnar kan komma att få olika förutsättningar med avseende på statsstöd och insyn i det fall förordningen endast skall gälla TEN-T hamnar.

Datum
2018-03-20

Vår beteckning
17-04110-3

Konsekvenser vid ny lag om allmän farled och allmän hamn

Synen kring hamnområdesgränser i allmänna hamnar och hur statens åtagande eventuellt kan komma att förändras påverkas inte av nu föreslagna lagstiftning.

Processen för inrättande av farled samt avlysning enligt remissförslaget anses komplext, tidsödande och i vissa delar ekonomiskt ofördelaktigt vilket anses påverka såväl möjligheterna att utveckla transportsystemet för ökade sjötransporter som Sjöfartsverket i negativ mening. Nu föreslagna förändringar från Sjöfartsverkets sida anses väsentligt minska dessa negativa konsekvenser.

Konsekvenser vid överföring av tillsyn, tillstånd och sjötrafikföreskrifter

Sjöfartsverket ser en risk att förslaget leder till en fortsatt otydlighet kring hur myndigheter på sjöfartsområdet arbetar, förslaget medför att det blir två sjöfartsmyndigheter som båda utövar tillståndsskrivning samt tillsyn.

I större hamnar kommer Transportstyrelsen alltjämt att utföra tillsyn på land (hamnskydd) emedan Sjöfartsverket alltså skall utföra tillsyn i vattenområdet (allmän hamn).

I motsats till utredaren ser Sjöfartsverket att överföring av tillståndsgivning och tillsyn kan komma att medföra väsentligt högre kostnader än idag vilket behöver finansieras på lämpligt sätt.

Den högre kostnaden beror främst på att utredaren föreslår en faktisk tillsyn, vilket avsevärt skiljer sig från den idag närmast obefintliga tillsyn som utförs av Transportstyrelsen. Till detta kommer administration, juridik (överklaganden), sjötrafikföreskrifter etc.

Vidare ses det idag som osannolikt att Sjöfartsverket, fullt ut, kan ta ut avgifter för drifttillstånd av sjösäkerhetsanordningar, hantering av sjötrafikföreskrifter eller tillhörande administration.

Datum
2018-03-20

Vår beteckning
17-04110-3

Övrigt

I syfte att ytterligare tydliggöra förhållandet mellan Sjöfartsverket och Transportstyrelsen bör en översyn av 2 kap sjötrafikförordningen (1986:300) genomföras. Denna översyn bör också klargöra vilka delar som skall ligga på Länsstyrelserna alternativt sjöfartsmyndigheterna. Det är Sjöfartsverkets uppfattning att det också här finns betydande effektiviseringsmöjligheter.

Kungörelse (1935:47) angående viss uppgiftsskyldighet i fråga om hamnar och lastageplatser ävensom kanaler och andra vattentrafikleder bör med nu föreslagen lagstiftning kunna upphävas.

I detta ärende som har avgjorts av generaldirektören Katarina Norén, har deltagit direktören för Styrning och Planering Noomi Eriksson, verksjuristen Ulf Holmgren, samt chefen för infrastrukturenheten Marielle Svan.

Ärendet har föredragits av infrastruktursamordnare Johan Eriksson



Katarina Norén

Johan Eriksson



Näringsdepartementet
n.registrator@regeringskansliet.se
marie.egerup@regeringskansliet.se

Bilaga 1 till yttrande gällande promemoria om vissa farleds- och hamnfrågor.

Kommentarer till Författningsförslag

1.1 Förslag till lag med kompletterande bestämmelser till hamnförordning.

Sjöfartsverket vill föreslå att paragraf eller referens tillförs nu föreslagen lagtext alternativt förordning till vad som skall anses såsom "hamnområde", i syfte att tydliggöra vilket tillsynsansvar som vilar på Konkurrensverket.

1.2 Förslag till lag om allmänna farleder och allmänna hamnar.

Föreslagna ändringar redovisas fullt ut i bilaga 2

1.3 Förslag till lag om ändring i lagen(1981:655) om vissa avgifter i allmän hamn.

Sjöfartsverket ser att denna lag kan upphävas och istället ingå i ny lag om allmän farled och allmän hamn.

I lagtexten nämns begreppen "vattenområde" samt "vattenvägar" vilka enligt Sjöfartsverket saknar definitioner varför begreppen allmän farled och allmän hamn skall användas istället.

1.4 Förslag till förordning med kompletterande bestämmelser till hamnförordningen.

Inga synpunkter.

1.5 Förslag till förordning om allmänna farleder och allmänna hamnar.

Inga synpunkter.

1.6 Förslag till förordning om ändring i sjötrafikförordningen (1986:300).

3 Kap 2§

Sjöfartsverket föreslår att drifttillstånd för sjösäkerhetsanordningar utgår och ersätts med anmälningsplikt för sjösäkerhetsanordning.

Sjöfartsverket ser att samråd med Transportstyrelsen utgår i andra stycket då grunden för sådant samråd saknas i det fall nuvarande system med drifttillstånd ersätts med en anmälningsplikt.

3 Kap 4§

Första stycket:

Om en säkerhetsanordning är bristfällig, vilseledande och rättelse inte omedelbart sker efter tillsägelse....

bör ändras till att ha följande lydelse:

Om en *anordning* är bristfällig, vilseledande *eller utgör hinder* och rättelse inte omedelbart sker efter tillsägelse....

Andra stycket:

Om Sjöfartsverket finner att det i Sveriges sjöterritorium har anordnats belysning, eller något annat som kan vilseleda sjöfarande skall.....

bör ändras till att ha följande lydelse:

Om Sjöfartsverket finner att det i Sveriges sjöterritorium har anordnats belysning, *objekt* eller något annat som kan *utgöra hinder eller* vilseleda sjöfarande skall.....

Ovanstående bör ändras oaktat om Sjöfartsverket eller Transportstyrelsen utgör ansvarig myndighet.

3 Kap 6§

Ordet ”befattningshavare” bör strykas.



Näringsdepartementet
n.registrator@regeringskansliet.se
marie.egerup@regeringskansliet.se

Bilaga 2 till yttrande gällande promemoria om vissa farleds- och hamnfrågor.

SjöV anser i princip att farledslagen, dvs lagen (1983:293) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmänna farleder och allmänna hamnar, i dess nuvarande lydelse är ändamålsenlig för Sjöfartsverkets löpande verksamhet som ansvarig infrastrukturhållare, men att det föreligger ett påtagligt behov av anpassning och ökad tydlighet i lagstiftningen i vissa avseenden.

Bakgrunden till SjöV förslag till förändring av farledslagen är behovet av att tydliggöra att endast mer omfattande åtgärder i fråga om allmänna farleder och allmänna hamnar bör föranleda regeringsprövning respektive genomförande av en miljökonsekvensbeskrivning (MKB).

Inom ramen för Sjöfartsverkets löpande verksamhet krävs återkommande mindre ändringar och anpassningar av allmänna farleder och allmänna hamnar, vilka skulle kunna betecknas som inrättande, utvidgning eller avlysning av allmän farled respektive allmän hamn, men som har ingen eller endast obetydlig omgivningspåverkan. Det kan exempelvis vara fråga om en mindre justering eller tillfällig ändring av farledsdragning eller mindre justering av gräns för allmän hamn.

Sjöfartsverket föreslår att det i *lagen (1983:293) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn*, alternativt i en ny lag som ersätter denna, tydliggörs att mindre omfattande åtgärder med avseende på allmänna farleders sträckning och utformning respektive gränsen för allmän hamn kan genomföras inom ramen för Sjöfartsverkets löpande verksamhet samt ansvar som infrastrukturhållande myndighet. I likhet med Trafikverkets rätt och ansvar för att utföra sådana ändringar på väg och järnväg föreslås att farledslagen justeras enligt följande (jfr 10 § Väglag):

Allmänna farleder och hamnar

1 § 2 st:

En allmän farled eller allmän hamn får inrättas om farleden eller hamnen är av väsentlig betydelse för den allmänna samfärdseln.

En allmän farled får även inrättas, om den är av väsentlig betydelse för:

1. [...]
2. [...]
3. [...]

Första och andra stycket gäller även i fråga om utvidgningar av allmänna farleder eller allmänna hamnar. Med inrättande eller utvidgning avses inte:

1. **åtgärder som endast medför marginell påverkan på omgivningen, och**
2. **berörda fastighetsägare och innehavare av särskild rätt medgivit att mark eller annat utrymme får tas i anspråk.**

För att tydliggöra att sådana mindre åtgärder inte heller kräver en MKB, samt för att förtydliga bestämmelsens utformning, föreslås följande justering

3 §:

I ett ärende om inrättande, utvidgning eller avlysning enligt denna lag ska

1. *Frågan om ~~farleden och hamnen~~ åtgärden kan antas medföra en betydande miljöpåverkan [...]*

I samband med prövningen av ett ärende enligt denna bestämmelse ska miljökonsekvensbeskrivningen och resultatet av samråd och yttranden beaktas.

Avlysning av allmän farled och allmän hamn

Beslut om avlysning torde regelmässigt ha mycket liten påverkan på omgivningen och därför föreslås på samma sätt som för inrättande och utvidgning att kravet att upprätta MKB för samtliga sådana beslut utgår och att 1 c § samt 8 § farledslagen justeras enligt följande:

1 c §

1 c § Erforderlig utredning av konsekvenser för hälsa och miljö, alternativt den miljökonsekvensbeskrivning som krävs enligt 1 b § och 6 kap. miljöbalken, ska ingå i ett ärende enligt denna lag. Lag (2017:959).

8 §, sista stycket:

I fråga om beslut om avlysning av allmän farled och allmän hamn gäller 2-4 §§ denna lag. 3 § gäller dock inte för beslut om avlysning som endast medför marginell påverkan på omgivningen eller transportsystemet.

Processen för tillåtlighetsprövning av allmän farled och allmän hamn

I 17 kap 1 § MB anges att "nya verksamheter av följande slag" ska tillåtlighetsprövas av regeringen. Bestämmelsen innehåller tre olika typer av verksamheter, däribland "2. allmänna farleder". I farledslagen anges i 1 d§ att Sjöfartsverket ska överlämna frågan om "inrättande av en allmän farled" till regeringen för tillåtlighetsprövning, men bestämmelsen hänvisar även till 17 kap 3 § MB.

Bestämmelserna om vilka verksamheter som ska prövas av regeringen enligt 17 kap MB är enligt Sjöfartsverket delvis otydligt utformade. Enligt Sjöfartsverkets uppfattning bör en regeringsprövning endast ske enligt 17 kap 3 § av de projekt som är av sådan dignitet att en sådan prövning kan anses befogad, och denna prövning skulle även kunna vara befogad vid utvidgning eller avlysning av allmän farled eller allmän hamn, inte enbart inrättande. Bestämmelsen om obligatorisk tillåtlighetsprövning av inrättande av allmänna farleder enligt farledslagen 1 d§ samt 17 kap 1 § MB bör således utgå och regeringens prövning av åtgärder med avseende på allmän farled eller allmän hamn, i likhet med prövningen av väg och järnväg, enbart omfattas av MB 17 kap 3§. Detta innebär förslagsvis att även 17 kap 5 § 2 st ändras så att SjöV på motsvarande sätt som Trafikverket årligen skall underrätta regeringen om planerade verksamheter avseende allmänna farleder och allmänna hamnar som bör underställas regeringens prövning.

I konsekvens med vad som anförts ovan, och på motsvarande sätt som anges i väglagens 16 § bör farledslagen 1 d§ ändras och förslagsvis ges följande lydelse.

1 d§

Om en verksamhet ska tillåtlighetsprövas enligt 17 kap. 3 § miljöbalken, ska Sjöfartsverket överlämna ärendet till regeringen med eget yttrande.

I 2 § farledsförordningen bör hänvisningen till 17 kap 1 § MB utgå.