

Datum
2012-10-31Dnr/Beteckning
TSG 2012-757Ert datum
2012-08-17Er beteckning
M2012/2031/RMiljödepartementet
registrator@environment.ministry.se

Per.hallstrom@environment.ministry.se

Remiss Identifiering, beskrivning och bedömning av miljökonsekvenser

Utifrån sitt ansvarsområde vill Transportstyrelsen lämna följande synpunkter.

Transportstyrelsen ser det som positivt att bestämmelserna förtydligas i avsikt att effektivisera förfarandet med konsekvensutredningar och stödjer även förslaget att en miljökonsekvensutredning som rör ändring av en miljöfarlig verksamhet ska kunna avgränsas och ha den omfattning och deltaljeringsgrad som omständigheterna i det enskilda fallet motiverar.

Transportstyrelsen har inget att anmärka angående att hamnar för fritidsbåtar blir anmälningspliktiga under miljöbalken. Transportstyrelsen anser dock att definitionen av en fritidsbåtshamn måste vara tydlig och inte avvika från övrig lagtexts definition av hamn, se SJÖFS 2001:13 definition som lyder ”Fritidsbåtshamn – en plats eller geografiskt område som inrättats för att ge service till fritidsbåtar, dock inte små bryggor och enkla förtöjningsplatser”.

Trots att flera försök gjorts att inventera antalet hamnar i Sverige upplever Transportstyrelsen att det saknas information om antalet hamnar och deras geografiska omfattning. Detta gäller inte minst fritidsbåtshamnar. Transportstyrelsen föreslog därför i sitt yttrande till SOU 2011:82 *Ny lag om åtgärder mot förorening från fartyg*, att en anmälningsplikt för hamnägare införs. Anmälningsplikten skulle göra att ett register kan upprättas över svenska hamnar för att på ett bättre och effektivare sätt kunna utöva tillsyn över hamnarna samt kunna nå alla hamnar direkt med relevant information.

Transportstyrelsen har uppmärksammat att myndigheten inte finns med som samrådspart i andra meningarna i 1b § i lagen (1983:293) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn.

”Innan miljökonsekvensbeskrivningen upprättas *ska* den som avser att inleda ett ärende enligt denna lag *samråda* med Sjöfartsverket, berörda länsstyrelser och enskilda”.

Möjligen kan detta bero på att när Transportstyrelsen bildades 1 januari 2009, flyttades de normeringsgivande funktionerna från Sjöfartsverket till Transportstyrelsen. Bör det ske en ändring i ovan nämnda lag, lyfter Transportstyrelsen frågan i särskild ordning.

Nedan följer svar på de frågor som ställts i remissunderlaget.

Fråga 1

Transportstyrelsen anser att den föreslagna strukturen ger en mer lättillgänglig reglering och det blir enklare att följa den process som ska gälla för att bedöma tillämpligheten av kapitlets bestämmelser att identifiera, beskriva och bedöma miljökonsekvenserna. Genom den valda dispositionen har reglerna blivit lättare att överblicka. För om möjligt göra dispositionen än mer tydlig kan eventuellt rubriken närmast före 7 § istället lyda ”*Bedömning och samråd om planers och programs miljöpåverkan*”. Rubriken närmast före 23 § kan istället lyda ”*Bedömning och samråd av verksamhetens och åtgärders miljöpåverkan*.”

Rubrikerna kan även med fördel delas in i fler rubriknivåer, exempelvis så som nedan.

6 kap. Identifiering, beskrivning och bedömning av miljökonsekvenser

Allmänt (1-4 §§)

Planer och program

Allmänt (5-6 §§)

Samråd om planers och programs miljöpåverkan (7 §)

Beslut om planer och programs miljöpåverkan (8-9 §§)

Planers och programs miljökonsekvenser

Allmänt (10 §)

Miljökonsekvensbeskrivningar för planer och program (11-12 §§)

Samråd

Samråd om miljökonsekvensbeskrivningar för planer och program (13 §)

Samråd med andra länder om planer och program (14-15 §§)

Information och samråd om förslag till planer och program (16 §)

Beslut att anta planer och program (17 §)

Information om beslut att anta planer och program (18-19 §§)

Övervakning och uppföljning av beslutade planer och program (20 §) osv.

Fråga 2

Transportstyrelsen anser att de flygplatser som idag är tillståndspliktiga enligt miljöbalken bör räknas som verksamhet med betydande miljöpåverkan.

Fråga 3

Frågan berör inte Transportstyrelsens verksamhet direkt men det förefaller vara en rimlig ordning.

Fråga 4

Transportstyrelsen anser att det är bra att miljökonsekvensbeskrivningens innehåll och avgränsning fastställs på ett så tidigt stadium av processen som möjligt. Emellertid kan det vara svårt att göra en tidig avgränsning med hänsyn tagen till synpunkter som framförs under senare samråd som kan föranleda utökning av miljökonsekvensbeskrivningen.

Fråga 5

Kapitel 22 § 1 miljöbalken rör innehållet i en ansökan i ett ansökningsmål. Den föreslagna lydelsen förefaller tydligare och mer preciserad än tidigare.

Detta ärende har beslutats av stabschef Jacob Gramenius. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog avdelningschef Ingrid Cherfils, luftfartsavdelningen, tf avdelningschef Erik Eklund, sjöfartsavdelningen, enhetschef Helen Ahlenius, GD-staben och utredare miljö Camilla Pettersson, GD-staben, den senare föredragande.

/Signerad/

Jacob Gramenius
Stabschef