

Dnr 110-2032/2017

All: RT

**Från:** Helene Lassi <helene.lassi@regeringskansliet.se>  
**Skickat:** den 22 december 2017 11:46  
**Till:** registrator@jk.se; svea.hovratt@dom.se; forvaltningsratteniharnosand@dom.se; forvaltningsrattenimalmo@dom.se; gbg.tingsratt@dom.se; lulea.tingsratt@dom.se; vasterbotten@lansstyrelsen.se; norrbotten@lansstyrelsen.se; vastmanland@lansstyrelsen.se; ostergotland@lansstyrelsen.se; registrator@kustbevakningen.se; havochvatten@havochvatten.se; svea.avd6@dom.se; registrator@naturvardsverket.se; registrator@uhmynd.se; lantmateriet@lm.se; sjofartsverket@sjofartsverket.se; trafikverket@trafikverket.se; sjofartsverket@sjofartsverket.se; konkurrensverket@kkv.se; info@sweship.se; info@swe-shipbroker.se; info@skargardsredarna.se; patrik.wikand@sjofartsverket.se; remisser; info@transportforetagen.se; ports@transportforetagen.se; remiss@skogsindustrierna.org; info@skl.se; transport@transport.se; kansli@hamn.nu; barbara.agersnap@cmport.com; peter.sevholt@falkenbergs-terminal.se; mats.eriksson@gotland.se; tomas.karlsson@eckerolinjen.se; fredrik.svanbom@gavlehamn.se; magnus.karestedt@portgot.se; bjorn.alvengrip@portofhalland.se; curt.nilsson@hargshamn.se; niels.vallo@port.helsingborg.se; peter.stromberg@metsagroup.com; christer.wallin@kalix.se; mats.gustafson@kalmarhamn.se; mats.olsson@karlshamnshamn.se; monica.strandhag@stenaline.com; teijo.seppelin@vaasa.fi; mats.larsson@landskrona-hamn.se; henrik.vuorinen@portlulea.com; dan.ericsson@lysport.se; carola.alzen@malarhamnar.se; niclas.stromqvist@sodra.com; karl-johan.ringborg@nhs.se; erik.zetterlund@oxhamn.se; ulrika.nilsson@piteahamn.se; portofskelleftea@skelleftea.se; helene.samuelsson@preem.se; info@smalandshamn.com; gote.andersson@hamntjanst.se; Johan Castwall; niclas.samuelsson@stromstad.se; anders.nordstrom@sundsvallshamn.se; info@ssh.se; robert.tingvall@soeport.se; stig.wahlstedt@snhl.se; johan.persson@sbport.com; jorgen.nilsson@port.trelleborg.se; ulf.stenberg@uddevalla-hamn.se; goran.lidstrom@vanerhamn.se; torbjorn.wedebrand@wallhamn.com; bjorn.bostrom@ystad.se; info@ahushamn.se; christer.ogren@ovikshamn.se; kommun@falkenberg.se; kommun@gullspang.se; gavle.kommun@gavle.se; stadsledningskontoret@stadshuset.goteborg.se; kommunstyrelsen@halmstad.se; kontaktcenter@helsingborg.se; kommun@kalmar.se; info@karlshamn.se; karlskrona.kommun@karlskrona.se; karlstadskommun@karlstad.se; kommunen@kristinehamn.se; kopings.kommun@koping.se; kommun@landskrona.se; kommun@lidkoping.se; lulea.kommun@lulea.se; registrator@lysekil.se; kommunstyrelsen@malmo.se; kommun@monsteras.se; norrkoping.kommun@norrkoping.se; norrtalje.kommun@norrtalje.se; kommunstyrelsen@nynashamn.se; kommunen@oskarshamn.se; kommun@oxelosund.se; kommun@pitea.se; regiongotland@gotland.se; kundtjanst@skelleftea.se; kommun@stenungsund.se; Funktion Kommunstyrelsen; kommun@stromstad.se; sundsvalls.kommun@sundsvall.se; kommunstyrelsen@soderhamn.se; sodertalje.kommun@sodertalje.se; info@solvesborg.se; trelleborgs.kommun@trelleborg.se; kommun@tjorn.se; kommunen@uddevalla.se; kommun@vanersborg.se; umea.kommun@umea.se; ks@kommunen.varberg.se; info@vasteras.se; kommunen@ystad.se; kommun@kristianstad.se; kommun@kalix.se; kommunen@ornskoldsvik.se; kommunen@osthammar.se; jonas.arkestad@cmport.com; pelle.petersson@karlskrona.se; bertil.hammarstedt@umea.se

**Ämne:** Remiss: Promemoria Vissa farleds- och hamnfrågor, N2017/03200/SUBT  
**Bifogade filer:** Remissmissiv.pdf; PM.PDF

**Uppföljningsflagga:**

Följ upp

**Flagga:**

Har meddelandeflagga

Promemoria Vissa farleds- och hamnfrågor

Remissvaren ska ha kommit in till Näringsdepartementet senast **21 mars 2018**. Svaren bör lämnas både på papper och per e-post. Vi ser gärna att remissvaren skickas i elektronisk form via E-post till [n.registrator@regeringskansliet.se](mailto:n.registrator@regeringskansliet.se) samt [marie.egerup@regeringskansliet.se](mailto:marie.egerup@regeringskansliet.se) i både word- och pdf-format. Ange diarienummer N2017/03200/SUBT och remissinstansens namn i ämnesraden på e- postmeddelandet.

Frågor kan ställas till kansliråd Magnus Oldenburg, Avdelningen för bostäder och transporter, Enheten för styrning och uppföljning för bostäder och transporter, [magnus.oldenburg@regeringskansliet.se](mailto:magnus.oldenburg@regeringskansliet.se)

I remissen ligger att regeringen vill ha synpunkter på förslagen eller materialet i promemorian.

Myndigheter under regeringen är skyldiga att svara på remissen. En myndighet avgör dock på eget ansvar om den har några synpunkter att redovisa i ett svar. Om myndigheten inte har några synpunkter, räcker det att svaret ger besked om detta.

För andra remissinstanser innebär remissen en inbjudan att lämna synpunkter.

Råd om hur remissyttranden utformas finns i Statsrådsberedningens promemoria Svara på remiss – hur och varför (SB PM 2003:2). Den kan laddas ner från Regeringskansliets webbplats [www.regeringen.se](http://www.regeringen.se).

Ulrika Rosenberg-Sand

Departementsråd



Näringsdepartementet

Promemoria Vissa farleds- och hamnfrågor

Remissinstanser

- 1 Justitiekanslern
- 2 Svea hovrätt
- 3 Göteborgs tingsrätt
- 4 Luleå tingsrätt
- 5 Kammarrätten i Göteborg
- 6 Förvaltningsrätten i Härnösand
- 7 Förvaltningsrätten i Malmö
- 8 Kustbevakningen
- 9 Länsstyrelsen i Kalmar län
- 10 Länsstyrelsen i Norrbottens län
- 11 Länsstyrelsen i Västernorrlands län
- 12 Länsstyrelsen i Västmanlands län
- 13 Länsstyrelsen i Västra Götalands län
- 14 Länsstyrelsen i Östergötlands län
- 15 Upphandlingsmyndigheten
- 16 Havs- och vattenmyndigheten
- 17 Mark- och miljööverdomstolen
- 18 Naturvårdsverket
- 19 Lantmäteriet
- 20 Sjöfartsverket

- 21 Trafikverket
- 22 Transportstyrelsen
- 23 Konkurrensverket
- 24 Svensk Sjöfart
- 25 Sveriges Skeppsmäklareförening
- 26 Skärgårdsredarna
- 27 Lotsförbundet
- 28 Svenskt Näringsliv
- 29 Transportindustriförbundet
- 30 Sveriges Hamnar
- 31 Skogsindustrierna
- 32 Sveriges Kommuner och Landsting
- 33 Transportarbetareförbundet
- 34 Hamnarbetareförbundet
- 35 Copenhagen Malmö Port AB
- 36 Falkenbergs Terminal AB
- 37 Gotlands Hamnar
- 38 Grisslehamn
- 39 Gävle Hamn AB
- 40 Göteborgs Hamn AB
- 41 Hallands Hamnar AB
- 42 Hargs Hamn AB
- 43 Helsingborgs Hamn AB
- 44 Husums Hamn
- 45 Kalix Hamn
- 46 Kalmar Hamn AB
- 47 Karlshamns Hamn AB
- 48 Karlskrona Hamn
- 49 Kvarkenhamnar AB
- 50 Landskrona Hamn AB

- 51 Luleå Hamn AB
- 52 Lysekils Hamn AB
- 53 Mälarhamnar AB
- 54 Mönsterås Hamn
- 55 Norrköpings Hamn AB
- 56 Oxelösunds Hamn AB
- 57 Piteå Hamn AB
- 58 Preem Raff
- 59 Skellefteå Hamn
- 60 Smålandshamn AB
- 61 Stenungsunds Hamntjänst AB
- 62 Stockholms Hamnar AB
- 63 Strömstad Hamn
- 64 Sundsvalls Hamn AB
- 65 Söderhamns Stuveri och Hamn AB
- 66 Södertälje Hamn AB
- 67 Södra Norrlands Hamn & Logistik AB
- 68 Sölvesborgs Stuveri & Hamn AB
- 69 Trelleborgs Hamn AB
- 70 Uddevalla Hamnterminal AB
- 71 Vänerhamn AB
- 72 Wallhamn AB
- 73 Ystad Hamn Logistik AB
- 74 Åhus Hamn & Stuveri AB
- 75 Örnsköldsviks Hamn & Logistik AB
- 76 Falkenbergs kommun
- 77 Gotlands kommun
- 78 Gullspångs kommun
- 79 Gävle kommun
- 80 Göteborgs kommun

- 81 Halmstads kommun
- 82 Helsingborgs kommun
- 83 Kalix kommun
- 84 Kalmar kommun
- 85 Karlshamns kommun
- 86 Karlskrona kommun
- 87 Karlskrona kommun
- 88 Kristianstads kommun
- 89 Kristinehamns kommun
- 90 Köpings kommun
- 91 Landskrona kommun
- 92 Lidköpings kommun
- 93 Luleå kommun
- 94 Lysekils kommun
- 95 Malmö kommun
- 96 Mönsterås kommun
- 97 Norrköpings kommun
- 98 Norrtälje kommun
- 99 Nynäshamns kommun
- 100 Oskarshamns kommun
- 101 Oxelösunds kommun
- 102 Piteå kommun
- 103 Skellefteå kommun
- 104 Stenungsunds kommun
- 105 Stockholms kommun
- 106 Strömstads kommun
- 107 Sundsvalls kommun
- 108 Söderhamns kommun
- 109 Södertälje kommun
- 110 Sölvesborgs kommun

- 111 Trelleborgs kommun
- 112 Tjörns kommun
- 113 Uddevalla kommun
- 114 Vänersborgs kommun
- 115 Umeå kommun
- 116 Varbergs kommun
- 117 Västerås kommun
- 118 Ystad kommun
- 119 Örnsköldsviks kommun
- 120 Östhammars kommun

Remissvaren ska ha kommit in till Näringsdepartementet senast **21 mars 2018**. Svaren bör lämnas både på papper och per e-post. Vi ser gärna att remissvaren skickas i elektronisk form via E-post till [n.registrator@regeringskansliet.se](mailto:n.registrator@regeringskansliet.se) samt [marie.egerup@regeringskansliet.se](mailto:marie.egerup@regeringskansliet.se) i både word- och pdf-format. Ange diarienummer N2017/03200/SUBT och remissinstansens namn i ämnesraden på e- postmeddelandet.

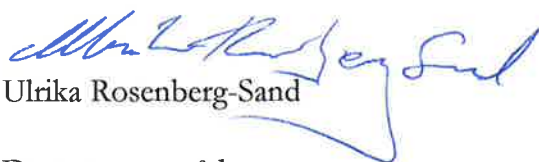
Frågor kan ställas till kansliråd Magnus Oldenburg, Avdelningen för bostäder och transporter, Enheten för styrning och uppföljning för bostäder och transporter, [magnus.oldenburg@regeringskansliet.se](mailto:magnus.oldenburg@regeringskansliet.se)

I remissen ligger att regeringen vill ha synpunkter på förslagen eller materialet i promemorian.

Myndigheter under regeringen är skyldiga att svara på remissen. En myndighet avgör dock på eget ansvar om den har några synpunkter att redovisa i ett svar. Om myndigheten inte har några synpunkter, räcker det att svaret ger besked om detta.

För andra remissinstanser innebär remissen en inbjudan att lämna synpunkter.

Råd om hur remissyttranden utformas finns i Statsrådsberedningens promemoria Svara på remiss – hur och varför (SB PM 2003:2). Den kan laddas ner från Regeringskansliets webbplats [www.regeringen.se](http://www.regeringen.se).



Ulrika Rosenberg-Sand

Departementsråd



# Vissa farleds- och hamnfrågor

Promemoria utarbetad på uppdrag av Näringsdepartementet

Docent Johan Schelin  
Juridiska institutionen  
Stockholms universitet  
2017-11-30

# Promemorians huvudsakliga innehåll

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/352 av den 15 februari 2017 om inrättande av en ram för tillhandahållande av hamntjänster och gemensamma regler för finansiell insyn i hamnar (hamnförordningen) ska tillämpas från och med den 24 mars 2019. Förordningen kommer från och med det datumet att gälla såsom lag i Sverige. Det övergripande syftet med förordningen är att förenkla tillträdet till marknaden för hamntjänster och att förbättra kvaliteten och effektiviteten i de tjänster som erbjuds de aktörer som nyttjar hamnen. Förordningen ger medlemsstaterna möjlighet att företa vissa nationella anpassningar beträffande tillämpningen av denna. Det gäller bland annat förordningens tillämpning på andra hamnar än de som ingår i det transeuropeiska transportnätverket. Vidare krävs viss kompletterande lagstiftning avseende tillsyn och sanktioner. I promemorian föreslås att det införs en lag med kompletterande bestämmelser till hamnförordningen.

Det framstår även som oklart idag vilket ansvar farledshållare och hamninnehavare har avseende ordnande och underhåll av framförallt allmänna farleder och allmänna hamnar med avseende på sjösäkerheten. I avsikt att åtgärda det problemet föreslås en ny lag om allmänna farleder och allmänna hamnar. Lagen är tänkt att ersätta den nuvarande lagen (1983:293) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn. Vidare föreslås vissa ändringar i sjötrafikförordningen (1986:300).

Utöver detta föreslås också vissa följändringar i andra författningar.

# 1 Författningsförslag

## 1.1 Förslag till lag (0000:000) med kompletterande bestämmelser till hamnförordningen

Enligt riksdagens beslut föreskrivs följande.

### Tillämpningsområde

1 § Denna lag innehåller kompletterande bestämmelser till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/352 av den 15 februari 2017 om inrättande av en ram för tillhandahållande av hamntjänster och gemensamma regler för finansiell tillsyn i hamnar (hamnförordningen).

### Överprövning av tilldelning av hamntjänster

2 § Efter ansökan av en hamntjänsteleverantör som anser sig ha lidit eller kunna komma att lida skada får allmän förvaltningsdomstol överpröva

1. ett förfarande avseende rätten att tillhandahålla en hamntjänst,

2. giltigheten av ett avtal eller en överenskommelse om tillhandahållande av hamntjänster.

3 § En ansökan om överprövning ska göras hos den förvaltningsrätt inom vars domkrets hamnen är belägen.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

4 § En ansökan om överprövning ska ha inkommit till förvaltningsrätten inom sex månader från det att avtalet eller överenskommelsen slöts.

5 § Om hamnledningen brutit mot de grundläggande principerna i artiklarna 3–9 i hamnförordningen och detta har medfört att hamntjänsteleverantören har lidit eller kan komma att lida skada, ska rätten besluta att förfarandet ska göras om eller avslutas först sedan rättelse har gjorts. Rätten kan i sådana fall även besluta att ett avtal eller en överenskommelse är ogiltig.

Om det motiveras av hänsyn till ett tvingande allmänintresse, kan rätten besluta att avtalet eller överenskommelsen helt eller delvis ska bestå trots att förutsättningarna för ogiltighet är uppfyllda. Avtalets eller överenskommelsens bestånd kan begränsas till viss tid.

## Skadestånd

6 § En hamnledning som inte har följt art. 3–9 i hamnförordningen ska ersätta den skada som därigenom har uppkommit för en hamntjänsteleverantör.

Rätten till skadestånd inbegriper ersättning till en hamntjänsteleverantör för att förbereda och delta i tilldelningsförfarandet om åsidosättandet av bestämmelserna i förordningen har menligt påverkat leverantörens möjligheter att få leverera hamntjänsten.

7 § Talan om skadestånd ska väckas vid allmän domstol i den domkrets inom vars område hamnen är belägen inom ett år från den tidpunkt då förfarandet avseende tilldelningen av hamntjänsten avslutades eller då avtalet eller överenskommelsen förklarades ogiltig enligt 5 § genom beslut som har fått laga kraft. Väcks inte talan i tid är rätten till skadestånd förlorad.

## Överprövning av vissa hamnavgifter

8 § Efter ansökan av en hamnanvändare som anser sig ha lidit eller kunna komma att lida skada får allmän förvaltningsdomstol

överpröva beräkningsgrunden för sådana hamnavgifter som avses i artikel 12 i hamnförordningen samt giltigheten av debiteringen av dessa.

**9 §** En ansökan om överprövning ska göras hos den förvaltningsrätt i vars domkrets hamnen är belägen.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

**10 §** Står beräkningsgrunden i strid med artikel 12 i hamnförordningen ska rätten besluta om rättelse samt att felaktigt debiterade belopp ska återbetalas.

## **Tillsyn**

**11 §** Tillsynsmyndigheten ansvarar för tillsynen över att bestämmelserna i hamnförordningen följs.

**12 §** Tillsynsmyndigheten får från en hamnledning eller en hamntjänsteleverantör inhämta den information och de handlingar som är nödvändiga för tillsynsverksamheten. Om det behövs på grund av brådska, materialets omfång eller något annat förhållande, får informationen eller handlingarna inhämtas genom besök hos hamnledningen eller hamntjänsteleverantören.

**13 §** Om det behövs för att tillsynsmyndigheten ska kunna utöva tillsyn enligt denna lag, får myndigheten förelägga en hamnledning eller en hamntjänsteleverantör att lämna information, visa upp en handling eller lämna över en kopia av handlingen. Föreläggandet får förenas med vite.

**14 §** Tillsynsmyndigheten får förelägga en hamnledning eller hamntjänsteleverantör att vidta de rättelser och andra åtgärder som föranleds av tillsynen. Föreläggandet får förenas med vite.

**15 §** Tillsynsmyndighetens föreläggande får överklagas till den förvaltningsrätt inom vars domkrets hamnen är belägen. När ett föreläggande överklagas, är tillsynsmyndigheten motpart i domstolen.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

## **Bemyndigande**

16 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter enligt denna lag om tillsyn.

## **Övriga bestämmelser**

17 § Ett beslut som denna lag är tillämplig på får inte överklagas med stöd av 13 kap. kommunallagen (2017:725).

- 
1. Denna lag träder i kraft den 24 mars 2019.
  2. Denna lag ska inte tillämpas i fråga om tidsbegränsade hamntjänstekontrakt som har ingåtts före den 15 februari 2017.
  3. I fråga om hamntjänstekontrakt som ingåtts före den 15 februari 2017 och som inte är tidsbegränsade eller har motsvarande verkan, ska lagen tillämpas från och med den 1 juli 2025.

## **1.2 Förslag till lag (0000:000) om allmänna farleder och allmänna hamnar**

Enligt riksdagens beslut föreskrivs följande.

### **Allmänna farleder och hamnar**

#### *Inrättande och utvidgning av allmän farled eller allmän hamn*

1 § 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) fiskerinäringen,

- 2) annan näringsverksamhet, eller
- 3) fritidsbåtlivet och det behövs med hänsyn till sjösäkerheten.

Första och andra stycket gäller även i fråga om utvidgningar av allmänna farleder eller allmänna hamnar.

**2 §** Vid prövning av ärenden enligt denna lag ska 2–4 kap. och 5 kap. 3 och 15 §§ miljöbalken tillämpas.

**3 §** I ett ärende enligt denna lag ska

1. frågan om farleden eller hamnen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan avgöras i ett särskilt beslut enligt 6 kap. 26 och 27 §§ miljöbalken efter att en undersökning enligt 6 kap. 23–25 §§ har gjorts, om inte annat följer av undantagen i 6 kap. 23 § andra stycket,

2. en specifik miljöbedömning göras och information lämnas enligt 6 kap. 28–41, 44 och 45 §§ miljöbalken, om en betydande miljöpåverkan kan antas,

3. en liten miljökonsekvensbeskrivning tas fram enligt 6 kap. 47 § miljöbalken, om länsstyrelsen beslutar att en betydande miljöpåverkan inte kan antas,

4. den ansvariga myndigheten och berörda länsstyrelser omfattas av de samråd som ska ske, och

5. det som föreskrivs i 6 kap. miljöbalken om länsstyrelse ska gälla den länsstyrelse inom vars område verksamheten huvudsakligen ska bedrivas.

Berörda länsstyrelser ska ta ställning till om miljökonsekvensbeskrivningen uppfyller kraven i 6 kap. miljöbalken innan beslut fattas om att inrätta eller utvidga allmän farled eller allmän hamn. Beslut i den frågan får inte överklagas.

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

**4 §** Den miljökonsekvensbeskrivning som krävs enligt 3 § och 6 kap. miljöbalken ska ingå i ett ärende enligt denna lag.

**5 §** Den ansvariga myndigheten ska med eget yttrande överlämna prövningen av tillåtligheten av en allmän farled till regeringen för prövning enligt 17 kap. 1 § miljöbalken. Detsamma gäller om

regeringen enligt 17 kap. 3 § miljöbalken har förbehållit sig prövningen av tillåtligheten av en allmän farled eller allmän hamn.

6 § Om det är påkallat med hänsyn till det ändamål som en allmän farled ska tillgodose, skyddet för hälsan eller miljön eller hushållningen med mark och vatten och andra resurser, säkerheten i farleden eller i övrigt med hänsyn till allmänna intressen eller enskild rätt får den ansvariga myndigheten meddela särskilda föreskrifter avseende användningen av den allmänna farleden.

7 § En förteckning över allmänna farleder och allmänna hamnar ska föras av den ansvariga myndigheten. I förteckningen ska uppgift om farledshållaren och hamninnehavaren finnas. I förteckningen ska anges vilka särskilda föreskrifter som gäller för en viss allmän farled.

#### *Avlysning av allmän farled och allmän hamn*

8 § En allmän farled eller allmän hamn ska helt eller delvis avlysas om

1. farleden eller hamnen inte kan användas för sitt ändamål utan att säkerheten äventyras,
2. farleden eller hamnen inte behövs för sitt ändamål, eller
3. farleden eller hamnen inte sköts så att dess ändamål tillgodoses.

I fråga om beslut om avlysning av allmän farled och allmän hamn gäller 2–4 §§ denna lag.

#### **Säkerheten i allmänna farleder och allmänna hamnar**

9 § Farledshållaren svarar för att allmänna farleder ordnas och underhålls på ett sådant sätt att sjösäkerheten i farleden inte äventyras. På samma sätt svarar hamninnehavaren för att vattenområden inom den allmänna hamnen ordnas och underhålls på ett sådant sätt att sjösäkerheten inte äventyras.

10 § I de fall farledshållaren eller hamninnehavaren är någon annan än staten ska den ansvariga myndigheten utöva tillsyn över att



farledshållare och hamninnehavare uppfyller sina skyldigheter enligt 9 §.

Andra myndigheter ska på begäran biträda den ansvariga myndigheten i den utsträckning det behövs för fullgörande av tillsynen.

**11 §** En farledshållare eller hamninnehavare ska lämna den ansvariga myndigheten de upplysningar som den begär för sin tillsyn. Den ansvariga myndigheten har även rätt att ta del av samtliga handlingar som behövs för tillsynen i fråga. Ett föreläggande om att lämna upplysningar eller uppvisande av handling får förenas med vite.

**12 §** Den ansvariga myndigheten får förelägga en farledshållare eller hamninnehavare att vidta de rättelser och andra åtgärder som föranleds av tillsynen. Om rättelserna eller åtgärderna inte företas inom föreskriven tid får den ansvariga myndigheten låta vidta rättelserna eller åtgärderna på farledshållarens eller hamninnehavarens bekostnad.

## **Överklagande**

**13 §** Beslut enligt 1 och 8 §§ denna lag som har fattats av den ansvariga myndigheten får överklagas hos regeringen.

**14 §** Beslut enligt 1 och 8 §§ denna lag får överklagas av en sådan ideell förening eller annan juridisk person som avses i 16 kap. 13 § miljöbalken.

**15 §** Den ansvariga myndighetens beslut enligt 11 och 12 §§ denna lag får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

## **Straff**

**16 §** Den som uppsåtligen bryter mot en föreskrift som har meddelats med stöd av 6 § denna lag döms till penningböter.

## Bemyndiganden

17 § Beslut om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn fattas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Regeringen får föreskriva att beslutet ska fattas i samråd med andra myndigheter.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer är ansvarig myndighet enligt denna lag.

18 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om tillsynen över allmänna farleder och allmänna hamnar samt om avgifter för sådan tillsyn.

19 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om standard för och säkerhet i allmänna farleder och vattenområden inom allmänna hamnar.

- 
1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2021.
  2. Genom lagen upphävs lagen (1983:293) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn.
  3. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för handläggningen och prövningen av ärenden som har inletts före ikraftträdandet.

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

Enligt riksdagens beslut föreskrivs i fråga om lagen (1981:655) om vissa avgifter i allmän hamn

*dels att 1 § ska ha följande lydelse,*

*dels att det ska införas en ny paragraf, 2 §, av följande lydelse.*

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

#### 1 §

Den som innehar en allmän hamn får ta ut avgifter, *utan att hamn som omfattas av hamninnehavaren tillhörig kaj, Europaparlamentets och rådets* Ledningen för en allmän hamn

brygga eller liknande anordning inom hamnens område anlöps eller nyttjas,

1. för fartyg som anlöper kaj, brygga eller liknande anordning som tillhör någon annan än hamninnehavaren men som ligger inom hamnens område,

2. för fartyg som passerar hamnens vattenområde,

3. för gods som lastas eller lossas över kaj, brygga eller liknande anordning som tillhör någon annan än hamninnehavaren men som ligger inom hamnens område.

Rätten att ta ut avgift enligt första stycket 2. gäller endast inom det område där trafiken enligt vad sjöfartsverket fastställt kan anses ha nytta av hamninnehavarens anordningar och tjänster. Ansökan om fastställelse görs av hamninnehavaren.

förordning (EU) 2017/352 av den 15 februari 2017 om inrättande av en ram för tillhandahållande av

hamntjänster och gemensamma regler för finansiell tillsyn i hamnar (hamnförordningen) ska ta ut avgifter för nyttjande av infrastruktur, anläggningar och tjänster, inklusive de vattenvägar som leder till den berörda hamnen, samt för tillgång till tjänster för hantering av passagerare och last (hamninfrastrukturavgifter).

Ledningen för andra allmänna hamnar än de som omfattas av hamnförordningen får ta ut sådana avgifter.

## 2 §

I fråga om fartyg som passerar hamnen tas avgift ut endast inom det vattenområde där trafiken enligt vad Sjöfartsverket fastställt kan anses ha nytta av hamninnehavarens anordningar och tjänster. Ansökan om fastställelse av sådant vattenområde görs av hamnledningen.

---

Denna lag träder i kraft den 24 mars 2019.

#### **1.4 Förslag till förordning (0000:000) med kompletterande bestämmelser till hamnförordningen**

Regeringen föreskriver följande.

1 § Konkurrensverket är tillsynsmyndighet enligt lagen (0000:000) med kompletterande bestämmelser till hamnförordningen.

2 § Konkurrensverket får meddela ytterligare föreskrifter om tillsynen över att bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/352 av den 15 februari 2017 om inrättande av en ram för tillhandahållande av hamntjänster och gemensamma regler för finansiell tillsyn i hamnar (hamnförordningen) följs.

---

Denna förordning träder i kraft den 24 mars 2019.

#### **1.5 Förslag till förordning (0000:000) om allmänna farleder och allmänna hamnar**

Regeringen föreskriver följande.

1 § Sjöfartsverket beslutar efter samråd med Transportstyrelsen om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn enligt 1 och 8 §§ lagen (0000:000) om allmänna farleder och hamnar.

2 § Sjöfartsverket är ansvarig myndighet enligt lagen (0000:000) om allmänna farleder och hamnar.

3 § När Sjöfartsverket överlämnar en fråga om allmän farled eller allmän hamn till regeringen för prövning enligt 17 kap. 1 eller 3 § miljöbalken, ska verket i sitt yttrande enligt 5 § lagen (0000:000) om allmänna farleder och allmänna hamnar bland annat lämna de

uppgifter som behövs för att bedöma hur de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken följs samt uppgift om de samråd som skett enligt 6 kap. miljöbalken. Även i övrigt ansvarar Sjöfartsverket för att ett tillräckligt underlag finns för regeringens prövning.

4 § Sjöfartsverket får meddela ytterligare föreskrifter om tillsyn över allmänna farleder och allmänna hamnar samt om avgifter för sådan tillsyn.

5 § Transportstyrelsen får meddela ytterligare föreskrifter om standard för och säkerhet i allmänna farleder och vattenområden inom allmänna hamnar.

---

1. Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2021.

2. Genom förordningen upphävs förordningen (1998:898) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn.

3. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för handläggningen och prövningen av ärenden som har inletts före ikraftträdandet.

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

Regeringen föreskriver att 3 kap. 2, 3, 4 och 6 §§ och 5 kap. 4 § sjötrafikförordningen (1986:300) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **3 kap.**

#### **2 §<sup>1</sup>**

Andra sjösäkerhetsanordningar för sjöfarten än som sägs i 1 § får inte inrättas inom Sveriges sjöterritorium eller ekonomiska zon

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2008:1285.

utan tillstånd. Sjösäkerhetsanordningar får inte heller ändras, flyttas eller dras in utan tillstånd.

Frågor om tillstånd enligt första stycket prövas av *Transportstyrelsen* efter samråd med *Sjöfartsverket*. Ett tillstånd får förenas med villkor. I fråga om radiofyrrar eller andra säkerhetsanordningar med radiosändare finns bestämmelser i lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation och i förordningen (2003:396) om elektronisk kommunikation.

*Transportstyrelsen* får efter samråd med *Sjöfartsverket* föreskriva att tillstånd för inrättande, ändring, flyttning eller indragning av säkerhetsanordningar inte behövs i ett visst område eller för en viss typ av säkerhetsanordningar.

Frågor om tillstånd enligt första stycket prövas av *Sjöfartsverket* efter samråd med *Transportstyrelsen*. Ett tillstånd får förenas med villkor. I fråga om radiofyrrar eller andra säkerhetsanordningar med radiosändare finns bestämmelser i lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation och i förordningen (2003:396) om elektronisk kommunikation.

*Sjöfartsverket* får efter samråd med *Transportstyrelsen* föreskriva att tillstånd för inrättande, ändring, flyttning eller indragning av säkerhetsanordningar inte behövs i ett visst område eller för en viss typ av säkerhetsanordningar.

### 3 §<sup>2</sup>

Den som inrättar eller övertar en säkerhetsanordning *skall* underhålla och betjäna anordningen på ett tillfredsställande sätt.

*Transportstyrelsen* utövar tillsyn över säkerhetsanordningar i den mån tillsynen inte ankommer på någon annan.

Den som inrättar eller övertar en säkerhetsanordning *ska* underhålla och betjäna anordningen på ett tillfredsställande sätt.

*Sjöfartsverket* utövar tillsyn över säkerhetsanordningar i den mån tillsynen inte ankommer på någon annan.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2008:1285.

#### 4 §<sup>3</sup>

Om en säkerhetsanordning är bristfällig eller vilseledande och rättelse inte omedelbart sker efter tillsägelse hos den underhållsskyldige eller denne inte kan anträffas omedelbart, får *Transportstyrelsen* på den underhållsskyldiges bekostnad undanröja anordningen eller föranstalta om rättelse.

Om *Transportstyrelsen* finner att det i Sveriges sjöterritorium har anordnats belysning eller något annat som kan vilseleda sjöfarande, *skall styrelsen* anmäla förhållandet till länsstyrelsen, om anordningen inte genast kan undanröjas. Länsstyrelsen *skall* meddela de föreskrifter som behövs för att anordningen snarast möjligt *skall* undanröjas. Länsstyrelsen får då förelägga vite.

Om *Transportstyrelsen* finner att det i Sveriges ekonomiska zon har anordnats belysning eller något annat som kan vilseleda sjöfarande, *skall styrelsen* meddela de föreskrifter som behövs för att anordningen *skall* undanröjas. *Transportstyrelsen* får då förelägga vite.

Om en säkerhetsanordning är bristfällig eller vilseledande och rättelse inte omedelbart sker efter tillsägelse hos den underhållsskyldige eller denne inte kan anträffas omedelbart, får *Sjöfartsverket* på den underhållsskyldiges bekostnad undanröja anordningen eller föranstalta om rättelse.

Om *Sjöfartsverket* finner att det i Sveriges sjöterritorium har anordnats belysning eller något annat som kan vilseleda sjöfarande, *ska verket* anmäla förhållandet till länsstyrelsen, om anordningen inte genast kan undanröjas. Länsstyrelsen *ska* meddela de föreskrifter som behövs för att anordningen snarast möjligt *ska* undanröjas. Länsstyrelsen får då förelägga vite.

Om *Sjöfartsverket* finner att det i Sveriges ekonomiska zon har anordnats belysning eller något annat som kan vilseleda sjöfarande, *ska verket* meddela de föreskrifter som behövs för att anordningen *ska* undanröjas. *Sjöfartsverket* får då förelägga vite.

#### 6 §<sup>4</sup>

<sup>3</sup> Senaste lydelse 2008:1285.

Den som med eller utan skuld medverkat i en händelse som lett till att en fyr, ett sjömärke eller någon annan säkerhetsanordning har skadats eller rubbats är skyldig att anmäla det inträffade till befattningshavare vid Sjöfartsverket eller till någon annan som svarar för anordningen. *Sjöfartsverket ska snarast informera Transportstyrelsen om det inträffade.*

Den som med eller utan skuld medverkat i en händelse som lett till att en fyr, ett sjömärke eller någon annan säkerhetsanordning har skadats eller rubbats är skyldig att anmäla det inträffade till befattningshavare vid Sjöfartsverket eller till någon annan som svarar för anordningen.

## 5 kap.

### 4 §<sup>5</sup>

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om avgifter för *styrelsens* tillsyn och ärendehandläggning enligt denna förordning och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av förordningen. Avgifter för ärenden om sjösäkerhetsanordningar får bestämmas upp till full kostnadstäckning.

*Sjöfartsverket och* Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om avgifter för *verkets respektive* styrelsens tillsyn och ärendehandläggning enligt denna förordning och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av förordningen. Avgifter för ärenden om sjösäkerhetsanordningar får bestämmas upp till full kostnadstäckning.

---

1. Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2021.

<sup>4</sup> Senaste lydelse 2008:1285.

<sup>5</sup> Senaste lydelse 2017:604.



2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för handläggningen och prövningen av ärenden som har inletts före ikraftträdandet.

## 2 Uppdraget

### 2.1 Uppdraget

Den 1 maj 2017 träffades en överenskommelse mellan Regeringskansliet (Näringsdepartementet) och Stockholms universitet om en utredning rörande kompletterade lagstiftning till hamnförordningen samt en översyn av regelverket avseende farleder och hamnar (N2017/03200/SUBT). Universitetet uppdrog sedan åt docenten i civilrätt, tillika föreståndaren för Axel Ax:son Johnsons institut för sjö- och transporträtt vid Juridiska fakulteten, Johan Schelin, att utreda dessa frågor.

Utredaren uppdrogs att lämna förslag till de författningsändringar som är nödvändiga för att hamnförordningen ska kunna tillämpas i praktiken. Utredaren skulle även analysera de valmöjligheter som förordningen ger att nationellt ändra tillämpningsområdet, besluta om undantag och göra andra nationella anpassningar i de fall förordningen uttryckligen ger en sådan möjlighet. I tillägg till detta skulle utredaren analysera om svensk rätt i övrigt står i överensstämmelse med förordningen och i förekommande fall föreslå de författningsändringar som är nödvändiga för att svensk rätt ska göra detta.

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.

Slutligen skulle utredaren göra en konsekvensutredning av lämnade författningsförslag och belysa effekterna av dessa i enlighet med 6 och 7 §§ i förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning. I konsekvensutredningen skulle redovisas och beräknas hur de administrativa kostnaderna för företag förändras till följd av förslagen och om möjligt även för

berörda myndigheter, kommuner och det allmänna i övrigt. Utredaren skulle även bedöma och redovisa förslagets eventuella konsekvenser av betydelse för miljö och jämställdhet.

Inom ramen för arbetet skulle utredaren samråda med Regelrådet samt övriga berörda aktörer och myndigheter. Uppdraget skulle redovisas till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) senast den 30 november 2017.

## **2.2 Utredningens arbete**

Arbetet med utredningen har bedrivits under perioden 1 maj–30 november 2017. Under utredningsarbetet har utredaren samrått med Transportstyrelsen, Sjöfartsverket samt branschorganisationen Sveriges Hamnar rörande de författningsförslag som lämnas i promemorian. Av tidsskäl har det inte varit möjligt att under utredningen samråda med Regelrådet. Utredaren har istället bedömt att detta får hanteras inom ramen för remitteringen av promemorian.

## 3 Hamnförordningen

### 3.1 Allmänt om hamnförordningen

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/352 av den 15 februari 2017 om inrättande av en ram för tillhandahållande av hamntjänster och gemensamma regler för finansiell insyn i hamnar (hamnförordningen) ska tillämpas från och med den 24 mars 2019. Förordningen kommer då att gälla såsom lag i Sverige.

Det övergripande syftet med förordningen är att förenkla tillträdet till marknaden för hamntjänster och att förbättra kvaliteten och effektiviteten i de tjänster som erbjuds de aktörer som nyttjar hamnen. En sådan utveckling kan bland annat förväntas tillskapa en bättre konkurrenssituation för närsjöfarten samt främja en bättre integration mellan å ena sidan sjötransporter och å andra sidan transporter på järnväg, inre vattenvägar och väg. I förlängningen väntas detta bidra till lägre transportkostnader och ett gynnsammare investeringsklimat inom transport- och logistiksektorn. I ett svenskt perspektiv överensstämmer syftet väl med den allmänna transportpolitiken där regeringens strävan är att inte minst av miljöskäl minska transporter på väg till förmån för närsjöfarten. Ett led i strävan att underlätta miljömässigt hållbara transporter är också att bidra till utvecklingen av så kallade kombiterminaler för omlastning av gods från ett transportslag till ett annat.

## 3.2 Förordningens tillämpningsområde

### 3.2.1 Vissa kusthamnar

**Bedömning:** Sverige bör avstå från möjligheten att utvidga hamnförordningens tillämpningsområde till att omfatta även andra svenska kusthamnar än de som ingår i det transeuropeiska transportnätet.

Enligt art. 1.4 hamnförordningen ska förordningen tillämpas på kusthamnar inom det transeuropeiska transportnätet enligt förteckningen i bilaga II till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010. Till det transeuropeiska transportnätet hör enligt bilaga II i förordningen 1315/2013 de svenska kusthamnarna i Gävle, Göteborg, Grisslehamn, Halmstad, Helsingborg, Kapellskär, Karlshamn, Karlskrona, Köping, Luleå, Malmö, Norrköping, Oskarshamn, Oxelösund, Stenungsund, Stockholm (inklusive Nynäshamn), Strömstad, Sundsvall, Trelleborg, Umeå, Varberg, Västerås, Visby och Ystad.<sup>1</sup>

I art. 1.6 hamnförordningen föreskrivs dock att medlemsstaterna även kan besluta att tillämpa förordningen på andra kusthamnar än de som ingår i det transeuropeiska transportnätet. Ett sådant beslut ska anmälas till kommissionen. Bestämmelserna i hamnförordningen bedöms emellertid inte påverka konkurrensen mellan olika hamnar i Sverige. Med undantag för industrihamnarna utgör driften av de svenska hamnarna huvudsakligen en kommunal angelägenhet. Hamnarna drivs med något undantag antingen av kommunalt ägda hamnbolag eller direkt av de kommunala hamnförvaltningarna. Det innebär att såväl kommunerna som de kommunalt ägda hamnbolagen redan idag är underlagda tillämpliga bestämmelser om offentlig upphandling samt om statsstöd. Enligt art. 1.7 hamnförordningen gäller att förordningen inte påverkar

<sup>1</sup> Det bör observeras att som kusthamnar räknas i det här avseendet även insjöhamnar som Köping och Västerås vilka kan nås med havsgående fartyg.

tillämpningen av Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/23/EU, 2014/24/EU och 2014/25/EU. Dessa direktiv har i svensk rätt genomförts genom lagen (2016:1145) om offentlig upphandling, lagen (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorerna och lagen (2016:1147) om upphandling av koncessioner. Kommunala hamnförvaltningar och hamnbolag i vilka kommunen har ett bestämmande inflytande omfattas av bestämmelserna om upphandling i dessa lagar. Samtidigt föreskrivs i art. 10 hamnförordningen att bestämmelserna i kapitel II om tillhandahållande av hamntjänster (art. 3–9) samt övergångsbestämmelsen i art. 21 inte ska tillämpas på lasthanteringstjänster, passagerartjänster eller lotsning. I praktiken betyder detta att när en kommunal hamnförvaltning eller ett kommunalt hamnbolag som också utgör hamnledning väljer att lägga ut lasthanteringen, passagerartjänster eller lotsning på entreprenad kommer frågan om organisering av hamntjänsterna, minimikraven för tillhandahållandet, antalet hamntjänsteleverantörer och andra villkor för tillhandahållandet av hamntjänsterna samt anbudsförfarandet att uteslutande regleras av tillämpliga bestämmelser om upphandling. Beträffande koncessionsförfarande och arrendeavtal där den kommunala hamnförvaltningen eller det kommunala hamnbolaget enbart agerar i egenskap av markägare gäller som behandlas i följande avsnitt att hamnförordningen inte är tillämplig eftersom hamnförvaltningen eller hamnbolaget här inte kan anses utgöra hamnledning. Vidare måste såväl kommunerna som de kommunalt ägda hamnbolagen redan idag följa de allmänna bestämmelserna om och principerna för ekonomisk redovisning och bokföring med de krav på transparens avseende intäkter och kostnader som återfinns där. Även fråga om mer specifika bestämmelser som exempelvis kravet på samråd i art. 15 hamnförordningen bedöms de praktiska effekterna av införandet av sådana bestämmelser vara mycket små. I fråga om samråd får det antas att redan utan sådana bestämmelser den hamn som önskar vidta väsentliga ändringar avseende avgiftsstrukturen eller driften av hamnen informerar och diskuterar med berörda parter om detta. De reella effekterna avseende konkurrensen mellan de svenska hamnar som direkt omfattas av hamnförordningen och de som inte gör detta framstår därmed som obetydliga.

Det framstår vidare som svårt att finna en lämplig avgränsning mellan vilka hamnar som i så fall borde omfattas av hamnförordningens bestämmelser och vilka som inte borde göra detta. Att utsträcka hamnförordningens bestämmelser till att omfatta samtliga allmänna hamnar skulle komma att innebära att även mycket små allmänna hamnar omfattades av förordningen samtidigt som andra större industrihamnar inte gjorde detta. Det framstår också som svårt att söka avgränsa tillämpningsområdet genom att fastställa kriterier utifrån det antal passagerare eller den godsmängd som hanteras per år i en allmän hamn eller industrihamn. En sådan gränsdragning riskerar att leda till att vissa mindre hamnar ena året skulle komma att omfattas av bestämmelserna medan under det andra året detta inte skulle vara fallet.

Sammantaget bedömer därför utredningen att Sverige i dagsläget bör avstå från att utvidga hamnförordningens tillämpningsområde till andra hamnar än de som upptas i bilaga II till förordningen (EU) nr 1315/2013.

### **3.2.2 Hamntjänstekontrakt**

En viktig utgångspunkt i hamnförordningen är att denna tar sikte på så kallade hamntjänstekontrakt. I definitionen i art. 2.12 hamnförordningen av termen hamntjänstekontrakt anges att den avser den rättsliga relationen mellan hamnledningen och hamntjänsteleverantören. En avgörande fråga i sammanhanget är således vem som ska anses utgöra hamnledning respektive hamntjänsteleverantör i hamnförordningens mening.

Hamnledningen utgörs enligt art. 2.5 hamnförordningen av det offentliga eller privata organ som har till uppgift att administrera och sköta hamnens infrastruktur samt att svara för samordningen eller ledningen av hamntrafiken och samordningen av och kontrollen över den verksamhet som operatörerna bedriver i hamnen.

Som hamntjänsteleverantör anses den som mot ersättning tillhandahåller eller önskar tillhandahålla en eller flera typer av hamntjänster (art. 2.13).

Majoriteten av de svenska hamnarna i det transeuropeiska transportnätverket utgörs av allmänna hamnar vilka direkt eller

indirekt ägs av den berörda kommunen. I fråga om Verköhamnen i Karlskrona gäller dock att denna ägs av ett aktiebolag i vilket Stenakoncernen är majoritetsägare och kommunen minoritetsägare. I det transeuropeiska transportnätverket ingår även industrihamnen i Stenungsund. Den ägs av ett antal företag, däribland kemiföretagen Akzo Nobel, Borealis och Perstorp. Verksamheten är i princip helt och hållet kopplad till industriverksamheten.

Verksamheten i de allmänna hamnarna samordnas vanligen genom ett kommunalt hamnbolag. Endast i fråga om de mindre hamnarna sköts verksamheten direkt genom den kommunala förvaltningen. Hamnbolagen kan ibland vara samägda av olika kommuner med uppgift att samordna verksamheten i flera hamnar. I Köpings och Västerås hamnar hanteras exempelvis hamnverksamheten av ett gemensamt bolag. Malmö stad har ett internationellt samarbete med Köpenhamns stad inom ramen för ett gemensamt bolag. Det förekommer också att kommunerna samäger hamnbolagen med vissa industrier. Exempelvis ägs Oxelöhamns Hamn AB till lika delar av kommunen och stålproducenten SSAB även om hamnen som sådan ägs av kommunen.

Rättsligt sett kan verksamheten i de allmänna hamnarna i huvudsak organiseras på tre olika sätt:

1) *Kommunen driver hamnen i egen regi.* Den kommunala hamnförvaltningen eller det kommunala hamnbolaget tar hand om driften av hamnen. Kommunen eller hamnbolaget tar ut fartygshamnavgifter och varuhamnavgifter samt avgifter för hanteringen av passagerare och gods och andra tjänster av rederierna och varuägarna enligt den hamntaxa som gäller för hamnen i fråga.

2) *Driften läggs ut på en eller flera operatörer.* Den kommunala hamnförvaltningen eller det kommunala hamnbolaget lägger ut driften av hela eller delar av hamnen på entreprenad till en eller flera operatörer, men uppbär fortfarande fartygshamnavgifter och varuhamnavgifter enligt den hamntaxa som gäller för hamnen i fråga. Operatören tar betalt för själva hanteringen av passagerare och gods samt för andra tjänster. Rätten för kommunen och hamnbolaget att ta ut sådana hamnavgifter grundar sig ytterst på bestämmelserna i lagen (1981:655) om vissa avgifter i allmän hamn.



3) *Koncession, arrende och liknande.* Den kommunala hamnförvaltningen eller det kommunala hamnbolaget lägger ut verksamheten på en eller flera operatörer genom koncessions- eller arrendeavtal. Operatören betalar sedan en fast och/eller en rörlig koncessionsavgift till kommunen eller hamnbolaget. Avgiften beräknas med utgångspunkt i omsättningen i verksamheten, de hanterade godsvolymererna eller fartygstonnaget. Några fartygshamnavgifter eller varuhamnavgifter tas inte ut av den kommunala hamnförvaltningen eller det kommunala hamnbolaget. Istället agerar dessa endast i egenskap av markägare medan den kommersiella risken för driften av hamnen eller en del av denna helt faller på operatören.

Beträffande industrihamnarna sköts hamnverksamheten i praktiken direkt av industrin i fråga eller av ett för ändamålet särskilt bildat dotterbolag. Det sistnämnda är fallet i fråga om delar av industrihamnen i Stenungsund där Petroport AB sköter verksamheten för vissa kemiföretags räkning.

I de fall den kommunala hamnförvaltningen eller det kommunala hamnbolaget driver hamnverksamheten i egen regi får förvaltningen eller hamnbolaget anses utgöra hamnledning i den mening som avses i hamnförordningen. Detsamma får antas gälla i fråga om de hamnbolag som är föremål för samägande mellan kommunen och privata intressenter. I de fall hamnen utgör en industrihamn får det företag som svarar för driften av hamnen normalt sett anses utgöra hamnledning.

Även i de situationer då den kommunala hamnförvaltningen eller det kommunala hamnbolaget har lagt ut hanteringen av passagerare och gods samt andra tjänster på entreprenad till en operatör, men fortfarande uppbär fartygshamnavgifter och varuhamnavgifter enligt lagen (1981:655) om vissa avgifter i allmän hamn får hamnförvaltningen eller hamnbolaget normalt anses utgöra hamnledning i den mening som avses i hamnförordningen. Uppbärandet av avgifter får anses medföra att hamnförvaltningen respektive hamnbolaget fortfarande har det övergripande ansvaret för driften av hamnen. Operatören kommer i den situationen att inta ställningen av hamntjänsteleverantör.

I den situationen att den kommunala hamnförvaltningen eller hamnförvaltningen endast sluter ett koncessions- eller arrendeavtal om driften av hela eller delar av hamnen med en operatör och några

fartygshamnavgifter eller varuhamnavgifter inte uppbärs kan hamnförvaltningen eller kommunen inte anses utgöra hamnledning. Det kan motiveras med att operatörerna i fråga tar över den kommersiella risken för driften av hela eller delar av hamnen medan kommunen eller det kommunala hamnbolaget närmast uppträder i egenskap av markägare. Här får istället de operatörer som innehar koncessionen eller arrendet anses utgöra hamnledning i förhållande till eventuella leverantörer av hamntjänster.

Avtal som eventuellt sluts i nästa led, det vill säga mellan en viss hamntjänsteleverantör och en underleverantör till denna om vissa specifika hamntjänster, kan däremot inte anses falla under hamnförordningens tillämpningsområde. Om den hamntjänsteleverantör som i förhållande till hamnledningen svarar för förtöjning, bogsering och lasthantering genom avtal lägger ut vissa delar av driften, exempelvis vissa bogseringstjänster, på en underleverantör, anses således detta avtal inte utgöra ett hamntjänstekontrakt i den mening som avses i hamnförordningen.

Det sagda betyder också att tjänster som rederierna själva köper från en utomstående tredje part får anses falla utanför regleringen i hamnförordningen. Har ett rederi som trafikerar hamnen slutit avtal direkt med ett bogserbåtsföretag om assistans av rederiets fartyg vid tilläggning utan att hamnledningen på något sätt anvisat detta får tjänsten anses utgöra ett avtal om en tjänst som faller utanför hamnförordningens ram i och med att tjänsten varken berör hamnens administration eller ekonomi. Skulle däremot hamnledningen ha kontrakterat ett bogserbåtsföretag direkt och sedan anvisat rederierna att använda detta företag måste tjänsten i fråga anses utgöra en hamntjänst. Det spelar härvidlag inte någon roll om rederiet sedan faktureras direkt av bogserbåtsföretaget för tjänsten eller inte.

### 3.2.3 Typ av tjänst

<p><b>Bedömning:</b> Sverige bör avstå från att utvidga tillämpningen av hamnförordningen till att även omfatta mervärdestjänster som magasinering, undanskaffande och ompackning av gods.</p>
--

Enligt art. 1.2 hamnförordningen omfattar förordningen vissa angivna typer av tjänster. De typer av tjänster som omfattas är följande:

- Bunkring.
- Lasthantering.
- Förtöjning.
- Passagerartjänster.
- Uppsamling av fartygsgenererat avfall och lastrester.
- Lotsning.
- Bogsering.

Uppräkningen i artikel 1.2 är uttömmande. Det innebär att andra typer av tjänster inte omfattas av förordningen. Det gäller även om dessa i och för sig tillhandahålls inom hamnområdet eller på en vattenväg till hamnen som faller under hamnledningens behörighet. Beträffande muddring gäller dock enligt art. 1.3 bestämmelsen i art. 11.2 om särskild redovisning av intäkter och kostnader för sådana tjänster.

Bunkring definieras i art. 2.1 förordningen som tillhandahållande av fast, flytande eller gasformigt bränsle eller annan energikälla som används till såväl framdrivning av fartyg som till den allmänna och särskilda energiförsörjningen ombord på fartyg vid kaj. Hit hör bunkring av exempelvis tjockolja, diesel och flytande naturgas (LNG). En fråga som gör sig gällande i sammanhanget är hur leverans av elström till fartyg ska bedömas. Fartyg som ligger vid kaj kopplar normalt in så kallad landström för att inte behöva använda egna dieselgeneratorer i hamn. Det kraftbolag som levererar ström till hamnen kan dock knappast uppfattas som en hamntjänsteleverantör i den mening som avses i hamnförordningen. De kraftproducerande företagen får sägas verka på en helt annan marknad än hamntjänstemarknaden i och med att de allmänt levererar ström till hela hamnen. Att ett fartyg kopplar upp sig mot elnätet i syfte att i hamn få ström ombord bör dessutom inte anses utgöra en form av bunkring eftersom elkraften inte lagras ombord. Frågan kan möjligen komma att bedömas på annat sätt beträffande leverantörer av elström till de batteridrivna fartyg som nu håller på att utvecklas. Andra former av leveranser till fartyg som livsmedel, varor till kiosker och butiker ombord på färjor och liknande

omfattas däremot inte av definitionen och kan därför inte anses utgöra hamntjänster. Det får anses gälla även om dessa tjänster tillhandahålls i hamnen.

Även uttrycket lasthantering definieras i art. 2.2 hamnförordningen. Med lasthantering avses organisation och hantering av last mellan fraktfartyget och land oavsett om det gäller import, export eller transitering av lasten, inklusive beredning, surrning, lossning av surrning, stuvning, transport och tillfällig förvaring av lasten i den relevanta lasthanteringsterminalen och i direkt anknytning till transporten av lasten, men exklusive magasinering, undanskaffande, ompackning eller andra mervärdestjänster som avser lasten, såvida inget annat fastställs av medlemsstaterna. I praktiken betyder detta att logistiktjänster som erbjuds transportkunderna utöver den rena lastningen och lossningen av godset, som exempelvis mellanlagring, samlastning av containrar, tullklarering samt bearbetning av godset vanligen får anses falla utanför definitionen även om dessa tjänster utförs i hamnen. Beträffande de mervärdestjänster som faller utanför definitionen gäller att medlemsstaterna har möjlighet att fastställa att även dessa ska anses utgöra hamntjänster och därmed omfattas av förordningen. Det framstår emellertid inte som lämpligt att göra detta i dagsläget med tanke på mervärdestjänsternas mer allmänna karaktär. Att ett företag, som organiserar bilimport för en biltillverkares räkning, låter eftermontera viss utrustning på de importerade bilarna utgör ett exempel på en verksamhet som hänger närmare samman med produktionen och försäljningen av bilarna än med själva lasthanteringen även om eftermonteringen i och för sig utförs i hamnen.

Förtöjning definieras i art. 2.6 som sådana tjänster för att lägga till eller kasta loss, inbegripet förflyttning vid kajen, som krävs för säker drift av ett fartyg i hamnen eller på vattenvägen till hamnen. Tjänsterna hänger nära samman med lasthanteringen, men utförs ibland av särskilda företag i och med att förtöjning och losskastning kan äga rum under tid då hamnen i övrigt inte är öppen.

I art. 2.7 definieras passagerartjänster som mottagande och hantering av passagerare, deras bagage och fordon mellan passagerarfartyget och land samt behandling av personuppgifter och transport av passagerare. Bestämmelsen får anses ta sikte på vad som inom luftfarten benämns som så kallad *ground handling*. Andra

tjänster som tillhandahålls i färje- och kryssningsterminaler som exempelvis kafé- och restaurangverksamhet bedöms inte utgöra passagerartjänster i förordningens mening. Detsamma får antas gälla tjänster i form av att landbaserad städpersonal går ombord och städar passagerarhytter medan färjan ligger i hamn.

Uppsamling av fartygsgenererat avfall och lastrester definieras i art. 2.10 som mottagande av fartygsgenererat avfall och lastrester i fasta, flytande eller rörliga anordningar som kan ta emot fartygsgenererat avfall eller lastrester enligt definitionen i Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/59/EG av den 27 november 2000 om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester. Uttrycket fast, flytande eller rörlig anordning får anses avse hanteringen av utrustning som finns permanent i hamnen för att kunna exempelvis tömma latrin- och sloptankar och liknande. Däremot torde inte anlitan av allmänna åkerier för borttransport av avfall med hjälp av slamsugnings- eller sopbilar omfattas.

Beträffande lotsning får art. 2.8 hamnförordningen anses ta sikte på hamnlotsning, det vill säga situationer där lotsen möter upp fartyget i eller strax utanför hamnen i syfte att vägleda befälhavaren till rätt kaj eller väntplats. Den farledslotsning som utförs av Sjöfartsverket kan emellertid inte anses falla under hamnförordningen eftersom det primära syftet med denna är att vägleda befälhavaren ombord på fartyget från öppet hav till hamnen och vice versa. Det sagda får anses gälla även om en mindre del av farledslotsningen äger rum på ett vattenområde som omfattas av hamnledningens behörighet.

Även bogsering definieras i hamnförordningen (art. 2.17) som assistans till ett fartyg med hjälp av bogserbåt, varigenom fartyget på ett säkert sätt kan anlöpa eller avgå från hamnen eller på ett säkert sätt navigera i hamnen genom assisterad manövrering. Som ovan antytts rör det sig således om hamnbogsering medan bogsering ute till havs inte berörs av hamnförordningen.

### **3.2.4 Hamnområde och vattenväg till hamn**

De i art. 1.2 angivna tjänsterna ska vidare tillhandahållas inom ett hamnområde eller på en vattenväg till en hamn. En central fråga är

därför vad som ska anses utgöra en hamn i förordningens mening. Viss ledning ges här av definitionerna i art. 2. Som kusthamn definieras i art. 2.16 ett land- och vattenområde som består av sådan infrastruktur och utrustning som i första hand möjliggör mottagande av fartyg, lastning, lossning av fartyg, lagring av varor, mottagande och leverans av dessa varor, ombord- och landstigning av passagerare, besättning och andra personer samt annan infrastruktur som är nödvändig för transportoperatörer inom hamnområdet. I art. 2.18 anges att med vattenväg avses sjöväg till hamnen från öppet hav, till exempel hamninlopp, farleder, floder, kanaler och fjordar, förutsatt att vattenvägen omfattas av hamnledningens behörighet.

En naturlig utgångspunkt i det här sammanhanget synes vara att de områden som omfattas av den hamnskyddsplan som ska utarbetas i enlighet med 3 kap. 3 § lagen (2006:1209) om hamnskydd normalt sett även bör utgöra hamnområdet enligt hamnförordningen. Lagen om hamnskydd ansluter till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 725/2004 av den 31 mars 2004 om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar, vilken i sin tur inkorporerar den av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) antagna Internationella koden för sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar (ISPS-koden). I artikel 2.11 förordningen (EG) nr 725/2004 definieras hamnanläggning som en plats där samverkan mellan fartyg och hamn äger rum. Det inkluderar i tillämpliga fall områden såsom ankarplatser, väntekajer och insegling från sjösidan. Vidare definieras i artikel 2.12 samverkan mellan fartyg och hamn som det samspel som sker när ett fartyg direkt och omedelbart berörs av åtgärder som innebär förflyttning av personer eller gods eller tillhandahållande av hamntjänster till eller från fartyget. Det ska således vara fråga om områden och installationer som fyller en funktion i hanteringen av passagerare och gods samt för driften av fartyg. I praktiken innebär detta att till hamnområdet bör räknas, förutom kajer, väntekajer hamnbassänger och pirar, även passagerar- och godsterminaler, cisterner, uppställningsplatser för containrar och anordningar för omhändertagande av avfall och lastrester samt för bunkring. Tjänster som tillhandahålls utanför dessa områden räknas inte som hamntjänster även om de tillhandahålls genom hamnledningens försorg. Som exempel hämtade från landsidan kan

nämnas lasthantering som äger rum i så kallade *torra hamnar* (*dry ports*) och bokning av passagerare som sköts från andra platser än passagerarterminalen. I fråga om vattenvägar till hamn kan det röra sig om inseglingsleder till vissa hamnar där hamnledningen och inte farledshållaren ansvarar för utprickningen eller anvisade ankrings- eller förtöjningsplatser utanför en hamnanläggning för vilken hamnen svarar. Tjänster på vattenväg som läktring och bogsering ute till havs samt lotsning i allmän farled till och från hamnar utgör, som ovan berörts, däremot inte hamntjänster. Det sagda får anses gälla även om en del av tjänsten tillfälligt tillhandahålls på en vattenväg som omfattas av hamnens behörighet, exempelvis när ett fartyg eller en pråm har bogserats en längre sträcka och sedan ankommer till svensk hamn. Det faktum att pråmen förtöjs i hamn leder således inte till att avtalet om bogsering ska anses utgöra en hamntjänst.

## 4 Hamntjänster

### 4.1 Tillträde till hamntjänstemarknaden

En väsentlig del av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/352 av den 15 februari 2017 om inrättande av en ram för tillhandahållande av hamntjänster och gemensamma regler för finansiell insyn i hamnar (hamnförordningen) kan sägas vara av konkurrensrättslig karaktär i och med att den reglerar frågan om tillträde till marknaden för hamntjänster. Förordningen har ett nära samband med upphandlingsreglerna eftersom den reglerar vilka minimikrav hamnledningen eller den behöriga myndigheten kan ställa för att någon ska få tillhandahålla hamntjänster, i vilken mån antalet hamntjänsteleverantörer kan begränsas, möjligheterna att ålägga hamntjänsteleverantörer att tillhandahålla allmännyttiga tjänster samt förhållandet mellan interna operatörer och andra hamntjänsteleverantörer.

### 4.2 Organisering av hamntjänster

**Bedömning:** Sverige bör inte utnyttja möjligheten i art. 3.2 att i nationell rätt besluta att något eller några av minimikraven för tillträde till marknaden för hamntjänster inte får föreskrivas av hamnledningen.

Tillträdet till marknaden för tillhandahållande av hamntjänster får enligt art. 4 hamnförordningen göras till föremål minimikrav för tillhandahållande av hamntjänster, begränsning av antalet hamntjänsteleverantörer, allmännyttiga skyldigheter och inskränkningar med avseende på interna operatörer. Som en allmän princip



föreskrivs att villkoren ska vara rättvisa, skäliga och icke-diskriminerande.

En fråga som uppkommer i sammanhanget är vilket eller vilka organ som bör reglera villkoren för marknadstillträdet. Som påpekades i föregående kapitel utgör hamnverksamheten i Sverige av tradition en kommunal angelägenhet. De svenska kusthamnar som anges i bilaga II till förordningen (EU) 1315/2013 drivs samtliga av de berörda kommunerna eller av kommunala hamnbolag. Undantaget utgörs av Verköhamnen i Karlskrona och industrihamnen i Stenungsund som drivs av privata företag. Några statligt ägda kommersiella hamnar finns inte. Med tanke på den nuvarande ordningen framstår det därför som lämpligt att fortsatt låta hamnarna själva reglera villkoren för tillträde till marknaden i enligt med bestämmelserna i hamnförordningen snarare än att någon statlig myndighet åläggs den uppgiften. Det gäller särskilt som såväl de ekonomiska som fysiska förhållandena i de olika hamnarna varierar och villkoren för tillträde till marknaden för hamntjänster därför kan behöva se olika ut. I praktiken blir det fråga om att hamnledningen får ange villkoren i samband med anbudsförfarandet. Av detta följer också att Sverige bör avstå från möjligheten i art. 3.2 att lagstiftningsvägen besluta att något eller några av villkoren inte får föreskrivas avseende vissa typer av hamntjänster.

### 4.3 Minimikrav för tillhandahållande

**Bedömning:** Sverige bör avstå från möjligheten i art. 4.3 att införa krav att fartyg som används för bogserings- och förtöjningstjänster ska föra svensk flagg.

I fråga om minimikrav för tillträde till marknaden för hamntjänster får dessa omfatta yrkeskvalifikationer, ekonomisk förmåga, utrustning, tillgänglighet, efterlevnaden av säkerhets-, miljö- och arbetsrättsliga samt socialrättsliga bestämmelser. Minimikraven får även omfatta krav på gott anseende. Beträffande det sistnämnda anges i skäl 15 att detta bör innefatta överväganden om det finns några tvingande skäl att betvivla att hamntjänsteleverantörens tillförlitlighet, såsom fällande domar eller sanktioner mot allvarliga brott

eller allvarliga överträdelse av tillämplig unionsrätt eller nationell rätt. För svensk del kan det vara fråga om att personer verksamma som hamntjänsteleverantörer inte får ha belagts med näringsförbud eller gjort sig skyldiga till arbetsmiljöbrott. Någon kompletterande reglering i svensk rätt avseende innebörden av termen gott anseende fordras inte. Inte heller finns det anledning att föreskriva att hamntjänsteleverantörer alltid ska styrka detta i samband med en upphandling.

Om det anses nödvändigt för efterlevnaden av arbetsrättsliga och socialrättsliga skyldigheterna finns möjlighet enligt art. 4.3 att införa ett flaggkrav för fartyg med vilka bogserings- och förtöjningstjänster tillhandahålls. Med tanke på att de bogserbåtar som används för hamntjänster kan komma att vistas mer eller mindre permanent samtidigt som dessa fartyg inte omfattas av cabotageregleringen kan det framstå som motiverat att i lag föreskriva att de fartyg som anlitas för bogserings- och förtöjningstjänster ska vara registrerade i det svenska fartygsregistret och föra svensk flagg. Ett sådant krav skulle underlätta för Transportstyrelsen att bedriva tillsyn över fartygen i fråga. Å andra sidan kan ett sådant absolut krav komma att försvåra ett samarbete över gränserna avseende bogseringstjänster. Som det ser ut idag anlitas ibland danska bogserbåtar för arbete i vissa svenska hamnar i Öresundsområdet. Detsamma kan tänkas vara aktuellt i fråga om finska bogserbåtar i Bottenviken. I den mån en utlandsflaggad hamnbogserbåt stationeras mer eller mindre permanent i svensk hamn finns också möjligheter för de svenska fackliga organisationerna att i kollektivavtal kräva att svenska anställningsvillkor ska tillämpas ombord.

De minimikrav som ställs ska vara öppet redovisade, objektiva, icke-diskriminerande, proportionella och relevanta för den kategori och typ av hamntjänster som berörs samt uppfyllas till dess att rätten att tillhandahålla en hamntjänst upphör. Minimikraven kan omfatta att den som tillhandahåller hamntjänsten ska ha särskild kännedom om lokala förhållanden. Är detta fallet ska dock hamnledningen eller den behöriga myndigheten på ett öppet och icke-diskriminerande sätt säkerställa att det finns tillfredställande tillgång till information. Syftet med bestämmelsen är att förhindra att kravet på särskild kännedom om lokala förhållanden inte används i syfte att indirekt gynna redan etablerade

hamntjänsteleverantörer vid en förnyad upphandling av tjänsterna i fråga.

Minimikraven ska enligt art. 4.6 offentliggöras tillsammans med förfarandet för att erhålla hamntjänster senast den 24 mars 2019 eller i fråga om minimikrav som ska tillämpas efter det datumet, minst tre månader före den dag då kraven blir tillämpliga. I praktiken bör det vanligen räcka med att hamnledningen offentliggör minimikraven i samband med att en upphandling av tjänsterna görs förutsatt att denna äger rum senast tre månader innan tjänsterna ska tillhandahållas.

#### **4.4 Allmännyttiga tjänster**

Utöver att minimikrav för tillhandahållande av hamntjänster kan fastställas finns möjlighet för medlemsstaterna att ålägga hamntjänsteleverantörer att även tillhandahålla allmännyttiga tjänster som har koppling till hamntjänster (art. 7.1). Rätten att införa dessa skyldigheter kan anförtros hamnledningen eller den behöriga myndigheten i syfte att säkerställa hamntjänstens tillgänglighet, tillgång till tjänsten på lika villkor, tillgänglighet till ett överkomligt pris, säkerhet, skydd och miljömässig hållbarhet, tillhandahållande av lämpliga transporttjänster för allmänheten och territoriell sammanhållning. Skyldigheterna att tillhandahålla allmännyttiga tjänster ska vara klart fastställda, öppna, icke-diskriminerande och verifierbara samt garantera samtliga hamntjänsteleverantörer som är etablerade i unionen tillträde på lika villkor (art. 7.2). Ett exempel på en sådan tjänst kan vara skyldigheten ha mottagningsanordningar för avfall från fartyg 3 kap. 1–3 §§ lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg (LÅFF). Enligt dessa bestämmelser ska det finnas anordningar för mottagning och behandling av barlastvatten och tankspolvatten som innehåller rester av olja i hamnar där olja lastas. Vidare ska det finnas anordning för mottagning av barlastvatten och tankspolvätska som innehåller lastrester av andra skadliga kemikalier. Det ska också finnas anordningar för mottagning av annat avfall som innehåller skadliga ämnen. Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer har bemyndigats att utse platser där sådana anordningar ska finnas samt att föreskriva vem som ska

svara för anordningarna. Om en medlemsstat beslutar att införa skyldigheter att tillhandahålla allmännyttiga tjänster i fråga om samma tjänst i alla de kusthamnar som omfattas av förordningen ska detta anmälas till kommissionen (art. 7.3). Detta är emellertid inte fallet i Sverige. Någon anmälningsskyldighet till kommissionen föreligger därför inte.

Vid störningar i hamntjänster som omfattas av en skyldighet att tillhandahålla allmännyttiga tjänster finns möjlighet att direkttilldela tjänsten till en viss leverantör under en period om högst två år (art. 7.4). Kollektiva stridsåtgärder räknas dock inte som en sådan störning av en hamntjänst.

## **4.5 Sociala rättigheter och utbildning**

I art. 9.1 hamnförordningen fastslås som en allmän princip att förordningen inte påverkar socialskydds- och arbetsrättsreglerna i medlemsstaterna. Tvärtom ska hamnledningen eller den behöriga myndigheten begära att den hamntjänsteleverantör som utses tillförsäkrar personalen arbetsvillkor i enlighet med tillämpliga social- och arbetsrättsliga skyldigheter och följer socialskyddsnormer som har fastställts i unionsrätten, nationell rätt eller kollektivavtal (art. 9.2).

Vidare har hamnledningen eller den behöriga myndigheten vid ett byte av hamntjänsteleverantör möjlighet att kräva att den avgående hamntjänsteleverantörens rättigheter och skyldigheter som följer av ett anställningsavtal eller anställningsförhållande övergår på den nye hamntjänsteleverantören (art. 9.3). Personalen i fråga ska garanteras samma rättigheter som den skulle ha haft i samband med en överlåtelse av företag enligt Rådets direktiv 2001/23/EG av den 12 mars 2001 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om skydd för arbetstagares rättigheter vid överlåtelse av företag, verksamheter eller delar av företag eller verksamheter. I svensk rätt får detta anses följa redan av den arbetsrättsliga lagstiftningen på området i form av 28 § lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet (MBL) och 6 b § lagen (1982:80) om anställningsskydd (LAS). I samband med en sådan överföring ska det upprättas en förteckning över den berörda personalen samt klara och tydliga uppgifter om deras avtalsenliga

rättigheter och de villkor på vilka arbetstagarna kommer att kopplas till hamntjänsterna (art. 9.4).

Hamntjänsteleverantörerna ska enligt art. 14 hamnförordningen också säkerställa att arbetstagare får nödvändig utbildning för att förvärva den kunskap som krävs för deras arbete, med särskilt fokus på hälso- och säkerhetsaspekter, och att utbildningskraven uppdateras regelbundet för att möta de utmaningar som den tekniska utvecklingen medför. Syftet med bestämmelsen torde ytterst vara att säkerställa en god arbetsmiljö för den personal som arbetar i hamnarna. För svensk del gäller att hamntjänsteleverantörerna är skyldiga att följa arbetsmiljölagstiftningen i form av arbetsmiljölagen (1977:1160), arbetsmiljöförordningen (1977:1166) samt Arbetsmiljöverkets föreskrifter. Även arbetstidslagstiftningen i form av arbetstidslagen (1982:673) med tillhörande förordning (1982:901) spelar en väsentlig roll här. I fråga om arbete ombord på svenskflaggade bogserbåtar gäller fartygssäkerhetslagen (2003:364), fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) samt lagen (1998:958) om vilotid för sjömän med tillhörande förordning (1998:962). Beträffande utländska bogserbåtar gäller att dessa kan bli föremål för hamnstatskontroll i syfte att säkerställa att förhållandena ombord svarar mot internationellt accepterade standarder.

## 4.6 Begränsning av antalet leverantörer

<p><b>Bedömning:</b> Sverige bör inte i lag föreskriva åtgärder för att undvika intressekonflikter mellan interna och externa operatörer.</p>
---

Utöver möjligheten att ställa vissa minimikrav avseende hamntjänsterna har även hamnledningen eller den behöriga myndigheten rätt att begränsa antalet hamntjänsteleverantörer enligt art. 6 hamnförordningen. En begränsning av antalet hamntjänsteleverantörer får endast göras på grund av att det föreligger brist på mark eller vattennära platser eller att marken eller den vattennära platserna reserverats för annan användning, att fullgörande av allmännyttiga tjänster förhindras, att en säker, skyddad och miljömässigt hållbar verksamhet försvåras, eller att hamninfrastrukturen eller hamntrafikens art omöjliggör för flera

hamntjänsteleverantörer att samtidigt vara verksamma i hamnen eller att hamnsektorn eller undersektorn till denna av kommissionen fastställts vara konkurrensutsatt enligt artikel 34 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/25/EU av den 26 februari 2014 om upphandling av enheter som är verksamma på områdena vatten, energi, transporter och posttjänster och om upphävande av direktiv 2004/17/EG.

Hamnledningen eller den behöriga myndigheten kan även besluta att själv eller genom en rättsligt fristående enhet över vilken den utövar ett avgörande inflytande (intern operatör) tillhandahålla en hamntjänst i hela eller en viss del av hamnen (art. 8). Hamnledningen kan således själv välja att exempelvis låta utföra vissa bogseringstjänster i egen regi eller via ett dotterföretag förutsatt att minimikraven i art. 4 uppfylls. Däremot kan hamnledningen eller den behöriga myndigheten inte ge den egna interna operatören ensamrätt att tillhandahålla bogseringstjänster såvida inte någon av de omständigheter som anges i art. 6.1 föreligger eller medlemsstaten vidtagit nödvändiga åtgärder för att undvika intressekonflikter (art. 6.6). I skäl 27 anges att ett sätt att undvika intressekonflikter kan vara att anförtro en oberoende nationell myndighet beslutet att begränsa antalet hamntjänsteleverantörer. Bestämmelserna i 3–9 hamnförordningen är emellertid inte är tillämpliga i fråga om lasthantering, passagerartjänster eller lotsning. Samtidigt torde det beträffande övriga hamntjänster endast vara i mycket få fall som det kan komma att föreligga andra skäl än de som anges i art. 6.1 för att begränsa antalet hamntjänsteleverantörer. Det saknas därför skäl att i lag föreslå att något annat organ än hamnen själv skulle fatta beslut om begränsning i syfte att undvika intressekonflikter (art. 6.6). Anser sig en hamntjänsteleverantör vara missgynnad får istället leverantören i fråga ansöka om överprövning av ett sådant beslut eller kräva skadestånd (se vidare avsn. 6.3.2).

## **4.7 Förfarandet**

Hamnförordningen innehåller även vissa bestämmelser om förfarandet. I art. 5.1 anges som en allmän utgångspunkt att hamnledningen eller den behöriga myndigheten ska behandla hamntjänste-

leverantörer på ett öppet, objektivt, icke-diskriminerande och proportionerligt sätt. Har hamnledningen eller den behöriga myndigheten valt att begränsa antalet hamntjänsteleverantörer ska urvalsförfarandet vara öppet för alla berörda parter, icke diskriminerande och insynsvänligt (art. 6.4). Rent konkret betyder detta att hamnledningen och den behöriga myndigheten måste tillhandahålla parterna all den väsentliga information som behövs för att utarbeta och delta i ansökningsförfarandet. Vidare ska parterna ha tid för att göra en meningsfull utvärdering av ett eventuellt deltagande samt utarbeta ansökan (minst 30 dagar). En vägran att godta en hamntjänsteleverantör eller en begränsning eller uppsägning från hamnledningens sida av rätten att tillhandahålla en tjänst måste motiveras med utgångspunkt i något eller några av de krav som anges i art. 4.2 (se art. 5.3 och 5.4) eller art. 6.1.

Vidare ska beslut angående en ansökan om att få tillhandahålla hamntjänster fattas inom rimlig tid, dock längst fyra månader från det att ansökan och nödvändiga handlingar inkommit (art. 5.2). I de fall hamnledningen eller den behöriga myndigheten väljer att begränsa antalet hamntjänsteleverantörer enligt art. 6 hamnförordningen gäller att ett sådant förslag tillsammans med motiveringen för detta ska offentliggöras minst tre månader innan beslutet fattas (art. 6.4). Syftet är här att ge berörda parter tillfälle att yttra sig i frågan. Beslutet att begränsa antalet hamntjänsteleverantörer ska sedan offentliggöras (art. 6.3).

# 5 Hamnverksamhet

## 5.1 Inledning

En annan väsentlig del av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/352 av den 15 februari 2017 om inrättande av en ram för tillhandahållande av hamntjänster och gemensamma regler för finansiell insyn i hamnar (hamnförordningen) tar sikte på att skapa transparens avseende framförallt hamnarnas ekonomi och beräkningen av avgifter i form av hamnavgifter och hamninfrastrukturavgifter. Den övergripande tanken med bestämmelserna är att förhindra hamnarna från att på ett otillbörligt sätt konkurrera med varandra med hjälp av otillåtet statsstöd samt att vissa hamnanvändare inte ska gynnas på ett otillbörligt sätt framför andra.

Terminologin i hamnförordningen skiljer sig dock från den traditionella svenska terminologin på området. Med termen hamnavgifter avses den avgift som tas ut av hamntjänsteleverantören för de tjänster i form av exempelvis lastning och lossning av gods som tillhandahålls (art. 2.11). Med hamninfrastrukturavgift avses avgifter som tas ut av hamnledningen eller den behöriga myndigheten direkt eller indirekt för nyttjande av infrastrukturen (art. 2.9). I Sverige används inte sällan termen hamnavgifter för att beteckna det som i hamnförordningen benämns hamninfrastrukturavgifter, det vill säga sådana avgifter som hamninnehavaren har rätt att ta ut enligt lagen (1981:655) om vissa avgifter i allmän hamn. De svenska hamnavgifterna delas sedan vanligen upp i fartygshamnavgifter och varuhamnavgifter. Fartygshamnavgiften beräknas med utgångspunkt i fartygets lastkapacitet. Varuhamnavgiften varierar med olika varuslag och beräknas per ton gods.



## 5.2 Redovisning av ekonomiska medel

**Bedömning:** Det saknas anledning för Sverige att utnyttja möjligheten i art. 11.8 hamnförordningen att undanta små hamnar från kravet i art. 11.2 på transparent redovisning av offentliga medel avseende hamntjänster och muddring.

Kapitel III i hamnförordningen innehåller bestämmelser om finansiell insyn och oberoende. I art. 11.1 föreskrivs att de finansiella förbindelserna mellan myndigheter och hamnledningen eller annan enhet som tillhandahåller hamntjänster för dess räkning som erhåller offentliga medel ska på ett öppet sätt kunna avläsas i räkenskapssystemet för att tydligt visa vilka offentliga medel som ställts till hamnledningens förfogande antingen direkt eller genom offentliga företags eller offentliga finansinstituts förmedling samt vilket användningsområde som medlen anvisats för. Om hamnledningen själv tillhandahåller hamntjänster eller muddringstjänster eller en annan enhet för hamnledningens räkning tillhandahåller sådana hamntjänster ska den redovisa dessa tjänster separat från redovisningen av den övriga verksamheten (art. 11.2). Detsamma gäller även i fråga om ersättning för tillhandahållande av allmännyttiga tjänster (art. 11.7). Det betyder att om exempelvis en kommun anslår medel till det egna hamnbolaget för utförande av exempelvis uppmuddring av hamnen måste dessa redovisas särskilt. Vidare ska redovisningen av offentliga medel även innefatta aktiekapital och kapital av liknande art, icke återbetalningspliktiga eller endast under vissa omständigheter återbetalningspliktiga stöd, lån och garantier som hamnledningen beviljats av myndigheter och andra former av offentligt stöd (art. 11.3). Medel som utgör ersättning för allmännyttiga tjänster får heller inte överföras till någon annan tjänst eller affärsverksamhet (art. 11.7). En hamnledning eller annan enhet som för dess räkning tillhandahåller hamntjänster och som tidigare inte har erhållit offentliga medel, men som börjar erhålla sådana medel ska uppfylla redovisningskraven i art. 11.1 och 11.2 från och med det räkenskapsår som följer på överföringen av medlen.

Den övergripande tanken är här att det ska vara möjligt att med ledning av bokföringen analysera intäkter och kostnader samt att bedöma om de offentliga medlen utgör ett otillåtet stöd som är

ägnat att snedvrیدا konkurrensen på området. Hamnledningen eller den andra enhet som tillhandahåller hamntjänster för dess räkning ska förvara uppgifterna om de finansiella förbindelserna under minst fem år efter utgången av det räkenskapsår som uppgifterna avser (art. 11.4) Vid ett formellt klagomål och på begäran ska hamnledningen eller den enhet som tillhandahåller hamntjänster för dess räkning förse den berörda myndigheten i den berörda medlemsstaten med uppgifter om redovisningen samt de ytterligare uppgifter som kan anses nödvändiga för att kunna genomföra en ingående granskning och bedöma efterlevnaden av förordningen (art. 11.5). För svensk del blir det närmast fråga om att uppgifterna ska lämnas till Konkurrensverket (se vidare avsn. 6.2 avseende tillsyn). Uppgifterna ska lämnas inom tre månader från dagen för begäran.

De ovan nämnda kraven på redovisning av medel uppfylls inom ramen för de allmänna bestämmelser om bokföring och god redovisningssed som återfinns i bokföringslagen (1999:1078) och årsredovisningslagen (1995:1554) samt Bokföringsnämndens rekommendationer. Något behov av att ändra den svenska lagstiftningen med anledning av hamnförordningens ikraftträdande föreligger därmed inte.

Beträffande kravet i art. 11.2 att redovisa offentliga medel avseende hamntjänster och muddring separat finns möjlighet för en medlemsstat enligt art. 11.8 att i fråga om de hamnar som inte uppfyller kriterierna i art. 20.2 b i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU att besluta om undantag. Undantaget avser hamnar där den årliga godsvolymen för hantering av bulkgoods eller icke bulkgoods inte överskrider 0,1 % av motsvarande årliga godsvolym som hanteras i alla kurshamnar i unionen. En medlemsstat som beslutar att införa ett sådant undantag ska underrätta kommissionen om beslutet. I och med att hamnarna ändå måste uppfylla de allmänna redovisningsreglerna och principerna och det krav på transparens som finns där saknas i dagsläget behov av att utnyttja det i art. 11.8 införda undantaget.

### 5.3 Beräkning och uttag av avgifter

**Förslag:** Den svenska regleringen avseende uttag av hamninfrastukturavgifter anpassas till hamnförordningen genom att uttaget av sådana avgifter görs obligatorisk i fråga om de hamnar som omfattas av förordningen.

Rederier som utnyttjar en viss hamn betalar med den terminologi som används i hamnförordningen hamnavgifter för de hamntjänster som tillhandahålls samt hamninfrastukturavgifter för nyttjande av hamnens infrastruktur (se ovan avsn. 5.1). Hamnavgifterna tillfaller hamntjänsteleverantören medan hamninfrastukturavgifterna tillfaller hamninnehavaren. Enligt art. 12.1 gäller här som en allmän princip att avgifterna för de tjänster som tillhandahålls av en intern operatör inom ramen för en skyldighet att tillhandahålla allmännyttiga tjänster, avgifterna för lotstjänster som inte är konkurrensutsatta och de avgifter som tas ut av hamntjänsteleverantörer enligt art. 6.1 b ska fastställas på ett öppet, objektivet och icke-diskriminerande sätt samt stå i proportion till kostnaden för den tillhandahållna. Enligt art. 6.2 kan hamnavgifterna integreras med övriga betalningar som exempelvis betalningen av hamninfrastukturavgifter, men att det då måste gå att utläsa vilket belopp som svarar mot hamnavgiften. I händelse av klagomål ska hamntjänsteleverantören förse tillsynsmyndigheten med uppgifter om beräkningsgrunden för att fastställa strukturen och nivån på hamnavgifterna.

Enligt art. 13.1 ska medlemsstaterna se till att en hamninfrastukturavgift tas ut. Rätten att ta ut hamninfrastukturavgifter regleras idag i lagen (1981:655) om vissa avgifter i allmän hamn. Utgångspunkten i lagen är således att uttaget av hamninfrastukturavgifter är frivilligt. Enligt 1 § i den lagen får hamninnehavaren ta ut hamninfrastukturavgifter för fartyg som anlöper kaj, brygga eller liknande anordning inom hamnens område, för fartyg som passerar hamnens vattenområde och för gods som lastas eller lossas över kaj, brygga eller annan liknande anordning inom hamnens område. I avsikt att anpassa regleringen till hamnförordningen bör uttaget av hamninfrastukturavgifter

göras obligatoriskt i fråga om de allmänna hamnar som omfattas av hamnförordningen.<sup>1</sup> I realiteten bedöms inte den föreslagna ändringen ha någon större påverkan på kostnaderna för olika hamnanvändare i och med att i praktiken hamninfrastrukturavgifter alltid tas ut i de allmänna hamnarna i form av fartygshamnavgifter och varuhamnavgifter. Som ovan anförts får betalningen av hamninfrastrukturavgifter och hamnavgifter integreras, men det måste i sådana fall kunna utläsas vilka belopp som svarar mot de båda avgifterna (art. 13.2). Förslaget innefattar även att den nuvarande regleringen i lagen (1981:655) om vissa avgifter i allmän hamn delas upp i två paragrafer.

Beträffande det fåtal hamnar som omfattas av förordningen, men som inte utgör allmänna hamnar blir det en uppgift för tillsynsmyndigheten att se till att hamninfrastrukturavgifter tas ut.

Hamninfrastrukturavgifternas struktur och omfattning ska enligt art. 13.3 fastställas i enlighet med hamnens egna affärsstrategi och investeringsplaner samt vara förenlig med konkurrensreglerna. I förekommande fall ska avgifterna uppfylla de allmänna krav som fastställs inom ramen för den berörda statens allmänna hamnpolitik. Hamninfrastrukturavgifterna får enligt art. 13.4 även variera i enlighet med hamnens ekonomiska strategi och policy när det gäller fysisk planering, bland annat med avseende på vissa kategorier av användare, eller i syfte att främja en effektivare användning av hamninfrastrukturen, närsjöfarten eller omfattningen transporterarnas miljö-, energi- eller koldioxidvinster. Även externa kostnader samt kommersiell praxis får beaktas vid bestämmande av avgifterna. Hamninnehavarna bedöms därmed ha relativt stor frihet att anpassa avgiftssystemet med hänsyn till de rådande kommersiella villkoren samt en miljömässigt hållbar utveckling under förutsättning att kriterierna för avgiftsuttaget är öppna, objektiva och icke-diskriminerande samt förenliga med konkurrensrätten inbegripet statsstödsreglerna.

Hamnledningen eller den behöriga myndigheten ska enligt art. 13.5 se till att hamnanvändarna och företrädarna för eller sammanslutningar av hamnanvändare underrättas om hamn-

<sup>1</sup> Rent tekniskt är det möjligt att överföra de föreslagna bestämmelserna i lagen (1981:655) om vissa avgifter i allmän hamn till den nya föreslagna lagen om allmänna farleder och allmänna hamnar. Utredningen lämnar inte något sådant förslag, men vill ändå framhålla det som en möjlighet med tanke på att lagen i fråga idag innehåller en enda paragraf.

infrastrukturavgifternas art och nivå senast två månader före den dag ändringarna träder i kraft. Beträffande de svenska hamnarna betyder detta att de nya allmänna taxorna avseende fartygshamnavgifter och varuhamnavgifter måste publiceras senast två månader i förväg. Däremot torde detta inte gälla i fråga om de individuella avtal som en hamn kan ha med vissa hamnanvändare, exempelvis färjerederier som bedriver regelbunden trafik på hamnen. Det får anses framgå av att hamnledningen eller den behöriga myndigheten inte är skyldig att redovisa skillnader i avgifter som är ett resultat av individuella förhandlingar. I händelse av ett formellt klagomål ska hamnledningen förse den berörda myndigheten med uppgifter om hur hamninfrastrukturavgifterna har beräknats.

## 5.4 Samråd med hamnanvändare

I art. 15.1 hamnförordningen föreskrivs att hamnledningen ska samråda med hamnanvändare om sin avgiftspolitik inbegripet fall där hamntjänsteleverantören utgörs av en intern operatör. Sådana samråd ska hållas med anledning av väsentliga ändringar av hamninfrastrukturavgifterna (fartygshamnavgifter och varuhamnavgifter) och hamnavgifterna då interna operatörer tillhandahåller allmännyttiga tjänster. Vidare föreskrivs i art. 15.2 att hamnledningen ska samråda med hamnanvändare och övriga berörda parter om väsentliga frågor som omfattas av dess behörighet och som avser (1) samordningen av hamntjänster inom hamnområdet, (2) åtgärder för att förbättra förbindelser med inlandet, inbegripet åtgärder för att utveckla och förbättra effektiviteten hos transporter på järnväg och inre vattenvägar, (3) effektiviteten i de administrativa rutinerna i hamnen och åtgärder för att förenkla dessa, (4) miljöfrågor, (5) fysisk planering samt (6) åtgärder för att säkerställa säkerheten i hamnområdet inbegripet i förekommande fall hamnarbetarnas säkerhet och hälsa.

Det föreskrivs inte närmare i hamnförordningen vilka parter som hamnledningen ska samråda med. Inte heller regleras i förordningen om formerna för samråd. I och med att det i art. 15 anges att detta ska ske i enlighet med nationell rätt får den frågan bedömas ha överlämnats till medlemsstaterna att själva avgöra i anslutning till förordningen. Beträffande frågan om vilka parter

som ska kallas till samråd får det i första hand anses vara hamnens kunder, det vill säga de rederier och varuägare som berörs av en viss planerad åtgärd. Det kan till exempel gälla en höjning av de allmänna hamntaxorna. I de fall den planerade åtgärden även påverkar andra parter bör även dessa kallas till samråd. I fråga ombyggnationer av hamnen som berör speditörer, åkerier och järnvägsoperatörer kan även dessa behöva kallas till samråd. Andra intressegrupper, som exempelvis miljöorganisationer, ideella föreningar och fastighetsägare, behöver däremot inte kallas till dessa samråd. I den mån dessa berörs av till exempel en ombyggnad av hamnen får synpunkter lämnas inom ramen för miljöprövningen eller ärendet om bygglov. Motsvarande gäller i fråga om berörda arbetstagarorganisationer. Synpunkter från de fackliga organisationerna får lämnas inom ramen för de förhandlingar som ska äga rum vid förändringar av arbetsgivarens verksamhet enligt lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet (MBL). I fråga om ändringar som endast berör enstaka hamnanvändare bedöms det inte vara nödvändigt att kalla till samråd. Ett exempel på en sådan situation kan vara att hamnen förlänger ett hyresavtal med ett färjerederi avseende en befintlig färjeterminal. Vilken hyra som hamnen kommit överens om med färjerederiet kan också utgöra en kommersiellt känslig uppgift enligt art. 15.4 (jfr äv. art. 13.5).

En viktig fråga i sammanhanget är också när hamnledningen ska kalla berörda parter till samråd. Av art. 15 framgår att det ska röra sig om väsentliga förändringar av verksamheten. Förändringen ska med andra ord vara av avgörande betydelse för en eller flera hamnanvändare. En ändring av de allmänna hamntaxorna får normalt sett anses vara väsentlig. En mindre ombyggnad av en viss del av hamnen som inte nämnvärt påverkar den dagliga verksamhet som hamnanvändarna bedriver behöver däremot inte göras till föremål för samråd. Beträffande tidpunkten för samråd gäller att dessa bör äga rum som ett led i beredningen av ett beslut om väsentliga förändringar av verksamheten. Det bör i sammanhanget påpekas att vid förändringar av hamninfrastrukturavgifterna hamnanvändarna ska informeras senast två månader innan ändringarna får verkan (art. 13.5).

Slutligen föreskrivs i art. 15.3 att hamntjänsteleverantörerna ska göra lämplig information om hamnavgifternas art och nivå tillgänglig för hamnanvändarna. Det får anses innebära att

hamntjänsteleverantörerna ska publicera sina taxor för olika tjänster. Det kan ske i tryckt eller digitalt format. Beträffande de svenska hamnarna är det vanligt att hamntaxan kan laddas ned från hamnens hemsida.

Någon närmare reglering av formerna för samråd synes inte vara nödvändig att införa. Hamnverksamheten utgör i Sverige en kommersiell verksamhet och det kan på goda grunder antas att hamnarna redan idag har starka ekonomiska incitament att informera och samråda med sina kunder i frågor som avser väsentliga ändringar av verksamheten.

## 6 Tillsyn och sanktioner

### 6.1 Inledning

**Förslag:** En ny lag med kompletterande bestämmelser till hamnförordningen införs.

Enligt art. 16 Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/352 av den 15 februari 2017 om inrättande av en ram för tillhandahållande av hamntjänster och gemensamma regler för finansiell insyn i hamnar (hamnförordningen) ska medlemsstaterna säkerställa att det finns ett effektivt förfarande för att hantera klagomål som uppstår i samband med tillämpningen av förordningen. Hanteringen av klagomål ska vara oberoende av hamnledningsorganen och hamntjänsteleverantörerna. Vidare ska det enligt art. 18 hamnförordningen finnas möjlighet för den part som har ett legitimt intresse av att överklaga ett beslut. Slutligen ska medlemsstaterna enligt art. 19 fastställa sanktioner för överträdelse av bestämmelserna. Dessa ska vara effektiva, proportionella och avskräckande. Förordningen fordrar därmed viss kompletterande nationell lagstiftning. Av den anledning bör en särskild lag införas med kompletterande bestämmelser till hamnförordningen.

### 6.2 Tillsyn

**Förslag:** Konkurrensverket får till uppgift att vara tillsynsmyndighet. Tillsynsmyndigheten bör ges en rätt att få tillgång till den information och de handlingar som krävs för tillsynen. Tillsynsmyndighetens beslut ska kunna överklagas till förvaltnings-



rätten. Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer bör bemyndigas att meddela ytterligare föreskrifter om tillsyn.

För svensk del ligger det närmast till hands att Konkursverket ges uppgiften att bedriva tillsyn över att hamnledning och andra enheter som tillhandahåller hamntjänster för hamnledningens räkning följer bestämmelserna i hamnförordningen i enlighet med konkurrensreglerna (art. 11.5). Detsamma gäller i fråga om övervakningen av att de hamnavgifter som tas ut med anledning av tillhandahållande av allmännyttiga tjänster (art. 12.3) samt de hamninfrastrukturavgifter (art. 13.6) som tas ut är förenliga med bestämmelserna i hamnförordningen. Skälet till att Konkursverket bör tilldelas uppgiften som tillsynsmyndighet framför andra myndigheter är att klagomålen i grunden innefattar konkurrensrättsliga frågeställningar avseende tillgången till en viss marknad samt statsstöd. Frågorna har också nära beröring med ärenden avseende offentlig upphandling (jfr art. 1.7 hamnförordningen). Ett tänkbart alternativ hade varit att ge en sektormyndighet som exempelvis Transportstyrelsen, Trafikverket eller Sjöfartsverket uppgiften att vara tillsynsmyndighet. De sistnämnda myndigheterna kan, även om de besitter god kännedom om transportnäringen, emellertid inte bedömas ha samma kompetens att hantera ärenden av konkurrensrättslig art gällande prissättning och sådana upphandlingsliknande förfaranden som kan förväntas aktualiseras genom hamnförordningen. Konkursverket framstår därmed som den i sammanhanget mest lämpade myndigheten att vara tillsynsmyndighet. Hamntjänsteleverantörer och hamnanvändare ska kunna vända sig till Konkursverket med klagomål.

Medlemsstaterna ska tillse att tillsynsmyndigheten ges rätten att få tillgång till den information och de handlingar som är nödvändiga för tillsynen. En bestämmelse av sådan innebörd bör införas i svensk rätt. Ett föreläggande om att lämna information, uppvisa handlingar eller överlämna kopior av handlingar bör vid behov kunna förenas med vite.

Tillsynsmyndighetens beslut bör kunna överklagas till den förvaltningsrätt inom vars domkrets hamnen är belägen. Prövningstillstånd bör krävas för överklagande till kammarrätten.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer bör be-  
myndigas att meddela ytterligare föreskrifter om tillsynen enligt  
denna lag.

## 6.3 Sanktioner

### 6.3.1 Allmänt om sanktioner

**Förslag:** En möjlighet till överprövning av förfaranden vid till-  
delning av hamntjänster samt debitering av hamnavgifter som  
grundar sig i allmännyttiga tjänster införs.

I fråga om tilldelning av hamntjänster samt beräkningsgrunden för  
hamnavgifter som grundar sig i allmännyttiga tjänster bedöms det  
föreligga ett behov av att införa sanktioner. Eftersom dessa frågor i  
grunden gör sig gällande även beträffande offentlig upphandling  
och avgiftsberäkning finns det goda skäl att söka efterlikna det  
regelverket om än i förenklad form.

Sanktionerna i fråga om felaktiga förfaranden vid tilldelning av  
hamntjänster bör vara ungefär desamma som för offentlig upp-  
handling. Det betyder att hamnledningen efter det att en berörd  
part har klagat kan tvingas göra om förfarandet samt att eventuella  
ingångna avtal eller överenskommelser kan förklaras ogiltiga.  
Vidare bör den part som har lidit skada ha rätt till ersättning.  
Däremot bör inte någon avgift liknande upphandlingsskadeavgiften  
tas ut i samband med ett felaktigt förfarande. Det kan motiveras  
med att hamnledningen kan utgöras av ett privat organ med  
obefintliga eller svaga kopplingar till det offentliga. Det är  
exempelvis fallet med industrihamnen i Stenungsund och  
Verköhamnen i Karlskrona som uteslutande eller till största delen  
ägs av privata intressenter. Ett uttag av upphandlingsskadeavgifter  
skulle här närmast utgöra ett slags företagsbot, vilket framstår som  
främmande i sammanhanget. I rent privaträttsliga sammanhang  
utgör istället skadeståndssanktionen den mest lämpliga.

Beträffande felaktig debitering av hamnavgifter som grundar sig  
på tillhandahållande av allmännyttiga tjänster bör sanktionerna

bestå i rättelse och återbetalning av den del avgifterna som felaktigt debiterats.

### 6.3.2 Tilldelning av hamntjänster

**Förslag:** Allmän förvaltningsdomstol ska kunna överpröva förfarandet avseende rätten att tillhandahålla en hamntjänst och giltigheten av ett avtal eller överenskommelse om tillhandahållande av hamntjänster. En hamnledning ska ersätta den skada som har uppkommit för en hamntjänsteleverantör på grund av åsidosättande av bestämmelserna i hamnförordningen vid tilldelning av hamntjänster.

En hamntjänsteleverantör som anser sig ha lidit skada eller kunna komma att lida skada bör kunna ansöka hos allmän förvaltningsdomstol om överprövning av ett förfarande avseende rätten att tillhandahålla en hamntjänst samt överprövning av giltigheten av ett avtal eller en överenskommelse om tillhandahållande av hamntjänster. En sådan ansökan bör kunna göras hos förvaltningsrätten inom vars domkrets hamnen är belägen inom sex månader från det att avtalet slöts.

Om de grundläggande principerna i art. 3–9 brutits bör rätten kunna besluta att förfarandet ska göras om eller avslutas först sedan rättelse har gjorts samt att det avtal som har slutits är ogiltigt. Det betyder att mindre felaktigheter i förfarandet, som saknar betydelse för utgången av förfarandet, inte bör föranleda att det avtal eller den överenskommelse som har slutits skulle sakna verkan. Om det kan motiveras av hänsyn till ett tvingande allmänintresse bör rätten även kunna besluta att avtalet eller överenskommelsen helt eller delvis ska bestå, trots att förutsättningarna för ogiltighet är uppfyllda. Avtalet kan då begränsas till viss tid. Ett exempel på en sådan situation kan vara att förfarandet visserligen strider mot de grundläggande principerna i art. 3–9 hamnförordningen, men att en omedelbar ogiltighet skulle föranleda ett avbrott i hamnens verksamhet med stora trafikstörningar som följd. Rätten bör då kunna låta avtalet eller överenskommelsen bestå fram till dess att ett nytt förfarande har kommit till stånd.

En hamnledning som brutit mot art. 3–9 i hamnförordningen bör vara skyldig att ersätta den skada som därigenom har uppkommit för en hamntjänsteleverantör. Det kan här vara fråga om att hamntjänsteleverantören har förlorat intäkter på grund av att leverantören gått miste om avtalet. Rätten till skadestånd bör inbegripa ersättning till en hamntjänsteleverantör för de kostnader han eller hon haft för att förbereda och delta i tilldelningsförfarandet om åsidosättandet av bestämmelserna i förordningen har menligt påverkat leverantörens möjligheter att få leverera hamntjänsten.

### 6.3.3 Avgifter för allmännyttiga tjänster

**Förslag:** Allmän förvaltningsdomstol ska kunna överpröva beräkningsgrunden för hamnavgifter som inkluderar allmännyttiga tjänster.

Allmän förvaltningsdomstol bör även kunna överpröva beräkningsgrunden för sådana hamnavgifter som avses i art. 12 i hamnförordningen. Det rör sig här om hamnavgifter som inkluderar allmännyttiga tjänster. Prissättningen ska här stå i proportion till kostnaden för den tillhandahållna allmännyttiga tjänsten.

En ansökan från en hamnanvändare om överprövning ska göras hos den förvaltningsrätt i vars domkrets hamnen är belägen. Prövningstillstånd bör krävas vid överklagande till kammarrätten.

I de fall beräkningsgrunden står i strid med art. 12 i hamnförordningen ska rätten besluta om rättelse samt att felaktigt belopp ska återbetalas. Någon vitessanktion avseende rättelse bedöms inte behöva införas i och med att det föreligger en skyldighet att återbetala den del av hamnavgiften som debiterats på felaktiga grunder.

### 6.3.4 Förhållandet till kommunallagen

**Förslag:** Beslut som fattas av en kommunal nämnd eller hamnförvaltning får inte överklagas med stöd av 13 kap. kommunallagen (2017:725).

Vissa beslut som omfattas av hamnförordningen kan komma att fattas av kommunala nämnder och hamnförvaltningar. Med anledning av detta bör det klargöras att bestämmelserna om laglighetsprövning enligt 13 kap. i den nya kommunallagen (2017:725) inte är tillämpliga i fråga om sådana beslut. Den nya kommunallagen träder i kraft 1 januari 2018. Prövningen av besluten ska istället uteslutande regleras av den föreslagna lagen.

# 7 Farleder och hamnar

## 7.1 Inledning

I propositionen 2016/17:21 Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling fastslår regeringen att sjöfarten har en viktig roll i det svenska transportsystemet och att en överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart bör främjas. Det sagda gäller inte minst i fråga om inrikes sjötransporter. En effektiv logistik och pålitliga transportinfrastrukturflöden utgör viktiga förutsättningar för näringslivets konkurrenskraft. En utökad satsning på sjöfart kan också komma att avlasta såväl järnvägs- som vägnätet från tunga transporter och därmed bidra till att underhållskostnaderna för infrastrukturen minskar. I Sverige står trafiken med tunga fordon för en betydande andel av vägslitage. Fartygstransporter framstår också ofta som mer miljövänliga än landsvägstransporter genom att utsläppen per ton transporterat gods ofta är lägre.

En avgörande orsak till att överflyttningen av godstransporter från väg till sjöfart inte har ägt rum i önskvärd omfattning är den högre flexibiliteten hos framförallt lastbilstransporterna jämfört med fartygstransporter. Vidare framstår kostnaderna för lastbilstransporter många gånger som lägre och därmed mer konkurrenskraftiga i förhållande till fartygstransporter. Enligt Trafikverket behövs det också en kritisk massa för att komma över den tröskel som det innebär att bygga nya logistiklösningar som inkluderar sjöfart. Avgörande här är den totala kostnaden – vilket innefattar hela produktions- och distributionsprocessen – tillsammans med andra trögheter och inte minst så kallade beteenderelaterade aspekter i systemet. Har ett företag investerat stora summor i en viss logistiklösning framstår det som svårt att

frånga den lösningen även om andra lösningar framstår som bättre och mer effektiva på sikt.

För att fungera väl är all transportverksamhet beroende av en god infrastruktur. En viktig förutsättning för att underlätta en överflyttning av godstransporter från inte minst väg till sjöfart är därför att det regelverk som avser farleder och hamnar, närmast de allmänna farlederna och allmänna hamnarna, är utformat på ett sådant sätt att det underlättar den eftersträvade utvecklingen. Samtidigt måste också infrastrukturen framstå som säker att använda för att olyckor och skador på miljön ska kunna undvikas. Det nuvarande regelverket framstår emellertid som föråldrat beträffande inrättande, utvidgning och avlysning av allmänna farleder och allmänna hamnar. Det framstår också många gånger som oklart vilket ansvar som hamninnehavare och farledshållare egentligen bär för hur farleder och vattenområden inom hamnar ska ordnas och underhållas i syfte att säkerställa effektiva och säkra sjötransporter. Inte minst gäller detta i och med att storleken på fartygen generellt sett har ökat. Den oklara regleringen och de otydliga ansvarsförhållandena bidrar också till att kostnaderna för att upprätthålla infrastrukturen på sjöfartsområdet inte alltid fördelas på ett optimalt sätt. Av den anledningen finns det även skäl att se över regelverket avseende farleder och hamnar.

## 7.2 Lagstiftningsbehovet

<b>Förslag:</b> En ny och moderniserad lag avseende allmänna farleder och allmänna hamnar införs.
---

### 7.2.1 Nuvarande bestämmelser

Det finns inte någon legal definition av vad som ska anses utgöra en farled. I princip kan varje vattenområde som används för fartygstrafik sägas utgöra en farled. Vanligen avses dock med farled en led för den civila sjöfarten som har märkts ut dels i geografin genom fyrar, sjömärken och andra sjösäkerhetsanordningar, dels i de för området gällande sjökorten. Även begreppet hamn framstår i någon mån som vagt. Som ovan berörts i avsitt 3.2.4 definieras kusthamn i art. 2.16 Europaparlamentets och rådets förordning

(EU) 2017/352 av den 15 februari 2017 om inrättande av en ram för tillhandahållande av hamntjänster och gemensamma regler för finansiell insyn i hamnar (hamnförordningen) som ett land- och vattenområde som består av sådan infrastruktur och utrustning som i första hand möjliggör mottagande av fartyg, lastning, lossning av fartyg, lagring av varor, mottagande och leverans av dessa varor, ombord- och landstigning av passagerare, besättning och andra personer samt annan infrastruktur som är nödvändig för transportoperatörer inom hamnområdet. Någon mer exakt legaldefinition finns inte.

I Sverige kan farleder och hamnar vara allmänna eller privata. Allmänna farleder är sådana farleder som har inrättats genom lagen (1983:293) om inrättande, avlysning och utvidgning av allmän farled och allmän hamn. Övriga farleder är privata även om vissa av dessa underhålls av Sjöfartsverket. I 1 § lagen om inrättande, avlysning och utvidgning av allmän farled och allmän hamn föreskrivs att en allmän farled eller allmän hamn får inrättas eller utvidgas om denna är av väsentlig betydelse för den allmänna samfärdseln. Med andra ord gäller här att farleden eller hamnen ska framstå som viktig ur trafikpolitisk synvinkel (se vidare prop. 1981/82:130 med förslag till ny vattenlag m.m., avsn. 2.8.1). I praktiken hänger frågan om inrättandet av allmänna farleder ofta samman med inrättandet av allmänna hamnar. Att en farled är av väsentlig betydelse för den allmänna samfärdseln behöver emellertid inte betyda att farleden måste vara av riksintresse utan det torde räcka med att farleden är av betydelse för de lokala eller regionala sjötransporterna. Det sagda kan jämföras med det rikstäckande statliga vägnätet där vägarna är av varierande storlek och kvalitet. En allmän farled får även inrättas om den är av väsentlig betydelse för fiskerinäringen eller för trafiken med fritidsbåtar och det behövs med hänsyn till säkerheten i farleden.

Det övergripande syftet med lagen (1983:293) om inrättande, avlysning och utvidgning av allmän farled och allmän hamn är att farledshållare och hamninnehavare ska kunna erhålla rådighet över fastigheter där farleden eller hamnen är lokaliserad. Kravet att farledshållaren och hamninnehavaren ska ha rådighet över berörda fastigheter följer av 2 kap. 4 § 4 lagen (1998:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet. Praktiskt sett kan det vara fråga om att olika ingrepp måste göras i olika fastigheter för att



ordna och underhålla farleden eller vattenområdet inom hamnen, exempelvis att fyrar, sjömärken och andra sjösäkerhets- andordningar måste uppföras såväl i vattnet som på land, att undervattensklippor måste sprängas bort eller att själva farleden eller ett vattenområde i anslutning till hamnanläggningen måste muddras för att fartyg ska kunna navigera säkert i leden eller hamninloppet. För att ta annans mark eller utrymme fordras sedan särskilt tillstånd av mark- och miljödomstolen enligt 28 kap. 10 § 5 miljöbalken.

Beslutanderätten avseende inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn har delegerats till Sjöfartsverket enligt 1 § förordningen (1998:898) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn. En motsvarande bestämmelse återfinns även i 2 § 2 förordningen (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket enligt vilken verket i egenskap av infrastrukturhållare för farleder ska svara för farledshållningen och vid behov inrätta nya farleder.

Beslut om inrättande och utvidgning av allmänna farleder och allmänna hamnar ska föregås av en miljöprövning. Vid prövningen ska, enligt de bestämmelser som träder i kraft 1 januari 2018, 2–4 kap. och 5 kap. 3 och 15 §§ miljöbalken (1998:808) tillämpas (1 a §). I ärendet ska frågan om farleden eller hamnen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan undersökas (1 b §). Den länsstyrelse inom vars område verksamheten huvudsakligen ska bedrivas fattar sedan ett särskilt beslut i frågan. Kan det antas att beslutet kommer att medföra en betydande miljöpåverkan ska en specifik miljöbedömning enligt bestämmelserna i 6 kap. 28–41, 44 och 45 §§ miljöbalken göras. I annat fall är det tillräckligt att en liten miljökonsekvensbeskrivning enligt 6 kap. 47 § miljöbalken tas fram. Sjöfartsverket och berörda länsstyrelser omfattas av det samråd som ska ske. Miljökonsekvensbeskrivningen ska sedan ingå som en del i ärendet om inrättande eller utvidgning av allmän farled eller allmän hamn (1 c §).

I fråga om inrättande av nya allmänna farleder är det enligt 17 kap. 1 § 2 miljöbalken regeringen som prövar tillåtligheten av dessa. Regeringen kan i vissa fall även förbehålla sig rätten att pröva tillåtligheten av allmänna farleder och allmänna hamnar enligt 17 kap. 3 §. Det gäller om verksamheten kan få betydande omfattning eller om naturvärden inom skyddade områden kan komma att

skadas mer än obetydligt. Sjöfartsverket ska i sådana fall med eget yttrande överlämna frågan till regeringen (1 d §).

Vid behov kan även Sjöfartsverket enligt 2 § lagen (1983:293) om inrättande, avlysning och utvidgning av allmän farled och allmän hamn avlysa en allmän farled eller allmän hamn. Det gäller i fall då farleden eller hamnen inte kan användas för sitt ändamål utan att säkerheten äventyras, om farleden eller hamnen inte längre behövs för sitt ändamål eller om farleden eller hamnen inte sköts så att dess ändamål tillgodoses. Även här ska en miljökonsekvensbeskrivning tas fram.

Utöver detta återfinns även ett krav i 3 kap. 2 § sjötrafikförordningen (1986:300) på tillstånd för uppförande av fyrar, sjömärken och andra sjösäkerhetsanordningar än de som Sjöfartsverket håller. Frågor om tillstånd för sådana anordningar prövas av Transportstyrelsen efter samråd med Sjöfartsverket. Sjösäkerhetsanordningarna får inte ändras eller dras in utan tillstånd.

### **7.2.2 En otydlig reglering och ansvarsfördelning**

Idag framstår indelningen i allmänna och privata farleder och vem som har ansvaret för dessa som problematisk. Detsamma gäller även ansvaret för utprickning i allmänna hamnar. För det första framstår det som oklart vilket ansvar som privata farledshållare och hamninnehavare har i fråga om allmänna farleder och allmänna hamnar beträffande ordnandet och underhållet av farleden och vattenområden inom hamnarna. Enligt 3 kap. 3 § sjötrafikförordningen ska, som ovan antytts, den som inrättar en sjösäkerhetsanordning underhålla och betjäna denna på ett tillfredsställande sätt. Visar sig sjösäkerhetsanordningen vara bristfällig eller vilseledande och vidtas inte rättelse kan Transportstyrelsen undanröja eller föranstalta om rättelse på den underhållsskyldiges bekostnad (3 kap. 4 §). Däremot är det mer osäkert vad som gäller i fråga om exempelvis vattendjup och liknande i allmänna farleder och allmänna hamnar. Exempelvis kan allmänna farleder och inseglingsrännor till allmänna hamnar behöva underhållsmuddras med jämna mellanrum. Sjösäkerhetsanordningarna som återfinns i en allmän farled kan även behöva uppgraderas med hänsyn till den tekniska utvecklingen. Som ovan berörts framgår av 2 § 1 och 2

lagen om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn att en allmän farled eller allmän hamn kan avlysas om den inte kan användas för sitt ändamål utan att det äventyrar sjösäkerheten eller att den inte sköts så att dess ändamål tillgodoses. Dessa bestämmelser framstår emellertid som svåra att tillämpa i situationer där en farled eller inseglingsränna behöver underhållsmuddras på grund av slam eller uppgraderas med hänsyn till den tekniska utvecklingen eller att allmänt sett fartygsstorlekarna har ökat.

Beträffande privata farleder är rättsläget ännu mer osäkert eftersom dessa i praktiken endast utgör en samling utplacerade sjösäkerhetsanordningar. Det saknas här i praktiken en ansvarig farledshållare som har rådighet över de aktuella fastigheterna vilket leder till att ansvaret endast kan anses omfatta underhållet av de enskilda sjömärkena (3 kap. 3 § sjötrafikförordningen). Något ansvar för farledens bredd och djup finns inte. Vidare finns risken att de privata sjösäkerhetsanordningarna inte underhålls i den utsträckning som är nödvändigt eftersom kostnaderna för skötseln av dessa kan vara höga. Att den som åtagit sig att ansvara för underhållet av de privata sjösäkerhetsanordningarna inte har rådigheten över de vattenområden där farleden finns försvårar också organiseringen av underhållet. Varje nytt ingrepp kräver då fastighetsägarnas tillstånd.

Den nuvarande lagstiftningen på området är inte heller riktigt tydlig i fråga om när allmänna farleder kan inrättas. Enligt 1 § lagen (1983:293) om inrättande, avlysning och utvidgning av allmän farled och allmän hamn kan en allmän farled inrättas om det är av betydelse för den allmänna samfärdseln. I fråga om farleder i anslutning till industrihamnar kan det dock framstå som långsökt att tala om att dessa har betydelse för den allmänna samfärdseln även om det kan finnas ett väsentligt intresse av att sådana farleder finns och att de uppfyller vissa standarder med hänsyn till typen av fartyg som trafikerar industrihamnen i fråga.

Även den nuvarande ansvarsfördelningen mellan Sjöfartsverket och Transportstyrelsen i fråga om vilken myndighet som inrättar allmänna farleder och allmänna hamnar respektive beslutar om tillstånd för uppförande av fyrar, sjömärken och andra sjösäkerhetsanordningar framstår idag som mindre ändamålsenlig. Medan Sjöfartsverkets inrättande av allmänna farleder och allmänna

hamnar ska föregås av en miljöprövning, kan samtidigt Transportstyrelsen godkänna en ansökan avseende ett större antal sjösäkerhetsanordningar. Det sistnämnda kan åtminstone teoretiskt sett innebära att Transportstyrelsen genom beslutet i realiteten inrättar en ny farled utan att detta föregås av någon miljöprövning. Det framstår som betänkligt eftersom en privat farled likaväl som en allmän sådan kan komma att generera ytterligare sjötrafik med effekter på miljön i form av bland annat buller, avgaser och vågor. Detta kan i sin tur påverka fastighetsägare samt djurlivet negativt. Vidare försvårar det faktum att beslutanderätten tillkommer olika myndigheter möjligheterna att tillskapa ett sammanhängande system i utmärkningen av olika farleder och vattenområden inom hamnar.

Slutligen framstår gränsdragningen mellan allmänna hamnar och allmänna farleder i vissa fall som godtycklig när det gäller ansvaret för de vattenområden som hör till hamnen respektive farleden in till hamnen. Gränserna mellan farleden och hamnen synes uteslutande ha dragits med hänsyn till att hamninnehavaren ska ha viss rådighet över vattenområden i anslutning till hamnanläggningen. Gränsen för allmän hamn framgår idag av SJÖFS 2013:4 Sjöfartsverkets tillkännagivande av register över allmänna farleder och allmänna hamnar. Beroende på geografin kan dessa områden i vissa fall vara mycket vidsträckta. I andra fall har gränsen dragits mycket nära själva hamnanläggningen. Gränsdragningarna har lett till diskussioner om farledshållaren eller hamninnehavaren ska ta ansvar för utprickningen och farledsdjupet innanför gränsen för den allmänna hamnen.

Sammantaget talar detta för att lagstiftningen i fråga bör ses över och att en ny och moderniserad lag avseende allmänna farleder och allmänna hamnar bör införas. I samband med detta kan det även finnas skäl för Sjöfartsverket att se över den förteckning över allmänna farleder och allmänna hamnar som återfinns i SJÖFS 2013:4 avseende behovet av att inrätta nya allmänna farleder och hamnar, utvidga eller avlysa vissa befintliga allmänna farleder och hamnar. Det kan även finnas behov av att se över vem som i det enskilda fallet ska vara farledshållare. Har en farled endast betydelse för fritidsbåtlivet kan det i vissa fall vara lämpligt att de berörda kommunerna tar över ansvaret för farleden. I andra fall kan en industrihamn tänkas ta över ansvaret för en farled i anslutning

till hamnen. Även gränsdragningen mellan vattenområden inom allmänna hamnar och annat vatten kan behöva ses över. Den föreslagna lagstiftningen bör däremot inte omfatta andra farleder än de allmänna eftersom det här saknas möjlighet att utse en ansvarig farledshållare. Farledshållaren saknar, som tidigare påpekats, rådighet över de berörda vattenområdena om denne inte själv samtidigt är fastighetsägare. Undantaget utgörs här av farleder som Sjöfartsverket ansvarar för och som uteslutande ordnas inom så kallade allmänna vatten som staten själv rådigheten över.

### 7.3 Inrättande och tillståndsgivning

**Förslag:** De nuvarande bestämmelserna i lagen (1983:293) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn om beslut avseende inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn överförs vissa redaktionella ändringar till den nya lagen. I samband med detta tydliggörs att även behovet av annan näringsverksamhet än fiskerinäringen kan beaktas vid inrättande och utvidgning av allmänna farleder. Tillståndsgivningen för uppförande och borttagande av sjömärken i 3 kap. sjötrafikförordningen (1986:300) överförs från Transportstyrelsen till Sjöfartsverket. Transportstyrelsen ges däremot rätt att meddela föreskrifter om standarder för och säkerheten i allmänna farleder och vattenområden inom allmänna hamnar.

Bestämmelserna i lagen (1983:293) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn om beslut avseende inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn bör med vissa smärre ändringar överföras till den nya lagen. Författningsförslaget bygger på de bestämmelser som träder i kraft den 1 januari 2018, det vill säga 1 a, 1 b, 1 c och 1 d §§.

I syfte att underlätta för industrin att välja fartygstransporter framför att transportera godset på väg bör det emellertid tydliggöras i lagen att allmänna farleder även kan inrättas i anslutning till industrihamnar. Det kan vara fråga om hamnar i anslutning till tunga industrier som pappersbruk, raffinaderier och kraftverk. Sådana lösningar framstår inte sällan som mer

miljövänliga än att transportera godset med lastbil eftersom utsläppen per ton transporterat gods är lägre. Samtidigt kan det existerande väg- och järnvägsnätet komma att avlastas. Sådana industrihamnar kan emellertid inte sägas vara av direkt betydelse för den allmänna samfärdseln eftersom de har inrättats specifikt för den aktuella industrins behov och därmed inte är öppna för allmän trafik. Det är därmed tveksamt om den nuvarande bestämmelsens avfattning ger stöd för att inrätta sådana farleder. Farleder som leder in till industrihamnar kan svårligen sägas vara väsentliga för den allmänna samfärdseln. Samtidigt framstår det som viktigt ur såväl närings- som sjösäkerhetssynpunkt att sådana farleder kan inrättas. För att ge industrin goda konkurrensmöjligheter och incitament att välja fartygstransporter framför väg- eller järnvägstransporter kan exempelvis en farled till och från en industrihamn behöva muddras upp för att möjliggöra mottagande av större fartyg med bättre lastkapacitet. Även sjösäkerhetsskäl kan tala för att en sådan farled muddras upp eller undervattensklippor sprängs bort innan större fartyg tas emot i hamnen. Större fartyg medför ofta ett ökat behov av säkerhetsmarginaler vad avser vattendjup och vattenyta att manövrera fartyget på. Möjligheten att enligt 1 § inrätta och utvidga farleder föreslås därför utökas till att även omfatta situationer där det föreligger ett väsentligt intresse av att inrätta eller utvidga allmän farled med hänsyn till annan näringsverksamhet än fiskerinäringen. Precis som enligt nuvarande bestämmelser ska ett inrättande eller en utvidgning av en sådan farled föregås av en miljöprövning.

I det här sammanhanget finns även skäl att beröra förhållandet mellan bestämmelserna i lagen om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn och bestämmelserna om tillstånd avseende uppförande och borttagande av fyrar, sjömärken och andra sjösäkerhetsanordningar i 3 kap. sjötrafikförordningen (1986:300). Idag är det, som ovan berörts, Transportstyrelsen som handlägger tillståndsärenden enligt 3 kap. 2 § sjötrafikförordningen avseende uppförande och borttagande av fyrar, sjömärken och andra sjösäkerhetsanordningar som Sjöfartsverket inte ansvarar för. Samtidigt är Sjöfartsverket den myndighet som svarar för en stor del av farledshållningen samt sjökartläggningen. I praktiken framstår det som en mindre väl fungerande lösning. Som ovan anmärkts kan gränsen för när det är

fråga om inrättande av farleder och godkännande av sjösäkerhetsanordningar vara svår att dra. I syfte att hålla ihop frågorna om inrättande och utvidgning av farleder samt tillståndsgivningen avseende sjösäkerhetsanordningar bör den sistnämnda typen av ärenden överflyttas från Transportstyrelsen till Sjöfartsverket. Överflyttningen föranleder också vissa följdändringar i sjötrafikförordningen i så måtto att Sjöfartsverket måste ges rätt att ta ut avgifter för ärendehandläggningen (5 kap. 4 § sjötrafikförordningen).

Även i fråga om rätten att meddela specifika trafikföreskrifter för vissa farledssträckningar enligt 3 § lagen (1983:293) om inrättande, utvidgning och avlysande av allmän hamn gäller att denna bör överflyttas till Sjöfartsverket. Sådana beslut fattas idag av Transportstyrelsen i samråd med Sjöfartsverket enligt 1 § andra stycket förordningen 1998:898) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn. Det kan motiveras med att besluten avser trafikföreskrifter rörande vissa specifika farleder. Det kan röra sig om trafik i vissa kanaler eller i farleder under vissa broar.

Brott mot dessa trafikföreskrifter bör fortsatt vara belagda med straff. I och med att straffbestämmelsen utgör ett så kalla blankettstraffstadgande bör dock till skillnad mot vad som gäller idag fängelse inte ingå i straffskalan. Straffet för brott mot trafikföreskrifterna bör vara penningböter. Det bör i sammanhanget påpekas att den som vållar en sjöolycka eller på annat sätt brister i gott sjömanskap till förekommande av sjöolycka genom att bryta mot trafikföreskrifterna kan dömas till strängare straff enligt bestämmelserna i 20 kap. sjölagen (1994:1009).

Däremot bör Transportstyrelsen fortsatt vara den myndighet som svarar för den allmänna utvecklingen av standarder för fyrar, sjömärken och andra sjösäkerhetsanordningar men även för standarden för och säkerheten i allmänna farleder och vattenområden inom allmänna hamnar med hänsyn till trafiken i dessa. Idag saknas ett genomarbetat regelverk avseende farleder och farledsstandard. Samtidigt finns det inte minst med anledning av den ökade storleken hos fartyg ett behov av att utveckla regelverket på området. Det gäller särskilt som den svenska kusten på grund av de många gånger trånga skärgårdarna är svårnavigerade. Ett sådant regelverk ger möjlighet att indela farlederna i klasser beroende på

vilka fartyg dessa är avsedda för. Av den anledningen bör Transportstyrelsen ges en rätt att meddela generella föreskrifter om standard och säkerhet.

## 7.4 Ansvar för ordnande och underhåll

**Förslag:** Farledshållaren och hamninnehavaren ansvarar för att den allmänna farleden och vattenområden inom den allmänna hamnen ordnas och underhålls på ett sådant sätt att sjösäkerheten inte äventyras.

I syfte att komma till rätta med den oklara situation som idag råder avseende ansvaret för ordnande och underhåll av allmänna farleder och allmänna hamnar bör det föreskrivas att det är farledshållaren respektive hamninnehavaren som har det primära ansvaret för att farleden respektive vattenområden inom den allmänna hamnen ordnas och underhålls på ett sådant sätt att sjösäkerheten inte äventyras. Ansvaret får anses innefatta att farledshållaren, i förhållande till de särskilda föreskrifter som gäller för farleden i fråga och de allmänt gällande normer och standarder avseende sjösäkerhetsanordningar och farleder, ska se till att farleden och hamnen utprickas, vid behov muddras eller på annat sätt ordnas och underhålls på ett sådant sätt att fartyg av den typ och storlek som farleden och hamnen är beräknad för kan navigera säkert i denna. Hur en specifik allmän farled eller specifikt vattenområde inom en allmän hamn närmare ska ordnas och underhållas kan föreskrivas i föreskrifter i anslutning till beslutet om inrättande eller utvidgning.

I det här sammanhanget kan gränserna för de vattenområden som ska räknas till de allmänna hamnarna respektive de anslutande allmänna farlederna sannolikt behöva ses över i syfte att klarlägga exakt var ansvaret för de olika områdena ska dras. Det gäller i synnerhet i fall där farleden också löper genom en hamn. Det sistnämnda är fallet i exempelvis Göteborg där farleden även leder in i Göta älv och Vänern samt Stockholm och Södertälje där farleden leder in i Mälaren. I sådana fall bör farledshållaren kunna ges ansvaret för ordnande och underhåll av själva farleden även om denna löper genom hamnen i fråga.



Att det i den föreslagna lagen klarläggs att farledshållaren respektive hamninnehavaren har ansvaret för att den allmänna farleden och vattenområden inom den allmänna hamnen ordnas och underhålls på ett sådant sätt att sjösäkerheten inte äventyras, innebär inte något definitivt ställningstagande i fråga om vem som ska bära de slutliga kostnaderna för åtgärderna. Utgångspunkten är naturligtvis att kostnaderna för ordnande och underhåll av den allmänna farleden respektive vattenområdena inom den allmänna hamnen bärs av farledshållaren respektive hamninnehavaren, men ingenting hindrar att en annan part svarar för kostnaderna så länge detta inte innebär en konflikt med reglerna om statsstöd. Att Sjöfartsverket i vissa fall åtar sig uppdraget att ordna och underhålla vissa sjösäkerhetsanordningar samt även bära kostnaderna för detta inom allmänna hamnar, kan ses som en satsning på infrastrukturen och inte ett statsstöd. Inte heller hindrar bestämmelserna att en hamn som önskar ta emot större tonnage bekostar en uppmuddring av en allmän farled som leder in till hamnen. Om däremot Sjöfartsverket åtar sig att till stora kostnader muddra upp en allmän farled i huvudsak för att en industrihamn önskar ta emot större fartyg finns risken att detta kan komma att ses som ett otillåtet statsstöd till det ifrågavarande industriföretaget om stödet snedvrider eller hotar att snedvrیدا konkurrensen på den gemensamma marknaden på ett sådant sätt att det påverkar handeln mellan medlemsstaterna. Det är då inte längre fråga om en allmän infrastruktursatsning utan en satsning riktad mer eller mindre direkt mot ett visst företag eller viss produktion. Kommissionen har utarbetat relativt omfattande riktlinjer för bedömningen av olika former av statsstöd.

En annan aspekt gäller konkurrensen mellan de allmänna hamnarna. Även om driften av de allmänna hamnarna utgör kommunala verksamheter utesluter inte det att hamnarna i hög grad konkurrerar med varandra. Hamnverksamheten kan i vissa fall stå för betydande kommunala intäkter och det leder till att det kan finnas ett stort ekonomiskt intresse av hur gränsen mellan den allmänna farleden och den allmänna hamnen dras i det enskilda fallet. Dras gränsen för den allmänna hamnen långt utanför själva hamnanläggningen kan detta innebära att hamninnehavaren får ett större kostnadsansvar för exempelvis muddring än om den allmänna farleden med Sjöfartsverket som farledshållare dragits

ända in till kaj. Gränsdragningen i Sjöfartsverkets förteckning kan här behövas ses över samtidigt som hamninnehavaren och farledshållaren i detalj bör överenskomma om vem som ska ha det faktiska ansvaret för vissa sjösäkerhetsanordningar. En grundläggande princip här kan vara att den allmänna hamnen inte bör utsträckas längre än vad det finns behov för i rådighetshänseende. Behövs ett vattenområde utanför själva hamnanläggningen muddras upp med jämna mellanrum för att fartyg ska kunna vända där kan detta tala för att området bör ingå som en del av den allmänna hamnen. Är vattendjupet i detta område däremot tillräckligt bör det räcka med att området utgör en del av den allmänna farleden. På samma sätt kan farledshållaren tänkas ta kostnadsansvaret för skötseln av vissa fyrar som finns inom den allmänna hamnen om den huvudsakliga funktionen hos dessa är att fartygen ska kunna navigera säkert i farleden till och från hamnen.

## 7.5 Tillsyn

**Förslag:** Sjöfartsverket utses till tillsynsmyndighet i de fall farledshållaren eller hamninnehavaren är någon annan än staten. Sjöfartsverket ska ha rätt att få tillgång till den information och de handlingar som krävs för tillsynen. Vidare ska Sjöfartsverket kunna förelägga en farledshållare eller hamninnehavare att vidta de rättelser och andra åtgärder som föranleds av tillsynen. Om rättelserna eller åtgärderna inte företas inom föreskriven tid ska Sjöfartsverket kunna låta vidta rättelserna eller åtgärderna på farledshållarens eller hamninnehavarens bekostnad. Tillsynen över sjösäkerhetsanordningar bör även den övergå på Sjöfartsverket. Transportstyrelsen förutsätts fortsatt bedriva en systemtillsyn rörande att farleds- och hamnsystemet svarar mot gällande standarder.

Sjöfartsverket bör utses till tillsynsmyndighet i de fall farledshållaren eller hamninnehavaren är någon annan än staten. Det framstår som lämpligt i och med att Sjöfartsverket har huvudansvaret för infrastrukturen till sjöss samtidigt som verket rent praktiskt i flera fall är farledshållare. Det är här fråga om en faktisk

tillsyn, det vill säga en kontroll av att utrustningen uppfyller gällande krav enligt de beslut om inrättande av den allmänna farleden eller allmänna hamnen i fråga, de särskilda föreskrifter som meddelats i anslutning till detta. Transportstyrelsen förutsätts att fortsatt bedriva systemtillsyn rörande att farleds- och hamnsystemet svarar mot gällande standarder. Den sistnämnda tillsynen avser även Sjöfartsverket som farledshållare.

För att kunna bedriva tillsynen på ett ändamålsenligt sätt bör Sjöfartsverket ges rätt att få tillgång till den information och de handlingar som är nödvändiga för tillsynen. Ett föreläggande om att lämna upplysningar eller visa upp handlingar bör vid behov kunna förenas med vite. Upptäcks vid tillsynen fel och brister i hur en allmän farled eller ett vattenområde i en allmän hamn är ordnat och underhållet bör Sjöfartsverket kunna förelägga farledshållaren eller hamninnehavaren att rätta felet eller bristen. Vidtas sådana rättelser inte inom föreskriven tid, bör Sjöfartsverket kunna vidta rättelserna på farledshållarens eller hamninnehavarens bekostnad. Att Sjöfartsverket kan vidta åtgärder för att rätta fel och brister på farledshållarens eller hamninnehavarens bekostnad framstår som en mer effektiv sanktion än exempelvis straffrättsliga sanktioner. I de fall bristerna i ordnandet och underhållet av en farled är så allvarliga att dessa förorsakar en sjöolycka torde i vissa fall även ansvar kunna utdömas enligt den allmänna straffbestämmelsen i 13 kap. 10 § brottsbalken avseende underlåtenhet att avvärja allmänfara.

I linje med att Sjöfartsverket ges tillsynsansvaret för farleder där staten inte är farledshållare bör även verket överta tillsynen över sjösäkerhetsanordningar enligt 3 kap. 3, 4 och 6 §§ och 5 kap. 4 § sjötrafikförordningen (1986:300).

Sjöfartsverkets beslut avseende tillsyn bör kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd bör krävas för överklagande till kammarrätten.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer bör bemyndigas att meddela ytterligare föreskrifter om tillsynen samt om avgifter för sådan tillsyn enligt denna lag.

## 8 Ikraftträdande

### 8.1 Hamnförordningen

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/352 av den 15 februari 2017 om inrättande av en ram för tillhandahållande av hamntjänster och gemensamma regler för finansiell insyn i hamnar (hamnförordningen) ska tillämpas från och med den 24 mars 2019. Det betyder att även förslaget till kompletterande lag måste träda i kraft samma datum.

Beträffande övergångsbestämmelser föreskrivs i art. 21.1 hamnförordningen att förordningen inte ska tillämpas på hamntjänstekontrakt som har ingåtts före den 15 februari 2017 och som är tidsbegränsade. Detsamma bör gälla i fråga om den föreslagna lagen med kompletterande bestämmelser till hamnförordningen. Förordningen innehåller sedan en tilläggsbestämmelse i art. 21.2 enligt vilken hamntjänstekontrakt som ingåtts före den 15 februari 2017 och som inte är tidsbegränsade, eller har motsvarande verkan, ska ändras för att överensstämma med förordningen senast den 1 juli 2025. Den kompletterande lagen bör innehålla en motsvarande bestämmelse. En fråga som gör sig gällande i sammanhanget är vad som avses med uttrycket "har motsvarande verkan" i förordningstexten. Sannolikt avses här hamntjänstekontrakt som har utformats som tillsvidarekontrakt, men med tillägget att priser och andra villkor för tillhandahållande av hamntjänsterna kan omförhandlas eller justeras med hänsyn till kostnadsutvecklingen med vissa intervall. I praktiken får detta anses innebära att mer eller mindre samtliga hamntjänstekontrakt som faller under hamnförordningen ska ha anpassats till denna senast 1 juli 2025 eftersom det inte framstår som sannolikt att det skulle finnas särskilt många kontrakt på marknaden med längre

löptid än åtta år utan möjlighet att omförhandla eller justera priser och andra villkor.

Den föreslagna förordningen med kompletterande bestämmelser till hamnförordningen som utpekar Konkurrensverket som tillsynsmyndighet samt bemyndigar verket att meddela ytterligare föreskrifter om tillsyn bör av naturliga skäl träda i kraft samtidigt som lagen i fråga, det vill säga den 24 mars 2019.

Även de föreslagna ändringarna i den befintliga lagen (1981:655) om vissa avgifter i allmän hamn bör träda i kraft samtidigt som hamnförordningen gör detta, det vill säga den 24 mars 2019. Det bedöms inte vara nödvändigt att införa några övergångsbestämmelser.

## **8.2 Allmänna farleder och hamnar**

Införandet av en ny lag om allmänna farleder och allmänna hamnar kan förväntas medföra ett för Sjöfartsverket relativt omfattande arbete med att ändra och utveckla nya föreskrifter. Bland annat kan förteckningen över allmänna farleder och allmänna hamnar behövas ses över. Vissa farleder som idag utgör privata farleder kan behöva inrättas som allmänna farleder medan vissa befintliga allmänna farleder och allmänna hamnar kan behöva avlysas. Det också kan vara aktuellt att se över vem som ska utgöra farledshållare för en viss farled även om denna bör behålla sin status som allmän farled. Vidare kan gränserna mellan allmänna farleder och allmänna hamnar behöva ritas om. Beträffande det sistnämnda arbetet bedöms att detta behöver bedrivas i nära kontakt med de berörda hamnarna.

Transportstyrelsen förväntas även behöva se över och utveckla föreskrifter avseende standarden för och säkerheten i allmänna farleder och vattenområden inom allmänna hamnar. Det kan vara fråga om att indela farleder i olika klasser med hänsyn till de fartyg som förväntas trafikera farleden.

Slutligen kan Sjöfartsverket samt Transportstyrelsen behöva tid för att hantera överföringen av tillståndsgivningen avseende sjösäkerhetsanordningar samt hanteringen av de särskilda föreskrifterna för vissa farleder. Det bedöms även ta viss tid att praktiskt samordna tillsynen över farledssystemet. Som ovan

redogjorts för föreslås att Transportstyrelsen övergripande ska reglera standarden för och säkerheten i allmänna farleder och vattenområden inom allmänna hamnar samt bedriva en systemtillsyn avseende Sjöfartsverkets inrättande och underhåll av farleder samt Sjöfartsverkets tillsyn över andra farledshållare. Målet med systemtillsynen är att kontrollera att standard- och säkerhetskraven avseende allmänna farleder och allmänna hamnar kan förväntas vara uppfyllda. Sjöfartsverket får sedan bedriva den faktiska tillsynen över allmänna farleder som andra än staten förvaltar samt över vattenområden inom allmänna hamnar, det vill säga att på plats kontrollera att dessa ordnas och underhålls på ett sådant sätt att sjösäkerheten inte äventyras.

Arbetet på myndighetsnivå avseende utveckling och rutiner bedöms ta tre år i anspråk och ikraftträdandedatum har därför satts till 1 januari 2021.

Genom föreslagna lagen upphävs den nuvarande lagen (1983:293) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn. Den sistnämnda lagen bör dock fortsatt vara tillämplig i fråga om prövningen av ärenden som har inletts före den 1 januari 2021.

Den föreslagna förordningen om allmänna farled och allmänna hamnar utpekar Sjöfartsverket som beslutande myndighet avseende inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn samt som ansvarig myndighet för bland annat tillsynen över allmänna farleder i de fall farledshållaren är någon annan än staten och vattenområden inom allmänna hamnar. Förordningen bör av naturliga skäl träda i kraft samtidigt som lagen i fråga, det vill säga den 1 januari 2021. Äldre föreskrifter bör fortsatt gälla i fråga om ärenden som har inletts före ikraftträdandet.

De föreslagna ändringarna i sjötrafikförordningen (1986:300) avseende tillstånd för uppförande och borttagande av fyrar, sjömärken och andra sjösäkerhetsanordningar bör träda i kraft samtidigt som den föreslagna lagen om allmänna farleder och allmänna hamnar, det vill säga den 1 januari 2021. Äldre föreskrifter bör fortsatt gälla i fråga om ärenden som har inletts före ikraftträdandet.

## 9 Konsekvenser

### 9.1 Införandet av hamnförordningen

**Bedömning:** Införandet av hamnförordningen medför inte annat än marginella administrativa och ekonomiska kostnader för myndigheterna och näringslivet.

#### 9.1.1 Myndigheter

Som anfördes i avsnitt 3.2.1 omfattar Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/352 av den 15 februari 2017 om inrättande av en ram för tillhandahållande av hamntjänster och gemensamma regler för finansiell insyn i hamnar (hamnförordningen) endast ett begränsat antal kusthamnar. Inte heller väntas hamnförordningen påverka den nuvarande verksamheten i de hamnar som omfattas av förordningen annat än mycket marginellt. Det bedöms därför inte vara nödvändigt att tillföra några ytterligare resurser till Konkurrensverket i egenskap av tillsynsmyndighet. Till detta kommer att verket redan idag utövar en allmän tillsyn över att de kommunala hamnarna följer tillämpliga bestämmelser om offentlig upphandling. Av samma anledning kan det heller inte förväntas att förvaltningsdomstolarna få någon ökad målstillströmning till följd av hamnförordningen. Konkurrensverkets tillsyn och eventuell målhantering inom ramen för hamnförordningen bedöms därmed kunna rymmas inom befintlig budget.

### 9.1.2 Kommuner och näringsliv

Hamnförordningen förväntas inte medföra någon nämnvärt ökad administration eller nämnvärt ökade kostnader för hamnarna, hamntjänsteleverantörerna eller hamnanvändarna i förhållande till vad som gäller idag med tanke på förordningens begränsade tillämpningsområde. Precis som anfördes i avsnitt 3.2.1 väntas heller inte konkurrensen mellan olika svenska hamnar att påverkas av införandet av hamnförordningen.

## 9.2 Farleder och hamnar

**Bedömning:** Införandet av ny lag om allmänna farleder och allmänna hamnar medför inte några större ekonomiska konsekvenser i sig. Däremot kan den diskussion avseende den framtida utvecklingen av och kostnadsansvaret för farleds- och hamninfrastrukturen som förslagen lägger grunden till komma att medföra ekonomiska konsekvenser för såväl myndigheterna, kommunerna, näringslivet som fritidsbåtlivet. I dagsläget framstår det inte som möjligt att med någon säkerhet beräkna de ekonomiska konsekvenserna av detta. Frågan bör utredas närmare av Sjöfartsverket i samband med att förteckningen över de allmänna farlederna och de allmänna hamnarna ses över.

### 9.2.1 Myndigheter

Förslaget att Sjöfartsverket övertar tillståndsgivningen avseende uppförande och borttagande av fyrar, sjömärken och andra sjösäkerhetsanordningar kan medföra vissa ökade kostnader för verket samtidigt som kostnaderna för Transportstyrelsen minskar i motsvarande mån. Även Sjöfartsverket kommer dock enligt förslaget att ges möjlighet att ta ut avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt sjötrafikförordningen.

I fråga om tillsynen över allmänna farleder och allmänna hamnar där farledshållaren eller hamninnehavaren är någon annan än staten ges Sjöfartsverket en möjlighet att ta ut avgifter för tillsynen. Det framstår emellertid inte som möjligt att inom ramen för den aktuella utredningen med någon säkerhet bedöma hur stora



kostnaderna för tillsynen kan komma att bli. Den frågan hänger samman med hur ansvaret för kostnaderna för den svenska farleds- och hamninfrastrukturen i form av ordnande och underhåll av farleder och vattenområden inom allmänna hamnar ska fördelas mellan staten och andra intressenter i framtiden. Påtar sig staten genom Sjöfartsverket ett större ansvar genom att fler allmänna farleder inrättas med verket som farledshållare eller ändras gränserna mellan allmänna hamnar och allmänna farleder där verket är farledshållare på så sätt att gränserna dras närmare själva hamnanläggningen, kan Sjöfartsverkets kostnader förutses öka. Detsamma gäller om Sjöfartsverket åtar sig att bekosta ordnande och underhåll av vissa sjösäkerhetsanordningar inom de allmänna hamnarna. Fattas det däremot beslut om att avlysa vissa allmänna farleder och allmänna hamnar kan Sjöfartsverkets kostnader komma att minska. En annan tänkbar utveckling är att kommuner eller privata organisationer tar över ansvaret för vissa allmänna farleder som endast är av intresse för fritidssjöfarten. Vissa industrier kan tänkas överta ansvaret för vissa farleder i anslutning till industrihamnar. Ytterst är detta en fråga om i vilken utsträckning staten ska stå för satsningar på farleds- och hamninfrastruktur i förhållande till kommunerna, det privata näringslivet och fritidsbåtlivets organisationer. Sammantaget kan detta anses innebära att författningsförslagen avseende allmänna farleder och allmänna hamnar i sig inte medför några större ekonomiska konsekvenser, men att förslagen är ägnade att lägga grunden till en framtida politisk-ekonomisk diskussion mellan staten, kommunerna och näringslivet avseende utvecklingen av och kostnadsansvaret för den svenska farleds- och hamninfrastrukturen. Den frågan bör närmare utredas av Sjöfartsverket i samband med att förteckningen över de allmänna farlederna och de allmänna hamnarna ses över.

### **9.2.2 Kommuner, näringsliv och fritidsbåtliv**

Som anmärktes i föregående avsnitt kan inte kommuner, näringsliv och fritidsbåtlivet förväntas bli påverkade i någon större utsträckning av författningsförslagen. Däremot kan den framtida diskussionen avseende utvecklingen av och kostnadsansvaret för

farleds- och hamninfrastrukturen som förslagen lägger grunden till komma att medföra ekonomiska konsekvenser för kommunerna, näringslivet och fritidsbåtlivet.

### 9.3 Övriga konsekvenser

<b>Bedömning:</b> Samhället i övrigt påverkas inte.
---

Förslaget bedöms inte specifikt påverka den kommunala självstyrelsen, det brottsförebyggande arbetet, sysselsättningen eller den offentliga servicen i olika delar av landet, små företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt i förhållande till större företags, jämställdheten mellan kvinnor och män eller möjligheterna att nå de integrationspolitiska målen.

# 10 Författningskommentar

## 10.1 Förslaget till lag med kompletterande bestämmelser till hamnförordningen

### 1 §

Denna lag innehåller kompletterande bestämmelser till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/352 av den 15 februari 2017 om inrättande av en ram för tillhandahållande av hamntjänster och gemensamma regler för finansiell tillsyn i hamnar (hamnförordningen).

Paragrafen anger lagens tillämpningsområde, det vill säga att lagen innehåller kompletterande bestämmelser till bestämmelser till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/352 av den 15 februari 2017 om inrättande av en ram för tillhandahållande av hamntjänster och gemensamma regler för finansiell tillsyn i hamnar (hamnförordningen).

Övervägandena finns i avsnitt 6.1.

### 2 §

Efter ansökan av en hamntjänsteleverantör som anser sig ha lidit eller kunna komma att lida skada får allmän förvaltningsdomstol överpröva

1. ett förfarande avseende rätten att tillhandahålla en hamntjänst,
2. giltigheten av ett avtal eller en överenskommelse om tillhandahållande av hamntjänster.

I paragrafen regleras att en hamntjänsteleverantör som anser sig ha lidit eller kunna komma att lida skada kan ansöka hos allmän

förvaltningsdomstol om överprövning av tilldelningsförfarandet samt av giltigheten av ett avtal eller en överenskommelse om tillhandahållande av en hamntjänst.

*Första och andra punkten* bygger på 20 kap. 4 § lagen (2016:1145) om offentlig upphandling med den skillnaden att förutom avtal omfattar andra punkten även andra överenskommelser. Skälet till detta är att det kan vara så att en hamnledning tilldelar en intern operatör rätten att tillhandahålla en hamntjänst utan att det föreligger ett formellt avtal mellan dessa parter. En utomstående hamntjänsteleverantör måste ges möjlighet att ansöka om överprövning även av ett sådant förfarande och giltigheten av en sådan överenskommelse.

Övervägandena återfinns i avsnitt 6.3.2.

### 3 §

En ansökan om överprövning ska göras hos den förvaltningsrätt inom vars domkrets hamnen är belägen.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

I paragrafen anges att ansökan om överprövning ska göras hos förvaltningsrätten. Paragrafen bygger på 20 kap. 5 § lagen (2016:1145) om offentlig upphandling.

Enligt *första stycket* ska ansökan göras hos den förvaltningsrätt inom vars domkrets hamnen är belägen. Skälet till att hamnens geografiska placering valts framför hamnledningens säte är att det kan förekomma att hamnledningen utgörs av ett utländskt företag som endast har en filial i Sverige.

I *andra stycket* regleras att det för överklagande till kammarrätten krävs prövningstillstånd.

Övervägandena återfinns i avsnitt 6.3.2.

### 4 §

En ansökan om överprövning ska ha inkommit till förvaltningsrätten inom sex månader från det att avtalet eller överenskommelsen slöts.

I paragrafen regleras att en ansökan om överprövning ska ha inkommit inom sex månader från det att avtalet eller överenskommelsen slöts. Bestämmelsen utgör en preklusionsregel i så

måtto att om någon berörd part inte har ansökt om överprövning inom fristen kommer avtalet eller överenskommelsen att bestå. Beträffande frågan om när avtalet ska anses ha slutits får detta avgöras enligt allmänna avtalsrättsliga regler. I fråga om överenskommelser mellan hamnledningen och en intern operatör bör överenskommelsen kunna anses ha nåtts när ett definitivt besked i frågan lämnats. Det kan vara fråga om att hamnledningen vid ett möte beslutat att den interna operatören ska få uppdraget och sedan meddelat den sistnämnde detta. Ytterst är det en bevisfråga när avtalet eller överenskommelsen ingicks.

Övervägandena finns i avsnitt 6.3.2.

## 5 §

Om hamnledningen brutit mot de grundläggande principerna i artiklarna 3–9 i hamnförordningen och detta har medfört att hamntjänsteleverantören har lidit eller kan komma att lida skada, ska rätten besluta att förfarandet ska göras om eller avslutas först sedan rättelse har gjorts. Rätten kan i sådana fall även besluta att ett avtal eller en överenskommelse är ogiltig.

Om det motiveras av hänsyn till ett tvingande allmänintresse, kan rätten besluta att avtalet eller överenskommelsen helt eller delvis ska bestå trots att förutsättningarna för ogiltighet är uppfyllda. Avtalets eller överenskommelsens bestånd kan begränsas till viss tid.

Paragrafen anger i vilka fall en domstol ska besluta att förfarandet ska göras om eller rättelse ska vidtas samt när ett avtal eller en överenskommelse ska anses ogiltig. Paragrafen bygger på 20 kap. 6 § lagen (2016:1145) om offentlig upphandling.

För att en domstol ska besluta om att förfarandet ska göras om eller rättelse ska vidtas eller förklara ett avtal eller en överenskommelse ogiltig fordras enligt *första stycket* att hamnledningen brutit mot de grundläggande principerna i art. 3–9 hamnförordningen och att detta medfört att hamntjänsteleverantören har lidit eller kan komma att lida skada. Det är således inte tillräckligt att hamnledningen har brutit mot vissa formella bestämmelser utan leverantören måste visa att han eller hon gått miste om kontraktet.

I *andra stycket* regleras att om det motiveras av hänsyn till ett tvingande allmänintresse, kan rätten besluta att avtalet eller överenskommelsen helt eller delvis ska bestå, trots att förutsättningarna för ogiltighet är uppfyllda. Avtalets eller överenskommelsens bestånd kan begränsas till viss tid. Det kan vara fallet i en situation där verksamheten i hamnen skulle komma att lamslås eller allvarligt försvåras om det bestående avtalet eller överenskommelsen omedelbart fränkandes verkan. Det skulle annars kunna innefatta att en hamn under en period står utan exempelvis bogseringstjänster och därför inte kan ta emot större fartyg innan den nya hamntjänsteleverantören hunnit tillträda.

Övervägandena återfinns i avsnitt 6.3.2.

## 6 §

En hamnledning som inte har följt art. 3–9 i hamnförordningen ska ersätta den skada som därigenom har uppkommit för en hamntjänsteleverantör.

Rätten till skadestånd inbegriper ersättning till en hamntjänsteleverantör för att förbereda och delta i tilldelningsförfarandet om åsidosättandet av bestämmelserna i förordningen har menligt påverkat leverantörens möjligheter att få leverera hamntjänsten.

Paragrafen, som reglerar rätten till skadestånd vid brott mot tilldelningsförfarandet, bygger i grunden på 20 kap. 20 § lagen (2016:1145) om offentlig upphandling.

I *första stycket* regleras att en hamntjänsteleverantör som lider skada på grund av ett felaktigt förfarande vid tilldelningen av hamntjänster har rätt till ersättning. Ersättningen kan omfatta förlorade intäkter på grund av att hamntjänsteleverantören inte har tilldelats hamntjänstekontraktet. Har emellertid hamntjänsteleverantören haft andra intäkter exempelvis på grund av att denne vunnit andra hamntjänstekontrakt bör dessa avräknas.

I *andra stycket* klargörs att ersättningen inbegriper kostnader för att förbereda och delta i tilldelningsförfarandet om åsidosättandet av bestämmelserna i förordningen har menligt påverkat leverantörens möjligheter att få leverera hamntjänsten. Bestämmelsen framstår som nödvändig eftersom den allmänna avtalsrättsliga principen på området annars är att vardera parten bär

sina egna förhandlingskostnader, det vill säga risken för att något avtal inte kommer till stånd. Ett felaktigt förfarande vid tilldelningen av hamntjänster kan i så måtto närmast liknas vid en form av *dolus* eller *culpa in contrahendo*.

Övervägandena finns i avsnitt 6.3.2.

## 7 §

Talan om skadestånd ska väckas vid allmän domstol i den domkrets inom vars område hamnen är belägen inom ett år från den tidpunkt då förfarandet avseende tilldelningen av hamntjänsten avslutades eller då avtalet eller överenskommelsen förklarades ogiltig enligt 5 § genom beslut som har fått laga kraft. Väcks inte talan i tid är rätten till skadestånd förlorad.

I paragrafen anges att talan om skadestånd ska väckas vid allmän domstol i den domkrets inom vars område hamnen är belägen inom ett år från den tidpunkt då förfarandet avseende tilldelningen av hamntjänsten avslutades eller då avtalet eller överenskommelsen förklarades ogiltig enligt 5 § genom beslut som har fått laga kraft. Väcks inte talan i tid är rätten till skadestånd förlorad. Det är således fråga om en preskriptionsregel. I förhållande till bestämmelserna om överprövning innebär detta att den hamntjänsteleverantör som anser sig ha förlorat ett hamntjänstekontrakt på grund av felaktigheter vid tilldelningen, kan välja att först ansöka om överprövning för att när avtalet eller överenskommelsen förklarats ogiltig genom ett lagakraftvunnet beslut, föra en skadeståndstalan mot hamnledningen i allmän domstol. Hamntjänsteleverantören kan även välja att väcka talan direkt mot hamnledningen utan att någon överprövning skett. Det kan vara aktuellt om hamntjänsteleverantören inte längre är angelägen om att erhålla kontraktet i fråga, men vill ha ersättning för nedlagda kostnader. En sådan talan måste väckas inom ett år från det att tilldelningen av hamntjänsten avslutades.

Övervägandena finns i avsnitt 6.3.2.

## 8 §

Efter ansökan av en hamnanvändare som anser sig ha lidit eller kunna komma att lida skada får allmän förvaltningsdomstol överpröva beräkningsgrunden för sådana hamnavgifter som avses i

artikel 12 i hamnförordningen samt giltigheten av debiteringen av dessa.

Paragrafen reglerar överprövning av sådana hamnavgifter som avses i art. 12 hamnförordningen. Närmast är det här fråga om priset för allmännyttiga tjänster har fastställts på ett objektivt och icke-diskriminerande sätt samt står i proportion till kostnaden för den tillhandahållna tjänsten. En hamnanvändare, exempelvis ett rederi eller en lastägare, har möjlighet att ansöka om överprövning av beräkningsgrunden för samt debiteringen av sådana avgifter.

Övervägandena finns i avsnitt 6.3.3.

## 9 §

En ansökan om överprövning ska göras hos den förvaltningsrätt i vars domkrets hamnen är belägen.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

I paragrafen regleras var en ansökan om överprövning av sådana avgifter som avses i art. 12 hamnförordningen ska göras.

I *första stycket* anges att en ansökan om överprövning ska göras hos förvaltningsdomstol i vars domkrets hamnen är belägen (jfr kommentaren avseende 3 §).

I *andra stycket* regleras att vid överklagande till kammarrätten krävs prövningstillstånd.

Övervägandena återfinns i avsnitt 6.3.3.

## 10 §

Står beräkningsgrunden i strid med artikel 12 i hamnförordningen ska rätten besluta om rättelse samt att felaktigt debiterade belopp ska återbetalas.

I paragrafen anges att i de fall beräkningsgrunden står i strid med art. 12 hamnförordningen ska rätten besluta om rättelse samt att felaktigt debiterade belopp ska återbetalas. Det innebär att den del av avgiften som inte kan anses stå i proportion till kostnaden för den tillhandahållna tjänsten ska återbetalas. Beträffande fordran på återbetalning får normal preskriptionstid anses gälla, det vill säga tio år efter fordringens tillkomst.

Övervägandena återfinns i avsnitt 6.3.3.



## 11 §

Tillsynsmyndigheten ansvarar för tillsynen över att bestämmelserna i hamnförordningen följs.

I paragrafen anges att tillsynsmyndigheten ansvarar för tillsynen över att bestämmelserna i hamnförordningen följs.

Överväganden finns i avsnitt 6.2.

## 12 §

Tillsynsmyndigheten får från en hamnledning eller en hamntjänsteleverantör inhämta den information och de handlingar som är nödvändiga för tillsynsverksamheten. Om det behövs på grund av brådska, materialets omfång eller något annat förhållande, får informationen eller handlingarna inhämtas genom besök hos hamnledningen eller hamntjänsteleverantören.

I paragrafen regleras att tillsynsmyndigheten får inhämta den information och de handlingar som är nödvändiga för tillsynsverksamheten från hamnledningen eller hamntjänsteleverantören. Det kan här röra sig om bokföring, dokument avseende beräkningsgrunder för avgifter, avtal, överenskommelser och liknande. Om det behövs på grund av brådska, materialets omfång eller något annat förhållande, får informationen eller handlingarna inhämtas genom besök hos hamnledningen eller hamntjänsteleverantören.

Överväganden återfinns i avsnitt 6.2.

## 13 §

Om det behövs för att tillsynsmyndigheten ska kunna utöva tillsyn enligt denna lag, får myndigheten förelägga en hamnledning eller en hamntjänsteleverantör att lämna information, visa upp en handling eller lämna över en kopia av handlingen. Föreläggandet får förenas med vite.

I paragrafen anges att en hamnledning eller en hamntjänsteleverantör vid vite kan föreläggas att lämna information, visa upp en handling eller överlämna en kopia av

denna. Paragrafen bygger på 22 kap. 4 § lagen (2016:1145) om offentlig upphandling.

Övervägandena finns i avsnitt 6.2.

#### 14 §

Tillsynsmyndigheten får förelägga en hamnledning eller hamntjänsteleverantör att vidta de rättelser och andra åtgärder som föranleds av tillsynen. Föreläggandet får förenas med vite.

I paragrafen regleras att tillsynsmyndigheten får förelägga en hamnledning eller hamntjänsteleverantör att vid vite vidta de rättelser och andra åtgärder som föranleds av tillsynen.

Övervägandena finns i avsnitt 6.2.

#### 15 §

Tillsynsmyndighetens föreläggande får överklagas till den förvaltningsrätt inom vars domkrets hamnen är belägen. När ett föreläggande överklagas, är tillsynsmyndigheten motpart i domstolen.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

I paragrafen regleras att tillsynsmyndighetens förelägganden enligt 13 och 14 §§ får överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

I *första stycket* anges att ett föreläggande får överklagas till den förvaltningsrätt inom vars domkrets hamnen är belägen (jfr kommentaren avseende 3 §).

I *andra stycket* anges att prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Övervägandena återfinns i avsnitt 6.2.

#### 16 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter enligt denna lag om tillsyn.

Av paragrafen framgår att regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter enligt denna lag om tillsyn. Det är här fråga om detaljföreskrifter om hur tillsynsärenden ska handläggas.

Övervägandena finns i avsnitt 6.2.

## 17 §

Ett beslut som denna lag är tillämplig på får inte överklagas med stöd av 13 kap. kommunallagen (2017:725).

I paragrafen anges att sådana beslut som lagen är tillämplig på inte får överklagas med stöd av 13 kap. kommunallagen (2017:725). I de fall en hamnledning samtidigt utgör ett kommunalt organ klargörs här att beslut av denna inte kan laglighetsprövas enligt kommunallagen utan att den som berörs av ärendet istället är hänvisad till att ansöka om överprövning, kräva skadestånd eller klaga till tillsynsmyndigheten.

Övervägandena finns i avsnitt 6.2.

## **Ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna**

1. Denna lag träder i kraft den 24 mars 2019.
2. Denna lag ska inte tillämpas i fråga om tidsbegränsade hamntjänstekontrakt som har ingåtts före den 15 februari 2017.
3. I fråga om hamntjänstekontrakt som ingåtts före den 15 februari 2017 och som inte är tidsbegränsade eller har motsvarande verkan, ska lagen tillämpas från och med den 1 juli 2025.

Bestämmelserna reglerar när lagen ska träda i kraft samt vilka övergångsregler som ska gälla.

I *första punkten* anges att lagen träder i kraft den 24 mars 2019, det vill säga samma dag som hamnförordningen ska börja tillämpas.

I *andra punkten* anges att lagen inte ska tillämpas i fråga om tidsbegränsade hamntjänstekontrakt som har ingåtts före den 15 februari 2017. Bestämmelsen överensstämmer med art. 21.1 hamnförordningen.

I *tredje punkten* regleras att i fråga om hamntjänstekontrakt som ingåtts före den 15 februari 2017 och som inte är tidsbegränsade eller har motsvarande verkan, ska lagen tillämpas från och med den 1 juli 2025. Den överensstämmer med art. 21.2 i hamnförordningen. Frågan om vad som avses med uttrycket ”motsvarande verkan” diskuteras närmare i avsnitt 8.1.

Övervägandena finns i avsnitt 8.1.

## 10.2 Förslaget till om allmänna farleder och allmänna hamnar

### 1 §

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) fiskerinäringen,
- 2) annan näringsverksamhet, eller
- 3) fritidsbåtlivet och det behövs med hänsyn till sjösäkerheten.

Första och andra stycket gäller även i fråga om utvidgningar av allmänna farleder eller allmänna hamnar.

I paragrafen regleras under vilka förutsättningar allmänna farleder och allmänna hamnar kan inrättas och utvidgas.

I *första stycket* anges som huvudregel att en allmän farled eller allmän hamn får inrättas om farleden eller hamnen är av väsentlig betydelse för den allmänna samfärdseln. Med uttrycket av väsentlig betydelse för den allmänna samfärdseln avses att farleden respektive hamnen ska vara av avgörande betydelse för de allmänna kommunikationerna (se vidare prop. 1981/82:130 med förslag till ny vattenlag m.m. avs. 2.8.1). De allmänna hamnarna är till skillnad från industrihamnarna vanligen öppna för samtliga fartyg som transporterar passagerare och gods.

*Andra stycket* har ändrats i förhållande till motsvarande paragraf i lagen (1983:293) om inrättande, avlysning och utvidgning av allmän farled och allmän hamn genom att en allmän farled får inrättas även i de fall den är av betydelse för annan näringsverksamhet än fiskerinäringen. Avsikten är att tydliggöra att en allmän farled kan inrättas även i anslutning till en industrihamn. Fartygstrafiken till och från en industrihamn kan inte sägas vara viktig för den allmänna samfärdseln om farleden endast är tänkt att användas av de lastfartyg som trafikerar hamnen i fråga. Samtidigt kan det finnas ett väsentligt intresse av att en farled inrättas i anslutning till hamnen i syfte att säkerställa industrins behov av sjötransporter samt för att tillgodose kraven på sjösäkerhet.

I *tredje stycket* anges att paragrafen i fråga gäller även utvidgning av allmänna farleder och allmänna hamnar.

Övervägandena återfinns i avsnitt 7.3.

## 2 §

Vid prövning av ärenden enligt denna lag ska 2–4 kap. och 5 kap. 3 och 15 §§ miljöbalken tillämpas.

I paragrafen anges att vissa bestämmelser i miljöbalken ska tillämpas vid prövningen av ärenden enligt denna lag. Paragrafen har i oförändrat skick överförts från lagen (1983:293) om inrättande, avlysning och utvidgning av allmän farled och allmän hamn.

Övervägandena återfinns i avsnitt 7.3.

## 3 §

I ett ärende enligt denna lag ska

1. frågan om farleden eller hamnen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan avgöras i ett särskilt beslut enligt 6 kap. 26 och 27 §§ miljöbalken efter att en undersökning enligt 6 kap. 23–25 §§ har gjorts, om inte annat följer av undantagen i 6 kap. 23 § andra stycket,

2. en specifik miljöbedömning göras och information lämnas enligt 6 kap. 28–41, 44 och 45 §§ miljöbalken, om en betydande miljöpåverkan kan antas,

3. en liten miljökonsekvensbeskrivning tas fram enligt 6 kap. 47 § miljöbalken, om länsstyrelsen beslutar att en betydande miljöpåverkan inte kan antas,

4. den ansvariga myndigheten och berörda länsstyrelser omfattas av de samråd som ska ske, och

5. det som föreskrivs i 6 kap. miljöbalken om länsstyrelse ska gälla den länsstyrelse inom vars område verksamheten huvudsakligen ska bedrivas.

Berörda länsstyrelser ska ta ställning till om miljökonsekvensbeskrivningen uppfyller kraven i 6 kap. miljöbalken innan beslut fattas om att inrätta eller utvidga allmän farled eller allmän hamn. Beslut i den frågan får inte överklagas.

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

I paragrafen regleras hur miljöprövningen ska göras inom ramen för ett ärende avseende inrättande eller utvidgning av allmän farled och allmän hamn.

*Första stycket* har i oförändrat skick överförts från lagen (1983:293) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn.

I *andra stycket* har hänvisningen till avlysning av allmän farled och allmän hamn utmönstrats. Ändringen är av redaktionell karaktär och föranleds av att frågor om avlysning behandlas under en särskild rubrik (8 §). I stället anges i 8 § avseende avlysning av allmän farled och allmän hamn att 2–4 §§ i lagen även ska tillämpas i ärenden om avlysning.

*Tredje stycket* har i oförändrat skick överförts från lagen om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn.

Övervägandena finns i avsnitt 7.3.

#### 4 §

Den miljökonsekvensbeskrivning som krävs enligt 3 § och 6 kap. miljöbalken ska ingå i ett ärende enligt denna lag.

I paragrafen regleras att den miljökonsekvensbeskrivning som krävs enligt 1 b § och 6 kap. miljöbalken ska ingå i ett ärende om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled eller allmän hamn. Paragrafen har i oförändrat skick överförts från lagen (1983:293) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn.

Övervägandena finns i avsnitt 7.3.

#### 5 §

Den ansvariga myndigheten ska med eget yttrande överlämna prövningen av tillåtligheten av en allmän farled till regeringen för prövning enligt 17 kap. 1 § miljöbalken. Detsamma gäller om regeringen enligt 17 kap. 3 § miljöbalken har förbehållit sig prövningen av tillåtligheten av en allmän farled eller allmän hamn.

I paragrafen anges att den ansvariga myndigheten, i de fall regeringen ska pröva tillåtligheten av en allmän farled eller har förbehållit sig prövningen av tillåtligheten av en allmän farled eller

allmän hamn, ska överlämna ärendet med eget yttrande. I förhållande till 1 c § lagen (1983:293) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn anges inte Sjöfartsverket direkt i lagen. Istället anges i den föreslagna förordningen att verket är ansvarig myndighet. Lagtexten har också förtydligats i så måtto att den ansvariga myndigheten ska överlämna ”prövningen av tillåtligheten” till regeringen och inte som tidigare uttrycktes ”frågan om inrättande”. Det är fortfarande den ansvariga myndigheten som fattar det formella beslutet om inrättande. Den föreslagna ändringen överensstämmer bättre med lagtexten i 17 kap. 1 och 3 §§ miljöbalken.

Övervägandena finns i avsnitt 7.3.

## 6 §

Om det är påkallat med hänsyn till det ändamål som en allmän farled ska tillgodose, skyddet för hälsan eller miljön eller hushållningen med mark och vatten och andra resurser, säkerheten i farleden eller i övrigt med hänsyn till allmänna intressen eller enskild rätt får den ansvariga myndigheten meddela särskilda föreskrifter avseende användningen av den allmänna farleden.

I paragrafen regleras under vilka förutsättningar den ansvariga myndigheten kan meddela särskilda föreskrifter angående vissa farledssträckningar. Sjöfartsverket och Transportstyrelsen har meddelat vissa sådana föreskrifter i SjöFVS respektive TSFS. Paragrafen har med vissa ändringar överförs från 3 § lagen (1983:293) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn. Utöver vissa redaktionella ändringar har den tidigare möjligheten att utfärda särskilda föreskrifter om hur allmän farled ska ordnas utmönstrats. Skälet till detta är att hur farleden ska ordnas får förutsättas ingå i beslutet om att inrätta en viss farled samt i tillsynen över att den uppfyller till varje tid gällande krav. Paragrafen är istället avsedd att användas i de fall det framstår som nödvändigt för den ansvariga myndigheten att utfärda vissa specifika trafikföreskrifter avseende vissa farledssträckningar.

Övervägandena finns i avsnitt 7.3.

## 7 §

En förteckning över allmänna farleder och allmänna hamnar ska föras av den ansvariga myndigheten. I förteckningen ska uppgift om farledshållaren och hamninnehavaren finnas. I förteckningen ska anges vilka särskilda föreskrifter som gäller för en viss allmän farled.

I paragrafen anges att den ansvariga myndigheten ska föra en förteckning över de allmänna farlederna och de allmänna hamnarna samt vem som är farledshållare respektive hamninnehavare. I förteckningen ska även anges vilka särskilda föreskrifter som gäller för en viss allmän farled. Bestämmelsen, som hämtats från 5 § lagen (1983:293) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn, har genomgått vissa redaktionella ändringar. Bland annat anges inte längre Sjöfartsverket direkt i lagen som den myndighet som ska föra förteckningen. Den ansvariga myndigheten får istället anges i den till lagen anslutande förordningen. Att någon anges som farledshållare eller hamninnehavare kommer dock att få en annan betydelse i den föreslagna lagen i så måtto att det i 9 § anges att farledshållaren respektive hamninnehavaren har ett ansvar för att den allmänna farleden och vattenområden inom den allmänna hamnen ordnas och används på ett sådant sätt att sjösäkerheten inte äventyras.

Övervägandena finns i avsnitt 7.3 och 7.4.

## 8 §

En allmän farled eller allmän hamn ska helt eller delvis avlysas om

1. farleden eller hamnen inte kan användas för sitt ändamål utan att säkerheten äventyras,
2. farleden eller hamnen inte behövs för sitt ändamål, eller
3. farleden eller hamnen inte sköts så att dess ändamål tillgodoses.

I fråga om beslut om avlysning av allmän farled och allmän hamn gäller 2–4 §§ denna lag.

I paragrafen regleras att en allmän farled och en allmän hamn kan avlysas under vissa förutsättningar. Paragrafen är med vissa redaktionella ändringar hämtad från 2 § lagen (1983:293) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn.



I *första stycket* anges de närmare förutsättningarna för ett beslut om avlysning. Den ansvariga myndigheten kan själv initiera ett sådant ärende även om farledshållaren eller hamninnehavaren motsätter sig detta. Bedömer således den ansvariga myndigheten exempelvis att en hamn inte längre framstår som väsentlig för den allmänna samfärdseln kan den besluta att avlysa hamnen som allmän hamn. Myndigheten får då själv stå för kostnaderna för miljökonsekvensutredningen. Den part som kan anses varar berörd av beslutet har sedan möjlighet att överklaga ett sådant beslut till regeringen (se 13 §). Samma sak gäller då den ansvariga myndigheten bedömer att säkerheten i farleden eller hamnen äventyras eller att underhållet brister på sådant sätt att farleden eller hamnen inte kan användas för sitt ändamål.

I *andra stycket* anges att 2–4 §§ avseende miljöprövning och miljökonsekvensbeskrivning gäller även i fråga om avlysningsbeslut.

Övervägandena återfinns i avsnitt 7.3.

## 9 §

Farledshållaren svarar för att allmänna farleder ordnas och underhålls på ett sådant sätt att sjösäkerheten i farleden inte äventyras. På samma sätt svarar hamninnehavaren för att vattenområden inom den allmänna hamnen ordnas och underhålls på ett sådant sätt att sjösäkerheten inte äventyras.

I paragrafen regleras farledshållarens och hamninnehavarens ansvar för att farleden respektive vattenområden inom hamnen ordnas och underhålls på ett sådant sätt att sjösäkerheten inte äventyras. Paragrafen saknar motsvarighet i lagen (1983:293) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn. I praktiken betyder detta att farledshållare och hamninnehavare ska se till att farleder och vattenområden inom hamnar de ansvarar för ordnas på ett sådant sätt att dessa motsvarar de krav som ställs i beslutet om inrättande av den allmänna farleden eller hamnen. Det kan gälla utprickning, erforderligt vattendjup samt vattenyta för fartygen att manövrera på. Farledshållaren och hamninnehavaren har sedan ansvar för att underhålla farleden och hamnen på ett sådant sätt att den uppfyller de krav som legat till grund för beslutet om inrättande. Vidare har farledshållaren och

hamninnnehavaren ett ansvar för att uppgradera farleden eller vattenområdet inom hamnen i den mån nya standard- och säkerhetskrav utvecklas. Önskar farledshållaren eller hamninnnehavaren muddra eller på annat väsentligt utöka farledens eller hamnens kapacitet att ta emot större fartyg får detta anses utgöra en utvidgning av farleden eller hamnen som ska föregås av en ny miljöprövning.

Överväganden finns i avsnitt 7.4.

## 10 §

I de fall farledshållaren eller hamninnnehavaren är någon annan än staten ska den ansvariga myndigheten utöva tillsyn över att farledshållare och hamninnnehavare uppfyller sina skyldigheter enligt 9 §.

Andra myndigheter ska på begäran biträda den ansvariga myndigheten i den utsträckning det behövs för fullgörande av tillsynen.

I paragrafen behandlas frågan om tillsyn. Den saknar motsvarighet i lagen (1983:293) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn.

I *första stycket* regleras att den ansvariga myndigheten ska utöva tillsyn över att farledshållare som inte utgörs av staten samt hamninnnehavare fullgör sina skyldigheter enligt 9 §. I praktiken betyder detta att ansvar och tillsyn delas upp på det sättet att Transportstyrelsen ges ansvar för att ta fram allmänna föreskrifter om standarden hos och säkerheten i farleder och vattenområden inom allmänna hamnar. Det kan röras sig om vilket minsta vattendjup och den bredd en farled ska ha med tanke på de fartyg som kan förväntas använda denna, hur utmärkningen av olika farledstyper ska vara beskaffad samt om allmänna standarder för fyrar, sjömärken och andra sjösäkerhetsanordningar. Styrelsen förutsätts sedan bedriva en systemtillsyn över att farlederna uppfyller dessa standard- och säkerhetskrav. Systemtillsynen omfattar även de farleder som Sjöfartsverket svarar för. Sjöfartsverket, som föreslås vara ansvarig myndighet, kommer sedan att bedriva en faktisk tillsyn över att andra farledshållare än verket samt hamninnnehavare

uppfyller de föreskrivna kraven samt att underhållet sköts på ett korrekt sätt.

I *andra stycket* regleras att andra myndigheter vid behov ska biträda den ansvariga myndigheten i den utsträckning som behövs för fullgörandet av tillsynen.

Övervägandena finns i avsnitt 7.5.

## 11 §

En farledshållare eller hamninnehavare ska lämna den ansvariga myndigheten de upplysningar som den begär för sin tillsyn. Den ansvariga myndigheten har även rätt att ta del av samtliga handlingar som behövs för tillsynen i fråga. Ett föreläggande om att lämna upplysningar eller uppvisande av handling får förenas med vite.

I paragrafen regleras att en farledshållare eller hamninnehavare ska lämna den ansvariga myndigheten de upplysningar och handlingar som den begär för sin tillsyn. Ett föreläggande får förenas med vite. Paragrafen saknar motsvarighet i lagen (1983:293) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn.

Övervägandena finns i avsnitt 7.5.

## 12 §

Den ansvariga myndigheten får förelägga en farledshållare eller hamninnehavare att vidta de rättelser och andra åtgärder som föranleds av tillsynen. Om rättelserna eller åtgärderna inte företas inom föreskriven tid får den ansvariga myndigheten låta vidta rättelserna eller åtgärderna på farledshållarens eller hamninnehavarens bekostnad.

I paragrafen regleras att den ansvariga myndigheten kan förelägga farledshållare och hamninnehavare att vidta rättelser eller andra åtgärder om det vid tillsynen visar sig att det finns brister i exempelvis underhållet av utprickningen av en farled eller ett hamninlopp. Detsamma gäller i fråga om uppgradering av eventuell utrustning till följd av nya regler avseende standarden för exempelvis sjösäkerhetsanordningar. Vidtas inte rättelsen eller åtgärder kan den ansvariga myndigheten låta utföra denna på farledshållarens eller hamninnehavarens bekostnad.

Övervägandena återfinns i avsnitt 7.5.

### 13 §

Beslut enligt 1 och 8 §§ denna lag som har fattats av den ansvariga myndigheten får överklagas hos regeringen.

I paragrafen anges att beslut om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn som har fattats av den ansvariga myndigheten får överklagas till regeringen. Sakligt sett överensstämmer paragrafen med 4 § andra stycket lagen (1983:293) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn.

Övervägandena finns i avsnitt 7.3.

### 14 §

Beslut enligt 1 och 8 §§ denna lag får överklagas av en sådan ideell förening eller annan juridisk person som avses i 16 kap. 13 § miljöbalken.

I paragrafen regleras att beslut enligt 1 och 8 §§ denna lag får överklagas av en sådan ideell förening eller annan juridisk person som avses i 16 kap. 13 § miljöbalken. Paragrafen överensstämmer med 4 a § i lagen (1983:293) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn.

Övervägandena finns i avsnitt 7.3.

### 15 §

Den ansvariga myndighetens beslut enligt 11 och 12 §§ denna lag får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Paragrafen reglerar överklagande av föreläggande om att lämna upplysningar och handlingar samt föreläggande om rättelse eller andra åtgärder.

I *första stycket* anges att ett föreläggande får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

I *andra stycket* regleras att för överklagande till kammarrätten krävs prövningstillstånd.

Övervägandena finns i avsnitt 7.5.

## 16 §

Den som uppsåtligt bryter mot en föreskrift som har meddelats med stöd av 6 § denna lag döms till penningböter.

Genom paragrafen straffsanktioneras brott mot de särskilda föreskrifter som har meddelats med stöd av 6 § i den föreslagna lagen. I förhållande till den nuvarande straffbestämmelsen i 6 § lagen (1983:293) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn har fängelse utmönstrats ur straffskalan med anledning av att den straffbelagda gärningen i praktiken endast framgår av den ansvariga myndighetens särskilda föreskrifter. Ordet böter har ersatts med penningböter.

Övervägandena återfinns i avsnitt 7.3.

## 17 §

Beslut om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn fattas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Regeringen får föreskriva att beslutet ska fattas i samråd med andra myndigheter.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer är ansvarig myndighet enligt denna lag.

Paragrafen innehåller bemyndiganden för regeringen att delegera beslutanderätten i ärenden om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn samt att utse ansvarig myndighet enligt lagen.

Genom *första stycket* ges regeringen en möjlighet att delegera beslutanderätten avseende inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn till en myndighet under regeringen.

I *andra stycket* anges att regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer är ansvarig myndighet enligt lagen.

Övervägandena finns i kap. 7.3–7.5.

## 18 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om tillsynen över allmänna farleder och allmänna hamnar samt om avgifter för sådan tillsyn.

Enligt paragrafen kan regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela ytterligare föreskrifter om tillsyn samt om avgifter för sådan tillsyn.

Övervägandena finns i avsnitt 7.5.

## 19 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om standard för och säkerhet i allmänna farleder och vattenområden inom allmänna hamnar.

Enligt paragrafen ges regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer rätt att meddela ytterligare föreskrifter om standarden hos och säkerheten i allmänna farleder och vattenområden inom allmänna hamnar. Syftet med bestämmelsen är att ge Transportstyrelsen möjlighet att meddela generella föreskrifter avseende standarder för och säkerheten i allmänna farleder och vattenområden inom allmänna hamnar. Det kan här röra sig om en indelning av farleder och hamnar i klasser med hänsyn till vilket tonnage de är tänkta för. Rent konkret kan sådana föreskrifter avse exempelvis erforderligt vattendjup, farledens bredd, utprickning och fartytghastigheter.

Övervägandena finns i avsnitt 7.3.

## Ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2021.
2. Genom lagen upphävs lagen (1983:293) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn.
3. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för handläggningen och prövningen av ärenden som har inletts före ikraftträdandet.

I bestämmelsen behandlas när lagen ska träda i kraft, om upphävande av äldre lagreglering samt vilka bestämmelser som ska gälla i fråga om ärenden som inletts vid tiden för ikraftträdandet.

I *första punkten* anges att lagen ska träda i kraft den 1 januari 2021.

I *andra punkten* regleras att den nuvarande lagen (1983:293) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn upphävs.

I *tredje punkten* anges att äldre föreskrifter fortfarande ska gälla för handläggningen och prövningen av ärenden som har inletts före ikraftträdandet.

Övervägandena finns i avsnitt 8.2.

### **10.3 Förslaget till lag om ändring i lagen (1981:655) om vissa avgifter i allmän hamn**

#### **1 §**

Ledningen för en allmän hamn som omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/352 av den 15 februari 2017 om inrättande av en ram för tillhandahållande av hamntjänster och gemensamma regler för finansiell tillsyn i hamnar (hamnförordningen) ska ta ut avgifter för nyttjande av infrastruktur, anläggningar och tjänster, inklusive de vattenvägar som leder till den berörda hamnen, samt för tillgång till tjänster för hantering av passagerare och last (hamninfrastrukturavgifter).

Ledningen för andra allmänna hamnar än de som omfattas av hamnförordningen får ta ut sådana avgifter.

Paragrafen reglerar hamnarnas uttag av hamninfrastrukturavgifter. Den har ändrats på det sättet att terminologin anpassats till hamnförordningen samt att den delats upp i två stycken.

I *första stycket* anges att hamnledningarna i allmänna hamnar som omfattas av hamnförordningen har en skyldighet att låta ta ut hamninfrastrukturavgifter. Enligt den nuvarande lagen utgör detta endast en rättighet. Terminologin har sedan anpassats till hamnförordningens definition av hamninfrastrukturavgifter. Sakligt sett innebär detta inte någon skillnad mot tidigare. Hamnarna kommer fortsatt att kunna dela upp hamninfrastrukturavgifterna på det sättet att rederierna betalar en fartygshamnavgift medan lastägarna debiteras en varuhamnavgift.

I *andra stycket* anges att hamnledningen för en allmän hamn som inte omfattas av hamnförordningen får ta ut en sådan avgift.

Övervägandena finns i avsnitt 5.3.

#### **2 §**

I fråga om fartyg som passerar hamnen tas avgift ut endast inom det vattenområde där trafiken enligt vad Sjöfartsverket fastställt kan anses ha nytta av hamninnehavarens anordningar och tjänster. Ansökan om fastställelse av sådant vattenområde görs av hamnledningen.

Paragrafen, som är ny, inskränker rätten enligt 1 § att ta ut en avgift för passage av fartyg till situationer där fartyget enligt vad som fastställts av Sjöfartsverket kan anses ha dragit nytta av hamninnehavarens anordningar och tjänster. Paragrafen motsvarar i huvudsak det tidigare andra stycket i 1 § i lagen.

Övervägandena finns i avsnitt 5.3.

### **Ikraftträdandebestämmelsen**

Denna lag träder i kraft den 24 mars 2019.

I bestämmelsen anges att lagen ska träda i kraft den 24 mars 2019.

Övervägandena finns i avsnitt 8.1.

## **10.4 Förslaget till förordning med kompletterande bestämmelser till hamnförordningen**

### **1 §**

Konkurrensverket är tillsynsmyndighet enligt lagen (0000:000) med kompletterande bestämmelser till hamnförordningen.

I paragrafen anges att Konkurrensverket är tillsynsmyndighet enligt lagen med kompletterande bestämmelser till hamnförordningen.

Övervägandena finns i avsnitt 6.2.

### **2 §**

Konkurrensverket får meddela ytterligare föreskrifter om tillsynen över att bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/352 av den 15 februari 2017 om inrättande av en ram för tillhandahållande av hamntjänster och gemensamma regler för finansiell tillsyn i hamnar (hamnförordningen) följs.



I paragrafen delegeras till Konkurrensverket att meddela ytterligare föreskrifter om tillsynen över att bestämmelserna i hamnförordningen följs.

Övervägandena återfinns i avsnitt 6.2.

### **Ikraftträdandebestämmelsen**

Denna förordning träder i kraft den 24 mars 2019.

I bestämmelsen anges att förordningen träder i kraft den 24 mars 2019.

Övervägandena finns i avsnitt 8.1.

## **10.5 Förslaget till förordning om allmänna farleder och allmänna hamnar**

### **1 §**

Sjöfartsverket beslutar efter samråd med Transportstyrelsen om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn enligt 1 och 8 §§ lagen (0000:000) om allmänna farleder och hamnar.

I paragrafen delegeras till Sjöfartsverket att efter samråd med Transportstyrelsen besluta om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn enligt 1 och 8 §§ lagen om allmänna farleder och hamnar.

Övervägandena finns i avsnitt 7.3.

### **2 §**

Sjöfartsverket är ansvarig myndighet enligt lagen (0000:000) om allmänna farleder och hamnar.

I paragrafen anges Sjöfartsverket som ansvarig myndighet enligt lagen om allmänna farleder och hamnar.

Övervägandena finns i kap. 7.

### **3 §**

När Sjöfartsverket överlämnar en fråga om allmän farled eller allmän hamn till regeringen för prövning enligt 17 kap. 1 eller 3 § miljöbalken, ska verket i sitt yttrande enligt 5 § lagen (0000:000) om allmänna farleder och allmänna hamnar bland annat lämna de uppgifter som behövs för att bedöma hur de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken följs samt uppgift om de samråd som skett enligt 6 kap. miljöbalken. Även i övrigt ansvarar Sjöfartsverket för att ett tillräckligt underlag finns för regeringens prövning.

I paragrafen anges närmare vilket underlag Sjöfartsverket ska ta fram i samband med regeringens tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. 1 och 3 § miljöbalken.

Övervägandena finns i avsnitt 7.3.

#### **4 §**

Sjöfartsverket får meddela ytterligare föreskrifter om tillsyn över allmänna farleder och allmänna hamnar samt om avgifter för sådan tillsyn.

Genom paragrafen bemyndigas Sjöfartsverket att meddela ytterligare föreskrifter om tillsyn samt om avgifter för sådan tillsyn.

Övervägandena finns i avsnitt 7.5

#### **5 §**

Transportstyrelsen får meddela ytterligare föreskrifter om standard för och säkerhet i allmänna farleder och vattenområden inom allmänna hamnar.

Genom paragrafen bemyndigas Transportstyrelsen att meddela ytterligare föreskrifter om standard för och säkerhet i allmänna farleder och vattenområden inom allmänna hamnar.

Övervägandena finns i avsnitt 7.5

### **Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser**

1. Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2021.

2. Genom förordningen upphävs förordningen (1998:898) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn.
3. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för handläggningen och prövningen av ärenden som har inletts före ikraftträdandet.

Bestämmelsen behandlar när förordningen ska träda i kraft och enligt vilka bestämmelser redan inledda ärenden ska hanteras.

I *första punkten* anges att förordningen träder i kraft 1 januari 2021.

I *andra punkten* anges att genom förordningen upphävs den nuvarande förordningen (1998:898) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn.

I *tredje punkten* anges att äldre föreskrifter gäller fortfarande för handläggningen och prövningen av ärenden som har inletts före ikraftträdandet.

Övervägandena finns i avsnitt 8.2.

## **10.6 Förslaget till förordning om ändring i sjötrafikförordningen (1986:300)**

### **3 kap.**

#### **2 §**

Andra sjösäkerhetsanordningar för sjöfarten än som sägs i 1 § får inte inrättas inom Sveriges sjöterritorium eller ekonomiska zon utan tillstånd. Sjösäkerhetsanordningar får inte heller ändras, flyttas eller dras in utan tillstånd.

Frågor om tillstånd enligt första stycket prövas av Sjöfartsverket efter samråd med Transportstyrelsen. Ett tillstånd får förenas med villkor. I fråga om radiofyror eller andra säkerhetsanordningar med radiosändare finns bestämmelser i lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation och i förordningen (2003:396) om elektronisk kommunikation.

Sjöfartsverket får efter samråd med Transportstyrelsen föreskriva att tillstånd för inrättande, ändring, flyttning eller indragning av säkerhetsanordningar inte behövs i ett visst område eller för en viss typ av säkerhetsanordningar.

Paragrafen, som har ändrats, reglerar frågor om tillstånd för inrättande av sjösäkerhetsanordningar samt ändring och flyttning av dessa.

*Första stycket* har inte ändrats.

I *andra stycket* har beslutanderätten i dessa frågor överflyttats från Transportstyrelsen till Sjöfartsverket.

I *tredje stycket* har beslutanderätten att tillstånd för inrättande, ändring eller flyttning inte krävs inom ett visst område överflyttats från Transportstyrelsen till Sjöfartsverket.

Övervägandena finns i avsnitt 7.3.

### 3 §

Den som inrättar eller övertar en säkerhetsanordning ska underhålla och betjäna anordningen på ett tillfredsställande sätt.

Sjöfartsverket utövar tillsyn över säkerhetsanordningar i den mån tillsynen inte ankommer på någon annan.

Paragrafen, som har ändrats, reglerar underhållsskyldigheten för sjösäkerhetsanordningar.

*Första stycket* har endast ändrats i redaktionellt hänseende.

I *andra stycket* har tillsynen överflyttats från Transportstyrelsen till Sjöfartsverket.

Övervägandena finns i avsnitt 7.5.

### 4 §

Om en säkerhetsanordning är bristfällig eller vilseledande och rättelse inte omedelbart sker efter tillsägelse hos den underhållsskyldige eller denne inte kan anträffas omedelbart, får Sjöfartsverket på den underhållsskyldiges bekostnad undanröja anordningen eller föranstalta om rättelse.

Om Sjöfartsverket finner att det i Sveriges sjöterritorium har anordnats belysning eller något annat som kan vilseleda sjöfarande, ska verket anmäla förhållandet till länsstyrelsen, om anordningen inte genast kan undanröjas. Länsstyrelsen ska meddela de föreskrifter som behövs för att anordningen snarast möjligt ska undanröjas. Länsstyrelsen får då förelägga vite.

Om Sjöfartsverket finner att det i Sveriges ekonomiska zon har anordnats belysning eller något annat som kan vilseleda sjöfarande,

ska verket meddela de föreskrifter som behövs för att anordningen ska undanröjas. Sjöfartsverket får då förelägga vite.

I paragrafen, som har ändrats, regleras ansvaret för bristfälliga eller vilseledande sjösäkerhetsanordningar.

I *första stycket* har beslutanderätten avseende möjligheten att vidta åtgärder för att rätta fel och brister i anordningen överflyttats från Transportstyrelsen till Sjöfartsverket.

I *andra stycket* har anmälningsplikten till länsstyrelsen avseende upptäckten av bland annat vilseledande belysning i Sveriges sjöterritorium överflyttats från Transportstyrelsen till Sjöfartsverket. I övrigt har stycket ändrats redaktionellt.

I *tredje stycket* har skyldigheten att meddela föreskrifter om undanröjande av bland annat vilseledande belysning i Sveriges ekonomiska zon överflyttats från Transportstyrelsen till Sjöfartsverket. I övrigt har stycket endast ändrats redaktionellt.

Övervägandena finns i avsnitt 7.5.

## 6 §

Den som med eller utan skuld medverkat i en händelse som lett till att en fyr, ett sjömärke eller någon annan säkerhetsanordning har skadats eller rubbats är skyldig att anmäla det inträffade till befattningshavare vid Sjöfartsverket eller till någon annan som svarar för anordningen.

Paragrafen, som har ändrats, behandlar anmälningsplikten då en sjösäkerhetsanordning skadats eller rubbats. Sjöfartsverkets skyldighet att informera Transportstyrelsen om det inträffade har utmönstrats eftersom beslutanderätten avseende inrättande och underhåll av sjösäkerhetsanordningar föreslagits övergå till Sjöfartsverket.

Övervägandena finns i avsnitt 7.5.

## 5 kap.

### 4 §

Sjöfartsverket och Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om avgifter för verkets respektive styrelsens tillsyn och ärendehandläggning enligt denna förordning och enligt föreskrifter som har

meddelats med stöd av förordningen. Avgifter för ärenden om sjösäkerhetsanordningar får bestämmas upp till full kostnadstäckning.

Genom paragrafen, som har ändrats, bemyndigas vissa myndigheter att ta ut avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt sjötrafikförordningen. Sjöfartsverket har lagts till som en av dessa myndigheter i och med att verket föreslagits överta ärenden enligt 3 kap. i förordningen.

Övervägandena finns i avsnitt 7.3 och 7.5.