

Miljö- och energidepartementet
m.registrator@regeringskansliet.se

Remiss - Ekologisk kompensation. Åtgärder för att motverka nettoförluster av biologisk mångfald och ekosystemtjänster, samtidigt som behovet av markexploatering tillgodoses (SOU 2017:34)

Sjöfartsverket har tagit del av rubricerad remiss och välkomnar förslaget med följande synpunkter.

Förslag till ändring i miljöbalkens 2 kap. 8b §

Enligt föreliggande förslag ska skada (om den inte kunnat undvikas och/eller begränsas) både återställas och kompenseras. Sjöfartsverket anser att det är rimligt att en verksamhetsutövare ska utreda hur man kan undvika, begränsa, återställa och kompensera en skada, men att det inte är rimligt med krav på att verksamhetsutövaren ska planera för samtliga åtgärder. Om skada undviks helt eller återställs finns inget behov av kompensationsåtgärder. Därför bör och bytas ut mot eller i lagtexten.

Ojämn tillämpning av befintliga bestämmelser

Det är Sjöfartsverkets uppfattning att tillämpningen av befintliga bestämmelser om ekologisk kompensation skiljer sig åt mellan olika länsstyrelser. Utredningen drar samma slutsats (SOU 2017:34, s. 64). Detta leder till en oförutsägbarhet hos verksamhetsutövare, som kan innebära förseningar och ökade kostnader. Om kraven på kompensationsåtgärder skärps bör utredningen också ta fram förslag om hur förutsägbarheten kring krav på kompensationsåtgärder kan förbättras.

Antalet marina kompensationsåtgärder med bevisad effektivitet är begränsad

Metodiken för arbete med kompensationsåtgärder verkar vara under utveckling i Sverige och internationellt. Exemplet med att kompensera

Datum
2018-09-20

Vår beteckning
18-01639-2

förluster av ålgräsängar på en plats med restaurering av ålgräsängar på en annan plats, kommer från ett domslut gällande vattenverksamhet i Göteborgs hamn (MMD Vänersborg M 4523-13). I deldom 2015-11-24 konstaterar Mark- och miljödomstolen att ”metoden att ersätta förlorad ålgräsäng är i det närmaste oprövad under aktuella förhållanden och i den omfattning som blir fallet och att det inte är utan problem att få ett gott resultat” (s. 80). Domstolen beslutar därför om en provotid under åtta år med möjlighet till förlängning.


Sjöfartsverket anser att det vid stora biotopförluster som det aktuella fallet kan vara rimligt med så omfattande åtgärder, trots att effektiviteten är osäker. Dock vill Sjöfartsverket uppmärksamma Miljö- och energidepartementet på att denna typ av åtgärder ställer mycket stora krav på verksamhetsutövaren ur ett finansieringsperspektiv. Sjöfartsverket är ett affärsverk vars löpande verksamhet till största delen finansieras av avgifter från handelssjöfarten. Om kostnaderna för en åtgärd inte kan förutses och beaktas inom den projektbudget som fastställs och finansieras via Nationella infrastrukturplanen, finns ingen annan möjlighet än att senare belasta handelssjöfarten via avgifter. Långa provotider och potentiellt stora krav på åtgärder innebär därför ökade ekonomiska risker.

Det bör därför finnas ett alternativ där en verksamhetsutövare kan erlagga ekonomisk kompensation istället för att själv vidta kompensationsåtgärder. I annat fall riskerar krav på ekologisk kompensation att allvarligt försvåra exploatering, då omfattande utredning, uppföljning och i vissa fall även forskningsinsatser kan vara nödvändiga. Sjöfartsverket anser därför att ett system för kompensationspooler bör vara på plats innan kraven på ekologisk kompensation skärps.

I handläggningen av ärendet, som avgjorts av generaldirektören Katarina Norén, har även tillförordnad chef för Infrastrukturenheten Johan Eriksson och miljöhandläggare Ida Tölander (föredragande) deltagit.



Katarina Norén



Ida Tölander