



SVEA HOVRÄTT  
Mark- och miljööverdomstolen  
060107

**DOM**  
2021-03-12  
Stockholm

Mål nr  
M 2771-20

## ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Vänersborgs tingsrätts, mark- och miljödomstolen, dom 2020-02-14 i mål nr M 3931-19, se bilaga A

## PARTER

### Klagande

Sjöfartsverket  
601 78 Norrköping

### Motparter

1. Länsstyrelsen i Västra Götalands län  
403 40 Göteborg
2. H S

## SAKEN

Tillsyn gällande ankring i Åbyfjorden i Lysekils kommun

---

## MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT

Mark- och miljööverdomstolen ändrar punkten 3 i mark- och miljödomstolens domslut endast på så sätt att länsstyrelsens fortsatta tillsyn ska ske med utgångspunkten att det för frågan om tillståndsplikt för Sjöfartsverket enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken saknar betydelse att ankringsverksamheten pågick redan när Natura 2000-området inrättades och när 7 kap. 28 a § miljöbalken trädde i kraft.

---

Dok.Id 1674712

**Postadress**  
Box 2290  
103 17 Stockholm

**Besöksadress**  
Birger Jarls Torg 16

**Telefon**  
08-561 670 00  
08-561 675 50

**E-post:** svea.hovratt@dom.se  
www.svea.se

**Telefax**

**Expeditionstid**  
måndag – fredag  
09:00–16:30

## BAKGRUND

Åbyfjorden ingår i Natura 2000-området *SE0520175 Åbyfjorden*. Natura 2000 är ett ekologiskt nätverk av värdefulla naturområden inom EU. Utpekanden av Natura 2000-områden bygger på krav som finns i art- och habitatdirektivet (direktiv 92/43/EEG) och fågeldirektivet (direktiv 79/409/EEG). Syftet med att peka ut sådana områden är att hindra utrotning av vilda djur och växter samt att hindra att deras livsmiljöer förstörs. För varje Natura 2000-område i Sverige ska det tas fram en bevarandeplan, där bl.a. området samt dess bevarandevärda naturtyper och arter beskrivs.

Enligt bevarandeplanen för Åbyfjordens Natura 2000-område är Åbyfjorden ett relativt lågexploaterat marint grundområde med omgivande strandängar, som har ett rikt fågelliv och är av stor betydelse för fiskproduktionen eftersom det är ett lek- och uppväxtområde. Som prioriterade bevarandevärden nämns bl.a. ålgräsängarna inom stora vikar och sund samt de blottade ler- och sandbottnarna. Bland övergripande faktorer som kan medföra negativ påverkan Natura 2000-naturtyperna i området nämns att Åbyfjordens yttre mynning tangerar fasta ankringsplatser för tankfartyg till/från raffinaderierna inne i Brofjorden och att det potentiella hotet om utsläpp av oljeprodukter därför är högre än för många andra liknande kustområden.

Efter anmälan från bl.a. H S har länsstyrelsen inom ramen för sin tillsyn över Natura 2000-området övervägt om det finns skäl att vidta någon åtgärd med anledning av den ankringsaktivitet som förekommer vid ankarplatserna i Åbyfjordens mynning. Tillsynsärendet avslutades dock utan åtgärd eftersom länsstyrelsen bedömde att ankringsverksamheten inte hade ökat i omfattning sedan 2005, då Natura 2000-området inrättades, och att det därför inte var motiverat att kräva en omprövning av verksamheten.

Sedan H S överklagat länsstyrelsens beslut har mark- och miljödomstolen återförvisat ärendet till länsstyrelsen för fortsatt tillsyn med utgångspunkterna att den ankringsaktivitet som bedrivs på anvisad plats i Åbyfjorden omfattas av skyldigheten

att söka tillstånd enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken och att Sjöfartsverket är verksamhetsutövare med rättslig och faktisk möjlighet att efterkomma eventuella villkor i ett sådant tillstånd – eller ett eventuellt förbud, för det fall ett Natura 2000-tillstånd inte kan ges.

### **YRKANDEN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN**

**Sjöfartsverket** har yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska upphäva mark- och miljödomstolens dom och fastställa länsstyrelsens beslut att avsluta tillsynsändret. I andra hand har verket yrkat att de förutsättningar för fortsatt tillsyn som anges i mark- och miljödomstolens domskäl, och som avser tillståndsplikt för ankringsplats enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken samt Sjöfartsverkets roll som verksamhetsutövare, ska undanröjas.

**H S** har motsatt sig ändring av mark- och miljödomstolens dom.

**Länsstyrelsen i Västra Götalands län** har avstått från att yttra sig.

### **UTVECKLING AV TALAN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN**

#### **Sjöfartsverket**

Sjöfartsverkets huvuduppgifter är bl.a. att i egenskap av infrastrukturhållare för farleder svara för farledshållning och vid behov inrätta nya farleder, tillhandahålla lotsning och svara för sjögeografisk information inom Sjöfartsverkets ansvarsområde (sjökartläggning). Detta informationsansvar sträcker sig inte längre än till att sammanställa informationen och göra den tillgänglig.

Ankarplatser inrättas inte och kräver inte tillstånd enligt miljöbalken eller annan författning. De är snarast ett ankringsområde som är utmärkt i sjökort. Fysisk utmärkning av ankarplatsen (ankringsområdet) saknas vanligen. Det faktum att ankring är en nödvändig del av fartygs framförande innebär att det inte heller finns någon verksamhetsutövare för ankarplatser. Ansvarig för ankring, liksom för fartyget och dess framförande, är fartygets befälhavare. Att ett fartyg har lots ombord förändrar inte befälhavarens ansvar. Lotsens roll är att vara rådgivare. Anlitande av lots innebär aldrig att

befälhavaren kan undandra sig ansvar för fartygets framförande inklusive ankring (se 7 § förordningen (1982:569) om lotsning m.m.).

Inrättande, utvidgning och avlysning av en allmän farled är tillståndspliktigt enligt lagen (1983:293) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn (farledslagen) och förenat med krav på prövning enligt miljöbalken. Fartygs- trafiken i farleden är emellertid inte prövnings- eller tillståndspliktig enligt miljö- balken. Ankring, på ankarplats eller annan plats som befälhavaren väljer, är en del av fartygs framförande. Ankringsaktivitet är inte en sådan verksamhet eller åtgärd som är prövnings- eller tillståndspliktig. Även om ankring som huvudregel är tillåten kan rätten inskränkas genom exempelvis länsstyrelsens beslut om förbud mot ankring enligt sjötrafikförordningen (1986:300), Transportstyrelsens beslut enligt EU:s regler om hamnstatskontroll eller områdesspecifika beslut enligt skydds- eller miljölagstift- ningen.

Det saknas stöd i gällande rätt för att införa tillståndskrav för ankringsaktivitet enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken. Likaså saknas stöd för att fastslå att Sjöfartsverket skulle vara verksamhetsutövare för ankarplatser. Detta innebär inte att det saknas legala möj- ligheter att inskränka eller förbjuda ankring. Fråga om sådan inskränkning eller sådant förbud omfattas dock inte av det nu aktuella tillsynsärendet. Länsstyrelsens beslut att avsluta tillsynsärendet bör därför fastställas. Sjöfartsverket är remissinstans för ärenden om förbud eller inskränkning i rätten att ankra. Frågor avseende ankarplatser kan vanligtvis lösas i samförstånd tillsammans med berörda hamnar, kommuner, verksamheter i området, länsstyrelsen och sakägare.

## H S

Sveriges inre vatten är en integrerad del av kuststaten Sveriges territorium, där Sverige har full suveränitet. Utländska fartyg (vilket det handlar om i förevarande fall) har ingen generell rätt att trafikera inre vatten. Kuststaten kan reglera tillträdet genom exempelvis lotsplikt. Även om utländska fartyg skulle ha rätt till oskadlig genomfart med tillhörande ankring i Åbyfjorden, som är ett inre vatten, så är det i praktiken inte fråga om ”genomfart” eftersom fartygen inte har någon anledning att åka in i Åbyfjor- den, annat än för att ankra där. Ankringen är alltså själva syftet med färden och inte en

följd av någon genomfart. Ankringsverksamheten är inte heller oskadlig, eftersom den medför de hot mot Natura 2000-området som mark- och miljödomstolen konstaterat.

Sjöfartsverket har enligt 2 § förordningen om lotsning m.m. monopol på lotsverksamheten. Dessutom har lotsen, enligt 7 §, ett uttryckligt ansvar just att tillse att fartyget förs med hänsyn tagen till risken för skador på miljön. Om befälhavaren inte lyder lotsens anvisningar får lotsen frånsäga sig uppdraget. Det är således uppenbart att lotsen har en unik ställning inom sjöfarten. Denna unika roll, som Sjöfartsverket ytterst ansvarar för, gör att verket är att betrakta som verksamhetsutövare. Dessutom följer det av regelverket att i de fall lotsplikt råder – vilket torde vara samtliga nu aktuella fall – har befälhavaren en de facto lydnessplikt mot lotsen, eftersom fartyget inte får föras om lotsen frånsäger sig uppdraget på grund av bristande lydnessplikt av befälhavaren. Det förstärker bilden av lotsens speciella roll i sjöfarten och Sjöfartsverkets ansvar som verksamhetsutövare. Det kan också konstateras att till Sjöfartsverkets huvuduppgifter enligt förordningen (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket hör inte bara att tillhandahålla lotsning och att svara för sjökartläggning, utan även att inom sitt ansvarsområde verka för att sjöfartens påverkan på miljön minimeras (2 § 5).

När det gäller vad som ska anses vara verksamheter eller åtgärder enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken kan konstateras att det vid genomförandet av det underliggande EU-direktivet slogs fast att definitionen är mycket vid och att allehanda åtgärder som har betydande påverkan på miljön kan anses omfattas av direktivets ”planer och projekt”, vilket i den svenska lagstiftningen kommit till uttryck som ”bedriva verksamheter eller vidta åtgärder” (prop. 2000/01:111 s. 41). För det fall Mark- och miljööverdomstolen skulle överväga att tolka begreppen verksamhet, åtgärder eller verksamhetsutövare på något annat sätt än det hävdvunna bör frågan, mot bakgrund av att lagstiftningen har sin grund i EU-rätten, underställas EU-domstolen genom en begäran om förhandsavgörande.

## MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL

*Är Sjöfartsverket verksamhetsutövare?*

I målet är det klarlagt att det förekommer och under många år har förekommit en inte obetydlig ankringsaktivitet i Åbyfjorden, även om omfattningen har varierat från år till år. För att ankring ska kunna ske är det, såvitt framkommit, en förutsättning att de ankrande fartygen lotsas till platsen. Det är Sjöfartsverket som ansvarar för lotsningen och verket har även utmärkt ankarplatserna på sjökort. Mot denna bakgrund bedömer Mark- och miljööverdomstolen, i likhet med mark- och miljödomstolen, att Sjöfartsverket har underlättat och främjat ankring på platsen och att verket har sådan faktisk och rättslig rådighet över verksamheten och dess omfattning att det får betraktas som verksamhetsutövare (jfr rättsfallet MÖD 2019:23). I den mån ankringen aktualiserar krav på tillstånd, förbud eller någon annan tillsynsåtgärd enligt miljöbalken finns det alltså inget som hindrar att sådana krav riktas mot Sjöfartsverket.

*Finns det förutsättningar för fortsatt tillsyn?*

Som skäl för sitt beslut att avsluta tillsynsärendet utan åtgärd har länsstyrelsen anfört att det inte förekommit en kontinuerlig ökning av ankringsaktiviteten och att ankringsplatsens funktion inte har ändrats sedan 2005. Även om det inte anges uttryckligen i beslutet får det förutsättas att dessa omständigheter har föranlett slutsatsen att någon tillståndsplikt enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken inte kan bli aktuell eftersom verksamheten redan pågick när Natura 2000-området inrättades. Såvitt framgår av beslutet har länsstyrelsen inte tagit ställning till om de materiella förutsättningarna för tillståndsplikt enligt 7 kap. 28 a § är uppfyllda eller om det annars finns skäl att besluta om något föreläggande eller förbud med stöd av 26 kap. 9 § miljöbalken.

Enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken krävs det tillstånd för att bedriva verksamheter eller vidta åtgärder som på ett betydande sätt kan påverka miljön i sådana bevarandeområden som avses i 27 § (dvs. Natura 2000-områden). I punkten 2 i lagändringens ikraftträdande- och övergångsbestämmelser anges dock att det inte krävs sådant tillstånd för verksamheter som påbörjats före den 1 juli 2001. I linje med detta skulle det kunna

hävdas att verksamheter som påbörjats innan ett Natura 2000-område inrättas kan fortsätta utan krav på tillstånd enligt 7 kap. 28 a §. Länsstyrelsens beslut att avsluta tillsynsärendet i detta fall synes ha grundats på ett sådant resonemang.

Regleringen i 7 kap. 28 a § miljöbalken syftar till att fullt ut genomföra de krav som följer av art- och habitatdirektivet och fågeldirektivet. Enligt bestämmelsens förarbeten ska den som avser att utöva en verksamhet eller vidta en åtgärd se till att nödvändig bedömning och prövning görs om det finns en sannolikhet för att verksamheten eller åtgärden kan få betydande konsekvenser för ett Natura 2000-område (se prop. 2000/01:111 s. 68). Beträffande bestämmelsens övergångsreglering sägs det att den bör utgå från att pågående verksamheter normalt redan har bedömts i enlighet med kraven i art- och habitatdirektivet och fågeldirektivet eller att en sådan bedömning pågår (a. prop. s. 49 f.). Angiven utgångspunkt kan ifrågasättas och det är tydligt att den inte är relevant för den ankringsverksamhet som är aktuell här, eftersom den inte bedrivs med stöd av något tillstånd eller på annat sätt har undergått någon sådan förhandsbedömning som är förutsatt i artikel 6.3 i art- och habitatdirektivet. Det finns skäl att understryka att det grundläggande kravet enligt artikel 6.2 i art- och habitatdirektivet är att medlemsstaterna ska vidta lämpliga åtgärder för förhindra att livsmiljöerna i de särskilda bevarandeområdena försämrats. Av särskild betydelse i detta sammanhang är också att verksamheten, i de delar som nu är föremål för bedömning, bedrivs av Sjöfartsverket som är en statlig myndighet. Även om övergångsbestämmelsen till 7 kap. 28 a § miljöbalken, vid en ren bokstavstolkning, skulle anses ge visst utrymme för en enskild verksamhetsutövare att fortsätta en pågående verksamhet utan krav på Natura 2000-tillstånd kan ett sådant förhållningssätt inte utan vidare tillämpas i förhållande till Sjöfartsverket om det leder till att de krav som följer av art- och habitatdirektivet eller fågeldirektivet inte upprätthålls. Detta följer av medlemsstaternas lojalitetsplikt enligt artikel 4.3 FEU och den s.k. estoppelprincipen, som i korthet innebär att ingen utlöpare av staten (t.ex. en myndighet) kan åberopa ett eventuellt bristfälligt genomförande av ett direktiv till stöd för ett agerande som innebär att unionsrätten inte upprätthålls på ett effektivt sätt. En tillämpning av övergångsbestämmelsen till 7 kap. 28 a § miljöbalken som leder till att det inte ens prövas om en verksamhet som bedrivs av en statlig myndighet kan påverka ett Natura 2000-område på ett betydande sätt kan inte anses förenlig med dessa grundläggande unionsrättsliga principer.

Sjöfartsverket är en statlig myndighet som har ett ansvar för att dess verksamhet bedrivs i enlighet med art- och habitatdirektivet och fågeldirektivet. Inget har framkommit som tyder på att någon tidigare miljöprövning skett av den ankringsaktivitet som förekommer i Åbyfjorden. Att sådan verksamhet förekommit redan innan 7 kap. 28 a § miljöbalken trädde i kraft och innan Natura 2000-området inrättades kan mot den ovan beskrivna bakgrunden inte i sig anses utgöra något hinder mot att pröva om Sjöfartsverkets del i verksamheten kräver Natura 2000-tillstånd eller i övrigt vidta de tillsynsåtgärder som kan vara påkallade i förhållande till Sjöfartsverket. Eftersom länsstyrelsen inte har prövat dessa frågor ska mark- och miljödomstolens beslut om återförvisning fastställas. Det bör dock justeras så att den fortsatta prövningen hos länsstyrelsen kan ske förutsättningslöst, men med utgångspunkten att det för tillsynen – innefattande frågan om eventuell tillståndsplikt för Sjöfartsverket enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken – saknar betydelse att ankringsverksamheten pågick redan när Natura 2000-området inrättades och när 7 kap. 28 a § miljöbalken trädde i kraft.

Vid denna bedömning har Mark- och miljööverdomstolen uppfattat att det inte framställs något yrkande om att inhämta förhandsavgörande från EU-domstolen. Mot denna bakgrund och då målet inte heller aktualiserar någon fråga som motiverar att ett sådant avgörande begärs in lämnas frågan därhän med detta konstaterande.

Domen får enligt 5 kap. 5 § lagen (2010:921) om mark- och miljödomstolar inte överklagas.

I avgörandet har deltagit hovrättsrådet Karin Wistrand, tekniska rådet Mikael Schultz, samt hovrättsråden Ralf Järtelius, referent, och Katarina Berglund Siegbahn.

Föredragande har varit Julia Nyberg.





VÄNERSBORGS TINGSRÄTT  
Mark- och miljödomstolen

**DOM**  
2020-02-14  
meddelad i  
Vänerns borg

Mål nr M 3931-19

## PARTER

### Klagande

H S

### Motpart

1. Länsstyrelsen i Västra Götalands län  
403 40 Göteborg

2. Sjöfartsverket  
Sjöfart och samhälle  
601 78 Norrköping

## ÖVERKLAGAT BESLUT

Länsstyrelsen i Västra Götalands läns beslut den 11 september 2019 i ärende nr 515-27884-2016, se bilaga 1

## SAKEN

Överklagande av länsstyrelsens beslut att avsluta tillsynsärende gällande ankring i Åbyfjorden i Lysekils kommun

---

## DOMSLUT

1. Mark- och miljödomstolen avslår Sjöfartsverkets avvisningsyrkande.
  2. Mark- och miljödomstolen avslår H S förstahandsyrkande.
  3. Mark- och miljödomstolen bifaller H S andrahandsyrkande på så sätt att den upphäver länsstyrelsen i Västra Götalands läns beslut att avsluta tillsynsärendet och återförvisar målet till länsstyrelsen för fortsatt tillsyn i enlighet med domskälen.
-

### BAKGRUND

Av avsnittet *redogörelse för ärendet*, i länsstyrelsens beslut framgår bl.a. följande. Under 2016 och 2017 fick Länsstyrelsen i Västra Götalands län (länsstyrelsen) av två olika uppgiftslämnare in information om att gastankers ankrar inne i Åbyfjordens Natura 2000-område, trots att det funnits andra ankringsplatser att tillgå och trots att vädret inte motiverat att man uppsökt dessa extra skyddade ankarplatser. Vid länsstyrelsens samtal med Lysekils lotsområde den 16 september 2016 informerades om att ankarplatsen endast rekommenderades för båtar under 100 meter. Under 2017 och 2018 inkom ytterligare ett antal klagomål samt förfrågningar till länsstyrelsen om hur ärendet fortskrider. Under september och oktober 2018 äger en mailväxling rum, mellan länsstyrelsen och Lysekils lotsområde, gällande att ta fram uppgifter beträffande hur ofta ankringsplatsen i Åbyfjorden används; tillfredställande underlag kunde dock inte sammanställas utifrån de uppgifter lotsen hade tillgång till. Under december 2018 till februari 2019 inkom ytterligare tre klagomål till länsstyrelsen med information om uppankring på platsen. Den 15 februari 2019 skickade länsstyrelsen en begäran om att Sjöfartsverket skulle yttra sig beträffande de uppgifter om ankringens omfattning som inkommit till länsstyrelsen. Den 14 mars 2019 inkom Sjöfartsverket med en redogörelse för ankringen på platsen sedan 2007.

Den 11 september 2019 beslutade länsstyrelsen att avsluta tillsynsärendet. Som skäl för beslutet angav länsstyrelsen bl.a. följande. Utifrån de inlämnade uppgifter som inkommit från uppgiftslämnare samt som lämnats av Sjöfartsverket kan länsstyrelsen inte konstatera att det har skett en betydande ökning av antalet uppankrade båtar inom Natura 2000-området efter områdets bildande. I dagsläget är det därför inte motiverat att kräva en omprövning av verksamheten sett till en ökad omfattning av belastning inom Natura 2000-området. Skulle det ske en framtida ökning av verksamheten eller om det skulle framkomma nya fakta hindrar dock inte detta beslut att ärendet kan komma att tas upp på nytt igen. Vidare informerade länsstyrelsen Sjöfartsverket om att det, som den statliga myndighet som ansvarar för ankringsplatserna, har en skyldighet att informera ankrande fartyg om att de

uppehåller sig i ett skyddat område och att uppankring av större fartyg riskerar att ge upphov till olika former av störning och utsläpp som kan skada Natura 2000-området varför stor försiktighet bör iakttas vid ankring inom området.

Länsstyrelsens beslut att avsluta tillsynsärendet har nu överklagats.

#### **YRKANDEN M.M.**

H S har överklagat länsstyrelsens beslut av den 11 september 2019 att lämna tillsynsärendet utan åtgärd och, som mark-och miljödomstolen, uppfattat det yrkat att ankringen på aktuell plats ska förhindras genom att den i första hand förbjuds, i andra hand provas såsom tillståndspliktig enligt Natura 2000-reglerna.

**Länsstyrelsen** har yrkat att överklagandet ska avslås.

**Sjöfartsverket** har yrkat att överklagandet ska avvisas i de delar som inte omfattas av det överklagade beslutet och i övrigt bestritt bifall till överklagandet.

#### **GRUNDER OCH UTVECKLING AV TALAN**

*H S har till stöd för sin talan anfört bl.a. följande.*

I skrifter som beskriver Åbyfjorden står det att fjorden ska bevaras som rekreationsområde för allmänheten, se Fördjupad översiktsplan Åbyfjorden (Sotenäs och Lysekils kommun). Åbyfjorden är ett Natura 2000-område som syftar till att främja den biologiska mångfalden genom bevarande och förbättring av naturmiljön. Att ha tung industri med stora tankbåtar i fjorden är inte förenligt med något av detta. Trots det finns i Åbyfjorden en ankringsplats som används av stora tankbåtar på väg till Preemraff.

Det ger upphov till störande monotont motorbuller från fartygen vid hans fastighet och vid stranden som är rekreationsområde. Det är oförsvarbart att riskera övergödning och att vattnet och vattenlivet i fjorden förstörs p.g.a. ankarrörelser

från ankrade fartyg. Enligt länsstyrelsens beslut "innebär varje ankring en påverkan på bottensedimentet som omlagras rejält".

Länsstyrelsen har också konstaterat att

"Åbyfjorden är en relativt grund fjord med otydligt tröskelområde. Djuphålan för ankring är ca 26 m med lersediment. Varje ankring river upp sediment i dessa bottnar med ankare och kättinglänkar. I vikarna både norr och söder om ankringsområdet finns känsliga naturtyper (ålgräsängar och ostron- & musselbottnar) som är känsliga för ökad sedimentationsstörning. I djuphålan samlas vissa år (höst/vinter) även sill- och skarpsill. Ankring under samma period kan utgöra hinder för kustfisket med ringnot/lysfiske i den perioden. Dessa fiskeredskap stör inte bottenmiljön."

Dessa ankarrörelser täcker betydande områden då fartygen släpar med sig kätting på botten beroende på hur vinden ändrar riktning under ankringstiden. Fjordens vattenkvalitet riskeras också av utsläpp från fartygen, som dessutom är målade med mycket giftig bottenfärg som sprids i vattnet. Som länsstyrelsen konstaterar bidrar ankringen i området även till — utöver fysisk störning av bottensedimentet — "störning i form av utsläpp av ämnen (till exempel grävatten från uppankrade fartyg), ljud (motor/elförsörjning ombord) och ljus (skeppsbelysning) till omkringliggande naturmiljö".

Det kan ifrågasättas om det är lämpligt att ha en ankringsplats för tankbåtar i ett sådant här område. Såväl den information som ligger till grund för länsstyrelsens beslut som utredningens slutsatser kan ifrågasättas.

Enligt miljöbalken kräver verksamhet som på betydande sätt påverkar miljön i Natura 2000-område tillstånd. Enligt övergångsbestämmelserna krävs dock inte ett sådant tillstånd om verksamheten påbörjats före 1 juli 2001. Undantaget verkar dock inte vara absolut (se Naturvårdsverkets handbok 2017:1 s. 37). Under alla förhållanden kräver utökad verksamhet tillstånd. Sverige har också en skyldighet

enligt art- och habitatdirektivets artikel 6.2 att vidtaga åtgärder för att förhindra försämring och störning i Natura 2000-område, även om det är fråga om verksamhet som redan bedrevs när ett område förklarades som Natura 2000-område.

Sjöfartsverket har inte kunnat prestera någon statistik på ankringar före år 2007 eftersom "AIS inte fanns i full utsträckning och därför skulle ge felaktiga resultat". Påståendet är märkligt då AIS togs i bruk år 2005 för internationell fartygstrafik, vilket är aktuellt i detta fall. Det borde alltså gå att få fram relevant statistik. Det saknas anledning att ifrågasätta de siffror på antalet ankrade tankfartyg som Sjöfartsverket presenterat för åren 2007-2018 (se utdrag nedan ur Sjöfartsverkets svar till länsstyrelsen den 19 mars 2019). Relevansen av dessa siffror kan dock ifrågasättas, då det inte bara är antalet fartyg som är relevant utan även antalet dagar som fartygen ligger ankrade varje år. Mot bakgrund av det har statistik getts in till länsstyrelsen om ankring i fjorden i december 2018 samt januari 2019. Värst var det i december när det låg fartyg i fjorden i 17 dagar.

Uppgiften från Sjöfartsverket, att fartygen ankrar i Åbyfjorden "i synnerhet vid dålig väderlek för att söka skydd", är direkt felaktig. Fartygen ligger i fjorden i alla typer av väder, även vackra sommardagar.

Det kan ifrågasättas hur länsstyrelsen i sitt ärende kan påstå att "ankarplatsen nyttjats på samma sätt även innan 2005 inte är ett orimligt antagande", när man inte har tillgång till data före år 2007 och boende i området kan intyga motsatsen. Om Sjöfartsverket inte kan bevisa att ankringsplatsen användes på liknande sätt som i dag så måste väl utgångspunkter vara att den inte användes. Dessutom gäller ju undantaget från tillstånd endast för verksamhet som påbörjats före 1 juli 2001 och, som sagt, inte för utökad verksamhet. Länsstyrelsen slutsats om framtiden baserat på värdena år 2018 är också märkliga i perspektivet att Sjöfartsverket, enligt sitt yttrande till länsstyrelsen, förväntar sig ökning av fartygstrafiken.

Mot bakgrund av länsstyrelsens beskrivning av den negativa miljöpåverkan som ankringsplatsen i Åbyfjorden bidrar till framstår det som att verksamheten måste vara tillståndspliktig (jfr t.ex. Mark- och miljödomstolens dom den 14 oktober 2014 i M 10231-13 "Torskviken").

Under alla förhållanden bör ankringen förhindras.

*Länsstyrelsen har som grund för sitt bestridande i huvudsak vidhållit sitt tidigare ställningstagande i det överklagade beslutet med följande tillägg och preciseringar.*

*Antalet dagar som ankring sker*

När Länsstyrelsen fattade beslutet om att avsluta ärendet hade det inte framkommit några uppgifter om att fartygen upplevdes ligga ankrade på platsen längre tid i dagsläget än vad de gjorde innan Natura 2000-området inrättades 2005.

Det är antalet ankringar per år som är det avgörande när man ska bedöma om ankringen har ökat på platsen. Det finns inte någon ekonomisk vinning för fartygen i att ligga ankrade i väntan på lastning, varför det förefaller osannolikt att tidsperioden som varje fartyg ligger uppankrat per ankringstillfälle på ett markant sätt har ökat sedan år 2005. Det ekonomiska intresset torde ligga i att minimera antalet dagar fartygen ligger för ankar. Länsstyrelsen har därför inte bedömt det som sannolikt att ett sådant underlag skulle gjort att Länsstyrelsen ändrade uppfattning i frågan. Om Sjöfartsverket har tillgång till sådant material bör detta dock översändas till domstolen så det kan ligga till grund för den kommande domen.

*Avsaknad av AIS data*

Även om det skulle visa sig att det finns underlag som anger att inga fartyg ankrat i Åbyfjorden under 2005 och 2006 skulle det ändå inte ändra den bedömning som Länsstyrelsen gör om att "ankarplatsen nyttjats på samma sätt även innan 2005 inte är ett orimligt antagande".

*Uppgifter från boende*

I det initiala klagomålet har klagande framfört att det före 2009 aldrig legat några fartyg ankrade i fjorden under sommartid. Sjöfartsverket har sedan i sitt yttrande bestridit detta och visat att det under 2007 och 2008 legat 50 fartyg ankrade i fjorden. Därför anser Länsstyrelsen att det inte finns fog för klagomålet och det har inte funnits skäl att ifrågasätta Sjöfartsverkets uppgifter om användningen före 2005. Det statliga verk som ansvarar för ankarplatsen borde också vara mest lämpat att göra en bedömning av det tidigare omfattningen av sin egen verksamhet på platsen.

*Sjöfartsverket har som grund för sin inställning anfört bl.a. följande.*

Det överklagade beslutet från Länsstyrelsen i Västra Götalands län avser enligt rubriceringen ett tillsynsärende gällande ankring i Åbyfjorden i Lysekils kommun. Som rättslig grund för beslutet synes länsstyrelsen ha åberopat 7 kap. 28 a § miljöbalken. Paragrafen innehåller ett principiellt förbud mot att utan tillstånd bedriva verksamheter eller företa åtgärder med betydande inverkan på särskilda skydds- och bevarandeområden, med visst undantag i 2 st. Ärendet hos länsstyrelsen avser dock inte en tillståndsprövning enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken.

Den ankarplats som är föremål för länsstyrelsens utredning har funnits långt innan området inrättades som Natura 2000-område och någon tillståndsprövning av ankarplatsen är inte för handen. Enligt Sjöfartsverkets uppfattning kan det också ifrågasättas om nämnda paragraf överhuvudtaget är tillämplig på ankarplatser.

I överklagandet yrkas dels att lämpligheten av den aktuella ankringsplatsen måste prövas, dels att ankringen under alla förhållanden bör förhindras. Vare sig lämpligheten eller förbud mot ankring har prövats genom det överklagade beslutet. Överklagandet bör således avvisas i denna del.

Vad gäller överklagandet i övrigt yrkas att överklagandet ska avslås i denna del. Sjöfartsverket bestrider själva grunden till rubricerat tillsynsärende och menar att utredningen som sådan saknar rättslig grund.

*Verksamhetsutövare*

Sjöfartsverket anser sig inte utgöra verksamhetsutövare i den mening som länsstyrelsen vill göra gällande då Sjöfartsverket inte utgör anläggningsägare och inte heller driver de tankfartyg som ankrar i berört område.

Sjöfartsverkets roll såsom verksamhetsutövare är begränsad till följande. En av Sjöfartsverkets huvuduppgifter är att omsätta den nationella föreskriften om lotsplikt (TSFS 2012:38) i praktiken. Vilket sker genom råd och anvisningar från lotsar till lotspliktiga fartyg. Lotsning är en säkerhetshöjande åtgärd i syfte att minimera miljöutsläpp från potentiella fartygsolyckor.

Det är befälhavaren som är ansvarig för fartyget och dess framförande, detta gäller även om lots är ombord. Val av ankarplats kan göras med beaktande av flera omständigheter, exempelvis väderförhållanden och andra sjösäkerhetsmässiga faktorer.

Lotsar har en skyldighet att delge befälhavaren råd och anvisningar om att t ex inte välja en specifik ankarplats/kaj om detta inte anses säkert med avseende på rådande omständigheter.

I sammanhanget anser Sjöfartsverket att Preem, i Brofjorden, också utgör en part i denna fråga då grunden för frågeställningarna bygger på raffinaderiets behov av funktion och tillgänglighet.

*Omfattas ej av tillståndsplikt*

Vidare anser sig inte Sjöfartsverket eller den sjöfart som bedrivs omfattas av tillståndsplikten enligt 7 kap 28a § i miljöbalken då sjöfarten med tillhörande



ankarplats i Åbyfjorden utgör en befintlig verksamhet vilken bedrevs i samma omfattning som när Natura 2000-området inrättades.

*Användningen av ankarplatsen*

Länstyrelsens frågeställning till huruvida antalet ankrade fartyg har ökat sedan 2005 och i hur stor utsträckning ankarplatsen nyttjas saknar relevans då nämnda ankarplats utgör en del av transportsystemet. Till sin funktion skall platsen kunna nyttjas 24/7 under årets alla dagar utan begränsning vilket varit fallet även innan inrättandet av Natura 2000-området.

Klagandens påstående i tillsynsärendet, att det knappt förekommit ankrade fartyg innan 2009 saknar saklig grund. Ankarplatsen har nyttjats sedan decennier i olika omfattning och utgör idag den utan jämförelse säkraste ankarplatsen i området.

Sjöfartsverket har genom AIS analyser fått fram nedan sammanställning av antalet ankrade tankfartyg Åbyfjorden 2007-2018 vilket således är de siffror som bör gälla.

2007	30st
2008	20st
2009	16st
2010	4st
2011	19st
2012	24st
2013	26st
2014	40st
2015	63st
2016	57st
2017	6st
2018	18st

Statistik före 2007 går inte att ta fram då AIS inte fanns i full utsträckning och därför skulle ge felaktiga resultat. Någon sparad statistik före 2007 finns inte hos

Sjöfartsverket då denna typ av information inte samlats in, det är dock Sjöfartsverkets ståndpunkt att ankarplatsen nyttjats på samma sätt även innan 2005 där olika aspekter har påverkat omfattningen på samma sätt som under tidsperioden 2007-2018. Påståendet om att antalet ökat efter 2005 är därför felaktigt.

De största skillnaderna mellan åren kan i stor utsträckning förklaras enligt nedan. Förändringar i Preems produktion och omvärldsfaktorer är båda bidragande.

Ökningen 2014-2015 berodde på att Preem börjar använda LNG istället för LPG för tillverkning av vätgas. Man exporterar istället LPG vilket ökar antalet LPG tankers som ofta behöver ankra 2-3 dygn.

Minskningen 2016-2017 beror på att dessa fartyg börjar välja ankring vid Skagen eller anpassar farten i syfte att minska sina lotskostnader. Sedan sker en ökning 2018 vilket beror på att de nu blivit lotspliktiga vid Skagen och nu återkommer i viss mån, i synnerhet vid dålig väderlek för att söka skydd.

Åbyfjorden anses fortsatt som den mest skyddade ankarplatsen och lämpar sig bäst för mindre tankfartyg. Att flytta dessa mindre tankfartyg till de södra, större ankarplatserna, anses utgöra en förhöjd sjösäkerhetsrisk och kommer att påverka den övriga verksamheten i negativ mening då både större och mindre tankfartyg skall konkurrera om återstående ankarplatser.

Fartygsrapportering (FRS) även benämnt MSW Reportal är en portal för inrapportering av myndighetsinformation kopplad till fartygsanlöp. Portalen, som förvaltas av Sjöfartsverket, är ett samarbete mellan Kustbevakningen, Tullverket, Sjöfartsverket och Transportstyrelsen. Den information som Sjöfartsverket delges hanterar främst debitering av avgifter samt lotsbeställning och ger ingen ytterligare detaljinformation som än den som redan delgivits. Den absoluta merparten av informationen är sådan som berör Tullverket, Kustbevakningen samt Transportstyrelsen. Hur ankring sker i området kring Brofjorden styrs inte bara av

väderprognoser, det är raffinaderiets produktion som i stor utsträckning avgör de olika alternativen, av detta skäl är det inte ovanligt att fartyg även ligger ankrade vid stiltje.

Sjöfartsverket tar inte ställning kring hur lotskostnader påverkar olika alternativ. Det som beskrivits är ett antal faktorer som förklaring till förändringar i antal fartyg över tid varav lotskostnader är en av flera.

Vad avser bifogad ankringsrörelse för fartyget Sulphur Genesis så förstår Sjöfartsverket inte frågeställningen eller vad man önskar visa. Det är en fullt normal rörelse som endast visar att fartyget rört sig runt en given ankarposition, sannolikt påverkad av olika vindriktningar.

I övrigt avstår Sjöfartsverket från att bemöta de påståenden som H S framför men är fortsatt behjälplig i den mån Länsstyrelsen har ytterligare frågor eller önskar kompletterande information.

I syfte att fullt ut kunna beskriva hur behoven ser ut och hur hanteringen av tankfartyg till Preemraff fungerar i praktiken ser Sjöfartsverket gärna att Länsstyrelsen kommer till Brofjordens lotsstation för ett möte med tillhörande studiebesök.

#### *Blå översiktsplan*

Vid framtagandet av den Blå översiktsplanen har Sjöfartsverket påtalat att behovet av ankarplatser sannolikt kommer att öka och då i ett perspektiv av att Preemraff beräknas höja sin framtida årliga produktion med ca 20 procent. Mot denna bakgrund får det anses oacceptabelt att avsäga sig möjligheten att bibehålla den funktion som Åbyfjorden idag tillgodoser.

Trafikverket arbetar för närvarande med kriterier och uppdatering av riksintresset för kommunikationer (sjöfart). Sjöfartsverket avser föreslå att ankarplatsen i Åbyfjorden även den skall ingå i riksintresset kommunikationer såsom övriga

ankarplatser i området. Det är i sammanhanget beklagligt att så inte skedde vid Sjöfartsverkets utpekande av riksintresset före 2009.

Vad gäller inhämtande och lagring av AIS data vill Sjöfartsverket hänvisa till myndighetens hemsida där information finns att hämta. Det var först 2007 som internationella regler tillkom, vilket i sin tur ledde till att Sjöfartsverket började lagra denna typ av information.

Det äger sin riktighet att fartyg även ankrar i vackert väder under längre perioder som då är beroende av raffinaderiets produktion. Ytterst är det Preems verksamhet vid raffinaderiet i Brofjorden som är i behov av ett antal ankarplatser i syfte att kunna bedriva en rationell och säker hantering av fartygstrafiken till och från raffinaderiets anläggning.

### **DOMSKÄL**

H S har som skriftlig bevisning åberopat fotografi till styrkande av att fartyg ankrar oaktat väderlek,

Tillämpliga bestämmelser framgår av länsstyrelsens beslut samt nedan.

#### *Sjöfartsverkets avvisningsyrkande*

Sjöfartsverket har yrkat att överklagandet ska avvisas i den del det går utöver det överklagade beslutet. Som grund har Sjöfartsverket anfört att varken lämpligheten av aktuell ankringsplats eller förbud har prövats genom det överklagade beslutet.

Mark- och miljödomstolen konstaterar här att länsstyrelsen är tillsynsmyndighet för verksamheter och åtgärder som kan påverka miljön i ett Natura 2000-område (2 kap. 8 § 6 Miljötillsynsförordning (2011:13)).

Enligt 26 kap. 9 § miljöbalken får en tillsynsmyndighet i det enskilda fallet besluta om de förelägganden och förbud som behövs för att miljöbalken samt föreskrifter,

domar och andra beslut som har meddelats med stöd av miljöbalken ska följas. Mer ingripande åtgärder än vad som behövs i det enskilda fallet får inte tillgripas.

Länsstyrelsen har genom det överklagade beslutet fattat beslut om att avsluta ett tillsynsärende och har i och med det beslutet också tagit ställning till att något föreläggande eller förbud inte fordras samt dragit slutsatsen att det för närvarande inte är aktuellt med en någon prövning för s.k. Natura 2000-tillstånd.

Klaganden har yrkat att länsstyrelsen, genom tillsyn, skulle ha fattat beslut om att förbjuda verksamheten eller om att verksamheten fordrar ett Natura 2000-tillstånd, något som domstolen, mot bakgrund av ovanstående, alltså kan pröva inom ramen för överklagandet. Att målet, beroende på vad domstolen kommer fram till i sin prövning, sedermera kan komma att återförvisas med hänsyn till instansordningsprincipen, påverkar inte det ställningstagandet.

Klagandens yrkanden ska alltså prövas i sak.

*Är 7 kap. 28 a § miljöbalken tillämplig på ankarplatser.*

Enligt 7 kap 28 a § miljöbalken krävs det tillstånd för att bedriva verksamheter eller vidta åtgärder som på ett betydande sätt kan påverka miljön i ett Natura 2000-område. Bestämmelsen implementerar Rådets direktiv 92/43/EEG av den 21 maj 1992 om bevarande av livsmiljöer samt vilda djur och växter i vilket ”verksamheter” eller ”åtgärder” går under samlingsbegreppet ”projekt”.

Frågan är dels om ”ankarplats” är en sådan verksamhet eller åtgärd som träffas av bestämmelsen, dels vilken betydelse det har att sjöfarten med tillhörande ankarplats i Åbyfjorden, enligt Sjöfartsverket, utgör en befintlig verksamhet som bedrivs i samma omfattning som när Natura 2000-området inrättades. Enligt sjöfartsverket utgör ankarplatsen en del av transportsystemet som till sin funktion skall kunna nyttjas 24/7 under årets alla dagar utan begränsning, vilket varit fallet även innan inrättandet av Natura 2000-området.

I EU-domstolens dom i mål C-127/02, den s.k. Waddenzee-domen, p.26 framhåller EU-domstolen att tolkningen av "projekt" här har betydelse. Den konstaterar vidare att livsmiljödirektivet bl.a. syftar till att undvika att verksamheter som kan skada miljön godkänns utan föregående bedömning av dess effekter på miljön. Enligt mark- och miljödomstolens mening bör utgångspunkten för övervägandena rörande huruvida verksamheten träffas av reglerna därmed vara det som ger upphov till den befarade miljöpåverkan på Natura 2000-området. EU-domstolen erinrar också, i samma dom, om att livsmiljödirektivet ålägger medlemsstaterna att i de särskilda skyddsområdena vidta lämpliga åtgärder för att förhindra försämring av livsmiljöer och väsentliga störningar av de arter för vilka områdena har utsetts samt att det i direktivet föreskrivs att planer eller projekt som inte direkt hänger samman med eller är nödvändiga för skötseln och förvaltningen av ett område, men som kan påverka området på ett betydande sätt, skall godkännas av de behöriga nationella myndigheterna först efter att de, genom en lämplig bedömning av planens eller projektets konsekvenser för det berörda området, har försäkrat sig om att området inte kommer att ta skada.

De generella hot mot Natura 2000-områden som uppspanningen av fartyg kan leda till är försämrade vattenkvalitet såsom grumling (ökad sedimentation) och övergödning. Bevarandeplanen för Åbyfjorden anger att Åbyfjordens yttre mynning tangerar fasta ankringsplatser för tankfartyg till eller från raffinaderierna inne i Brofjorden. Det större antalet fartyg som besöker platsen (jämfört med om någon ankringsplats inte fanns där) innebär också att det potentiella hotet för oljeutsläpp i området är högre än för många andra liknande kustområden. För uppspanningens del handlar det, utöver fysisk störning av bottensediment, också om störningar till omkringliggande naturmiljö i form av utsläpp av ämnen (till exempel gråvatten från uppspannade fartyg), ljud (motor/elförsörjning ombord) och ljus (skeppsbelysning).

Befarad miljöpåverkan orsakas därmed av själva uppspanningen i kombination med det ibland stora antalet fartyg som besöker ankringsplatsen. Mark- och

miljödomstolen gör, mot bakgrund av befarad påverkan och regleringens syfte, bedömningen att eftersom bestämmelserna om tillståndsprövning enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken rörande verksamheter eller åtgärder som kan påverka Natura 2000-området grundar sig i livsmiljödirektivet, och syftar till att undvika att verksamheter som kan skada miljön godkänns *utan föregående bedömning* (dvs. prövning enligt 7 kap. 28 a och b §§ miljöbalken) av deras effekter på miljön, att aktuell verksamhet är ”ankring” samt att det är fråga om en sådan aktivitet som omfattas av begreppet ”verksamhet eller åtgärd” i Natura 2000-bestämmelsernas mening.

I Waddenzee-domen (p 28) konstaterar EU-domstolen vidare att det förhållande att nämnda verksamhet periodvis har bedrivits på området i fråga under flera år inte i sig hindrar att man varje år gör en ny prövning och att varje sådan ansökan utgör ett enskilt projekt i direktivets mening.

Det framgår av underlaget att antalet ankrade båtar har varierat mycket mellan åren och att därmed intensiteten och påverkan på Natura 2000-området har varierat. Någon faktisk bedömning av verksamheten/åtgärdens påverkan på Natura 2000-området har i och för sig, såvitt kommit till domstolens kännedom, aldrig gjorts men även om man skulle se ”ankring” som en sådan över åren pågående verksamhet som Sjöfartsverket gör gällande så skulle det inte ha varit möjligt att göra en ändamålsenlig föregående bedömning av ankringens (som alltså varierar omfattning) effekter på miljön om man ser det som en ständigt pågående verksamhet.

Mark- och miljödomstolen anser mot bakgrund av ovanstående att även om ankring bedrivits och bedrivs med viss kontinuitet, så hindrar inte det i sig att varje ankring (eller varje års samlade ankringar eller varje års samlade ankringar med viss fartygstyp eller vilken typ av avgränsning som kan anses lämplig relativt syftet med regleringen) anses utgöra ett enskilt projekt i den mening som avses i livsmiljödirektivet och därmed, i förlängningen, enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken.

Av praxis framgår att det inte behöver klarläggas att ett projekt har en betydande miljöpåverkan på ett Natura 2000-område för att en tillståndsprövning enligt 7 kap. 28 a § ska ske, utan en sådan prövning ska göras så snart det är troligt att det finns en sådan påverkan (se Högsta domstolens avgörande i rättsfallet NJA 2013 s. 613 p. 10 och Waddenzee-domen p. 41). Innan ankringsaktivitet, oavsett hur denna definieras i omfattning, tillåts äga rum ska alltså en tillståndsprövning enligt 7 kap. 28 a och b §§ miljöbalken göras. Hur ankringen ska definieras, som verksamhet eller åtgärd och hur den ska avgränsas ligger utanför mark- och miljödomstolens prövning i det här målet.

*Vem är att anse som verksamhetsutövare?*

Sjöfartsverket har anfört att det inte utgör anläggningsägare och inte heller driver de tankfartyg som ankrar i berört område.

I dom av den 20 juni 2019 i mål M 11839-18 konstaterade Mark- och miljödomstolen (MÖD) att en kommun som underhåller nedfarter till stranden, har satt upp skyltar för parkering, anvisat parkering till delar av stranden och informerat om parkeringen via sin hemsida har underlättat och främjat enskilda bilisters möjlighet till parkering samt att kommunen därigenom får anses ha faktiskt och rättslig rådighet över verksamheten och dess omfattning och därför är att anse som verksamhetsutövare. MÖD konstaterade vidare att det kan finnas ytterligare verksamhetsutövare och att verksamheten inte utövas på kommunens mark leder inte till någon annan slutsats.

*Av Inrättande av ett sjöfartsverk: betänkande (SOU 1954:21)* framgår att statens befattning med sjöfartsfrågor avser olika, i viss utsträckning artskilda problemkomplex, bl.a. frågorna om hamnar, farleder och över huvudtaget framkomstmöjligheter till sjöss (a.a. s. 7). Vidare framgår att det är "sjökarteverkets huvuduppgift att genom mätningar och undersökningar inhämta så tillförlitlig kännedom om riket omgivande farvatten och dess segelbara inlandsfarvatten, som



för sjöfartens, försvarsväsendets och den allmänna samfärdselns behov erfordras, samt att med stöd av vunna mätningresultat utarbeta och utgiva geodetiskt grundade sjökort. Sjömätningarna bedrivs så, att alla för den allmänna sjöfarten betydelsefulla farvatten såsom öppen sjö, angöringsområden, allmänna farleder och *ankarsättningar* [mark- och miljödomstolens kursivering] bliva uppmätta med största noggrannhet” (a.a. s. 17). Dessa sjökortverkets uppgifter övergick sedermera på Sjöfartsverket.

Enligt 10 § Lag (2017:1272) om Sveriges sjöterritorium och maritima zoner ska sjöterritoriets gräns, de räta baslinjerna och den ekonomiska zonens yttre avgränsningslinjer utmärkas i sjökort som är tillgängliga för allmänheten. Vidare hänvisar bestämmelsen till lagen (2010:1767) om geografisk miljöinformation där det finns bestämmelser om tillgängliggörande av geografisk miljöinformation och informationshanteringstjänster. Enligt lag (2010:1767) om geografisk miljöinformation jämte 7 § förordning (2010:1770) om geografisk miljöinformation är det Sjöfartsverket som, i fråga om sjötransportnät med till hörande infrastruktur, har att fullgöra informationsansvar och enligt 10 § samma förordning har Sjöfartsverket informationsansvar för digitala höjdmodeller, för havsyta inklusive djup under vatten i fråga om djup i havsområden, insjöar och vattenleder. Enligt 2 § 6 förordning (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket är en av Sjöfartsverkets huvuduppgifter att svara för sjögeografisk information inom Sjöfartsverkets ansvarsområde (sjökartläggning). Härtill kommer att en ytterligare huvuduppgift för Sjöfartsverket, enligt 2 § förordning (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket, är att tillhandahålla lotsning (p.1).

Sjöfartsverket ansvarar alltså dels för sjökartläggningen och att ta fram sjökort, dels för att tillhandahålla lotsning. Sedan sjökortverkets tid har det också legat i uppgiften sjömätning – sjökartläggning – sjökort att i vart fall uppmäta och märka ut också just ankarsättningar. Ifrågakvarande ankarsättning är utmärkt på sjökort. På Sjöfartsverkets hemsida under ”information för yrkessjöfarten” framgår också av hamninformationen under Lotsområde Marstrand att ankarplats bl.a. finns vid

Fiskebäcksvik utanför lotsstationen ankarplats markerad (H). 30 m -25 m (se <http://www.sjofartsverket.se/sv/Sjofart/Lotsning/Lotsomraden/Lotsomrade-Marstrand/Hamninformation/Ankarplatser1/Lysekils-lotsstation/>)

I ovanstående ligger, enligt mark- och miljödomstolens mening, att Sjöfartsverket såväl på sjökort som i lotsanvisningar anvisar fartyg till ankarplatsen ifråga samt underlättar för enskilda fartyg att ankra på platsen ifråga och att Sjöfartsverket därigenom får anses ha faktisk och rättslig rådighet över verksamheten och dess omfattning och därför är att anse som verksamhetsutövare. Härtill kommer att det av 2 § 5 förordning (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket följer att Sjöfartsverket inom sitt ansvarsområde ska verka för att sjöfartens påverkan på miljön minimeras. I likhet med vad MÖD konstaterade i ovan nämnda avgörande konstaterar mark- och miljödomstolen att detta inte utesluter att det kan finnas ytterligare verksamhetsutövare.

*Mark- och miljödomstolens slutsatser*

Mark- och miljödomstolen gör sammanfattningsvis bedömningen att sådan ankringsaktivitet som bedrivs på anvisad plats i Åbyfjoden är ett sådant projekt (verksamhet/åtgärd) som omfattas av skyldigheten att söka tillstånd enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken.

Omfattningen av varje ankringsverksamhet/ankringsåtgärd får sedan avgöras utifrån för påverkan på Natura 2000-området relevanta parametrar; visst antal ankringar per tidsenhet, viss tid för ankringar, viss storlek på fartygen etc.

Sjöfartsverket är verksamhetsutövare med rättslig och faktisk möjlighet att efterkomma eventuella villkor i ett sådant tillstånd – eller ett eventuellt förbud, för det fall ett Natura 2000-tillstånd inte kan ges.

Klaganden har yrkat att mark- och miljödomstolen ska förbjuda verksamheten eller fatta beslut om att verksamheten fordrar ett Natura 2000-tillstånd. Domstolen tolkar

yrkandet som att det även innebär ett yrkande om att återförvisa ärendet till länsstyrelsen för fortsatt tillsyn.

Målet ska alltså återförvisas till länsstyrelsen för att fortsätta tillsynen och inom ramen för denna beakta domstolens slutsatser ovan.

**HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga 2 (MMD-02)**

Överklagande senast den 6 mars 2020.

Christina Olsen Lundh

Malin Årebäck

---

I domstolens avgörande har deltagit rådmannen Christina Olsen Lundh, ordförande, och tekniska rådet Malin Årebäck.