



KUSTBEVAKNINGEN

Organisatorisk enhet
Verksledningsstaben

Handläggare
Fredrik Lindblom

Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se
LI2026/00848

Datum
2026-08-13

Dnr
2026-1036:

Informationssäkerhetsklassificering
Öppen

Remissvar på departementspromemorian ”En ny hemvist stärker sjö- och flygräddningstjänsten i Sverige” (Ds 2026:9)

Sammanfattning

Kustbevakningen välkomnar förslaget om att ytterligare samordna och stärka den statliga räddningstjänsten i Sverige genom att flytta ansvaret för flyg- och sjöräddningen till Kustbevakningen. Myndigheten delar bedömningen att förslaget på sikt kommer att leda till en effektivisering av sjö- och flygräddningstjänsten samt miljöräddningstjänsten, men vill betona att det förutsätter en stabil och förutsägbar finansiering samt rimliga förutsättningar för genomförandet.

Övergripande synpunkter

Kustbevakningen delar utredningens bedömning att utvecklingen av sjö- och flygräddningstjänsten står inför stora utmaningar samt att det finns behov av att stärka verksamheten generellt. Myndigheten bedömer att förslagen som presenteras i promemorian kan bidra till en effektivisering av sjö-, flyg- och miljöräddningen då en mer samlad statlig maritim räddningstjänst förstärker möjligheten till resursplanering och till att resurser används mer effektivt och samordnat. Även internationella samarbeten inom räddningstjänst till sjöss kan förenklas och effektiviseras om det i Sverige finns en utpekad statlig samverkanspart, i likhet med flera kustbevakningsorganisationer som myndigheten samverkar med internationellt. Förslagen bidrar även till ett intensifierat samarbete mellan Sjöfartsverket, Myndigheten för civilt försvar (MCF), Kustbevakningen och Sjärräddningssällskapet, tillsammans med övriga berörda aktörer som till exempel Transportstyrelsen, Försvarsmakten, Polismyndigheten, Sveriges kommuner och regioner och kommunal räddningstjänst, samt med andra berörda privata, offentliga och ideella aktörer.

En central förutsättning för att förändringen ska kunna genomföras är, som framgår av utredningen, en stabil finansiering. Kustbevakningen vill betona att finansieringen måste omfatta både kort och lång sikt samt även de övergångskostnader som förslaget medför. Mot bakgrund av detta, och att det i utredningen saknas närmare ekonomiska beräkningar i flera väsentliga delar, omfattar flertalet av Kustbevakningens synpunkter dessa frågor.

Synpunkter på utredningens förslag och bedömningar

Avsnitt 1 Författningsförslag

Avseende författningsförslag under avsnitt 1.1 *Förslag till förordning om ändring i förordningen (1982:314) om utnyttjande av Kustbevakningen inom Försvarsmakten* tillstyrker Kustbevakningen utredningens förslag men vill påtala att samordning kommer att krävas med det pågående regeringsuppdraget i Regleringsbrev för budgetåret 2026 avseende Kustbevakningen om *Åtterrapportering gällande samarbete med Försvarsmakten kopplat till förordning (1982:314)*.

Under avsnitt 1.2 *Förslag till förordning om ändring i förordningen (2003:789) om skydd mot olyckor* tillstyrker Kustbevakningen förslaget men vill påtala kommentarerna redovisade under 6.3.2 rörande tillsyns- och föreskriftsrätten.

Avseende avsnitt 1.3 *Förslag till förordning om ändring i förordningen (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket* ser Kustbevakningen, om finansiering som utredningen föreslår kvarstår, att det av 22 b § behöver framgå att Sjöfartsverket ska överföra farledsavgifter till Kustbevakningen.

Under avsnitt 1.7 *Förslag till förordning om ändring i förordningen (2019:84) med instruktion för Kustbevakningen* noterar Kustbevakningen att det i föreslagen lydelse i 4 § står om verkets resurser men då det måste vara *myndighetens* resurser som avses.

Vidare menar Kustbevakningen att 11 § inte endast innebär att Kustbevakningen ska ha beredskap för att, och på begäran av räddningsledare, delta i sjöräddningstjänst, utan även i *annan* räddningstjänst. Kustbevakningen bistår och deltar idag även i annan räddningstjänst och ett upphörande av 11 § skulle innebära att kravet på Kustbevakningen att ha beredskap och på begäran av räddningsledare delta i annan räddningstjänst, t.ex. bistå den kommunala räddningstjänsten, upphör. Kustbevakningen utgår från att detta inte är avsikten. Kustbevakningen föreslår därför istället att paragrafen kvarstår men justeras så att sjöräddningstjänst tas bort.

Avseende avsnitt 1.8 *Förordning om ändring i förordning (2022:511) om elektronisk kommunikation* utgår Kustbevakningen från att det i föreslagen lydelse för 22 § ska vara *Kustbevakningen*, inte Sjöfartsverket, som ska begära ut uppgifterna från Post- och telestyrelsen.

Avsnitt 6 Utredningens förslag och bedömningar

6.2 Kustbevakningens får ansvar för sjö- och flygräddningstjänsten

Kustbevakningen tillstyrker utredningens förslag att Kustbevakningen ges ett ansvar för att leda sjö- och flygräddningstjänsten och att de operativa delarna av sjö- och flygräddningstjänsten (räddningscentralen JRCC, helikopterverksamheten samt SAR systemledning) överförs från Sjöfartsverket till Kustbevakningen. Kustbevakningen instämmer även i skälen för denna bedömning. I ansvaret för sjö- och flygräddningen måste även ligga ett ansvar för löpande utvecklings- och utbildningsfrågor, övningsverksamhet samt samverkan med andra berörda nationella och internationella aktörer (se vidare synpunkter avseende 6.3.1). Myndighetens uppfattning är att förslaget – och en stor vinst med förslaget – innebär en flytt av ett helt system, inte bara en helikopterresurs. Ett av Kustbevakningens grunduppdrag är miljöräddning till sjöss och genom att samla ansvaret för miljöräddningstjänsten med sjö- och flygräddningstjänsten förstärks Kustbevakningens samlade räddningstjänstuppdrag. En starkare samlad nationell räddningstjänst till sjöss ökar Sveriges förmåga att koordinerat möta utmaningar idag och i ett förändrat omvärldsläge.

I förslaget ingår även underhåll av helikoptrarna vilket idag hanteras genom ett bolag, SMA Maintenance AB, som är ett helägt dotterbolag till Sjöfartsverket. Inför en eventuell övergång av sjö- och flygräddningsverksamheten till Kustbevakningen behöver underhållsverksamheten var införlivad i Sjöfartsverket och flyttas över till Kustbevakningen som en del i myndighetens verksamhet, alternativt tydligt regleras.

Kustbevakningen tillstyrker utredningens förslag att Kustbevakningen ska få i uppdrag att skapa en samordnad räddningsledning där sjö-, flyg- och miljöräddningstjänst till sjöss samorganiseras och att utreda förutsättningarna att samlokalisera berörda aktörer i en gemensam räddningscentral. Kustbevakningen tillstyrker även att myndigheten ges i uppdrag att utreda hur Sjöräddningssällskapet kan ingå i en framtida räddningscentral.

6.3 Myndigheten för civilt försvar får ansvar för övergripande utveckling och utbildning samt tillsyn av sjö- och flygräddningstjänsten och miljöräddningstjänsten till sjöss

6.3.1 Övergripande utvecklings- och utbildningsfrågor

Kustbevakningen har inget att invända mot att ansvar för *övergripande* utvecklings- och utbildningsfrågor på systemnivå avseende räddningstjänst förs över till MCF. Den ändring som föreslås i instruktionen för MCF anger dock inte detta på ett tydligt sätt. Inte heller framgår detta tydligt av skälen för utredningens förslag. Som anförts i avsnitt 6.2 är det centralt att Kustbevakningens ansvar även omfattar *löpande* utvecklings- och utbildningsfrågor, övningsverksamhet och samverkan med nationella och internationella aktörer. Kustbevakningen vill framföra vikten av att uppdelningen mellan myndigheterna tydliggörs men att den närmare ansvarsfördelningen bör kunna hanteras av myndigheterna.

Med beaktande av dessa synpunkter har Kustbevakningen i övrigt inget att erinra mot utredningens bedömning och förslag avseende avsnitt 6.3.1 och delar utredningens

bedömning avseende den strategiska vikten av larmhantering och informationsdelning. Kustbevakningen välkomnar förslaget att MCF föreslås få i uppdrag att tillsammans med Kustbevakningen och berörda myndigheter och organisationer vidareutveckla larmhantering och informationsdelning.

6.3.2 Tillsynen och föreskriftsrätt

Kustbevakningen har inget att erinra mot att tillsynen för sjö- och flygräddningstjänsten blir ett ansvar för MCF under förutsättning att utredningens förslag i övrigt genomförs, dvs. att sjö- och flygräddningstjänsten i sin helhet övergår till Kustbevakningen. I utredningen anges att ett samlat tillsynsuppdrag avseende statlig räddningstjänst syftar till att göra det möjligt att säkerställa att det finns grundläggande och samordnade kriterier, metoder, rutiner och terminologi för den statliga räddningstjänsten (s. 166). Kustbevakningen har under samma förutsättningar inget att erinra mot att tillsynsansvaret samlas och att även tillsyn av miljöräddningstjänst blir ett ansvar för MCF.

Vad den föreslagna föreskriftsrätten avseende sjö- och flygräddningstjänsten samt miljöräddningstjänsten till sjöss syftar till att uppnå och mer i detalj är avsedd att reglera framgår inte tydligt i utredningen. Av skrivningar på s. 166 kan slutsatsen dras att den föreslagna föreskriftsrätten syftar till ett likartat regelverk och en enhetlighet i utförandet av räddningstjänsten. Kustbevakningen har inga synpunkter på att MCF ges en föreskriftsrätt under samma förutsättningar som anförs avseende tillsynen. Denna bör dock, liksom utvecklings- och utbildningsfrågor, endast avse *övergripande systemfrågor* och inte i detalj reglera hur Kustbevakningens räddningstjänstverksamhet ska bedrivas.

Det finns övergripande områden som lämpar sig för samordning mellan de olika räddningstjänstsslagen, exempelvis hur utbildningar ska se ut. Det finns också områden där de olika räddningstjänsterna är alltför olika för att samordning genom föreskrifter ska ge effektivitet, t.ex. skiljer sig metoder för utförandet av miljöräddningstjänst genom upptagning av olja mycket från metoder för sjöräddningstjänst och hur man undsätter någon i sjönöd. Kustbevakningen skulle välkomna ett sådant förtydligande avseende föreskriftsrätten.

6.4 Sjöfartsverket bör ha en fortsatt roll inom sjö-och flygräddningstjänsten

Kustbevakningen tillstyrker utredningens förslag avseende avsnitt 6.4 och ser att Sjöfartsverket, även vid en verksamhetsflytt av sjö- och flygräddningstjänsten, kommer att utgöra en viktig samarbetspart för Kustbevakningen.

6.5 Finansieringen av sjö- och flygräddningstjänsten

Kustbevakningens bedömning är att en verksamhetsövergång med finansiering enligt utredningens förslag uppenbart riskerar att vara underfinansierad och löpande urholka verksamheten. Utöver pris- och löneomräkningen är områden vars finansiering inte har berörts i utredningen och som behöver beaktas i det fortsatta arbetet relaterade till avskrivningskostnader, räntekostnader, kommande utvecklingsbehov samt it- och systemlösningar och administration. En långsiktigt stabil finansiering bör enligt Kustbevakningen bygga på att finansieringsmodellen ändras.

Finansieringsmodellen bör ändras

Dagens finansiering av sjö- och flygräddningstjänsten med anslag och avgifter föreslås även fortsatt som finansieringsmodell. Utredningen gör bedömningen att en grundförutsättning för en effektiv sjö- och flygräddningstjänst är att finansieringen är tillräcklig över tid för att uppnå målsättningarna för verksamheten och att den är stabil över tid och därmed skapar goda förutsättningar för en långsiktig planering och utveckling (s. 87-88). Kustbevakningen kan konstatera att finansieringsmodellen är komplex då den består av flera olika delar, som anslag, avtal med Försvarsmakten, farledsavgifter, Eurocontrol och övriga intäkter. Myndigheten kommer att bli beroende av alltför många olika intäktsformer för att den ska kunna kallas stabil.

För att få en stabil finansiering behöver Kustbevakningen ett anslag som till största delen täcker kostnaderna för sjö- och flygräddning. Kustbevakningen föreslår att;

- anslag som står i proportion till Försvarsmaktens nuvarande nyttjande och förväntade behov växlas från Försvarsmakten till Kustbevakningen
- andelen av farledsavgifterna som ska finansiera sjö- och flygräddningen går till statskassan och fördelas ut som anslag till Kustbevakningen
- andel av Eurocontrol går till statskassan och fördelas ut som anslag till Kustbevakningen.

Övriga intäkter är den enda del av finansieringen som bör hanteras inom Kustbevakningens administration.

Kustbevakningen anser också att kvarvarande skuld mot Sjöfartsverket för anläggningstillgångar samt reservdelslager löses som en engångskostnad.

Anslaget till Sjöfartsverket avser även andra kostnader än sjö- och flygräddningstjänst och Kustbevakningen har uppfattat att utredningen har haft svårt att exakt slå fast hur stor del av anslaget som Sjöfartsverket har använt för sjö- och flygräddningstjänsten. För att kunna bedöma om föreslagen del av anslaget från Sjöfartsverket är rättvisande behöver därför denna fråga klaras ut vid en verksamhetsövergång.

Om nuvarande finansieringsmodell kvarstår

Kustbevakningen bedömer att nuvarande finansieringsmodell, som är anpassad för ett affärsverk, är mindre lämplig för en förvaltningsmyndighet som i sitt grunduppdrag är fullt ut anslagsfinansierad.

Förslaget att överföra farledsavgifter från Sjöfartsverket till Kustbevakningen bedöms kunna bli en komplicerad process där Sjöfartsverket ansvarar för ett avgiftsuttag som Kustbevakningen kommer vara beroende av. Detta riskerar att innebära onödig belastning på båda myndigheterna. Dessutom konstaterar utredningen att det krävs regeländringar både angående tjänsteexport samt begränsningar för att tjänsteexporten inte ska överskrida 20 procent av Kustbevakningens förvaltningskostnader. För Kustbevakningen är det oklart på

vilket sätt myndigheten påverkas av tjänsteexport och har därför svårt att ha synpunkter på detaljerna i den delen av förslaget.

Utredningen nämner på s. 172 att ”Den särskilda kostnadsfördelningsnyckel som anger de olika nyttotagarnas andel av sjö- och flygräddningstjänsten samt hur den samlade finansieringen av verksamheten fördelar sig på olika aktörerna inkl. staten föreslås även fortsättningsvis upprättas”. Vid en hemvistförflyttning föreslås Kustbevakningen ansvara för att ta fram en sådan kostnadsfördelningsnyckel, vilken bör ses över kontinuerligt.

Kustbevakningen delar uppfattningen att det är nödvändigt att ha en fastställd kostnadsfördelningsnyckel för finansieringen om nuvarande finansieringsmodell ska behållas. Kustbevakningen vill samtidigt påtala att det kommer att vara ett komplext arbete som medför ökade resursbehov och fördyrar hanteringen, då administrativa funktioner behöver finnas inom både Sjöfartsverket och Kustbevakningen.

Årlig pris- och löneomräkning

Kustbevakningen noterar utredningens analys om att viktiga steg tagits för en mer hållbar finansiering av verksamheten vid Sjöfartsverket genom årlig resursförstärkning från och med 2026 och som kommer överbrygga tidigare underskott på kort och medellång sikt. Kustbevakningen ser positivt på detta och att det skapar bättre förutsättningar för en stabil grundfinansiering. Myndigheten vill samtidigt påtala att det är viktigt att anslaget uppräknas årligen för att inte återigen urholkas.

Ett antagande görs samtidigt av utredningen angående ett permanent indrag av 10 mnkr för finansieringen av årlig pris- och löneökning. Utredningen antar att eftersom kostnaden för räddningstjänst och krisberedskapsförmåga ökat kraftigt mellan 2023 och 2025 bedöms en besparing på 10 mnkr inte innebära några negativa effekter för räddningstjänsten på sikt. Kustbevakningen delar inte bedömningen och en indragning om 10 mnkr, sett i ljuset av övriga kostnader som inte omfattas av utredningens förslag, innebär att verksamheten på sikt kommer att vara underfinansierad. Kustbevakningen välkomnar förslaget att anslaget indexeras med pris- och löneomräkning (PLO).

Kapitalkostnader

Utredningen baseras på de kostnader som finns för verksamheten i dag. Investeringsbehovet för helikoptrarna de kommande åren är högt, vilket är naturligt eftersom helikoptrarna blir äldre. I nuvarande regi finns en omfattande planering för ökad investeringsvolym de kommande åren.

Kustbevakningen anser att utredningens finansieringsförslag inte fullt ut har tagit hänsyn till kommande investeringsbehov. Det finns en uppenbar risk för att nya underskott byggs upp efter en eventuell övergång av sjö- och flygräddningstjänsten till Kustbevakningen. Om en investering på exempelvis 200 mnkr årligen krävs och man antar tio års avskrivningstid ökar den årliga ränte- och avskrivningskostnaden med 26 mnkr år ett. För varje år ackumuleras sedan kostnaden för tidigare års avskrivningar. Redan år två blir kostnaden 52 mnkr och så

vidare. Detta kunde kompenseras av lägre avskrivningskostnader på befintlig utrustning genom komponentavskrivning. Komponentavskrivning har inte genomförts då rak avskrivning har tillämpats på helikoptrarna i Sjöfartsverkets regi.

Kustbevakningen anser att konsekvenserna av kommande investeringsbehov behöver beaktas i finansieringsförslaget inför ett eventuellt beslut enligt utredningens förslag.

Betalning till Sjöfartsverket avseende helikoptrarna

Då Kustbevakningen enligt regelverket ska låna till investeringar medför en övergång även en räntekostnad. Enligt utredningen har Sjöfartsverket inte lånat några medel för helikopterköp. Om Kustbevakningen ska låna 465 mnkr för att betala Sjöfartsverket för helikoptrarna saknas cirka 14 mnkr per år (beroende på räntenivå) för räntekostnader i finansieringsförslaget. Utöver helikoptrarna finns det även andra anläggningstillgångar som är relaterade till sjö- och flygräddningstjänsten på Sjöfartsverket och i underhållsbolaget SMA Maintenance samt ett reservdelslager. I utredningen saknas det förslag för hur dessa ska hanteras inom finansieringsförslaget. Räntekostnader som Sjöfartsverket inte har haft kommer att uppstå för Kustbevakningen.

För att upprätthålla en stabil finansiering i den här delen ser Kustbevakningen som redovisats att regeringen löser kvarvarande skuld mot Sjöfartsverket för anläggningstillgångar samt reservdelslager som en engångskostnad.

Övergångskostnader

I utredningen saknas ekonomisk analys av den kostnad som med nödvändighet uppstår vid en övergång samt hur den ska finansieras. Utredningen tar fasta på kostnader för en ”löpande verksamhet” men engångskostnader som kommer att uppstå vid verksamhetsövergång saknas. Utredningens bedömning är dock att det är rimligt att anta att extra medel behöver tillföras för att hantera engångskostnader men att detta bäst görs i samband med att en hemvistförändring förbereds (s. 182). Kustbevakningen ser en engångstilldelning som helt nödvändig för de merkostnader som ett omställningsarbete för med sig för att säkerställa att verksamhet och förmåga löpande kan upprätthållas inom både Sjöfartsverket och Kustbevakningen. Det är centralt att såväl flyg- och sjöräddningsuppdraget som ordinarie verksamheter kan upprätthållas på minst nuvarande nivå under hela verksamhetsövergången.

Rakel

I dag finns ett avtal mellan Sjöfartsverket och Sjärräddningssällskapet avseende användande av Rakel. Då MCF är ansvariga för Rakel föreslår Kustbevakningen att användandet regleras mellan MCF och Sjärräddningssällskapet istället för att överföra denna avtalsrelation till Kustbevakningen.

Personalkostnader

Det finns pensionsskulder till personal på Sjöfartsverket och i SMA Maintenance. Hur dessa ska hanteras samt vilka belopp det kan handla om saknas i utredningen. Kustbevakningen anser att hanteringen av dessa behöver förtydligas och vägas in i bedömningen av finansieringsförslaget.

Kustbevakningen bedömer att antalet personer som berörs av förändringen är fler än det intervall av berörda personer som anges i utredningen. Anledningen är att anställda i underhållsbolaget SMA Maintenance inte ingår i utredningens beräkning av antal berörda personer.

Kostnader för it- och systemlösningar och administration, kommersiella avtal samt utvecklingsbehov

Baserat på underlaget i utredningen är det svårt att bedöma hur Sjöfartsverkets nuvarande administrativa resurser samt it-resurser ska fördelas mellan Kustbevakningen, MCF och Sjöfartsverket. Kostnaden för ”indirekta kostnader” i utredningen baseras på en schablonfördelning av resurserna riktade mot sjö-, flyg- och miljöräddningstjänsten.

I utredningen saknas ekonomisk analys relaterat till it- och systemlösningar. Kustbevakningen har förstått att det finns verksamhetssystem inom sjö- och flygräddningstjänsten som är nära maximal livslängd och behöver bytas ut. Kustbevakningen bedömer att kostnaden för personal inom HR, ekonomi, upphandling, juridik samt it- och systemlösningar måste utredas mer detaljerat tillsammans med Sjöfartsverket.

För en verksamhet som innefattar helikoptrar krävs kommersiella avtal. Utredningen tar i huvudsak fasta på andra avtal än de kommersiella. Engångskostnader kommer att uppstå vid nya upphandlingar för de fall som avtal inte går att ta över. Det finns även risk för prishöjningar i samband med att nya avtal upphandlas.

I utredningen nämns flera olika utvecklingsbehov. Bland annat skulle det behövas ytterligare en helikopter med besättning och det saknas idag viss sensorutrustning på helikoptrarna. Enligt utredningen har medel saknats för denna utveckling i Sjöfartsverkets regi. Helikoptrarna har även blivit äldre vilket sannolikt kräver uppgraderingar och utbyte av komponenter.

Kustbevakningen vill understryka behovet av att kostnader som hänför sig till it- och systemlösningar och administration, kommersiella avtal samt kommande utvecklingsbehov beaktas vid en verksamhetsflytt och kommande resurstilldelningar.

6.6 Sjö- och flygräddningstjänst samt miljöräddningstjänst till sjöss bör inte omfattas av utnyttjandeförordningen

Kustbevakningen tillstyrker utredningens förslag. Kustbevakningen kan konstatera att förslaget påverkar det arbete som pågår med anledning av uppdraget i regleringsbrevet för 2026 om återrapportering gällande samarbete med Försvarmakten kopplat till förordning (1982:314).

Myndigheten vill i det här sammanhanget påtala de åtaganden som Kustbevakningen har gentemot andra civila myndigheter, så som Polismyndigheten, Tullverket och Sjöfartsverket m.fl., och vikten av att kunna upprätthålla dessa åtaganden genom hela hotskalan för att dessa myndigheter ska kunna utföra sina uppdrag. Utöver förordningen (1982:314) om utnyttjande av Kustbevakningen inom Försvarmakten styrs stödet till andra myndigheter även genom andra förordningar. Till exempel behöver en samordning ske med uppdraget i *förordningen (2020:726) om Kustbevakningens stöd till Polismyndigheten vid vissa polisiära insatser*. Förordningen (2020:726) gäller under alla delar av hotskalan och särskilt utpekade resurser vid Kustbevakningen används som stöd till polisen, som också behöver undantas från utnyttjandeförordningen. Samtliga åtaganden finns i förordningar, varvid ingen har företräde framför någon annan. Ingen av regleringarna ger heller ledning i hur resurserna ska fördelas eller att/om någon med stödbehov har företräde.

Förslagen tydliggör ytterligare behovet av reglering och samsyn från flera aktörer om hur Kustbevakningens resurser bäst ska kunna användas för att upprätthålla systemet i stort i höjd beredskap och krig.

Kustbevakningen noterar att det i avsnitt 7.2 (s. 194) står att ”Utredningens förslag att undanta sjö- och flygräddningstjänsten samt miljöräddningstjänsten från förordningen (1982:314) om utnyttjande av Kustbevakningen inom Försvarmakten innebär en räddningstjänst som behåller sin civila status vid höjd beredskap eller krig, och därmed etableras en tydlig gräns mot militär verksamhet. Myndigheten för civilt försvar får enligt förslaget ansvar för räddningstjänstdelen inom Kustbevakningen under höjd beredskap och krig, vilket också bidrar till att tydliggöra denna gräns” (Kustbevakningens understrykning). Det *ansvar* för räddningstjänst som Kustbevakningen har enligt sin instruktion och lagen (2003:778) och förordningen (2003:789) om skydd mot olyckor gäller även under höjd beredskap och krig. Denna skrivning torde vara ett misstag och det som avses torde vara ansvar för *tillsyn och föreskriftsrätten* även under höjd beredskap.

Som tidigare har nämnts har Kustbevakningen inget att erinra mot att MCF, vid en ansvarsförändring, ges *föreskriftsrätt* vad avser flyg- och sjöräddningstjänsten samt miljöräddningstjänst. Detta ansvar behöver dock samordnas med beredskapsregleringen. Avseende förslaget i förordningen (2022:524) om statliga myndigheters beredskap om att Myndigheten för civilt försvar får meddela närmare föreskrifter om Kustbevakningens räddningstjänst vid höjd beredskap vill Kustbevakningen kommentera att Utredningen om styrning av civilt försvar (Fö 2025:01) också kan komma att behöva beaktas.

6.7 Utnyttjandet av helikopterresursen kan öka

Kustbevakningen instämmer i utredningens bedömning om att MCF, vid en ansvarsförändring, har goda möjligheter att på strategisk nivå systematiskt utveckla samarbetet inom räddningstjänsterna och därmed bidra till att öka merutnyttjandet av helikoptrarna. Kustbevakningen ser också goda möjligheter till merutnyttjande inom det egna uppdraget. Exakt på vilket sätt kräver dock en närmare analys. I kap. 4.6 anför utredningen att hur helikoptrarna kan utnyttjas för annat än sjö- och flygräddningstjänst styrs av flera olika faktorer och att merutnyttjandet bör utvecklas hos den myndighet som ansvarar för sjö- och flygräddningstjänsten i samarbete med andra aktörer inom räddningstjänsten. Ansvarig myndighet bör också vara den som ytterst avgör hur resursen bäst utnyttjas med hänsyn till de möjligheter och villkor som styr helikopterverksamheten (s.125). Kustbevakningen instämmer i denna bedömning och anser att ansvaret för ett merutnyttjande av helikoptrarna ska finnas inom Kustbevakningens mandat vid en verksamhetsövergång och vill understryka vikten av att självständigt ha rådighet över den resurs som myndigheten har ansvar för.

I avsnitt 4.6.1 pekar utredningen på att flygadministrationen kan effektiviseras och underhållsverksamheten utökas. Kustbevakningen delar utredningens bedömning att flygadministrationen kan effektiviseras vid en verksamhetsövergång, men vill påtala skillnaden mellan Sjöfartsverkets och Kustbevakningens flygtillstånd och att de flygtillstånd som utfärdats för Sjöfartsverkets helikopterverksamhet inte kan överföras till Kustbevakningen. Det innebär att Transportstyrelsen måste utfärda nya tillstånd vilket är en förutsättning för ett genomförande av utredningens förslag och kan påverka takten i ett sådant genomförande.

6.8 Samverkan inom sjö- och flygräddningstjänsten kan utvecklas

Kustbevakningen har inget att erinra mot utredningens bedömning avseende avsnitt 6.8 och kan konstatera att en väl fungerande samverkan är central för en effektiv sjö- och flygräddningstjänst. Även om det finns en väl upparbetad samverkan mellan berörda aktörer idag ser myndigheten att en samlad räddningstjänst till sjöss hos en aktör underlättar såväl samverkan på strategisk nivå som det övergripande ansvaret för insatserna.

6.9 Samarbetet med andra länder och organisationer är av avgörande betydelse för en väl fungerande sjö- och flygräddningstjänst

Kustbevakningen instämmer i utredningens bedömning avseende avsnitt 6.9 och vill i det här sammanhanget lyfta de samordningsvinster som myndigheten ser gentemot internationella samarbetsparter då myndigheten med ett huvudmannaskap även för sjö- och flygräddningstjänsten blir mer samstämd med dessa parter.

6.10 En verksamhetsövergång kräver tid och resurser

Kustbevakningen instämmer i utredningens bedömning avseende avsnitt 6.10 och vill understryka vikten av att Kustbevakningen tilldelas de resurser som en verksamhetsövergång kräver för att undvika negativa konsekvenser för verksamheten (se Kustbevakningens synpunkter under 6.5 Omställningskostnader).

Kustbevakningen delar bedömningen att det finns behov av att avsätta ordentligt med tid och resurser, och menar att en framgångsrik verksamhetsövergång förutsätter ett stort fokus på kommunikation med berörda medarbetare och förändringen genomförs med respekt för den förändringsprocess och kulturförändring det innebär för båda myndigheterna.

Utifrån förslaget ser Kustbevakningen positivt på den möjlighet till kompetensförstärkning och minskad sårbarhet det kan leda till. I en verksamhetsövergång behöver dock hänsyn tas till risken för personalomsättning och därmed följande kompetensbrist i övergångsskedet. Särskilt viktigt är att uppmärksamma att det finns nyckelfunktioner som måste vara bemannade för att flygverksamheten ska kunna vara i funktion.

Av utredningens förslag framgår att ett ikraftträdande av författningsförslagen och därmed även för verksamhetsövergången är den 1 januari 2028. Kustbevakningen uppskattar att det bör vara en rimlig avvägning mellan att hinna få de mest kritiska delarna på plats för att kunna bedriva verksamheten och samtidigt inte dra ut på tiden på ett sätt som kan ha negativ påverkan på berörd verksamhet. Myndigheten ser däremot inte att en tidigare övergång skulle vara lämplig.

Kustbevakningens vill i det sammanhanget påtala att utredarens bedömning att en verksamhetsövergång av den här omfattningen kräver minst åtta till nio månader är lågt räknad. Arbetet kräver planering, nära samarbete och löpande kommunikation med alla berörda och behöver förberedas och planeras innan processen startar. Kustbevakningens uppskattning är att en verksamhetsövergång av den här omfattningen tar minst 18 månader att genomföra.

Det innebär att vid en övergång den 1 januari 2028 kommer de mest verksamhetskritiska delarna att vara på plats och det kommer att finnas delar som behöver fortsätta att implementeras och utvecklas över tid efter, i nära samverkan med Sjöfartsverket och andra berörda myndigheter och organisationer.

6.11 En förändrad hemvist och Sjöräddningssällskapet

Kustbevakningen instämmer i utredningens bedömning avseende avsnitt 6.11 och delar utredningens bedömning att en ökad samverkan med Sjöräddningssällskapet (SSRS) kan bidra till en effektivare sjö- och flygräddning. Kustbevakningen bedömer att även miljöräddningstjänsten på sikt kan bli mer effektiv med en samordning.

Kustbevakningen instämmer också i synpunkten att SSRS:s verksamhet kan stärkas genom bättre tillgång till sjölägesinformation och att förstärkt samverkan kommer att leda till effektivare insatser och stärkt samordning.

Vad gäller möjligheten till samlokalisering för SSRS ser Kustbevakningen positivt på att frågan analyseras närmare för att utröna på vilket sätt en sådan samlokalisering ska kunna vara möjlig.

6.12 Områden för vidare utredning

Kustbevakningen har inga synpunkter avseende avsnitt 6.12 om att eventuellt utreda hemvisten för fjällräddningstjänsten.

Övriga synpunkter och kommentarer

Väljer regeringen att gå vidare med utredningens förslag välkomnar Kustbevakningen att det tillsätts en organisationskommitté där även de frågor som lyfts i remissvaren omhändertas. Inte minst mot bakgrund av att det handlar om en verksamhet som många gånger är tidskritisk och livsavgörande, den komplexitet som finns i de ekonomiska förutsättningarna och i att verksamhet som idag utförs av ett statligt affärsverk föreslås utföras av en myndighet. Alternativt välkomnas att Kustbevakningen och Sjöfartsverket få ett gemensamt uppdrag och tillförsäkras engångsmedel för att skapa goda förutsättningar för ett effektivt samarbete med fokus på en fungerande verksamhet löpande under utredningens och verksamhetsövergångens genomförande.

Beslut om detta yttrande har fattats av Generaldirektör Lena Lindgren Schelin.

I den slutliga handläggningen har överdirektör Henrik Jonsson, avdelningschef Sofia Moestedt, avdelningschef Thérèse Engström, chefsjurist Sara Thörngren, enhetschef Kristina Aurell och enhetschef Nina Andersson deltagit.

I beredningen av ärendet har projektkoordinator Christina Jerreström deltagit. Operativ koordinator Fredrik Lindblom har varit föredragande.

Stockholm den 13 augusti 2026

Lena Lindgren Schelin
Generaldirektör

Fredrik Lindblom
Operativ koordinator