



Gävle Hamn AB

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

li.remissvar@regeringskansliet.se

li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Gävle 2025-08-15

Ref LI2025/00726

Gävle Hamn AB:s remissvar på Transportstyrelsen rapport "Ett ökat hamnskydd".

Fredrik Svanbom

Verkställande direktör

Gävle Hamn AB

Remissvaret är upprättat av Gävle Hamn AB:s säkerhetsavdelning där biträdande säkerhetsskyddschef Tim Röde varit sammanhållande för bearbetningen

Gävle Hamn AB ser i helhet positivt på de föreslagna uppdateringarna av



Hamnskyddsregleringen, däremot finns det önskemål om fortsatt utredning utifrån fler perspektiv och en bredare översyn för att skapa en sammanhållen reglering kring hamnskyddets helhet. Nedan följer Gävle Hamn AB:s synpunkter redovisat i textform uppdelat efter kategori.

Hamnskyddsutredning

En positiv aspekt med författningsförslagets lydelse är det ökade kravet på myndighetsdelaktighet i framtagandet av hamnskyddsutredningar. Att klargöra ansvarsförhållanden och ålägga Transportstyrelsen att också *genomföra* utredningen av hamnskyddets, inklusive dess gränser, ökar rättssäkerheten och statens delaktighet i säkerhetsfrågor kopplat till sjöfarten och Sveriges försörjning. Ansvar för hamnskyddsutredningar har sedan tidigare legat på Transportstyrelsen, som i praktiken hänvisat vidare det faktiska utredandet till hamninnehavaren för att senare begära in den aktuella analysen för eget godkännande. Gävle Hamn AB ställer sig positiv till författningsförslagets lydelse, men betonar att det även är viktigt att Transportstyrelsen sedermera följer formuleringarna kring uppdraget kring *genomförandet* av hamnskyddsutredningarna; oavsett om det gäller äldre eller nya regleringar. Med *genomförande* menas att Transportstyrelsens personal håller i utredningsarbetet och fastställer gränserna för hamnskyddsområdet.

Hamnskyddsmyndighet

Gävle Hamn AB ställer sig positiv till att likställa benämningen "hamnskyddsmyndighet" i det europeiska hamnskyddsdirektivet med den svenska hamnskyddsregleringen, och ta bort den tidigare benämningen "hamnskyddsorgan".

I och med att Sveriges försörjning och internationella handel är en fråga som påverkar befolkningens väl- och ve samt påverkar rikets oberoende och suveränitet bör säkerheten i Sveriges hamnar betraktas som en nationell angelägenhet, där statens delaktighet bör vara lika självklar som statens delaktighet i Sveriges försvarsförmåga.

Utgiftsfördelning och avgiftsfinansiering

Rörande statens utgiftsfördelning kopplat till hamnskyddsutredning och hamnskyddsplan önskar Gävle Hamn AB påtala att Sveriges säkerhet är en nationell angelägenhet och att allmänhetens skattemedel bör nyttjas på ett effektivt och trovärdigt sätt för att täcka statens utgifter där nationella angelägenheter finns. Den internfaktureringslösningen som föreslås mellan tillsynsmyndigheten Transportstyrelsen och hamnskyddsmyndigheten Polismyndigheten är inte en hållbar väg att gå, myndigheter bör inte fakturera varandra. Detta skapar grogrund för tolkningar kring avgifters utformning och gör att hamninnehavarna riskerar lämnas i väntan när myndigheter på en metanivå diskuterar avgifter vid fluktueringar i interna utgifter varje år. I rapporten märks redan en myndighetspositionering kring vilken myndighetsbudget som ska belastas kostnaderna och en konfundering kring om myndigheternas verksamheter bör bekostas via avgiftsfinansiering eller skattemedelsfinansiering i hamnskyddsutredningsuppdragen.

Gävle Hamn AB önskar förmedla samhällets förväntan på staten och dess myndigheters utgiftsdiskussioner; skattemedelsfinansiering kommer från samma allmänhet oavsett om budgeten tillhör Polismyndigheten eller Transportstyrelsen. Om skattemedelsfinansiering av Transportstyrelsens tillsyn och hamnskyddsutredningar åsidosätts till förmån för avgiftsfinansiering gentemot hamnskyddsmyndigheten finns en risk att Polismyndigheten börjar ta ut samma avgifter gentemot hamninnehavarna, likt Transportstyrelsen tidigare gjort. Detta hade medgett en ökad administration och att avgifter för hamninnehavarna kvarstår, men att de tas av Polismyndigheten i stället för



Transportstyrelsen. Det hade inneburit att avgifter för hamnskyddet inte alls försvinner utan kvarstår, tvärt emot var rapporten säger.

Fortsätter avgifter tas ut mot hamninnehavare påverkas Sveriges befolkning på två sätt; dels genom ökade kostnader för import och export genom höjda hamnavgifter, samt att sjöfartens marknadsmässiga konkurrenskraft i den gröna omställningen blir belastad av ökade avgifter för på ett sätt som snedvrider konkurrensen mellan transportslagen; där det är av vikt att sjöfarten som minsta utsläppare kopplat till fraktad vikt fortsatt är marknadsmässigt gångbar. Gävle Hamn AB önskar särskilt tillägga att avgiftsfinansiering gentemot hamninnehavarna bör undvikas och att myndigheternas uppdrag ska finansieras med skattemedel utan internfakturerings mellan myndigheter.

Om en grön omställning ska uppmuntras där sjöfartens relativt små utsläpp inom transportsektorn ska kunna nyttjas på marknadsmässig grund som initiator för grönare transporter behöver sjöfarten och hamnverksamheten inte fler avgifter. De flesta allmänna hamnar i Sverige är kommunalt ägda eller fungerar som en sidoordnad verksamhet i förhållande till en annan huvudsaklig näringsgren, ofta industri, där det kapital som kommer in till hamnarna ofta återinvesteras i den lokala infrastrukturen som är en förutsättning för etablering och utveckling av basindustri. Hamnar som vinstdrivande verksamhet är sällsynt. Ska Sverige vara en attraktiv industrination öppen för omställning av transporter behöver det finnas överkapacitet i hamnar för att möjliggöra för expansion utan följdverkningar, fördröjningar och flaskhalsar i infrastrukturen. Genom att flertalet allmänna hamnar i Sverige är offentligt ägda innebär det att kapital som stannar i hamnen återinvesteras, i och med att offentliga bolags vinst antingen återinvesteras eller tillskjuts ägarkommunernas kassor, det vill säga den lokala välfärden.

Gävle Hamn betalar varje år avsevärda summor till Transportstyrelsen i olika avgifter. Dessa summor behöver förstås i relation till vad avgiften avser. Hade kapitalet som går till avgifter kunnat läggas direkt på till exempel anpassning av fysiska säkerheten hade en avsevärd förbättring kunnat märkas av. Rörande avgifter kopplat till tillsyn på infrastruktur är det av samma anledningar viktigt att Sveriges hamnar har en anpassad infrastruktur som vidmakthålls där underhållsskulder likt statens förebyggs. Att bekosta tillsyn av järnväg som Gävle Hamn AB redan äger, förvaltar och underhåller är en byråkratisk lösning för hur myndigheternas verksamheter ska hållas självfinansierande, där finansiären finns till för att möjliggöra goda förutsättningar för svensk industri och samhällets försörjning, inte bekosta myndighetens verksamhet.

I och med att rapporten inte tar upp hur merkostnader från hamnskyddsplanen ska finansieras utgår Gävle Hamn AB från att staten inte avser finansiera ålagda åtgärder på hamninnehavaren, utan att åtgärderna behöver bekostas av hamninnehavaren / hamnanläggningsinnehavaren. Av den anledningen ser Gävle Hamn AB en risk att den förnyade hamnregleringen, som indirekt är en ambitionshöjning, medför avsevärda kostnadsökningar för säkerhet hos Sveriges Hamnar. Därav är alla typer av utgiftsreduceringar av avgifter till myndigheter för hamninnehavare i allmänhetens intresse och i förlängningen till gagn för Sveriges oberoende och suveränitet.

Gävle Hamn önskar vidare utredning kring avgiftshanteringen, och att avgiftshanteringen bör bedömas gentemot omvärldsläget och hamnars funktion för Sveriges försörjning. Gävle Hamn önskar särskilt se förebyggande åtgärder för att förhindra att Polismyndighetens kostnader för Transportstyrelsens avgifter kompenseras genom höjda avgifter på hamninnehavaren.



Totalförsvaret & samhällssäkerhet

Gävle Hamn önskar att rapporten kompletteras med perspektiv och resonemang utifrån totalförsvarets behov och samhällets skyddsvärden. Exempelvis genom att Försvarsmakten, Säkerhetspolisen och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap bereds utrymme att ge sin syn på Hamnskyddets utformning.

I nuvarande författningsförslag har inte samhällets beredskapssektorer berörts. Gävle Hamn AB önskar belysa funderingar kring kommande samordningsförutsättningar inom beredskapsplaneringen där Polismyndigheten och Transportstyrelsen har olika rådighet över de gemensamma beredskapsfrågorna som berör Sveriges hamnar; kontinuitetshantering, irreguljära och dimensionerande hot samt anpassning efter totalförsvarets krav.

Författningsförslaget föreslår Polismyndigheten som hamnskyddsmyndighet, vilket är den sektorsansvariga myndigheten för sektorn ordning och säkerhet, och Transportstyrelsen som tillsynsmyndighet för hamnskyddet, vilket är en beredskapsmyndighet inom sektorn transporter.

I nuvarande form har Gävle Hamn AB inte några konkreta funderingar mer än *hur lyder resonemangen med hamnskyddet kopplat till ett totalförsvarsperspektiv?* Detta då rapporten inte redovisar några sådana resonemang.

Gävle Hamn AB ser gärna att rapporten kompletteras med totalförsvarsperspektiv där samordningsförutsättningar mellan Polismyndigheten och Transportstyrelsen som placerade i olika beredskapssektorer analyseras. Detta för att i förväg förhindra interna stuprörstänk i myndigheter där totalförsvaret särskiljes från ordinarie säkerhetsaspekter, men där totalförsvarsplaneringen för hamninnehavarna berör samma stängsel och kajer som olika myndighetsföreträdare från samma myndighet pratar om i skilda spår.

Gävle Hamn AB ser positivt på inrättandet av en hamnskyddskommitté, och föreslår att Försvarsmakten som aktör läggs till som en naturlig deltagare i totalförsvarsplaneringen.

Vidare bör rapportens resonemang om hamnskyddets dimensionering och avgränsning kopplat till kriminalitet, extremism och sabotage utökas. Gävle Hamn AB kan ana att anledningen till att Polismyndigheten utses till hamnskyddsmyndighet har med ämnena att göra, men rapporten kan då gärna explicit nämna det som orsak med tillhörande resonemang för transparens.

Tillsyn

Gävle Hamn AB ser negativt på att Transportstyrelsen enligt den föreslagna förordningsformuleringen kan delegera tillsynsansvaret till Kustbevakningen. Som hamninnehavarna är det önskvärt att ha tydliga ansvarsuppdelningar mellan myndigheter, där det även är likartad uppdelning över landet för att kunna dra gemensamma lärdomar. Införandet av Polismyndigheten som hamnskyddsmyndighet är ett steg bort från att samla av myndighetskontakter till färre myndigheter, men är motiverat med Polismyndighetens expertis i området skydd och bevakning. Däremot ser inte Gävle Hamn AB att en delegering av tillsynen av hamnskyddet till Kustbevakningen har samma motiv. Dessutom, utifrån ett totalförsvarsperspektiv har Kustbevakningen enligt förordning (1982:314) om utnyttjandet av kustbevakningen inom Försvarsmakten ett utökat uppdrag som innebär en tyngdpunktsförflyttning av Kustbevakningens verksamhetsfokus. Om ett läge av höjd beredskap träder i kraft behöver Transportstyrelsen ha beredskap för att kunna fullgöra sitt ordinarie tillsynsansvar, i och med att Kustbevakningen åläggs fler uppgifter. Kontakten med tillsynsmyndigheten från hamninnehavaren riskerar då att bli lidande. Har en myndighet tillsynsansvar bör det inte kunna delegeras. Myndigheter bör inte ha underentreprenörer inom tillsyn då det minskar rättssäkerheten och det samlade



ägarskapet av hamnskyddsfrågorna. Ansvarsspridning mellan myndigheter och tolkningsutrymmen bör motverkas redan vid beredningsstadiet, även i detta fall. Gävle Hamn AB önskar att förordningens öppnande för delegeringen av Transportstyrelsens tillsynsansvar slopas helt.

Närgränsande lagstiftning

För hamninnehavaren behöver en säkerhetsskyddsanalys upprättas för verksamhet med bäring på rikets säkerhet, underlag förses för en hamnskyddsanalys och hamnskyddsplan. Till detta behöver en säkerhetsskyddsplan upprättas, en hamnskyddsplan hållas försedd med underlag över tid och en skyddsplan för hamnanläggningen upprättas, samtliga planer ska följas och utvärderas. Till detta tillkommer viten om uppdatering släpar. För hamninnehavaren blir de skilda lagstiftningarna olika ord på samma skyddsvärden där betydande tid behöver läggas på administrativ renhållning i stället för att öva, utbilda och utveckla hamnens säkerhet.

En översyn av bevakningspersonals mandat bör ske kopplat till hamnskyddet. I nuvarande fall kan samma bevakningspersonal behöva ha tre olika förordnanden och fyra olika uniformer för att utföra ungefär snarlika uppgifter med samma utrustning; ordningsvakter, skyddsvakter och hamnskyddskontrollanter och sjöfatsskyddskontrollanter. Detta är ineffektivt då de olika förordnandena i hamnområdet används till ungefär samma sak av samma personer.

Gävle Hamn AB föreslår att staten renodlar befogenheter hos bevakningspersonal och tillser *EN* personalkategori inom bevakning av hamnområden som har de nödvändiga befogenheter som krävs för hävdande av skyddsobjektets förbud, ordningshållning i hamnområdet och kontroll av gods. I och med att Polismyndigheten blir hamnskyddsmyndighet är ett förslag att regleringen kring hamn- och sjöfatsskyddskontrollanters befogenheter, beväpning och uniformering anpassas så att kontrollanten också kan lösa samma uppgifter som en skyddsvakt och ordningsvakt med samma uniform och förordnande. En sådan justering skulle medge att hela bevakningen i hamnområdet går att ställa under polismans ledning vid insats eller kontroll för att underlätta samarbete mellan hamnskyddsmyndigheten och hamnskyddschefens organisation. En variant för detta är att särskilt fastslå i skyddsförordningen att alla hamnområden är skyddsobjekt och införa ett nationellt förordnande för bevakningspersonal som verkar i hamnområden.

Gävle Hamn AB önskar högre ambition av staten för att vidare förenkla nämnda lagstiftningars koppling mot hamnområden och att bevakningspersonalens mandat anpassas utefter hamnområden.

Regionala förutsättningar

Gävle Hamn AB bedömer att rapporten inte har tagit tillräcklig hänsyn till regionala och lokala förutsättningar. Rapporten saknar resonemang om hamnskyddet utifrån en hamninnehavaras regionala förutsättningar.

Viktiga aspekter som kan analyseras utifrån regionala förutsättningar kan vara geografisk och relationell närhet till hamnskyddsmyndigheten och tillsynsmyndigheten samt omfattningen och förutsättningar till kontinuerlig myndighetsnärvaro i hamnområdet. Exempelvis varierar polistätheten i landet vilket innebär att hamnskyddsplanen kan behöva vara mer långtgående för att hantera uppkomna händelser och incidenter själva med egen personal, i stället för att invänta ankommande ingripandepersonal; något som då blir kostnadsdrivande. Brottsligheten i hamnområden ser även olika ut baserat på vilken typ av hamnverksamhet som bedrivs och vilket typ av trafikslag som flödar in och ut ur hamnområdet.



Gävle Hamn AB

Det finns även andra regionala förutsättningar kopplat till hamnskyddet såsom planeringszon för radioaktivt nedfall, damhaveriplanering, riskkarteringsområden och karantänhamnsreglering vilket kan påverka hur lagstiftning kan efterlevas.

Rörande hamnverksamheten är det få hamninnehavare som äger hela hamnens infrastruktur och själva genomför verksamheten, idag finns flertalet andra bolag inom hamnområdena och ofta konsessionsavtal kopplat till verksamhetsdriften. Det finns även förekommande fall där hamninnehavare kan äga flera hamnområden som är geografiskt åtskilda från varandra och fall där ett hamnområde kan ha flera hamnanläggningar som sköts av olika aktörer med olika verksamhet.