

## **Transportstyrelsens rapport Ett ökat hamnskydd - Redovisning av regeringens uppdrag att genomföra en analys av hamnskyddsdirektivets bestämmelser om hamnskyddsgränser och hamnskyddsmyndighet**

Remiss från Transportstyrelsen  
Remisstid den 15 september 2025

Förslag till beslut

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i stadens promemoria.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

### **Föredragande borgarrådet Karin Wanngård**

#### **Sammanfattning av ärendet**

Transportstyrelsen har remitterat rapporten *Ett ökat hamnskydd – Redovisning av regeringens uppdrag att genomföra en analys av hamnskyddsdirektivets bestämmelser om hamnskyddsgränser och hamnskyddsmyndighet*, bland annat till Stockholms stad för yttrande.

Transportstyrelsen föreslår flera förändringar i lagen (2006:1209) och förordningen (2006:1213) om hamnskydd. Det handlar bland annat om förtydliganden och definitioner. Bland annat föreslås begreppet hamnskyddsorgan ersättas med hamnskyddsmyndighet för att bättre stämma överens med hamnskyddsdirektivet. Polismyndigheten föreslås vara hamnskyddsmyndighet för de hamnar som omfattas av lagen. Polismyndigheten får även i uppdrag att ansvara för att så kallade hamnskyddsplaner utarbetas, upprätthålls, uppdateras och genomförs för varje hamn.

#### **Beredning**

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret och Stockholms Stadshus AB.

*Stadsledningskontoret* är positiva till att Polismyndigheten övertar ansvaret som hamnskyddsmyndighet.

*Stockholms Stadshus AB* ser positivt på att hamnskyddet får en part som nationellt ansvarig för att åstadkomma en heltäckande och harmoniserad tillämpning.

#### Föredragande borgarrådets synpunkter

Jag ser positivt på Transportstyrelsens förslag om att Polismyndigheten övertar ansvaret som hamnskyddsmyndighet. De har bättre förutsättningar att omhänderta det komplexa uppdraget i ett vidare perspektiv än någon annan aktör eller myndighet har.

I övrigt hänvisar jag till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Stockholm den 10 september 2025

Karin Wanngård

#### Bilaga

Remiss - Transportstyrelsens rapport "Ett ökat hamnskydd. Redovisning av regeringens uppdrag att genomföra en analys av hamnskyddsdirektivets bestämmelser om hamnskydds-gränser och hamnskyddsmyndighet, dnr KS 2025/597-1.1

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

## Ärendet

Efter terroristattacken i USA den 11 september 2001 tog den Internationella sjöfartsorganisationen fram en internationell kod. Koden och förordningen omfattar fartyg och hamnanläggningar och infördes inom EU genom sjöfartsförordningen. EU kompletterade sedermera detta med det så kallade hamnskyddsdirektivet, som täcker ett större geografiskt område än vad koden och förordningen gör.

Hamnskyddsdirektivet infördes i svensk lag 2007 och syftar till att komplettera sjöfartsskyddsförordningen genom att inrätta ett skyddssystem i hela hamnområdet och inte bara för hamnanläggningen, med syftet att skydda människor, infrastruktur och utrustning mot säkerhetstillbud till följd av terrorism.

Europeiska kommissionen har framfört att det finns brister i det svenska genomförandet av direktivet. Mot den bakgrunden fick Transportstyrelsen i uppdrag av regeringen att se över det svenska genomförandet av hamnskyddsdirektivet. Arbetet har bedrivits i samverkan med andra myndigheter.

Transportstyrelsen föreslår flera förändringar i lagen (2006:1209) och förordningen (2006:1213) om hamnskydd. Det handlar bland annat om förtydliganden och definitioner.

Transportstyrelsen ska ta fram hamnskyddsutredningar och fastställa hamnskyddsgränserna. Hamnskyddsutredningen ska bland annat identifiera vilka tillgångar och vilken infrastruktur som är viktig att skydda. Andra statliga, kommunala, regionala myndigheter samt hamnaktörer kommer att vara skyldiga att bistå i arbetet med hamnskyddsutredningar.

Utifrån hamnskyddsutredningen ska en hamnskyddsplan upprättas. I planen ska skyddsarrangemangen för hamnen fastställas. Det ska finnas en hamnskyddsmyndighet som ansvarar för att upprätta och genomföra planen.

Begreppet hamnskyddsorgan ersätts med hamnskyddsmyndighet för att bättre stämma överens med hamnskyddsdirektivet. Polismyndigheten föreslås vara hamnskyddsmyndighet för de hamnar som omfattas av lagen. Polismyndigheten får även i uppdrag att ansvara för att så kallade hamnskyddsplaner utarbetas, upprätthålls, uppdateras och genomförs för varje hamn.

Transportstyrelsen föreslås få bemyndigande att fatta beslut om att erkänna skyddsorganisationer och att uppdra åt sådana att göra hamnskyddsutredningar. Om utredningen görs av en erkänd skyddsorganisation ska Transportstyrelsen godkänna utredningen.

Transportstyrelsen har gjort en konsekvensanalys av förslaget. Kommuner berörs i de fall de äger en hamn, oavsett vilket ägarförhållande som råder. Därutöver påverkas kommuner genom en informationsplikt som införs, till exempel vid framtagande av hamnskyddsutredning och hamnskyddsplan.

De 39 kommuner som har hamnar som ska ha en hamnskyddsplan kan också behöva delta i hamnskyddskommittéer. Transportstyrelsen har gjort grova kostnadsuppskattningar vad det skulle kunna innebära och det rör sig om mindre summor.

## Remissammanställningen

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret och Stockholms Stadshus AB.

## Stadsledningskontoret

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 23 juni 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret konstaterar att staden primärt berörs i egenskap av Stockholms Hamn AB som driver hamnverksamhet. Stockholms Hamn AB framför i sitt yttrande att det är positivt att Polismyndigheten övertar ansvaret som hamnskyddsmyndighet. Polismyndigheten kan axla ansvaret i ett vidare perspektiv än vad någon annan aktör kan göra. Dock är det viktigt att Polismyndigheten får utökade resurser för att hantera det nya uppdraget. I övrigt tillstyrker stadsledningskontorets utredningens förslag.

## Stockholms Stadshus AB

**Stockholms Stadshus AB:s** yttrande daterat den 26 juni 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Koncernledningen ser positivt på att det införs ett nationellt ansvar för hamnskyddet, och att en statlig myndighet föreslås ta över ansvaret. Det är viktigt då hamnskyddsområden ofta sträcker sig utanför det område som innehavaren av en hamnanläggning har rådighet över. En nationell samordning kan även säkerställa att tillämpningen inte skapar varierande säkerhetsnivåer eller snedvriden konkurrens på marknaden.

Polismyndigheten föreslås överta ansvaret som hamnskyddsmyndighet och därmed också styra över vilka säkerhetsåtgärder som behöver vidtas. Koncernledningen vill understryka vikten av att innehavare av hamnanläggningar får ett inflytande och en möjlighet att påverka föreslagna/begärda åtgärder så att de utformas för att ge största möjliga nytta, särskilt i de fall kostnaden för dessa säkerhetsåtgärder ska bäras av innehavaren av hamnanläggningar. Framförhållning och förutsägbarhet blir av stor vikt för att långsiktigt kunna planera både investeringar och löpande kostnader.

Koncernledningen förutsätter att Polismyndigheten tillförs tillräckliga resurser för att bygga upp den organisation och kompetens som krävs för att utföra uppdraget som hamnskyddsmyndighet.

Koncernledningen instämmer i Stockholm Hamns bedömning av att det är osäkert om den nya tillämpningen skulle avlasta hamninnehavarna. I utredningens

konsekvensanalys för hamnaktörer framgår att hamninnehavare kommer att få ett minskat antal uppgifter och dessutom inte längre belastas med avgifter kopplat till

### **Underremiss**

Stockholms Hamns remissvar har i huvudsak följande lydelse:

I den förändrade lagstiftningen föreslås Polismyndigheten överta det operativa ansvaret som hamnskyddsmyndighet. Stockholms Hamnar ser positivt på att hamnskyddet får en part som nationellt ansvarig för att åstadkomma en heltäckande och harmoniserad tillämpning. Särskilt värdefullt kan det komma att bli i frågor om övningsverksamhet, då en hamnskyddsmyndighet idag kan sakna mandat och/eller inflytande över en extern aktör i dennes hamnskyddsområde. Att det är en statlig myndighet som föreslås ta över ansvaret är också viktigt då hamnskyddsområden ofta sträcker sig utanför det område som innehavaren av en hamnanläggning har rådighet över.

Den korta tidsramen påverkar Polismyndighetens möjligheter att i god tid skapa sig den förmåga som krävs för att ta emot och genomföra uppdraget med ett gott resultat. Vi ser redan idag svagheter hos Polismyndigheten kopplat till resurser och kompetens inom sjöfartsskyddet, detta har till exempel medfört en brist på sjöfartsskyddskontrollanter i hela landet. Att utöka Polismyndighetens åtagande utan att tillsätta resurser och kompetens i god tid skapar nya risker.

Polismyndigheten föreslås överta ansvaret som hamnskyddsmyndighet och därmed också styra över säkerhetsåtgärder som behöver vidtas. Detta kräver kompetens och resurser för att dessa ska kunna utformas på ett klokt och anpassat sätt för största möjliga nytta. Då kostnaden för dessa säkerhetsåtgärder bärs av innehavaren av en (eller flera) hamnanläggningar blir det viktigt att denne får ett inflytande och en möjlighet att påverka föreslagna/begärda åtgärder.

### **Anpassade säkerhetslösningar och lika spelregler**

Det är av stor vikt att den nya lagstiftningen klarar av att väga aspekterna av anpassande säkerhetslösningar och likabehandling. När Stockholms Hamnar, redan idag, samverkar med andra hamnar inom säkerhetsområdet uppfattas att dagens lagstiftning inte tillämpas lika för alla aktörer. Detta innebär inte bara skillnader i säkerhetens effekt, utan också skillnader i ekonomiska åtaganden som i förlängningen blir en konkurrensfråga.

Den förmåga som föreslås etableras hos Polismyndigheten måste ha förmåga att göra lokala bedömningar utifrån varje hamns unika förutsättningar vad gäller infrastruktur, transportslag, eventuell militär betydelse och fall där flera hamnanläggningar ägs och förvaltas av samma aktör. Utöver den lokala och regionala förankringen måste en nationell samordning säkerställa att tillämpningen inte skapar varierande säkerhetsnivåer eller snedvriden konkurrens på marknaden.

Den korta tidsramen, med ett införande redan 1 januari 2027, skapar en oro för att detta hinner införas och genomföras på ett effektivt sätt med en god förankring i hamnsverige.

### **Ökad arbetsinsats**

Huruvida den nya tillämpningen skulle avlasta hamninnehavarna ser vi som osäkert. I ett nytt förfarande skulle hamninnehavarna tillgodose Polismyndigheten med bland annat tillträde, informationsunderlag och dialog. Den djupa verksamhetskunskapen som finns hos hamninnehavaren ligger idag till grund för arbetet vilket ställer krav på att Polismyndigheten förmår leverera kontinuitet i sin organisation för att inte vara till en belastning för denna process.

### **Tydlig styrning i god tid**

Hamnar är kommersiella och lever av sina intäkter. Framförhållning och förutsägbarhet blir av stor vikt för att långsiktigt kunna planera både investeringar och löpande kostnader. Hur Polismyndigheten avser bedriva detta uppdrag behöver kommuniceras i god tid innan lagstiftningen träder i kraft. Särskilt viktigt blir detta då lagstiftningen med sin föreslagna förändring öppnar för myndighetens möjlighet att utdöma vite.