

Remissvar av Transportstyrelsens rapport "Ett ökat hamnskydd. Redovisning av regeringens uppdrag att genomföra en analys av hamnskyddsdirektivets bestämmelser om hamnskyddsgränser och hamnskyddsmyndighet"

Svar på remiss från Kommunstyrelsen KS 2025/597

Sammanfattning

Transportstyrelsens utredning TSG 2024-3102 som utförts på begäran av regeringen föreslår ändringar i lagen (2006:1209) om hamnskydd och i förordningen (2006:1213) om hamnskydd. Nuvarande lagstiftning trädde i kraft 2007. Den nu föreslagna förändringen föreslås träda i kraft den 1 januari 2027.

Förslagen innebär en förändring av strukturen för hur de uppgifter som följer av hamnskyddsdirektivet omhändertas i Sverige, bland annat genom att statliga myndigheter tar ett större ansvar för hamnskyddet i landet.

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

hamnskyddet. Samtidigt tillkommer krav som gör att den totala förändringen i tid som de behöver lägga på hamnskyddet kanske inte blir så stor.

Ärendet

Transportstyrelsens utredning TSG 2024-3102 som utförts på begäran av regeringen föreslår ändringar i lagen (2006:1209) om hamnskydd och i förordningen (2006:1213) om hamnskydd. Nuvarande lagstiftning trädde i kraft 2007. Den nu föreslagna förändringen föreslås träda i kraft den 1 januari 2027.

Efter att sjöfartsskyddet fick en ny reglering 2004 som en följd av terrorattackerna i New York 2001 ansåg EU att detta skydd inte var tillräckligt. Därför togs det fram ett kompletterande regelverk som i sin omfattning är vidare, hamnskyddsdirektivet (Europaparlamentets och Rådets direktiv 2005/65/EG av den 26 oktober 2005 om ökat hamnskydd).

Hamnskyddet ska utgöra ett komplement till sjöfartsskyddet genom att ett vidare skyddsområde upprättas som inte bara omfattar den faktiska hamnanläggningen. Hamnskyddet ska ta i beaktande skyddsvärden som är kritiska för en hamnanläggning och som inte omhändertas av sjöfartsskyddet.

Hamnskyddsdirektivet är genomfört i svensk lagstiftning sedan 2007. Europeiska kommissionen har emellertid framfört att det finns brister i det svenska genomförandet av direktivet och det pågår ett överträdelseärende mot Sverige. Mot bakgrund av detta fick Transportstyrelsen i uppdrag av regeringen att i samverkan med Polismyndigheten, Säkerhetspolisen, Kustbevakningen, Tullverket, Försvarsmakten och Sjöfartsverket se över hur det svenska genomförandet av direktivet bör se ut kopplat till hamnskyddsgränser samt vilken aktör som ska vara hamnskyddsmyndighet. I uppdraget framgår att myndigheterna ska ta hänsyn till att åtgärder också ska bidra till att bekämpa organiserad brottslighet och annan säkerhetshotande verksamhet.

Förslagen innebär en förändring av strukturen för hur de uppgifter som följer av hamnskyddsdirektivet omhändertas i Sverige, bland annat genom att statliga myndigheter tar ett större ansvar för hamnskyddet i landet.

Kommunstyrelsen har remitterat *Transportstyrelsens rapport "Ett ökat hamnskydd. Redovisning av regeringens uppdrag att genomföra en analys av hamnskyddsdirektivets bestämmelser om hamnskyddsgränser och hamnskyddsmyndighet"* till bland annat Stockholms Stadshus AB, som i sin tur remitterat vidare till dotterbolaget Stockholms Hamn AB. Nedan följer en redovisning av bolagets remissvar i huvudsak. Remissvaret i sin helhet återfinns i bilaga 1.

Underremiss

Stockholms Hamns remissvar har i huvudsak följande lydelse (bilaga 1):

I den förändrade lagstiftningen föreslås Polismyndigheten överta det operativa ansvaret som hamnskyddsmyndighet. Stockholms Hamn 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.

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.

Det är av stor vikt att den nya lagstiftningen klarar av att väga aspekterna av anpassande säkerhetslösningar och likabehandling. 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.

Huruvida den nya tillämpningen skulle avlasta hamninnehavarna ser bolaget som osäkert. Den djupa verksamhetskunskapen som finns hos hamninnehavaren ligger idag till grund för arbetet. I ett nytt förfarande skulle hamninnehavarna tillgodose Polismyndigheten med bland annat tillträde, informationsunderlag och dialog. Framförhållning och förutsägbarhet blir av stor vikt för att långsiktigt kunna planera 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.

Koncernledningens synpunkter

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 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 hamnskyddet. Samtidigt tillkommer krav som gör att den totala förändringen i tid som de behöver lägga på hamnskyddet kanske inte blir så stor. Det beror på att de ska delta i kommittéer, att tillsynsmyndigheten och hamnskyddsmyndigheten är beroende av information och biträde från hamnaktörerna samt att hamnaktörer fortsatt förväntas ha ansvar för åtgärder inom hamnskyddet. I övrigt konstateras att det är svårt att bedöma om förslaget kommer leda till ytterligare förändringar i intäkter eller kostnader.

Anette Scheibe Lorentzi
Vice VD

Bilagor

1. Stockholms Hamns remissvar

Attesterat av

Detta dokument har godkänts digitalt av följande personer:

Namn	Datum
Anette Scheibe Lorentzi, Vice VD	2025-07-03