



Försvarsdepartementet
fo.remissvar@regeringskansliet.se

Stockholm 2019-11-12

Ref Fö2019/00661/RS

Svar på remissen *Förbättrat skydd för totalförsvaret (SOU 2019:34)*

Sveriges Hamnar är ett bransch- och arbetsgivarförbund inom Transportföretagen och representerar ett 60-tal företag. Bland förbundets medlemmar finns såväl hamnägare som hamnoperatörer och andra företag som utför tjänster i och kring hamnarna.

Sveriges Hamnar har inbjudits att lämna ett remissvar med anledning av slutbetänkandet Förbättrat skydd för totalförsvaret (SOU 2019:34), en utredning som landar i en rad lagförslag med betydande påverkan på enskilda hamnar och deras ägare.

Kärnan i den del av utredningens uppdrag som redovisas i detta betänkande har varit att dels kartlägga det existerande regelverket för totalförsvaret – och utifrån denna göra en bedömning av ansvarsförhållandena mellan stat, kommuner och enskilda – och att lämna förslag till lagstiftning om sådan anses behövlig utifrån bedömningen om åtgärder behöver vidtas vid överlåtelser och upplåtelser av infrastruktur av väsentligt intresse för totalförsvaret.

Med utgångspunkt i ovanstående landar utredningen i tre huvudförslag. Dessa beskrivs ordagrant enligt nedan:

- Ett statligt kontrollsystem införs med möjlighet för staten att granska och ytterst villkora eller förbjuda överlåtelser och upplåtelser av utpekad egendom som är av väsentligt intresse för totalförsvaret. Det gäller hamnar, flygplatser och fastigheter i områden med geografiska förhållanden av väsentlig betydelse för det militära försvaret. Det införs också ett krav på att fysiskt skyddade anläggningar som inrättats för behov inom civilt försvar endast får avvecklas, överlåtas eller upplåtas av en kommun eller ett landsting efter medgivande från staten.
- Det införs en generell uttrycklig skyldighet i lag för kommuner och landsting att beakta totalförsvarets krav i sin verksamhet.
- Staten genom länsstyrelsen ges en utökad möjlighet att tillvarata totalförsvarets intressen i den fysiska planeringsprocessen.

Sveriges Hamnars medlemmar har en nyckelroll i Sveriges handel med omvärlden och en stor majoritet av landets import- och exportvaror passerar en svensk hamn. Hamnar spelar därmed





en strategisk roll för landets försörjning och utgör naturligtvis en typ av infrastruktur som är viktig att beakta ur totalförsvarsynpunkt.

Hamnar lyder också, som noteras i betänkandet, under olika lagar avsedda att skydda hamnområdet. Detta är en vardag som hamnarna lever med och respekten för den strategiska roll som hamnarna spelar är påtaglig i branschen. Sveriges Hamnar har därmed en stor principiell förståelse för vikten av ett fullgott totalförsvaret och för de ökade krav som ställs på totalförsvaret i samband med att omvärlden förändras.

I betänkandet är det också ett fall från hamnvärlden som får stå som huvudexempel för vilken typ av situation som – får läsaren förmoda – hade varit aktuella för ett granskningsförfarande enligt det som beskrivs. Det gäller i första hand Nord Stream 2 där Karlshamns Hamn AB idag upplåter ytor i hamnen till lagring av rör under projektets gång. I betänkandet nämns att frågan väckte en diskussion om kommunernas bestämmanderätt i frågor med säkerhetspolitiska implikationer. Man hänvisar även mycket kort till tilltänkta eller genomförda affärer i Gävle hamn och Lysekils hamn.

Att det införs system och rutiner för att pröva den säkerhetspolitiska lämpligheten i vissa typer av större affärer som berör exempelvis hamnar kan vara ett nödvändigt steg mot ett bättre totalförsvaret. Dock måste det ske med stor respekt för de inblandade parternas roller och rättigheter. Sveriges Hamnar har valt att lyfta upp nedanstående punkter som särskilt viktiga att värna i den fortsatta processen:

- Det är ofrånkomligt att de förslag som framförs i betänkandet innebär att staten ges ytterligare befogenheter på den kommunala självstyrelsens bekostnad. För kommunerna handlar det bland annat om ytterligare hänsyn som ska tas i planprocessen, bortom den som redan tas med hänsyn till bland annat riksintressen.

Mer specifikt utmanas rätten att relativt fritt fatta viktiga beslut för den egna hamnen utan att det sker en granskning av en prövningsmyndighet, i detta fall länsstyrelserna. Det gäller förstås även beslut som idag fattas av hamnarna själva. Dessa drivs nästan uteslutande i bolagsform, med undantag för en handfull hamnar som alltså bedrivs inom ramen för den kommunala förvaltningen.

Bland de svenska hamnarna är ungefär hälften helt kommunalt ägda medan de resterande har varierande grad av privat ägande, upp till hundra procent. Oavsett ägarform är det viktigt att poängtera att hamnarna drivs på affärsmässiga grunder. Inom hamnområdet finns dessutom ofta också andra aktörer, från terminaloperatörer som sköter driften av hela eller delar av hamnar till andra mindre aktörer som verkar inom hamnen. Sveriges Hamnar saknar i betänkandet en djupare konsekvensbeskrivning där hänsyn tas till hela det tänkbara "ekosystemet" i och kring hamnen.

- När det gäller ägandeförhållandena är det också värt att påpeka de skrivningar som återges i författningskommentarerna till förslaget till lag om överlåtelse och upplåtelse av egendom av väsentligt intresse för totalförsvaret, 4 kap 2 § Beslut efter fördjudad granskning. Här står att läsa "Kommun- och landstingsägda hamnar och flygplatser är av sådan vikt från totalförsvarsynpunkt att det får anses vara ett intresse i sig att de fortsatt ägs och kontrolleras av just en kommun eller ett landsting, snarare än privata intressen."



Sveriges Hamnar anser att det är problematiskt att en överlåtelse av en hamn till privata intressen i sig självt ska ses som ett problem. Som vi påpekar i punkten ovan har många svenska hamnar redan idag betydande inslag av privat ägande. Wallhamn AB är ett exempel på en hamn som är helt privatägd. Av de terminaloperatörer som är aktiva på den svenska marknaden är samtliga privat ägda. I såväl Europa som världen förekommer olika ägarförhållanden i hamnar, från kommunala, delstatliga, statliga till privata och kombinationer av dessa. Hamnarna är strategiskt viktiga men kärnverksamheten består i grunden i att erbjuda tjänster kopplade till omlastning av gods och andra intermodala logistik tjänster.

- Även om det inte är lagstiftarens intention att varje större affär granskas på det sätt som föreslås – det är heller inte vad som framförs i betänkandet – är det ofrånkomligt att antalet granskade fall kommer att omfatta fler än det förhoppningsvis lilla antal som slutligen får nej. Det är heller inte ovanligt att myndighetsutövning kan komma att ske på ett slentrianmässigt sätt med följden att ärenden kan komma att fördröjas i onödan och den enskilda hamnen därmed hindras i sin kärnverksamhet.
- Det är också värt att notera att det förfarande som föreslås när det gäller ekonomisk ersättning för en hindrad affär brister i och med att de regler som gäller överlåtelse av egendom inte gäller på samma sätt när det handlar om upplåtelse av egendom varför det blir svårt att på ett tillfredsställande sätt ge ekonomisk ersättning till någon som hindras i genomförandet av en sådan affär. Det innebär ett olyckligt inskränkande av äganderätten och frågan skulle behöva ses över vidare.

Christine Hanefalk
Branschchef Sveriges Hamnar