

Försvarsutskottets yttrande 2025/26:FöU5y

Ny lag om kommunal hamnverksamhet

Till trafikutskottet

Trafikutskottet beslutade den 7 maj 2026 att ge försvarsutskottet möjlighet att senast den 20 maj 2026 yttra sig över proposition 2025/26:234 En ny lag om kommunal hamnverksamhet och följdmotioner i de delar som berör försvarsutskottets beredningsområde.

Försvarsutskottet har beslutat att yttra sig över propositionen i de delar som rör utskottets beredningsområde och motionerna 2025/26:4125 (S) och 2025/26:4103 (V) yrkande 1.

Utifrån de utgångspunkter som försvarsutskottet ska beakta anser utskottet att trafikutskottet bör tillstyrka regeringens förslag och avstyrka motionsyrkandena.

I yttrandet finns två avvikande meningar (S, V, MP).

Utskottets överväganden

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslår regeringen en ny lag om kommunal hamnverksamhet. Förslaget lämnas för att de svenska bestämmelserna om kommunal hamnverksamhet ska anses vara förenliga med EU:s regler om statsstöd. Förslaget innebär att en kommun eller en region som bedriver hamnverksamhet på en marknad ska bedriva verksamheten i ett kommunalt aktiebolag. Det kommunala bolaget ska bedriva hamnverksamheten på affärsmässig grund. Hamnverksamheten får dock bedrivas som en del av den kommunala förvaltningen om hamnen främst nyttjas av lokala användare och verksamheten inte kan anses påverka handeln mellan medlemsstaterna inom Europeiska unionen.

Den nya lagen föreslås träda i kraft den 1 augusti 2026. En kommun eller en region som före ikraftträdandet bedriver hamnverksamhet som en del av den kommunala förvaltningen får trots vad som anges i lagen fortsätta att bedriva hamnverksamheten inom förvaltningen t.o.m. den 31 december 2028.

Motionerna

I kommittémotion 2025/26:4125 yrkar Aylin Nouri m.fl. (S) på att riksdagen ska avslå propositionen. Motionärerna anför som skäl bl.a. att regeringen inte i tillräcklig utsträckning har analyserat vilka konsekvenser förslaget får för totalförsvaret. Sveriges hamnar är inte bara en del av transportsystemet utan också en del av vårt totalförsvaret. I ett säkerhetspolitiskt läge som är allvarigare än på länge är fungerande hamnar avgörande för att säkra försörjning, industri, handel och militär rörlighet. Motionärerna anser att lagstiftningen måste ta sin utgångspunkt i att hamnar är en samhällsviktig och i många fall säkerhetskänslig infrastruktur. Det kräver enligt dem ett annat angreppssätt än det som regeringen har presenterat i propositionen.

Även Malin Östh m.fl. (V) föreslår i kommittémotion 2025/26:4103 yrkande 1 att riksdagen ska avslå propositionen. Motionärerna anför att flera remissinstanser, inklusive Lagrådet, har ifrågasatt lämpligheten i att genomföra lagförslaget i rådande säkerhetsläge. Förslaget kan innebära att hamnar som utgör systemkritisk infrastruktur kan behöva läggas ned, vilket riskerar att leda till att samhällsviktig verksamhet inte kan upprätthållas. Detta kan få stora konsekvenser, framför allt ur ett resiliensperspektiv, eftersom sådan samhällsviktig verksamhet behöver fungera vid kris och i krig.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har ingen annan uppfattning än regeringen om att det finns en risk för att dagens regelverk står i strid med EU:s regler om statsstöd när kommunala hamnar som bedrivs av en kommunal förvaltning, till skillnad från hamnar som drivs av privata aktörer eller kommunala bolag, är befriade från inkomstbeskattning. Utskottet delar således regeringens bedömning att det behövs en ny lag om kommunal hamnverksamhet som innebär likvärdiga konkurrensvillkor för kommuner och privata aktörer så att Sverige inte riskerar att bryta mot EU-rätten.

Utskottet vill dock framhålla att det finns säkerhets- och beredskapsaspekter att beakta i sammanhanget. Transporter och transportinfrastruktur är av största vikt för att upprätthålla samhällsviktiga funktioner i fredstida kriser, inför och vid höjd beredskap och ytterst i krig. God tillgång till fungerande transporter såsom vägar, järnvägar, hamnar och flygplatser är en förutsättning för Försvarsmaktens mobilisering, försörjningssäkerhet och förmåga att verka. Likaså är väl fungerande transporter väsentliga för att kunna säkerställa tillgång till försörjningsviktiga varor för civilbefolkningen, ge och ta emot stöd och säkerställa militära förbands förmåga att förflytta trupper och utrustning. Det är alltså av stor betydelse för hela totalförsvaret men också avgörande för att allierade ska kunna verka på svenskt territorium. Mot bakgrund av det försämrade säkerhetspolitiska omvärldsläget är det av största vikt att dessa aspekter beaktas när ny lagstiftning tas fram.

Utskottet konstaterar att regeringen, efter synpunkter från Lagrådet, har utvecklat och kompletterat sin analys och sina överväganden utifrån ett säkerhets- och beredskapsperspektiv. Utskottet kan inledningsvis konstatera att lagförslaget inte innebär att hamnar framöver måste bedrivs av privata aktörer, utan förslaget innebär endast att om en kommun eller region bedriver en hamnverksamhet på en marknad ska den verksamheten bedrivs i ett kommunalt aktiebolag och på affärsmässiga grunder. Som regeringen anför innebär en bolagisering endast en ändring av hur ägandet och kontrollen utövas. Genom att säkerställa att nödvändiga befogenheter finns reglerade i det ägardirektiv och avtal som upprättas mellan kommunen och det kommunala bolag som ska bedriva den kommunala hamnverksamheten kan kontrollen och styrningen över verksamheten i alla delar behållas. Utskottet delar således regeringens bedömning att en bolagisering i sig inte försämrar möjligheterna för en kommun att påverka verksamhetens inriktning och att göra prioriteringar utifrån lokala behov och politiska mål.

Utskottet konstaterar vidare att förslaget om att bolagisera kommunal hamnverksamhet inte syftar till att förhindra offentlig finansiering av verksamheten. Den föreslagna lagen förhindrar således inte att, vid behov, med offentliga medel ekonomiskt stödja en samhällsviktig kommunal hamnverksamhet som inte är affärsmässigt lönsam. En kommun kan alltså även framöver stödja en systemkritisk hamnverksamhet och på så vis säkra att samhällsviktig verksamhet kan upprätthållas.

En central fråga i sammanhanget är förstås de betydande risker det skulle innebära om systemkritisk hamninfrastruktur, eller för den delen annan samhällsviktig verksamhet, skulle hamna i händerna på oseriösa aktörer eller aktörer med olämpliga kopplingar till utlandet. Utskottet lägger stor vikt vid att statens behov av att kunna värna totalförsvarets intressen på olika områden i samhället ska kunna tillgodoses på bästa möjliga sätt. Liksom regeringen konstaterar utskottet att det finns ett antal regelverk som är till för att motverka riskerna för att olämpliga aktörer tar över samhällsviktiga och säkerhets-känsliga verksamheter. Sedan 2023 finns lagen (2023:560) om granskning av utländska direktinvesteringar, som syftar till att hindra utländska direktinvesteringar i svensk skyddsvärd verksamhet som kan inverka skadligt på bl.a. Sveriges säkerhet. I den mån en hamnverksamhet innefattar säkerhets-känslig verksamhet är även säkerhetsskyddslagens (2018:585) regler om överlåtelse av sådan verksamhet av betydelse i sammanhanget. Enligt den regleringen är det en verksamhetsutövares skyldighet att bl.a. samråda med sin tillsynsmyndighet innan en sådan överlåtelse sker. Vidare finns det möjlighet att göra undantag från upphandlingsregelverken när det är fråga om väsentliga säkerhetsintressen.

Med hänsyn till det som anförts ovan delar utskottet regeringens bedömning att den föreslagna lagen inte kan anses bidra till att öka riskerna kopplade till Sveriges beredskap och säkerhet. Mot bakgrund av sitt beredningsansvar ser utskottet dock det som naturligt att fortsätta att följa utvecklingen inom området.

Utifrån de utgångspunkter som utskottet ska ta hänsyn till anser utskottet därmed att trafikutskottet bör tillstyrka regeringens förslag och avstyrka motionerna 2025/26:4125 (S) och 2025/26:4103 (V) yrkande 1.

Stockholm den 19 maj 2026

På försvarsutskottets vägnar

Matheus Enholm

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Matheus Enholm (SD), Jörgen Berglund (M), Helén Pettersson (S), Björn Söder (SD), Johan Andersson (S), Helena Bouveng (M), Hanna Westerén (S), Alexandra Anstrell (M), Hanna Gunnarsson (V), Mikael Oscarsson (KD), Mikael Larsson (C), Lars Püss (M), Emma Berginger (MP), Markus Selin (S), Camilla Brunsberg (M), Lena Johansson (S) och Anders Ekegren (L).

Avvikande meningar

1. En ny lag om kommunal hamnverksamhet (S, MP)

Helén Pettersson (S), Johan Andersson (S), Hanna Westerén (S), Emma Berginger (MP), Markus Selin (S) och Lena Johansson (S) anför:

Sveriges hamnar är inte bara en del av transportsystemet. De är en del av vårt totalförsvaret. I ett säkerhetspolitiskt läge som är allvarligare än på länge är fungerande hamnar avgörande för att säkra försörjning, industri, handel och militär rörlighet. De är noder för energi, livsmedel, råvaror och export. De ska fungera i vardag, men också i kris och krig.

Mot den bakgrunden är det anmärkningsvärt att regeringens förslag till ny lag om kommunal hamnverksamhet i så begränsad utsträckning tar sin utgångspunkt i just totalförsvaret. Propositionen fokuserar i hög grad på konkurrensneutralitet och organisatoriska former, men saknar ett tydligt helhetsgrepp om hamnarnas roll i Sveriges beredskap. Detta är en allvarlig brist.

Ett centralt problem i förslaget är kravet på att kommunal hamnverksamhet som bedrivs i konkurrens ska bolagiseras. Det riskerar att slå särskilt hårt mot mindre och regionalt viktiga hamnar. Just dessa hamnar är ofta avgörande i ett beredskapsperspektiv. De skapar redundans, sprider kapacitet över landet och minskar sårbarheten i transportsystemet.

Regeringen har heller inte i tillräcklig utsträckning analyserat vilka konsekvenser förslaget får för totalförsvaret. Det saknas en tydlig genomlysning av hur förändringarna påverkar robusthet, tillgänglighet och uthållighet i transportsystemet. I ett läge där Sverige bygger upp totalförsvaret igen är det anmärkningsvärt att denna dimension inte väger tyngre.

Vi anser att lagstiftningen måste ta sin utgångspunkt i att hamnar är en samhällsviktig och i många fall säkerhetskänslig infrastruktur. Det kräver ett annat angreppssätt än det som regeringen nu presenterar. Regelverket bör därför utformas så att det stärker, inte försvagar, redundans och geografisk spridning av hamnkapacitet.

Sverige behöver hamnar som fungerar i hela landet i fred, kris och krig. Då krävs det en lagstiftning som tar totalförsvaret på allvar. Regeringens förslag gör inte det i tillräcklig utsträckning. Vi anser därför att trafikutskottet bör avstyrka propositionen och tillstyrka motionerna 2025/26:4125 (S) och 2025/26:4103 (V) yrkande 1.

2. En ny lag om kommunal hamnverksamhet (V)

Hanna Gunnarsson (V) anför:

Regeringens förslag i propositionen har mött skarp kritik från Lagrådet, som i sitt yttrande anför att regeringens resonemang inte övertygar om att det är

lämpligt att genomföra lagförslaget i det rådande säkerhetsläget. I stället anser Lagrådet att förslaget bör utredas vidare. Flera remissinstanser framför liknande kritik och avstyrker propositionen helt. Det har bl.a. anförts att förslaget kan medföra att hamnar som utgör systemkritisk infrastruktur kan behöva läggas ned, vilket riskerar att leda till att samhällsviktig verksamhet inte kan upprätthållas. Det skulle kunna få stora konsekvenser, framför allt ur ett resiliensperspektiv, eftersom sådan samhällsviktig verksamhet behöver fungera vid kris och krig. Även ett par kommuner menar att bolagisering och affärsmässig styrning kan vara problematiskt ur ett säkerhets- och beredskapsperspektiv. Utöver remissinstansernas kritik menar jag att det behövs en nationell hamnstrategi. Hamnarna är kritisk nationell infrastruktur, och en brist på nationell samordning leder till ineffektivitet. Det finns därför ett stort behov av att ta ett samlat grepp om hamninfrastrukturen, vilket regeringens förslag riskerar att försvåra.

Jag instämmer i Lagrådets och remissinstansernas kritik och anser därför att trafikutskottet bör avstyrka propositionen och tillstyrka motionerna 2025/26:4103 (V) yrkande 1 och 2025/26:4125 (S).