

Trafikutskottets betänkande 2025/26:TU19

Ny lag om kommunal hamnverksamhet

Sammanfattning

Utskottet ställer sig bakom regeringens förslag till lag om kommunal hamnverksamhet. Lagförslaget lämnas för att de svenska bestämmelserna om kommunal hamnverksamhet ska anses vara förenliga med EU:s regler om statsstöd och innebär att en kommun eller en region som bedriver hamnverksamhet på en marknad ska bedriva verksamheten i ett kommunalt aktiebolag på affärsmässig grund.

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 föreslås dock få fortsätta att bedriva hamnverksamheten inom förvaltningen t.o.m. den 31 december 2028.

Utskottet föreslår att riksdagen avslår motionsyrkandena.

I betänkandet finns två reservationer (S, V, MP).

Behandlade förslag

Proposition 2025/26:234 En ny lag om kommunal hamnverksamhet.

Fyra yrkanden i följdmotioner.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	4
Ärendet och dess beredning.....	4
Bakgrund	4
Propositionens huvudsakliga innehåll	4
Utskottets överväganden.....	6
Ny lag om kommunal hamnverksamhet	6
Utskottets ställningstagande.....	15
Reservationer	17
1. Regeringens lagförslag, punkt 1 (S, V, MP).....	17
2. Önskemål om ytterligare utredning, punkt 2 (V).....	18
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	20
Propositionen	20
Följdmotionerna	20
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag	21
<i>Bilaga 3</i>	
Försvarsutskottets yttrande 2025/26:FöU5y	22

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Regeringens lagförslag

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om kommunal hamnverksamhet.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2025/26:234 och avslår motionerna

2025/26:4103 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 1,

2025/26:4125 av Aylin Nouri m.fl. (S) och

2025/26:4135 av Malcolm Momodou Jallow m.fl. (-).

Reservation 1 (S, V, MP)

2. Önskemål om ytterligare utredning

Riksdagen avslår motion

2025/26:4103 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 2.

Reservation 2 (V)

Stockholm den 2 juni 2026

På trafikutskottets vägnar

Ulrika Heie

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Ulrika Heie (C), Thomas Morell (SD), Aylin Nouri (S), Mattias Ottosson (S), Patrik Jönsson (SD), Åsa Karlsson (S), Sten Bergheden (M), Helena Gellerman (L), Carina Ödebrink (S), Ann-Sofie Lifvenhage (M), Malin Östh (V), Magnus Jacobsson (KD), Johanna Rantsi (M), Linus Lakso (MP), Crister Carlsson (M), Ulf Lindholm (SD) och Zara Leghissa (S).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I detta betänkande behandlar utskottet regeringens proposition 2025/26:234 En ny lag om kommunal hamnverksamhet. Vidare behandlas fyra yrkanden i tre följdmotioner med anledning av propositionen. En förteckning över behandlade förslag finns i bilaga 1, och regeringens lagförslag finns i bilaga 2.

I propositionen finns en redogörelse för ärendets beredning fram till regeringens beslut om propositionen.

Försvarsutskottet har getts tillfälle att yttra sig över propositionen och motionerna i de delar som berör försvarsutskottets beredningsområde. Försvarsutskottets yttrande redovisas i bilaga 3.

Bakgrund

I flera europeiska länder har det tidigare funnits särskilda skattebefrielser för hamnar och hamnverksamhet. Under 2013 inledde Europeiska kommissionen en undersökning av europeiska hamnars funktionssätt och beskattning. Undersökningen ledde fram till flera beslut där dylika skattebefrielser bedömdes utgöra statsstöd som är oförenliga med den inre marknaden, vilket tvingat fram förändringar av lagstiftningen i de berörda medlemsstaterna.

När det gäller svenska hamnar har kommissionen uppmärksammat att vissa kommunala hamnar drivs som en del av den kommunala förvaltningen och att den hamnverksamheten därmed är befriad från inkomstbeskattning, medan övrig hamnverksamhet, inklusive sådan som drivs av kommunala bolag, beskattas enligt allmänna regler. Detta har väckt frågor om det svenska systemets förenlighet med statsstödsregelverket.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslår regeringen en ny lag om kommunal hamnverksamhet. Regeringen lämnar förslaget 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 (EU).

Regeringen föreslår att den nya lagen ska 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.

Utskottets överväganden

Ny lag om kommunal hamnverksamhet

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens förslag till en ny lag om kommunal hamnverksamhet. Riksdagen avslår motionsyrkanden om att avslå propositionen och ett motionsyrkande om ytterligare utredning av utförningen av de svenska bestämmelserna om kommunal hamnverksamhet.

Jämför reservation 1 (S, V, MP) och 2 (V).

Bakgrund

Den kommunala självstyrelsen och ramar för kommunal verksamhet

Kommunernas och regionernas kompetens att bedriva olika slags verksamhet följer av bestämmelser i regeringsformen, kommunallagen (2017:725) och ett stort antal författningar för specialreglerad verksamhet. Vidare har EU-rätten betydelse för vad kommuner och regioner får ägna sig åt, och det finns t.ex. regler om statsstöd som kan begränsa utrymmet för kommunala åtgärder.

Kommunerna och regionerna har utöver sina lagreglerade åligganden en fri sektor inom vilken de kan ombesörja sina angelägenheter, s.k. frivillig verksamhet. Frivilligheten ligger i att staten inte ställer upp några särskilda krav vad gäller exempelvis kvalitet och omfattning och inom detta område finns därmed utrymme för en kommunal initiativrätt som är ett viktigt inslag i den kommunala självstyrelsen.

För att kommunal näringsverksamhet ska få bedrivas krävs att den drivs utan vinstsyfte och att den går ut på att tillhandahålla allmännyttiga anläggningar eller tjänster åt medlemmarna. Kommunallagen innehåller inte några bestämmelser om föreskriven organisationsform för näringsverksamhet som kommuner bedriver. Grundprincipen är att kommunerna själva får bestämma hur de vill organisera sin verksamhet. Kommuner får, med de begränsningar som framgår av lag, överlämna skötseln av kommunala angelägenheter till kommunala bolag, stiftelser och föreningar.

Inom kommunalrätten finns vissa grundprinciper som i de flesta fall begränsar den kommunala kompetensen. De kommunalrättsliga grundprinciperna är generellt tillämpliga och för undantag från dessa krävs lagstöd.

Självkostnadsprincipen gäller som huvudregel för all kommunal verksamhet och innebär att kommuner inte får ta ut högre avgifter än som motsvarar kostnaderna för de tjänster eller nyttigheter som de tillhandahåller. Syftet är att hindra att kommunen utnyttjar den monopolsituation som ofta finns vid avgiftsfinansierad kommunal verksamhet.

En kommun som bedriver s.k. sedvanlig affärsverksamhet som en del av den kommunala förvaltningen är som utgångspunkt bunden av självkostnadsprincipen, och för verksamhet som bedrivs i bolagsform ska de kommunala befogenheterna som utgör ram för verksamheten, t.ex. självkostnadsprincipen, anges i bolagsordningen.

I flera speciallagar som reglerar kommunal näringsverksamhet finns dock bestämmelser om att verksamheten ska bedrivas på affärsmässig grund. På dessa områden finns konkurrerande privata aktörer på samma marknad. Begreppet affärsmässig grund har ansetts innebära ett undantag från såväl självkostnadsprincipen som kommunallagens förbud mot att driva företag i vinstsyfte. Att verksamheten ska drivas på affärsmässig grund innebär främst att företaget ska tillämpa affärsmässigt beteende och en korrekt prissättning samt räkna in en viss vinstmarginal i priset om inte annat undantagsvis är särskilt motiverat. Verksamheten får inte bli beroende av stöd eller kors-subventioner och de villkor som gäller för det privata näringslivets affärsdrivande verksamhet ska således vara vägledande.

Undantagen i speciallagstiftningar har inte samordnats utan har utformats på flera olika sätt eftersom de tillkommit vid olika tillfällen och av olika anledningar.

I enlighet med inkomstskattelagen är vissa juridiska personer, däribland kommuner, sedan 1984 undantagna från skattskyldighet till inkomstskatt. Om en kommun har överlämnat skötseln av en kommunal angelägenhet till exempelvis ett helägt aktiebolag, omfattas den verksamheten inte av det undantag från skattskyldighet till inkomstskatt som gäller för kommunerna enligt inkomstskattelagen. I stället gäller de allmänna reglerna i inkomstskattelagen för den aktuella associationsformen, vilket innebär att ett kommunalt aktiebolag är skattskyldigt för bolagsskatt på samma sätt som ett privatägt aktiebolag.

Nuvarande regler för hamnverksamhet

I Sverige är hamnverksamhet till största delen en oreglerad kommunal angelägenhet och en s.k. frivillig verksamhet där kommunerna har en stor frihet att bestämma formerna för verksamheten. De hamnar som är helt kommunalt ägda drivs i nästan samtliga fall som självständiga kommunala bolag, men det finns även några hamnar som drivs som en del av den kommunala förvaltningen. Utöver den generella kommunalrättsliga regleringen styrs verksamheten i kommunala hamnar av EU-rättslig och svensk reglering av hamnar, bl.a. finns bestämmelser om avgiftsuttaget i hamnverksamheten som kompletterar den kommunalrättsliga regleringen.

EU:s s.k. hamntjänstförordning trädde i kraft i mars 2017 och det är bara vissa utpekade hamnar som omfattas av förordningens bestämmelser. Hamntjänstförordningen reglerar bl.a. frågor om rätt till tillträde till en hamn för att utföra hamntjänster och villkoren för detta samt frågor om finansiell insyn. I

förordningen finns även bestämmelser om hur hamnavgifter och hamninfrastrukturavgifter ska bestämmas. För svensk del kompletteras hamntjänstförordningen av lagen (2019:152) med kompletterande bestämmelser till EU:s hamntjänstförordning.

Till skillnad från många andra europeiska länder har Sverige inte någon allmän hamnlagstiftning och det finns inte heller någon särskild reglering om ansvaret för och driften av hamnarna. Däremot finns det en mängd speciallagar som reglerar skilda aspekter av hamnväsendet.

I rättsligt hänseende görs skillnad mellan allmänna och icke allmänna hamnar. Allmänna hamnar regleras i lagen (1983:293) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn. Sjöfartsverket får besluta att en allmän hamn får inrättas om hamnen är av väsentlig betydelse för den allmänna samfärdseln. För en allmän hamn får hamninnehavaren viss rådgighet över området inom hamnen även om hamninnehavaren inte äger hela området. Exempelvis får hamninnehavaren vidta åtgärder i vattnet och ta ut avgifter av fartyg som passerar genom hamnen utan att angöra hamnens anläggningar. I Sverige finns ett femtiotal allmänna hamnar och de flesta av dessa ägs av kommuner. Ungefär hälften av de allmänna hamnarna är helt kommunalt ägda medan resterande även har privata ägarintressen i varierande grad. Det finns också helt privatägda allmänna hamnar utan några kommunala ägarintressen. Utöver de allmänna hamnarna finns ett stort antal s.k. industrihamnar som i första hand är knutna till industriföretag samt många hamnar för fritidsbåtar, fiskehamnar och liknande.

EU:s statsstödsregler

Reglerna om statligt stöd är en del av EU-rättens konkurrensregler. Om en åtgärd uppfyller kriterierna för att vara ett statligt stöd är åtgärden bara tillåten om någon undantagsbestämmelse är tillämplig och som huvudregel om kommissionen, efter anmälan, har godkänt åtgärden. Kriterierna för statligt stöd framgår av den grundläggande statsstödsbestämmelsen i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget). Statligt stöd som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, är oförenligt med den inre marknaden om det påverkar handeln mellan medlemsstaterna. Samtidigt finns ett flertal undantag och bestämmelser som gör det möjligt för medlemsstaterna att bevilja stöd under vissa förutsättningar. Om en medlemsstat vill införa ett statligt stöd är huvudregeln att medlemsstaten ska anmäla stödåtgärden till kommissionen som utifrån EU:s regler om statligt stöd ska pröva och godkänna om åtgärden är förenlig med den inre marknaden innan den kan träda i kraft.

Kommissionen har i enlighet med EUF-fördraget även bemyndigats att anta förordningar om undantag från anmälningskyldigheten. Kommissionen har med stöd av bemyndigandet antagit bl.a. Europeiska kommissionens förordningar om stöd av mindre betydelse och kommissionens allmänna gruppundantagsförordning.

Kommissionens undersökning av europeiska hamnar

Det har funnits särskilda skattebefrielser för hamnar och hamnverksamhet i flera europeiska länder. Kommissionen inledde 2013 en större undersökning av europeiska hamnar. Syftet med undersökningen var att få en helhetsbild i frågan och att klargöra hamnarnas ställning i förhållande till EU:s regler om statligt stöd. Undersökningen ledde fram till flera beslut där dylika skattebefrielser bedömdes utgöra stöd som inte var förenliga med den inre marknaden. Det uppmärksammades i detta sammanhang att vissa svenska kommunala hamnar bedrivs i egen regi och därmed är befriade från inkomstbeskattning, medan övriga hamnar – även sådana som drivs av kommunala bolag – beskattas enligt allmänna regler. Kommissionen har, även under senare tid, ifrågasatt huruvida detta förhållande är förenligt med statsstödsreglerna och uppmanat Sverige att vidta åtgärder.

Propositionen

Behovet av en reform

Regeringen bedömer i propositionen att det bör skapas en ny reglering av kommunal hamnverksamhet som är förenlig med EU-rätten. Som skäl för detta pekar regeringen på att kommissionen när det gäller svenska hamnar har uppmärksammat att kommunala hamnar som drivs som en del av den kommunala förvaltningen är befriade från inkomstbeskattning, medan övriga hamnar, inklusive sådana som drivs av kommunala bolag, beskattas enligt allmänna regler. Regeringen pekar på att kommissionen har ifrågasatt huruvida detta förhållande är förenligt med statsstödsreglerna samt uppmanat Sverige att vidta åtgärder. Enligt regeringens bedömning är det en konkret risk att dagens regelverk står i strid med EU-rätten när kommuner som bedriver hamnverksamhet som en del av den kommunala förvaltningen åtnjuter befrielse från inkomstbeskattning, medan motsvarande inte gäller för privata aktörer eller kommunala bolag.

Regeringen föreslår därför att det skapas en ny reglering för kommunal hamnverksamhet som innebär likvärdiga konkurrensvillkor för kommuner och privata aktörer.

En ny lag om kommunal hamnverksamhet

Bolagiseringskyldighet

Regeringen föreslår att det ska införas en ny lag om kommunal hamnverksamhet som föreskriver att om en kommun eller en region bedriver hamnverksamhet på en marknad ska verksamheten bedrivas i ett kommunalt bolag. För att uppnå ändamålet att göra de svenska reglerna förenliga med EU-rätten bedömer regeringen att det är nödvändigt att införa regler om att viss typ av kommunal hamnverksamhet ska bedrivas genom ett skattskyldigt kommunalt aktiebolag.

Regeringen pekar på att för en majoritet av kommunerna kommer den föreslagna ordningen inte att få några konsekvenser eftersom det endast är ett fåtal kommuner som i dag driver hamnverksamhet som en del av den kommunala förvaltningen.

Regeringen uppmärksammar i propositionen att flera remissinstanser har framfört att det syfte som eftersträvas med förslaget bör kunna uppnås på ett mindre ingripande sätt än genom en bolagisering. Regeringen redovisar att den har analyserat möjligheterna och utrymmet för att vidta andra åtgärder som bedöms vara förenliga med EU:s statsstödsregler, såsom kommissionens regelverk om stöd av mindre betydelse, SGEI de minimis-förordningen eller gruppundantagsförordningens (GBER) undantag för statsstöd. Sammantaget bedömer regeringen att det inte finns några alternativa lösningar som skulle eliminera statsstödsproblematiken och att någon ytterligare utredning av alternativa lösningar därför inte är nödvändig. Regeringen framhåller också att det lämnade förslaget innebär den minst ingripande lösningen för det kommunala självbestämmandet.

Vid en avvägning mellan intresset av att den kommunala självstyrelsen inte inskränks och de allmänna intressena att uppfylla EU-rättens krav i statsstödshänseende och att åstadkomma likvärdiga ekonomiska och rättsliga villkor för hamnverksamhet samt motverka en snedvriden konkurrens anser regeringen att de allmänna intressena väger över. Regeringen bedömer därmed den föreslagna regleringen som godtagbar vid beaktande av proportionalitetsprincipen.

Regeringen gör även bedömningen att den föreslagna lagstiftningen inte bidrar till att öka risker kopplade till Sveriges beredskap och säkerhet. Enligt regeringen finns en väl utbyggd reglering för att motverka risker för att olämpliga aktörer tar över samhällsviktiga och säkerhets känsliga verksamheter.

Enligt regeringens bedömning finns det inte någon lämplig gällande lagstiftning där den nu aktuella regleringen kan införas. Regeringen föreslår därför att det bör införas en ny lag om kommunal hamnverksamhet.

Affärsmässiga villkor

Regeringen föreslår att kommunal hamnverksamhet som bolagiseras ska bedrivas på affärsmässig grund och därmed undantas från självkostnadsprincipen och förbudet i kommunallagen mot att driva företag i vinstsyfte. Verksamheten ska särredovisas från annan verksamhet. Som skäl för detta anger regeringen att avgiftsuttaget i svenska hamnar till viss del är särreglerat och för kommunal hamnverksamhet som bedrivs som en del av förvaltningen gäller i övrigt att verksamheten styrs av de vanliga kommunalrättsliga principerna, inklusive självkostnadsprincipen. För bolagiserad verksamhet gäller som utgångspunkt att fullmäktige ska se till att de kommunala befogenheterna som utgör ram för verksamheten anges i bolagsordningen.

Regeringen pekar på att utvecklingen gått mot att allt fler kommunala verksamheter som konkurrerar med privata aktörer genom speciallagstiftning har fått åläggande om att verksamheten ska drivas på affärsmässig grund, dvs.

på marknadens villkor. Begreppet affärsmässig grund har ansetts innebära ett undantag från såväl självkostnadsprincipen som förbudet i kommunallagen mot att driva spekulativa företag. Undantagen har motiverats med att kommunen på en avreglerad marknad ska kunna konkurrera på lika villkor som andra aktörer, men också med att de speciella villkor som gäller för kommunal verksamhet inte ska snedvrیدا konkurrensen till nackdel för privata aktörer.

Undantag från bolagiseringskyldigheten för vissa verksamheter

Regeringen föreslår att kommuner får bedriva hamnverksamhet som en del av den kommunala förvaltningen om verksamheten främst betjänar lokala användare och inte kan anses påverka handeln mellan medlemsstaterna inom EU.

Enligt regeringen måste bedömningen av om en hamnverksamhet kan anses vara av så begränsad art att den inte påverkar handeln inom EU göras i det enskilda fallet. En generell reglering som utgår från vissa gränsvärden är enligt regeringen inte ändamålsenlig och riskerar även att undanta sådan verksamhet som bör omfattas av lagen. Regeringen pekar på att närmare ledning om när en verksamhet är av sådant slag att stöd till densamma kan anses påverka handeln inom EU finns att hämta i praxis från EU-institutionerna. Av denna praxis framgår att stöd till verksamhet som bedrivs i små hamnar av typen småbåtshamnar och fiskehamnar i många fall inte kan anses påverka handeln mellan medlemsstaterna.

Tillsyn

Regeringen bedömer att det inte behövs några särskilda tillsynsbestämmelser och att Konkurrensverkets tillsyn får anses vara tillräcklig. Som skäl för detta pekar regeringen på att Konkurrensverket utövar tillsyn för att säkerställa att aktörer inte bryter mot konkurrenslagen (2008:579). Enligt konkurrenslagen kan staten, en kommun eller en region förbjudas att i en säljverksamhet tillämpa ett visst förfarande om det snedvrider, eller är ägnat att snedvrída, förutsättningarna för en effektiv konkurrens eller om det hämmar, eller är ägnat att hämma, förekomsten eller utvecklingen av en sådan konkurrens på den svenska marknaden. Förbud får dock inte meddelas när det gäller förfaranden som är försvarbara från allmän synpunkt. Utöver det allmännas agerande på marknaden kan även konkurrensnedvrídande verksamheter förbjudas om verksamheten bedrivs av en kommun eller en region. Är verksamheten förenlig med lag kan dock inte något förbud meddelas. Regeringen konstaterar även att om en kommun, i strid med den föreslagna lagen, fortsätter att bedriva hamnverksamhet som en del av sin kommunala förvaltning kan det bli fråga om sådant olagligt statsstöd som ska återkrävas från stödmottagaren, om inte undantag medges enligt EU-rätten om tillämpning av EU:s statsstödsregler.

Konsekvensanalys

Regeringen bedömer att den offentligfinansiella effekten av förslaget är försombar. Enligt regeringens bedömning kan förslaget inte antas leda till större skatteintäkter för staten, och förslagets effekter i allmänhet bör vara små och av begränsad omfattning.

När det gäller effekter för kommunerna pekar regeringen på att de kommunala hamnverksamheter som främst betjänar lokala användare och inte kan anses påverka handeln mellan medlemsstaterna inom EU är undantagna från bolagiseringsskyldigheten. Detta undantag bedöms kunna innebära att hamnverksamheter där en bolagiseringsskyldighet på ett markant sätt skulle förändra villkoren för den fortsatta driften av hamnen i fråga inte berörs av förslaget. För de hamnverksamheter som däremot berörs av förslaget eftersom de inte omfattas av undantaget bedöms effekterna för den praktiska verksamheten i allmänhet vara begränsad.

När det gäller effekter för företagen bedömer regeringen att förslagets konsekvenser för de kommunala hamnarnas prissättning är osäker. Att en majoritet av den kommunala hamnverksamheten i dag bedrivs i kommunala aktiebolag och att prissättningen i många fall inte blir påtagligt förändrad bör dock kunna anses som stöd för slutsatsen att effekten för företag i allmänhet kan väntas vara begränsad. Enligt regeringen kan det samtidigt inte uteslutas att det i vissa fall råder lokala omständigheter som innebär att en bolagiseringsskyldighet skulle påverka den framtida hamnverksamheten på ett mer betydande sätt. Dessa omständigheter kan dock antas uppstå i fall där den kommunala hamnverksamheten är av relativt liten omfattning, och regeringen bedömer därför att följdeffekten av detta är relativt begränsad för företag i allmänhet.

Regeringen bedömer att förslagen endast medför marginella förändringar för Konkurrensverket och Patent- och marknadsdomstolen eftersom det är fråga om ett lagförslag som endast kommer att gälla ett fåtal kommuners hamnverksamhet.

Enligt regeringens bedömning bör förslaget inte innebära några effekter för miljön, enskilda, sysselsättningen, inflationen eller den ekonomiska jämställdheten. Inte heller väntas några fördelningseffekter uppstå.

Enligt regeringens bedömning bör bolagisering av en kommunal hamn inte försämra säkerheten och beredskapen i kommunerna. Regeringen uppmärksammar i propositionen att Lagrådet i sitt yttrande med anledning av lagrådsremissen har framfört att frågan om lagförslaget bör genomföras bör bli föremål för ytterligare överväganden och analys och behandlas mer ingående i den fortsatta beredningen. Regeringen uppmärksammar vidare vad Lagrådet har framfört om att för det fall slutsatsen blir att lagförslaget bör genomföras bör en tydlig redovisning av regeringens bedömningar i det nu aktuella avseendet ges i propositionen. Med anledning av Lagrådets yttrande har regeringen utvecklat sitt ställningstagande i propositionen under rubriken Bolagisering och affärsmässig styrning av kommunal hamnverksamhet ur ett säkerhets- och beredskapsperspektiv. Regeringen pekar på att kommuner har

ett generellt ansvar för säkerhets- och beredskapsfrågor kopplade till samhälls- viktig verksamhet inom sitt geografiska område och att det även gäller hamnverksamheten inom kommunen. Detta ansvar gäller oavsett om kommuner bedriver hamnverksamheten i bolagsform och på affärsmässig grund eller om hamnverksamheten drivs av andra företag. Regeringen bedömer vidare att en tillförlitlig tillgång till hamnar ur ett säkerhets- och beredskapsperspektiv i första hand inte säkerställs genom att viss kommunal hamnverksamhet tillåts fortsätta att bedrivas som en del av den kommunala förvaltningen, utan genom annan lagstiftning.

Ikraftträdande

Regeringen föreslår att den nya lagen ska träda i kraft den 1 augusti 2026. Som skäl för detta anger regeringen att den nya lagen bör träda i kraft så snart som möjligt för att säkerställa att svensk reglering av kommunal verksamhet inte står i strid med EU-rätten längre än nödvändigt.

En kommun eller en region som före ikraftträdandet bedriver hamnverksamhet som en del av den kommunala förvaltningen föreslås dock, trots vad som anges i lagen, få fortsätta att bedriva hamnverksamheten inom förvaltningen t.o.m. den 31 december 2028.

Motionerna

Regeringens lagförslag

Aylin Nouri m.fl. (S) föreslår i kommittémotion 2025/26:4125 att riksdagen avslår proposition 2025/26:234 En ny lag om kommunal hamnverksamhet. Motionärerna anser att det är en brist att propositionen i hög grad fokuserar på konkurrensneutralitet och organisatoriska former, men saknar ett tydligt helhetsgrepp om hamnarnas roll i Sveriges beredskap.

Malin Östh m.fl. (V) föreslår i kommittémotion 2025/26:4103 yrkande 1 att riksdagen avslår proposition 2025/26:234 En ny lag om kommunal hamnverksamhet. Motionärerna uttalar att de instämmer i kritiken från Lagrådet och remissinstanser.

Malcolm Momodou Jallow m.fl. (-) föreslår i motion 2025/26:4135 att riksdagen avslår proposition 2025/26:234 En ny lag om kommunal hamnverksamhet. Motionärerna anser att regeringens förslag riskerar att få långtgående negativa konsekvenser som regeringen kraftigt underskattar.

Önskemål om ytterligare utredning

Malin Östh m.fl. (V) anser i kommittémotion 2025/26:4103 yrkande 2 att det bör utredas hur de svenska bestämmelserna om kommunal hamnverksamhet kan utformas för att vara förenliga med EU:s statsstödsregler utan ett bolagiseringstvång.

Försvarsutskottets yttrande

Försvarsutskottet har yttrat sig över propositionen och följdmotionerna i de delar som de berör försvarsutskottets beredningsområde. I yttrandet anför försvarsutskottet bl.a. följande. Försvarsutskottet framhåller att det finns säkerhets- och beredskapsaspekter att beakta i sammanhanget och att transporter och transportinfrastruktur är av största vikt för att upprätthålla samhällsviktiga funktioner i frestdida 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. Enligt försvarsutskottet är det 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 enligt försvarsutskottet av största vikt att dessa aspekter beaktas när ny lagstiftning tas fram.

Försvarsutskottet konstaterar att regeringen, efter synpunkter från Lagrådet, har utvecklat och kompletterat sin analys och sina överväganden utifrån ett säkerhets- och beredskapsperspektiv. Försvarsutskottet delar vidare 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. Försvarsutskottet konstaterar även att den föreslagna lagen inte förhindrar möjligheten att vid behov stödja en samhällsviktig kommunal hamnverksamhet som inte är affärsmässigt lönsam med offentliga medel. En kommun kan alltså även framöver stödja en systemkritisk hamnverksamhet och på så vis säkra att samhällsviktig verksamhet kan upprätthållas.

Försvarsutskottet pekar på att en central fråga är 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. Liksom regeringen konstaterar försvarsutskottet dock att det finns ett antal regelverk som är till för att motverka riskerna för att olämpliga aktörer tar över samhällsviktiga och säkerhets känsliga verksamheter och att det i enlighet med gällande regler är en verksamhetsutövers skyldighet att bl.a. samråda med sin tillsynsmyndighet innan en sådan överlåtelse sker. Försvarsutskottet pekar vidare på att det finns möjlighet att göra undantag från upphandlingsregelverken när det är fråga om väsentliga säkerhetsintressen. Med hänsyn till det som anförts ovan delar försvarsutskottet regeringens bedömning att den föreslagna lagen inte kan anses bidra till att öka riskerna kopplade till Sveriges beredskap och säkerhet. Utifrån de utgångspunkter som försvarsutskottet 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.

Utskottets ställningstagande

Regeringens lagförslag

Utskottet kan inledningsvis konstatera att bakgrunden till regeringens förslag om en ny lag för kommunal hamnverksamhet är att Europeiska kommissionen har genomfört en större undersökning av europeiska hamnar. Med anledning av undersökningen uppmärksammade kommissionen att vissa svenska kommunala hamnar bedrivs i egen regi och därmed är befriade från inkomstbeskattning, medan övriga hamnar – även sådana som drivs av kommunala bolag – beskattas enligt allmänna regler. Utskottet konstaterar att kommissionen har ifrågasatt huruvida detta förhållande är förenligt med statsstödsreglerna och uppmanat Sverige att vidta åtgärder.

Regeringens förslag innebär att det skapas en ny reglering för kommunal hamnverksamhet som ger likvärdiga konkurrensvillkor för kommuner och privata aktörer. Utskottet ser positivt på detta. I likhet med regeringen bedömer utskottet att det finns en konkret risk att dagens regelverk står i strid med EU-rätten och att det därför är nödvändigt att införa regler om att viss typ av kommunal verksamhet ska bedrivas genom ett skattskyldigt kommunalt aktiebolag. Utskottet ser även positivt på vad regeringen framför om att det lämnade förslaget innebär den minst ingripande lösningen för det kommunala självbestämmandet.

Med anledning av vad som anförs i motionerna om risker relaterade till säkerhets- och beredskapsbehov, lämpligheten i att genomföra det aktuella lagförslaget i det rådande säkerhetsläget och att regeringen inte har analyserat förslagets konsekvenser för totalförsvaret i tillräcklig utsträckning vill utskottet framhålla att regeringen gör bedömningen att en bolagisering av en kommunal hamn inte bör försämra säkerheten och beredskapen i kommunerna. Utskottet vill understryka att regeringen tydligt har uppmärksammat remissinstansernas synpunkter i dessa frågor liksom Lagrådets yttrande och att regeringen med anledning av detta har utvecklat sitt ställningstagande i propositionen i ett särskilt avsnitt som behandlar frågan om bolagisering och affärsmässig styrning av kommunal hamnverksamhet ur ett säkerhets- och beredskapsperspektiv. Utskottet anser att regeringens redovisning är till fyllest och vill bl.a. understryka det som regeringen påminner om att kommuner har ett generellt ansvar för säkerhets- och beredskapsfrågor kopplade till samhällsviktig verksamhet inom sitt geografiska område och att det även gäller hamnverksamheten inom kommunen. Utskottet delar regeringens uppfattning att detta ansvar gäller oavsett om kommuner bedriver hamnverksamheten i bolagsform och på affärsmässig grund eller om hamnverksamheten drivs av andra företag. En viktig fråga som försvarsutskottet uppmärksammar rör de risker det skulle innebära om systemkritisk verksamhet skulle hamna i händerna på oseriösa aktörer eller aktörer med olämpliga kopplingar till utlandet. Utskottet vill här liksom försvarsutskottet framhålla vikten av att statens behov av att kunna värna totalförsvarets intressen på olika områden i samhället ska kunna tillgodoses på bästa möjliga sätt och

konstaterar att det finns ett antal regelverk som är till för att motverka riskerna för att olämpliga aktörer tar över samhällsviktiga och säkerhetskänsliga verksamheter. I likhet med regeringen bedömer utskottet också att en tillförlitlig tillgång till hamnar ur ett säkerhets- och beredskapsperspektiv i första hand inte säkerställs genom att viss kommunal hamnverksamhet tillåts fortsätta att bedrivas som en del av den kommunala förvaltningen, utan genom annan lagstiftning.

Sammantaget anser utskottet att riksdagen bör anta regeringens lagförslag av de skäl som anförs i propositionen. Utskottet tillstyrker därmed propositionen och avstyrker motionerna 2025/26:4103 (V) yrkande 1, 2025/26:4126 (S) och 2025/26:4135 (-).

Ytterligare utredning

När det gäller motionsförslaget om att utreda hur de svenska bestämmelserna om kommunal hamnverksamhet kan utformas för att vara förenliga med EU:s statsstödsregler utan ett bolagiseringstvång vill utskottet peka på att regeringen redan har gjort och redovisat en analys av möjligheterna och utrymmet för att vidta andra alternativa åtgärder som bedöms vara förenliga med EU:s statsstödsregler, vilket också tydligt redovisas i propositionen. Utskottet gör ingen annan bedömning än regeringen i frågan. Utskottet instämmer därmed med regeringen i att någon ytterligare utredning av alternativa lösningar inte är nödvändig och avstyrker följaktligen motion 2025/26:4103 (V) yrkande 2.

Reservationer

1. Regeringens lagförslag, punkt 1 (S, V, MP)

av Aylin Nouri (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Carina Ödebrink (S), Malin Östh (V), Linus Lakso (MP) och Zara Leghissa (S).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen avslår regeringens förslag.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2025/26:4103 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 1,

2025/26:4125 av Aylin Nouri m.fl. (S) och

2025/26:4135 av Malcolm Momodou Jallow m.fl. (-) samt avslår proposition 2025/26:234.

Ställningstagande

Vi motsätter oss regeringens förslag till ny lag om kommunal hamnverksamhet. I likhet med vad som framförs i de här aktuella motionerna ser vi betydande problem med lagförslaget och dess konsekvenser. Vi konstaterar att även Lagrådet liksom flera remissinstanser i sina remissyttranden har uppmärksammat aspekter som rör säkerhets- och beredskapsbehov och även ifrågasatt lämpligheten i att genomföra det aktuella lagförslaget i det rådande säkerhetsläget.

Vi menar att det behövs samhällelig kontroll och styrning av kritisk infrastruktur, inte minst i det hotfulla internationella klimat som Sverige befinner sig i. Att regeringen nu går fram med ett förslag som går stick i stäv med Sveriges akuta och långsiktiga säkerhets- och beredskapsbehov anser vi vara direkt skadligt.

Sveriges hamnar är inte bara en del av transportsystemet, de är också en del av totalförsvaret. Vi menar att i ett säkerhetspolitiskt läge som är mer allvarligt 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 och ska fungera i såväl vardag som i kris och krig. Mot den bakgrunden anser vi att det är anmärkningsvärt att regeringens förslag till ny lag om kommunal hamnverksamhet i så begränsad utsträckning tar sin utgångspunkt i just totalförsvaret. Vi menar att det är en allvarlig brist att propositionen i hög grad fokuserar på konkurrensneutralitet och organisatoriska former, men saknar ett tydligt helhetsgrepp om hamnarnas roll i Sveriges beredskap.

Vi anser att ett centralt problem i förslaget är kravet på att kommunal hamnverksamhet som bedrivs i konkurrens ska bolagiseras. Det är en långtgående förändring som vi menar inte tydligt motiveras av EU-rätten och som

riskerar att slå särskilt hårt mot mindre och regionalt viktiga hamnar. Dessa hamnar är ofta avgörande i ett beredskapsperspektiv eftersom de skapar redundans, sprider kapacitet över landet och minskar sårbarheten i transportsystemet. Om dessa hamnar pressas av ökade administrativa krav och kostnader riskerar vi att tappa funktioner som är svåra eller omöjliga att snabbt bygga upp igen. Det är inte bara en regionalpolitisk fråga, det är en fråga om nationell säkerhet.

Vi menar att regeringen inte heller har analyserat förslagets konsekvenser för totalförsvaret i tillräcklig utsträckning och att 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 i lagstiftningsarbetet. Vi anser att lagstiftningen måste ta sin utgångspunkt i att hamnar är en samhällsviktig och i många fall säkerhetskänslig infrastruktur, vilket kräver ett annat angreppssätt än det regeringen nu presenterar. Regelverket bör därför utformas så att det stärker, inte försvagar, redundans och geografisk spridning av hamncapacitet. Vi menar att kommuner måste ges möjlighet att organisera sin verksamhet på ett sätt som fungerar i praktiken, utan tvingande och generella krav som riskerar att slå fel lokalt.

Sverige behöver hamnar som fungerar i hela landet i fred, kris och krig och då krävs en lagstiftning som tar totalförsvaret på allvar. Vi konstaterar att regeringens förslag inte gör det i tillräcklig utsträckning.

Med hänvisning till det anförda anser vi att riksdagen bör avslå regeringens förslag till ny lag om kommunal hamnverksamhet.

2. Önskemål om ytterligare utredning, punkt 2 (V)

av Malin Östh (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2025/26:4103 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 2.

Ställningstagande

Jag anser att det förslag som regeringen har lämnat i propositionen om att en kommun eller region som bedriver hamnverksamhet ska bedriva den som ett kommunalt aktiebolag på affärsmässig grund minskar det kommunala handlingsutrymmet och innebär en inskränkning i det kommunala självstyret. Jag anser att ett bolagiseringstvång i enlighet med regeringens förslag därmed inte kan godtas och att det i stället torde finnas alternativa och mindre

ingripande lösningar som bör undersökas vidare och med utgångspunkt från att de är förenliga med EU:s statsstödsregler.

Därmed anser jag att det bör utredas hur de svenska bestämmelserna om kommunal hamnverksamhet kan utformas för att vara förenliga med EU:s statsstödsregler utan ett bolagiseringstvång.

BILAGA I

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2025/26:234 En ny lag om kommunal hamnverksamhet:
Riksdagen antar regeringens förslag till lag om kommunal hamnverksamhet.

Följdmotionerna

2025/26:4103 av Malin Östh m.fl. (V):

1. Riksdagen avslår proposition 2025/26:234 En ny lag om kommunal hamnverksamhet.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det bör utredas hur de svenska bestämmelserna om kommunal hamnverksamhet kan utformas för att vara förenliga med EU:s statsstödsregler utan ett bolagiseringstvång och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:4125 av Aylin Nouri m.fl. (S):

Riksdagen avslår proposition 2025/26:234 En ny lag om kommunal hamnverksamhet.

2025/26:4135 av Malcolm Momodou Jallow m.fl. (-):

Riksdagen avslår proposition 2025/26:234 En ny lag om kommunal hamnverksamhet.

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

Förslag till lag om kommunal hamnverksamhet

Härigenom föreskrivs följande.

1 § Om en kommun eller en region bedriver hamnverksamhet på en marknad, ska verksamheten bedrivas i ett kommunalt aktiebolag. I det kommunala aktiebolaget ska verksamheten bedrivas på affärsmässig grund och redovisas särskilt.

Hamnverksamheten behöver dock inte bedrivas i ett kommunalt aktiebolag om hamnen främst nyttjas av lokala användare och verksamheten inte kan anses påverka handeln mellan medlemsstaterna inom Europeiska unionen.

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 augusti 2026.
 2. En kommun eller en region som före ikraftträdandet bedriver sådan hamnverksamhet som enligt lagen ska bedrivas i ett kommunalt aktiebolag, får trots vad som anges i lagen fortsätta bedriva verksamheten inom sin förvaltning till och med den 31 december 2028.

BILAGA 3

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 allvarligare 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 verksamhetsutövers 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).