



2025-12-19

Finansdepartementet
fi.remissvar@regeringskansliet.se
elin.sedin@regeringskansliet.se

Diarienummer: Fi2025/01804

Yttrande över promemoria En ny lag om kommunal hamnverksamhet

Svenska Transportarbetarförbundet [Transport] ställer sig kritiska till att vi inte har bjudits in som remissinstans i denna fråga, särskilt med tanke på att vi organiserar majoriteten av Sveriges hamnarbetare.

Sammanfattning av förslaget

Promemorian syftar till att införa ett enhetligt regelverk för kommunal hamnverksamhet i Sverige. Förslaget innebär att kommuner och regioner som driver hamnverksamhet i konkurrens med privata aktörer ska överföra driften till kommunala aktiebolag och bedriva verksamheten på affärsmässig grund. Alternativt kan driften överlåtas till en privat utförare genom upphandling. Syftet är att skapa likvärdiga konkurrensvillkor mellan kommunala och privata hamnar i enlighet med EU:s statsstödsregler.

Bakgrunden till förslaget är att Europeiska kommissionen har ifrågasatt att vissa kommunala hamnar i Sverige drivs i egen regi och därmed är befriade från inkomstbeskattning, medan andra hamnar, inklusive de som drivs av kommunala bolag, beskattas enligt vanliga regler. Detta har ansetts strida mot EU:s regler om statligt stöd, eftersom det ger kommunala hamnar konkurrensfördelar gentemot privata aktörer. Förslaget läggs därför fram för att säkerställa att svensk lagstiftning är förenlig med EU-rätten och för att motverka snedvridning av konkurrensen på hamnmarknaden.

Små hamnar som främst används av lokala användare och som inte påverkar handeln mellan EU-länder undantas från kravet.

Den nya lagen och reglerna föreslås träda i kraft den 1 augusti 2026, med en övergångsperiod till utgången av 2027 för att genomföra förändringarna.

Transports synpunkter

Transport delar EU:s grundsyn om behovet av en sund och rättvis marknad utan konkurrenssnedvridning. Vi välkomnar ambitionen att säkra likvärdiga villkor mellan kommunala och privata aktörer. Hamnverksamheten utgör en av flera grundpelare för Sveriges försörjning, export och arbetsmarknad och kräver därför transparens, finansiell insyn och konkurrensneutralitet. Samtidigt ser vi betydande risker med delar av den föreslagna utformningen, särskilt kopplade till möjligheten att lägga ut driften på privata aktörer genom upphandling.

Vi ser positivt på att kommunal hamnverksamhet organiseras i kommunala aktiebolag, eftersom denna modell redan fungerar väl i stora delar av landet och ger stabilitet, insyn och kontroll. Däremot är vi fortsatt kritiska till att driften ska kunna läggas ut på privata utförare via LOU. Privata aktörer har ett starkt vinstintresse, vilket riskerar att leda till kostnadsjakt som påverkar kvaliteten i driften och försämrar villkoren för de anställda. Erfarenheter visar att detta ofta innebär ökad användning av bemanningsanställda istället för fasta tjänster, vilket skapar otrygghet, sämre kvalitet och försvårar långsiktigt arbetsmiljöarbete.

Utöver dessa arbetsmarknadsrisker ser vi allvarliga säkerhetsmässiga utmaningar. Bolagisering i kombination med upphandling öppnar för att kritisk hamninfrastruktur kan hamna i händerna på privata aktörer med bristande insyn och kontroll. Den internationella hamnsektorn har en dokumenterad historik av infiltration från kriminella nätverk, vilket ökar risken för narkotikasmuggling och otillåten påverkan. Vi befinner oss dessutom i ett kritiskt omvärldsläge med reella och direkta hot från främmande makter. Det finns en handfull globala hamnbolag som redan dominerar stora delar av världens hamnverksamhet. Om dessa aktörer får ytterligare tillträde till svenska hamnar riskerar vi både att snedvrida konkurrensen och att skapa en strategisk sårbarhet med potentiella konsekvenser för rikets säkerhet.

Mot denna bakgrund anser vi att lagstiftningen bör kompletteras med robusta säkerhetsskyddskrav för upphandlad hamnverksamhet. Särskild uppmärksamhet bör riktas mot att säkerställa att bolag och ledning som kan komma att ansvara för driften genom upphandling eller ägarförändringar genomgår noggranna prövningar och analyser enligt gällande säkerhetsskyddsregler. Vi ser även ett behov av fördjupad samverkan mellan relevanta myndigheter, såsom Tullverket, Polisen och Kustbevakningen, för att upprätthålla hög säkerhet och kontroll i hamnverksamheten.

Sammantaget står Transport bakom en modern, effektiv och konkurrensneutral hamnsektor, men den måste vila på trygga jobb, god arbetsmiljö och starkt säkerhetsskydd. Utan dessa grundpelare riskerar lagförslaget att skapa kortsiktig kostnadsjakt och långsiktig sårbarhet, med negativa följder för arbetstagare, samhällsekonomi och rikets säkerhet.

Stockholm den 17 december 2025

SVENSKA TRANSPORTARBETARFÖRBUNDET

Tommy Wreeth
Förbundsordförande

Amne Alansari
Föredragande