

Försvarsdepartementet  
fo.registrator@regeringskansliet.se

## Remiss – Förbättrat skydd för totalförsvaret (SOU 2019:34)

### Sammanfattning

Som en del i ett stärkt totalförsvaret har regeringen i den nationella säkerhetsstrategin aviserat en översyn av vilka författningsändringar som kan behöva göras för att bättre tillgodose statens behov av att, på olika områden i samhället, kunna värna totalförsvarets intressen. Kommittén för förbättrat skydd för totalförsvarets verksamhet har tillsatts mot denna bakgrund. Kommittén redovisade den del av uppdraget som rör skyddslagen och skyddsförordningen i delbetänkandet Några frågor i skyddslagstiftningen (SOU 2018:26). I detta slutbetänkande redovisar kommittén resterande del av sitt uppdrag.

Uppdraget består i att kartlägga det befintliga regelverk som syftar till att skydda Sveriges totalförsvarets verksamhet mot yttre hot och utifrån kartläggningen bedöma om ansvarsförhållandet mellan staten, kommunerna och enskilda är tydligt och lämpligt reglerat. I kommitténs uppdrag ingår också att bedöma om åtgärder behöver vidtas för att åstadkomma ett ökat skydd för totalförsvaret vid överlåtelse och upplåtelse av vissa fastigheter och infrastrukturer av väsentligt intresse för totalförsvaret.

### De huvudsakliga förslagen i korthet

- Ett statligt kontrollsystem införs med möjlighet för staten att granska och ytterst villkora eller förbjuda överlåtelse och upplåtelse av utpekad egendom som är av väsentligt intresse för totalförsvaret. Det rör 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.

### **Transportstyrelsens synpunkter**

Transportstyrelsen har tagit del av rubricerad remiss och har följande kommentarer.

#### **Definitionerna av flygplats och hamn och valda avgränsningar**

Transportstyrelsen ser en farhåga med hur definitionerna av en flygplats respektive en hamn är formulerade, med hänsyn till vad utredaren önskar att uppnå.

*Flygplats* - ett område som motsvarar definitionen av flygplats enligt 6 kap. 1 § luftfartslagen (2010:500) och som används eller har använts för kommersiell luftfart eller som har använts för militär luftfart.

Utredaren anger att syftet med avgränsningen är att man ”.. utgår från att en flygplats bör vara av viss storlek och ha viss funktionskapacitet för att vara av intresse för granskning. Således bedömer Transportstyrelsen att lagen inte behöver omfatta flygplatser som huvudsakligen används för fritidsändamål, såsom mindre flygfält utan hårdgjord start- och landningsbana.” Definitionen anger att det är ett område som motsvarar definitionen i luftfartslagen. Det innebär att det är ett mark- eller vattenområde som helt eller delvis har inrättas så att luftfartyg ska kunna ankomma, avgå samt röra sig på marken eller vattnet. Vidare framgår det att det området används eller har använts för kommersiell luftfart eller som har använts för militär luftfart.

Som Transportstyrelsen ser det så kommer avgränsningen inte att bli det som utredaren önskar uppnå. Definitionen kommer inte att exkludera flygplatser som huvudsakligen används för fritidsändamål. Det är sannolikt att det existerar ett antal flygplatser och flygfält i landet som tidigare har använts inom den kommersiella luftfarten eller som tidigare har använts för militär luftfart men som i dag används av privatpersoner, föreningar eller dylikt. Ett sådant exempel är Krigsfält 16 (Brattforsheden): fältet består i dag av en gräs bana och disponeras av en flygklubb. Fältet är inrättat som en flygplats och har tidigare använts för militär luftfart. Detsamma gäller för Krigsfält 58 (Björkvik flygbas) som fortfarande är en inrättad flygplats och som har en asfalterad bana men som i dag används av en privatperson som en testanläggning för fordon.

Transportstyrelsen antar att området ska kunna användas som en flygplats eftersom utredaren skriver att ”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." Detta kan innebära att Transportstyrelsens farhåga är obefogad: kontrollsystemet kommer förmodligen inte att hantera överlåtelser av flygplatser retroaktivt utan enbart från och med datum då kontrollsystemet blir aktivt.

*Hamn* - sådan hamn som används för eller har använts för kommersiella sjötransporter eller för militär verksamhet.

Definitionen avgränsar egentligen inte någonting. Kommersiella transporter kan göras från alla typer av hamnar och lastageplatser och det finns egentligen ingen begränsning för vilken verksamhet som får bedrivas från en sådan plats. Det finns heller ingen reglering om hur hamnen ska vara utformad eller vilket ansvar man har som hamnägare. Begreppen inom sjöfart är, liksom i annan lagstiftning, beroende på i vilket sammanhang de används. Således kan kommersiell i en lag betyda att man behöver utföra en tjänst åt en uppdragsgivare, medan begreppet har en annan betydelse i ett annat lagrum. Likaså är transporter inte ett homogent begrepp. Sätter man dessutom ihop dessa kan avgränsningen bli än mer otydlig.

Transportstyrelsen förstår det som att utredaren vill begränsa tillämpningsområdet till att undanta fritidsfartygshamnar och mindre fiskefartygshamnar. Enligt Transportstyrelsens bedömning kommer dock inte mindre fiskefartygshamnar att undantas med den föreslagna definitionen. Fiskefartyg bedriver de facto kommersiell verksamhet, oavsett storlek. Vill man undanta hamnar som används enbart av fritidsfartyg använder vi inom Transportstyrelsen begreppet "yrkesmässig trafik" som motsats till "fritidsmässig trafik". Kanske bör man om man är klar över vilka hamnar som inte bör omfattas av förslaget istället vända på begreppen till "samtliga hamnar med undantag för hamnar som enbart används för fritidsverksamhet" eller dylikt.

I övrigt ser Transportstyrelsen samma nyans av otydlighet rörande "har använts för" som på flygplatssidan. Transportstyrelsen förstår varför man vill vidga omfattningen men det kan finnas svårigheter att få hamninnehavare att känna till och implementera kontrollsystemet.

**Skillnaden mellan tillämpningen av förslaget till en ny säkerhets- skyddslag och detta förslag**

I förslaget till ny säkerhetsskyddslag (2018:82) är Transportstyrelsen utpekad som samrådsmyndighet vid överlåtande av säkerhetskänslig verksamhet (hamnar och flygplatser). Det slutbetänkande om förbättrat skydd för totalförsvaret som behandlas här kan leda till lagstiftning som kommer att omfatta betydligt fler objekt och även inkludera upplåtelse. Denna

lagstiftning kommer i tillägg till detta att vara subsidiär i förhållande till säkerhetsskyddslagen. De olika lagarna har även olika samrådsmyndigheter vilket kräver någon form av harmonisering och kommunikering mellan myndigheterna.

---

Detta ärende har beslutats av ställföreträdande generaldirektör Anita Johansson. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog utredare Torbjörn Sjöberg och säkerhetschef Peter Gustavsson, den senare föredragande.

Anita Johansson  
Ställföreträdande Generaldirektör