

Rapport

Transportstyrelsens arbete med tillsyn inom
säkerhetsskyddsområdet under perioden
den 1 januari 2021-den 31 december 2023



Sammanfattning

Regeringen gav den 15 februari 2024 Transportstyrelsen i uppdrag att redovisa hur den egna myndighetens tillsynsarbete enligt säkerhetsskyddslagstiftningen har bedrivits och fungerat under perioden den 1 januari 2021 till och med den 31 december 2023.

Rapporten innehåller en beskrivning av antalet inledda tillsynsärenden eller tillsynsaktiviteter under perioden den 1 januari 2021 till och med den 31 december 2023 och en översiktlig beskrivning av hur dessa handläggs. Under denna period har 22 tillsynsärenden inletts.

Vidare innehåller rapporten en beskrivning av antalet inledda samrådsförfaranden, med en översiktlig beskrivning av hur dessa handläggs. Under ovan nämnda period har 10 samrådsärenden inletts.

Transportstyrelsen har under perioden gett vägledning på säkerhetsskyddsområdet genom deltagande på branschdagar, information på hemsidan och genom att besvara frågor som kommit till funktionsbrevlådan för säkerhetsskyddsfrågor.

Transportstyrelsen identifierar ett antal problem i tillsynen som primärt hänger samman med att olika tillsynsmyndigheter gör olika regeltolkningar, att det finns olika tillsynsmyndigheter för transportsektorn samt ett antal oklarheter och brister i regelverket.

Innehåll

SAMMANFATTNING	2
INNEHÅLL	3
1 INLEDNING	4
1.1 Bakgrund.....	4
1.1.1 Regeringens beslut.....	4
1.1.2 Transportstyrelsens organisation	4
1.2 Syfte och frågeställningar	5
1.3 Avgränsningar.....	5
2 TILLSYNSÄRENDEN ELLER TILLSYNSAKTIVITETER.....	7
2.1 Allmänt om Transportstyrelsens tillsyn	7
2.2 Perioden den 1 januari 2021 till och med den 31 december 2023	8
3 SAMRÅDSFÖRFARANDEN	9
3.1 Allmänt om samrådsförfaranden.....	9
3.2 Perioden den 1 januari 2021 till och med den 31 december 2023	9
4 TRANSPORTSTYRELSENS VÄGLEDNING INOM TILLSYNSOMRÅDET OCH MEDDELADE FÖRESKRIFTER	9
5 IDENTIFIERADE PROBLEM I TILLSYNSARBETET	10
5.1 Allmänt.....	10
5.2 Samordningen mellan tillsynsmyndigheterna	10
5.3 Anmälan om säkerhetshotande verksamhet eller händelse.....	11
5.4 Indirekta överlåtelser	12
5.5 Tillsynsansvaret för transportsektorn.....	12
5.6 Sekretess mellan myndigheter	13
5.7 Samråd inför driftsättning av informationssystem.....	14
5.8 Internationella åtaganden om säkerhetsskydd	14
5.8.1 Behov av författningsändring.....	14

1 Inledning

Regeringen gav Transportstyrelsen och ett antal andra myndigheter i uppdrag att redovisa hur den egna myndighetens tillsynsarbete enligt säkerhetsskyddslagstiftningen har bedrivits och fungerat under perioden den 1 januari 2021 till och med den 31 december 2023 (regeringsbeslut den 15 februari 2024, Ju2024/00356).

1.1 Bakgrund

1.1.1 Regeringens beslut

I regeringens beslut beskrivs i huvudsak följande bakgrund till beslutet.

Säkerhetsskydd enligt säkerhetsskyddslagen (2018:585) avser skydd av säkerhetskänslig verksamhet mot spioneri, sabotage, terroristbrott och andra brott som kan hota verksamheten samt skydd i andra fall av säkerhetskänslig verksamhet.

Det säkerhetspolitiska läget både globalt och i Sveriges närhet har försämrats de senaste åren och präglas av instabilitet. Sedan flera år tillbaka finns en breddad och förhöjd hotbild mot Sverige och svenska intressen.

Säkerhetsskyddslagstiftningen har förstärkts de senaste åren och ställer höga krav på verksamhetsutövare som bedriver säkerhetskänslig verksamhet och hanterar skyddsvärd information. Genom lagändringar som trädde i kraft den 1 januari 2021 respektive den 1 december 2021 gjordes ändringar när det gäller tillsynsmyndigheternas undersöknings- och ingripande-möjligheter. I samband med lagändringarna justerades även tillsynsstrukturen i syfte att stärka tillsynen. Detta, i kombination med det ökande hotet från bl.a. statliga aktörer, gör det angeläget att den tillsyn som bedrivs på området är fungerande och effektiv. Mot denna bakgrund och med hänsyn till att den nu gällande tillsynsstrukturen varit i kraft några år ser regeringen behov av att inhämta information om hur tillsynsarbetet har bedrivits och få del av myndigheternas erfarenheter om hur arbetet har fungerat.

1.1.2 Transportstyrelsens organisation

På Transportstyrelsen är det sektionen för säkerhetsskydd på enheten för Infrastruktur på avdelning Sjö- och luftfart som ansvarar för tillsyn enligt säkerhetsskyddslagen över enskilda verksamhetsutövare inom områdena vägtrafik, sjöfart, spårbunden trafik, civil luftfart, flygtrafiktjänster för civil luftfart och flygtrafikledningstjänst för militär luftfart. Sektionen arbetar därmed gränsöverskridande över samtliga nämnda transportslag.

1.2 Syfte och frågeställningar

Regeringen har begärt uppgifter om

I fråga om tillsynsärenden eller tillsynsaktiviteter

- antal inledda tillsynsärenden eller tillsynsaktiviteter, med en översiktlig beskrivning av hur dessa handläggs,
- antal utfärdade förelägganden och om dessa förenats med vite samt i förekommande fall uppgift om att beslutet därefter prövats i domstol och om beslutet då fastställts, ändrats eller undanröjts,
- antal beslut om handräckning inklusive uppgift om vilken åtgärd som handräckningen avsett, och
- antal beslut om sanktionsavgift inklusive uppgift om vilken bestämmelse som överträdelsen avsett, samt i förekommande fall uppgift om att beslutet därefter prövats i domstol och om beslutet då fastställts, ändrats eller undanröjts.

I fråga om samrådsförfaranden

- antalet inledda samrådsförfaranden med en översiktlig beskrivning av hur dessa handläggs,
- hur lång handläggningstiden varit från det att samrådet inleddes till dess att det avslutades,
- antal utfärdade förelägganden, och
- antal meddelade förbud

Av redovisningarna ska även framgå vilka insatser myndigheten har vidtagit när det gäller att ge vägledning inom sitt tillsynsområde och i vilken utsträckning myndigheten har meddelat föreskrifter med stöd av bemyndiganden i säkerhetsskyddsförordningen (2021:955).

Myndigheterna ska vidare redogöra för eventuella problem som identifierats i tillsynsarbetet och vid behov lämna förslag på åtgärder, t.ex. rörande förändrat arbetssätt hos myndigheterna, samordningen mellan myndigheterna, metodstöd eller författningsändringar, för en mer effektiv tillsyn.

1.3 Avgränsningar

Det saknas en generell definition av tillsyn i svensk författning.

Transportstyrelsen har i denna rapport avgränsat *tillsynsärende eller tillsynsaktiviteter* till ärenden om tillsyn som har *inletts av*

Transportstyrelsen och har lett till/kommer leda till någon form av beslut av

*Transportstyrelsen riktat till verksamhetsutövaren. Det är dessa typer av ärenden som beskrivs i Transportstyrelsens *Rutinbeskrivning tillsyn av verksamheter som bedriver säkerhetskänslig verksamhet* (TSG 2023-870).*

Verksamhetsutövares anmälningar om säkerhetskänslig verksamhet (2 kap. 6 § säkerhetsskyddslagen) eller om säkerhetsskyddchef inklusive dennes ersättare (9 § Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2022:76) om säkerhetsskydd) ingår inte i rapportens sammanställning av antalet tillsynsärenden eller tillsynsaktiviteter. Det gäller även de fall Transportstyrelsen förelagt verksamhetsutövaren att inkomma med en anmälan – ett mindre antal sådana ärenden finns.

Inte heller ärenden som består i inskickade säkerhetsskyddsanalyser ingår i rapportens sammanställning av antalet tillsynsärende eller tillsynsaktiviteter. (Fram till den 15 juli 2022 gällde att en verksamhetsutövare var skyldig att skicka in sin säkerhetsskyddsanalys till Transportstyrelsen (4-5 §§ i numera upphävda Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2019:108) om säkerhetsskydd och övergångsbestämmelserna till Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2022:76) om säkerhetsskydd). Det gäller även de fall Transportstyrelsen förelagt verksamhetsutövaren att inkomma med en säkerhetsskyddsanalys – ett mindre antal sådana ärenden finns. Innehållet i en säkerhetsskyddsanalys kan dock vara ett incitament för Transportstyrelsen att inleda en tillsyn.

Registerkontrollärenden inom luftfartsskydd (3 kap. 4b § säkerhetsskyddslagen) och ansökningar om placering i säkerhetsklass (5 kap. 8 och 10 §§ förordningen om säkerhetsskydd) ingår inte heller i rapportens sammanställning av antalet tillsynsärenden eller tillsynsaktiviteter. Transportstyrelsen bedriver i och för sig tillsyn på registerkontrollområdet, men då utifrån EU-bestämmelser om luftfartsskydd. Av den anledningen har dessa ärenden inte tagits med i rapporten.

När det gäller *samrådsärenden* har Transportstyrelsen avgränsat dessa till ärenden som *lett till någon form av beslut av Transportstyrelsen*.

Ärenden som bestått i vägledning till verksamhetsutövare ingår inte heller i rapportens sammanställning av antalet tillsynsärenden, tillsynsaktiviteter eller samrådsärenden.

2 Tillsynsärenden eller tillsynsaktiviteter

2.1 Allmänt om Transportstyrelsens tillsyn

Transportstyrelsen har lång och stor erfarenhet av tillsyn inom transportområdet. Myndigheten strävar efter att göra tillsynsarbetet mer enhetligt mellan transportslag och sakområden. På myndighetsnivå finns därför exempelvis *Riktlinje för tillsyn – Inriktning för Transportstyrelsens tillsyn* (TSG 2021-2152) och *Vägledning för tillsyn – Metoder för riskbaserad tillsyn, systemtillsyn och bedömning av säkerhetskultur på Transportstyrelsen* (TSG 2021-2154). Transportstyrelsen har även en gemensam utbildning för myndighetens inspektörer oavsett transportslag och inspektörens sakområde.

Transportstyrelsen handlägger tillsynsärenden på säkerhetsskyddsområdet enligt *Rutinbeskrivning tillsyn av verksamhetsutövare som bedriver säkerhetskänslig verksamhet* (TSG 2023-870). Som anges i rutinbeskrivningen är den systematiska kartläggning över verksamhetsutövare och andra tillsynsobjekt som Transportstyrelsen ska utföra enligt 8 kap. 4 § säkerhetsskyddsförordningen grundläggande för tillsynsarbetet. I kartläggningen ingår att ha en aktuell förteckning över Transportstyrelsens tillsynsobjekt. Utgångspunkten för tillsynen är de verksamhetsutövare som har anmält säkerhetskänslig verksamhet. Uppgifter om ytterligare verksamhetsutövare som på annat sätt kommer till myndighetens kännedom kan tillkomma.

Utifrån kartläggningen och olika verktyg för tillsynsplanering görs ett grundurval av tillsynsobjekt utifrån ett riskperspektiv. Omvärldsläge och hotbild vägs in vid urval. Finns det någon typ av verksamhetsutövare som är särskilt intressant för en antagonist? Olika teman vägs in i tillsynen. Finns det något område inom säkerhetsskyddet, där det till exempel kan finnas extra stora sårbarheter? Vilken risk utgör verksamhetsutövaren i förhållande till Sveriges säkerhet? En prioritering görs där skyddsvärden, fokusområden och hotbild vägs in.

Vid resurssättning av ett tillsynsärende övervägs om det är möjligt att (vid tillsyn på plats) besöka flera verksamhetsutövare inom samma geografiska område. Därefter beslutar chef på sektionen för säkerhetsskydd om en tillsynsplan som normalt omfattar ett halvt kalenderår i taget

Vid tillsyn som innefattar fysiska besök hos verksamhetsutövaren skickas normalt en föransmälan till verksamhetsutövaren ca 10 veckor innan tillsynen på plats med information om tillsynen, förslag på dagordning, inriktning etc. Innan föransmälan skickas ut bestäms med verksamhetsutövaren ett lämpligt datum för den tillsynen på plats. I föransmälan begärs

samtidigt relevant underlag in som säkerhetskyddsanalys och säkerhetskyddsplan. Transportstyrelsen gör en dokumentgranskning av inkommit underlag innan tillsynen på plats.

Regelefterlevnaden av de bestämmelser och områden som aviserats i föransökan kontrolleras vid tillsynen på plats. Inspektörerna utgår från ett antal regelkriterier i relevanta bestämmelser och dessa regelkriterier kontrolleras vid tillsynen. I slutet av tillsynsbesöket presenterar inspektörerna sin preliminära bedömning för verksamhetsutövaren. Verksamhetsutövaren ger sin syn på resultaten och på Transportstyrelsens tillsyn. Vid tillsynsbesök kan Transportstyrelsen även ge vägledning om säkerhetskydd.

Efter besöket skickas ett utkast till rapport till verksamhetsutövaren för faktagranskning (bedömningsdelar finns inte med i rapporten i detta skede). Efter återkoppling på utkastet till rapport skrivs en rapport med Transportstyrelsens bedömning av hur verksamhetsutövaren uppfyller kraven.

Därefter tas ett beslut fram som kan innebära att ärendet avslutas om kraven bedöms uppfylla eller, om så inte är fallet, föreläggs verksamhetsutövaren att vidta lämpliga åtgärder för att kraven i säkerhetskyddslagstiftningen ska uppfyllas. Beslutet skickas till verksamhetsutövaren samtidigt som rapporten. I de fall verksamhetsutövaren föreläggs att vidta någon ytterligare åtgärd avslutas ärendet när dokumentation inkommer som visar att kraven i föreläggandet är uppfylla.

I en del fall kan det vara mer lämpligt att genomföra en tillsyn endast i form av granskning. Det kan vara fall där Transportstyrelsen redan genom att granska dokument kan avgöra om verksamhetsutövaren efterlever relevanta krav i säkerhetskyddslagen.

2.2 Perioden den 1 januari 2021 till och med den 31 december 2023

Transportstyrelsen har under perioden 1 januari 2021 till och med den 31 december 2023 inlett 22 tillsynsärenden. Det stora flertalet av dessa ärenden inleddes under andra halvan av 2023, tre ärenden inleddes under 2022 och endast ett ärende inleddes under 2021.

Förelägganden har meddelats i två av dessa ärenden under perioden. Inget av dessa förelägganden har förenats med viten eller överklagats till domstol.

Inget beslut om handräckning har meddelats under perioden och inte heller något beslut om sanktionsavgift.

3 Samrådsförfaranden

3.1 Allmänt om samrådsförfaranden

I Transportstyrelsens rutinbeskrivning *Rutinbeskrivningar för anmälningar* (TSG 2022-7470) redogörs översiktligt för hur samrådsförfaranden hanteras på Transportstyrelsen. I rutinbeskrivningen beskrivs hanteringen för flera olika typer av anmälningar som verksamhetsutövaren gör till Transportstyrelsen, bl.a. anmälan om säkerhetskänslig verksamhet, säkerhetsskyddschef, säkerhetsskyddsavtal och överlåtelse.

På Transportstyrelsens hemsida finns blanketter för anmälan om samråd inför överlåtelse av säkerhetskänslig verksamhet och om samråd inför förfaranden som kräver säkerhetsskyddsavtal. När en blankett inkommer till Transportstyrelsen görs en kontroll om alla bilagor som ska medfölja blanketterna finns med. En kontroll ska också göras att Transportstyrelsen är rätt tillsynsmyndighet och att säkerhetsskyddslagens formella förutsättningar för samråd är uppfyllda. En bekräftelse skickas ut till verksamhetsutövaren på att anmälan mottagits. Relevanta uppgifter som framkommer förs in i den kartläggning som åligger Transportstyrelsen enligt säkerhetsskyddsförordningen.

Arbete pågår på Transportstyrelsen med att ta fram en ny rutinbeskrivning specifikt för samrådsärenden.

3.2 Perioden den 1 januari 2021 till och med den 31 december 2023

Under perioden har 10 samrådsärenden inletts. Handläggningstiden för dessa ärenden har i de flesta fall varit från ett par veckor upp till två månader. Ett fall hade längre handläggningstid, ca 6 månader.

Något föreläggande har inte meddelats under den aktuella perioden.

Inget beslut om handräckning har meddelats under perioden och inte heller något förbud.

4 Transportstyrelsens vägledning inom tillsynsområdet och meddelade föreskrifter

Transportstyrelsen bedriver tillsyn även på andra områden än säkerhetsskydd, främst säkerhets- och marknadsområdena. I denna tillsyn finns sedan lång tid upparbetade forum med transportbranschen. Sektionen för säkerhetsskydd, har under perioden deltagit i ett flertal branschmöten

inom spårtrafik, sjöfart och luftfart där verksamhetsutövare inom de nämnda transportslagen har medverkat. I regel deltar sektionen på flera sådana branschmöten varje halvårsperiod. På dessa möten har medarbetare på sektionen informerat om säkerhetsskyddsregelverket, aktuella frågor och sektionens arbete.

På Transportstyrelsens webbplats ([transportstyrelsen.se/OmTransportstyrelsen/Vårt uppdrag och arbetssätt/Säkerhetsskydd](https://transportstyrelsen.se/OmTransportstyrelsen/Vart-uppdrag-och-arbetsatt/Sakerhetsskydd)) ges utförlig information om vad som gäller för säkerhetskänslig verksamhet. På webbplatsen finns blanketter för nedladdning och länkar till vägledande dokument från Säkerhetspolisen.

Sektionen för säkerhetsskydd har en funktionsbrevlåda som verksamhetsutövare kan använda sig av för att komma i kontakt med sektionen och genom funktionsbrevlådan lämnar Transportstyrelsen vägledning och allmän information om regelverket.

Vägledning sker dessutom via möten och, som beskrivits under avsnitt 2.1, vid tillsynsbesök.

Transportstyrelsen vidarebefordrar information från Säkerhetspolisen till verksamhetsutövarna och vice versa inom transportsektorn.

Transportstyrelsen har meddelat Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2022:76) om säkerhetsskydd med stöd av 8 kap. 10 § säkerhetsskyddsförordningen (2021:955). Transportstyrelsen har även meddelat Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2020:80) om luftfartsskydd grundade på 7 kap. 8 § säkerhetsskyddsförordningen (2018:658) och därefter grundade på 8 kap. 10 i säkerhetsskyddsförordningen (2021:955). (Transportstyrelsens föreskrifter om luftfartsskydd stödjer sig även på ett föreskriftsbemyndigande i luftfartsförordningen (2010:770)).

5 Identifierade problem i tillsynsarbetet

5.1 Allmänt

Transportstyrelsen har i tillsynen under 2023 (och 2024) fokuserat på ett antal grundläggande bestämmelser i säkerhetsskyddslagen och anslutande författningar. Detta har sin grund i att Transportstyrelsen noterat att kunskaperna om säkerhetsskydd har varit bristfälliga hos flera verksamhetsutövare.

5.2 Samordningen mellan tillsynsmyndigheterna

Omständigheten att det finns flera tillsynsmyndigheter på säkerhetsskyddsområdet gör att det ibland uppstår olika tolkningar av de regler som ger

utrymme för tolkning. Det kan leda till olika bedömningar i tillsynen. Bland annat gäller detta beslut om placering i säkerhetsklass när flera tillsynsmyndigheter har samma tillsynsobjekt och båda tillsynsmyndigheterna ska fatta beslut om placering i säkerhetsklass. Till viss del kan de olika tolkningarna förklaras med att olika myndigheter med tillsynsansvar för skilda säkerhetskänsliga verksamheter hos en verksamhetsutövare, bedömer dessa som olika känsliga. Transportstyrelsen anser att tillsynsmyndigheterna behöver hitta ett enhetligt sätt att hantera sådana beslut, både när det gäller handläggningstider och de materiella bedömningarna som ligger till grund för besluten. Tillsynsmyndigheterna har behörighet att ingå överenskommelser som förtydligar tillsynsansvaret i sådana situationer.

Även när det gäller säkerhetsskyddschefens placering finns det olika syn mellan de olika tillsynsmyndigheterna. Tillsynsmyndigheterna gör inte samma tolkning av vad det innebär att säkerhetsskyddschefen ska vara ”direkt underställd chefen för verksamhetsutövarens verksamhet, om en sådan chef finns, annars verksamhetsutövarens ledning” (2 kap. 7 § säkerhetsskyddslagen). Transportstyrelsens bedömning är att det ska finnas ett personalansvar mellan chefen för verksamhetsutövarens verksamhet/verksamhetsutövarens ledning och säkerhetsskyddschefen vilket även är Säkerhetspolisens hållning. Ett antal andra tillsynsmyndigheter gör en annan tolkning i denna fråga.

5.3 Anmälan om säkerhetshotande verksamhet eller händelse

En verksamhetsutövare är enligt 2 kap. 4 § säkerhetsskyddsförordningen skyldig att anmäla en säkerhetshotande händelse eller verksamhet till Säkerhetspolisen. Säkerhetspolisen ska underrätta verksamhetsutövarens tillsynsmyndighet om en anmälan som gjorts. I dag saknas det möjlighet att ta ut en sanktionsavgift av en verksamhetsutövare som åsidosatt sin anmälningsskyldighet enligt bestämmelsen (7 kap. 1 § säkerhetsskyddslagen och prop. 2020/21:194 s. 96).

Anmälningsskyldigheten är viktig för att upprätthålla ett högt säkerhetsskydd. Transportstyrelsen har endast tagit del av ett fåtal anmälningar om säkerhetshotande händelser. Underrättelsen från Säkerhetspolisen till Transportstyrelsen har i vissa fall dragit ut på tiden (ca 8 månader i ett fall). Transportstyrelsen anser mot nämnda bakgrund att regeringen bör överväga om det borde vara sanktionsgrundande att åsidosätta anmälningsskyldigheten.

5.4 Indirekta överlåtelser

Indirekta överlåtelser omfattas enligt Säkerhetspolisen inte av krav på samråd enligt 4 kap. säkerhetsskyddslagen. Det är en bedömning Transportstyrelsen delar även om det innebär att lagens tillämpningsområde inskränks och kan kringgås. En indirekt överlåtelse kan exempelvis vara att ett holdingbolag överlåts och detta bolag i sin tur innehar aktier i eller kontrollerar ett bolag som bedriver säkerhetskänslig verksamhet. Ett bolag kan då genom ägandet i holdingbolaget och utan krav på samråd med tillsynsmyndigheten få kontrollen över ett bolag där säkerhetskänslig verksamhet bedrivs. Syftet med samråd riskerar att kringgås genom den här sortens bolagskonstruktioner. Framför allt i samrådsärenden med bolagskonstruktionerna med fysiska ägare och ägarbolag i flera led, ofta med internationella kopplingar, finns en risk med att överlåtelser faller utanför lagens tillämpningsområde mot bakgrund av ovanstående bedömning.

I sammanhanget måste lagen (2023:560) om granskning av utländska direktinvesteringar nämnas. Enligt den lagen ska en investerare anmäla investeringar i bl.a. säkerhetskänslig verksamhet till granskningsmyndigheten (Inspektionen för strategiska produkter) under vissa förutsättningar. Anmälningsskyldigheten ligger alltså, till skillnad från vad som gäller för samråd enligt 4 kap. säkerhetsskyddslagen, på investeraren. Anmälningsskyldigheten gäller även indirekta investeringar. Den som är föremål för en investering ska däremot enligt lagen om granskning av utländska direktinvesteringar upplysa den som genomför investeringen om att lagen är tillämplig (11 §).

5.5 Tillsynsansvaret för transportsektorn

Inom säkerhetsskyddsområdet utövar Transportstyrelsen tillsyn över enskilda verksamhetsutövare inom vägtrafik, sjöfart, spårbunden trafik, civil luftfart, flygtrafiktjänster för civil luftfart och flygtrafikledningstjänst för militär luftfart.

Möjligheten att få en samlad bild och en ändamålsenlig tillsyn inom transportområdet påverkas av att Trafikverket, Luftfartsverket och Sjöfartsverket inte är Transportstyrelsens tillsynsobjekt inom säkerhetsskyddsområdet. Denna fråga berördes i betänkandet Kompletteringar till den nya säkerhetsskyddslagen (SOU 2018:82).

Transportstyrelsen är den myndighet som har till huvuduppgift att svara för tillsyn, tillståndsprövning, regelgivning och registerhållning inom transportområdet men inom säkerhetsskyddslagstiftningen saknar Transportstyrelsen tillsynsansvar för stora delar av transportsektorn i Sverige.

När det gäller tillsyn enligt lagen (2018:1174) om informationssäkerhet för samhällsviktiga och digitala tjänster har Transportstyrelsen tillsynsansvaret över verksamhetsutövare inom transportsektorn oavsett typ av "ägarskap". Myndighetens expertkompetens och branschkännedom kan därigenom tillvaratas och tillsynen över verksamhetsutövare inom sektorn kan bedrivas på ett effektivare sätt och harmoniseras oavsett regelverk.

I exempelvis energisektorn kan verksamhetsutövare inklusive offentlig förvaltning tillsynas av flera myndigheter, där respektive tillsynsmyndighet ansvarar för sitt tillsynsområde/sektor.

Som exempel är Trafikverket den enskilt största infrastrukturhållaren i Sverige och det finns många beroenden till andra aktörer inom sektorn vilket skapar problem att utöva effektiv och likriktad tillsyn över transportsektorn för Transportstyrelsen. Kopplingar till övrig transportrelaterad tillsyn över Trafikverket missas. Detta glapp har tydliggjorts genom att regeringen startat ett antal utredningar separat och skilt från säkerhetsskyddslagstiftningen för att förbättra säkerhetsskyddet^{1 2}.

Transportstyrelsen bedömer att en utökning med dessa tre statliga verksamhetsutövare skulle innebära en begränsad kostnadsökning för myndigheten. Utöver det renodlade tillsynsarbetet skulle arbetstid behöva läggas på exempelvis samråd (bl.a. samråd inför driftsättning av informationssystem) och vägledning i säkerhetsskyddsfrågor. Detta arbete kan antas bli förhållandevis omfattande med hänsyn till omfattningen av verksamhetsutövarnas verksamhet. Kostnaderna för en eventuell utökning med dessa verksamhetsutövare behöver beräknas i särskild ordning. För att de nya verksamhetsutövarna ska kunna tas om hand inom Transportstyrelsens tillsyn behövs extra medel för att undvika en undanträngningseffekt på annan verksamhet. Motsvarande minskning i Säkerhetspolisens tillsyn skulle i så fall bli effekten.

5.6 Sekretess mellan myndigheter

Transportstyrelsen upplever vidare att tillämpningen av reglerna om sekretess mellan myndigheter kan vara ett hinder i arbetet. Särskilt gäller detta då flera myndigheter har samma tillsynsobjekt, exempelvis genom att olika tillsynsmyndigheter utövar tillsyn över olika verksamheter eller olika organisationsdelar hos en verksamhetsutövare. Transportstyrelsens uppfattning är det då kan vara klart olika bedömningar mellan olika

¹ "Uppdrag att utreda behovet av att stärka det svenska järnvägs- och kollektivtrafikskyddet" (Regeringsbeslut 2023-08-21, LI2023/03011).

² "Uppdrag om Trafikverkets arbete med järnvägs- och kollektivtrafikskydd"
Publicerad 05 oktober 2023

tillsynsmyndigheter om vilka uppgifter som kan lämnas ut till den andra myndigheten. Enligt Transportstyrelsens bedömning är det snarare tillämpningen av bestämmelser som 15 kap. 2 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) som ibland kan vara för strikt när det gäller informationsutbytet mellan tillsynsmyndigheter på säkerhetsskyddsområdet.

5.7 Samråd inför driftsättning av informationssystem

Transportstyrelsen anser att det finns oklarheter om vilka krav som gäller för samråd vid driftsättning av informationssystem (3 kap. 2 § säkerhetsskyddsförordningen). Det är otydligt i vilka fall samråd ska ske. Det har förekommit fall då Transportstyrelsen inte blivit informerad av Säkerhetspolisen om samråd som verksamhetsutövaren genomfört med Säkerhetspolisen.

5.8 Internationella åtaganden om säkerhetsskydd

Det finns oklarheter om vad som kommer gälla på sikt om kravet på internationellt åtagande om säkerhetsskydd för att säkerhetsskyddsklassificerade uppgifter ska kunna lämnas till utländsk leverantör enligt 3 kap. 9 § säkerhetsskyddsförordningen. Kravet har skjutits upp till den 1 januari 2028. Det kan också vara svårt även för tillsynsmyndigheterna att få fram vissa av de internationella åtagandena. En komplett förteckning eller förbättrad tillgång till avtalen på regeringens webbplats vore önskvärt. Försvarmaktens SAMSÄK-lista ger dock information om de flesta internationella åtagandena.

5.8.1 Behov av författningsändring

Avslutningsvis önskar Transportstyrelsen framföra att myndigheten arbetar med att inkomma till regeringen med en framställan om ett författningsändringsförslag för att förtydliga vad som gäller för de verksamhetsutövare som omfattas av EU:s hamnskydds-, luftfartsskydds- och sjöfartsskyddsregler.

I och med 1 kap. 1 § säkerhetsskyddslagens utformning har ovanstående verksamhetsutövare i tillämpningen kommit att omfattas av hela lagen. Detta trots att dessa EU-lagstiftningen inte innehåller några regelrätta internationella åtaganden om säkerhetsskydd. Att verksamhetsutövare som *bara genom att de omfattas av hamnskydd, luftfartsskydd eller sjöfartsskydd omfattas av säkerhetsskyddslagen* förefaller ha sin grund i att lagstiftaren velat skapa en rättslig grund för registerkontroller på luftfartsskyddsområdet (se 3 kap. 4 b § säkerhetsskyddslagen). Någon närmare analys av vad det innebär att göra säkerhetsskyddslagen i sin helhet tillämplig på verksamhetsutövare som omfattas av EU:s hamnskydds-, luftfartsskydds-

eller sjöfartsskyddsregler, och att därmed tillämpa regelverken parallellt, förefaller inte ha gjorts.

Det är Transportstyrelsens bedömning att säkerhetsskyddslagens tillämpning blir för betungande för verksamhetsutövare som bara genom att de omfattas av EU:s hamnskydds-, luftfartsskydds- eller sjöfartsskyddsregler omfattas av säkerhetsskyddslagen i sin helhet. Däremot ska verksamhetsutövare som (även) bedriver verksamhet av betydelse för Sveriges säkerhet tillämpa säkerhetsskyddslagen i sin helhet.