

Justitiedepartementet  
[ju.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:ju.remissvar@regeringskansliet.se)  
[ju.L4@regeringskansliet.se](mailto:ju.L4@regeringskansliet.se)

Kopia till:  
Diariet  
Trafikverket webbstöd

## Trafikverkets remissvar "Kompletteringar till den nya säkerhetsskyddslagen" (SOU 2018:82), Ju2018/05292/L4

Trafikverket lämnar här synpunkter på betänkandet Kompletteringar till den nya säkerhetsskyddslagen, SOU 2018:82.

Remissvaret följer dispositionen i betänkandet. De synpunkter som tas upp kopplas i möjligaste mån till relaterat lagrum.

### Skyldighet att ingå säkerhetsskyddsavtal

Trafikverket välkomnar förslaget att utvidga skyldigheten att ingå säkerhetsskyddsavtal till att omfatta även andra situationer än upphandling. Förslaget kommer att ge verksamhetsutövare bättre möjligheter att utsträcka skyddet av skyddsvärd verksamhet till externa parter.

### Grundläggande bestämmelser om säkerhetsskydd

#### *2 kap. 6 c § 2st*

I bestämmelsen uppräknas uppgifter som tillkommer säkerhetsskyddschefen, t.ex. "leda och samordna säkerhetsskyddsarbetet" samt kontrollera verksamheten. Trafikverket uppfattar dessa som just uppgifter. I nästa mening anges att ansvaret inte får delegeras. På s. 200 i betänkandet sägs att ansvar inte kan delegeras men däremot uppgifter. Här uppstår tolkningsproblem samt frågeställningen om huruvida en säkerhetsskyddschef kan delegera uppgifter som "leda och samordna" till en biträdande säkerhetsskyddschef. Trafikverket menar att leda och samordna är uppgifter som ska kunna delegeras medan ansvaret ligger kvar hos säkerhetsskyddschefen, eller ytterst myndighetschefen.

### Skyldigheter och befogenheter i samband med vissa förfaranden

Trafikverket ser positivt på förslaget att knyta skyldigheten att göra en särskild säkerhetsbedömning till alla de situationer som kräver säkerhetsskyddsavtal.

## 2 a kap. 2 § 1p

I lag, förordning och föreskrift benämns den särskilda bedömning som ska genomföras olika. Både begreppet särskild säkerhetsbedömning och särskild säkerhetsskyddsbedömning förekommer.

Finns det anledning att ändra begreppet till särskild säkerhetsskydds-bedömning på samma sätt som det numer heter säkerhetsskyddsanalys och inte säkerhetsanalys?

## 2 a kap. 3 §

Trafikverket ifrågasätter varför samrådsskyldigheten endast omfattar situationer där den utomstående parten får tillgång till säkerhetsskyddsklassificerade uppgifter eller it-system, men inte där parten ges tillgång till säkerhetskänslig verksamhet i övrigt (med undantag för upplåtelse). När det gäller t.ex. underhållsarbete, ombyggnationer etc. så kan en extern part ges tillgång till, och möjlighet att åsamka skada på, säkerhetskänslig verksamhet oavsett tillgång till it-system.

I betänkandet föreslås däremot att det vid upplåtelse krävs samråd då extern part får tillgång till säkerhetskänslig verksamhet. Om samrådsskyldigheten ska utformas i enlighet med säkerhetsskydds-lagstiftningens syfte så uppstår här ett omotiverat undantag när det gäller säkerhetskänslig verksamhet.

Trafikverket avstyrker förslaget att samråd av säkerhetsskyddsavtal ska ske enligt den nya tillsynsstrukturen. Med vetskap om hur lång tid det krävs för Säkerhetspolisen att rekrytera och kompetensutveckla personal för att hantera dessa samråd ser Trafikverket stora risker med att ett antal nya tillsynsmyndigheter ska bygga upp samma verksamhet. Det är redan idag svårt att rekrytera kompetens generellt inom säkerhetsskydds-området med följd att offentliga och privata aktörer tävlar om samma kompetenser vid rekrytering.

Vidare anser Trafikverket att det starkaste argumentet för införandet av samrådsskyldigheten är just den uppgift som Säkerhetspolisen och Försvarsmakten har avseende underrättelseinhämtning. Att ge Säkerhetspolisen och Försvarsmakten ett veto vid utkontraktering är försvarbart beaktat denna uppgift. Det framstår däremot som oklart varför t.ex. Transportstyrelsen skulle ha bättre möjligheter att bedöma lämpligheten av en upphandling än vad Trafikverket har.

Betänkandet s. 231 – Såsom Säkerhetspolisen idag tolkar samrådsskyldigheten och när ett samrådsförfarande ska inledas så beror det enligt Säkerhetspolisen på när upphandling av affären har gjorts. Om ett säkerhetsskyddsavtal behövs i en redan pågående affärsrelation så har Säkerhetspolisen inte ansett att det föreligger någon samrådsskyldighet. Således ställer sig Trafikverket frågande till skrivningarna under rubriken Förfaranden som ändrar karaktär. Anta att en myndighet har gjort bedömningen att ett samråd inte krävs då de uppgifter som den externa parten ska hantera endast når upp till säkerhetsskyddsklass konfidentiell. Ett sådant avtalsförhållande kan inom ramen för upphandlingsreglerna pågå under en lång tid. Om den upphandlande myndigheten under kontraktstiden blir varse att leverantören även behöver hantera uppgifter i säkerhetsskyddsklassen hemlig, eller om myndigheten gör en reviderad bedömning av tidigare uppgifter, så skulle det enligt förslaget innebära ett krav på samråd. Eftersom samrådet ytterst kan leda till att upphandlingen inte får genomföras kan

detta få oväntade och för båda parter rättsosäkra konsekvenser. Myndigheten blir då i praktiken tvungen att avbryta en pågående affärsrelation med de juridiska och ekonomiska konsekvenser som kan uppstå med anledning av detta. Med hänsyn taget till att vissa myndigheter dessutom är starkt beroende av externa parter för att bedriva sin kärnverksamhet blir en sådan tillämpning av samrådsskyldigheten inte ändamålsenlig.

Det noteras också att de resonemang som förs i betänkandet på s. 249 f, om eventuella negativa konsekvenser, ingripande åtgärder och proportionalitet inte beaktas i det ovan nämnda avsnittet trots att effekterna av de två förfarandena är de samma.

Slutligen såvitt avser samråd lämnar Trafikverket följande synpunkt. Enligt förslaget ska statliga myndigheter som samverkar eller samarbetar kring något annat än anskaffning inte vara skyldiga att ingå säkerhetsskyddsavtal. Säkerhetsskyddsavtal ska dock ingås om samarbetet myndigheterna emellan rör anskaffning. Det sistnämnda innebär att det uppstår en samrådsskyldighet enligt förslaget. Då det råder stor osäkerhet avseende rättsläget kring upphandlings-lagstiftningens tillämplighet vid anskaffning mellan statliga myndigheter (betänkandet s 132) kan det komma att bli svårt för en statlig myndighet att bedöma huruvida samråd ska ske eller ej. Detta oaktat att Konkurrensverket nyligen utgivit ett sk. ställningstagande i vilket man konstaterar att upphandlingslagstiftningen inte är tillämplig vid anskaffning mellan statliga myndigheter. Allt beror på om begreppet anskaffning ska tolkas i enlighet med upphandlingslagstiftningens begreppsbestämningar eller inte. I författningskommentaren, s 152, anges det visserligen att det saknar relevans huruvida lagen om offentlig upphandling är tillämplig eller inte. Samtidigt anges direkt därefter att man kan söka ledning i upphandlingslagstiftningen i fråga om tolkningen av begreppet anskaffning vilket eventuellt kan försvåra bedömningen.

## Tillsynsstrukturen

Trafikverket avstyrker förslaget att Transportstyrelsen blir tillsynsmyndighet avseende säkerhetsskydd för Trafikverket. En farhåga som nämnts tidigare i remissvaret är att det inte finns tillräckliga resurser på Transportstyrelsen för att utföra tillsynsupdraget.

Trafikverket är samordningsmyndighet inom totalförsvarsarbetet varför det inte är ändamålsenligt att Transportstyrelsen ska ansvara för tillsyn av Trafikverkets säkerhetsskyddsarbete. Inom ramen för totalförsvarsarbetet kommer Trafikverket ansvara för samordning av bl.a. Transportstyrelsens insatser samt även ansvara för utveckling och drift av säkra kommunikationer. Säkra kommunikationer kräver ett fullgott säkerhetsskydd. Det är inte rimligt att en av avnämarna av Trafikverkets leverans ska bedriva tillsyn över själva förutsättningarna för leveransen.

Ett fullgott säkerhetsskydd är en förutsättning för att kunna arbeta med totalförsvarsplaneringen. Inom ramen för totalförsvarsplaneringen har Trafikverket ansvar för omvärldsbevakning innefattande säkerhetshot som har bäring på säkerhetsskyddsåtgärder. Därmed har Trafikverket i teorin möjlighet att rikta krav mot Transportstyrelsen gällande säkerhetsskyddsåtgärder.

Detta talar för att Trafikverket borde lyda under Säkerhetspolisen i tillsynsavseende. En naturlig gränsdragning för vilka myndigheter som bör lyda under Säkerhetspolisen eller Försvarsmakten är de myndigheter som är bevakningsansvariga i enlighet med förordning (2015:1052) om krisberedskap och bevakningsansvariga myndigheters åtgärder vid höjd beredskap.

## Tillsyn, föreskrifter, rådgivning och vägledning

Det föreslagna kapitel 7 heter tillsyn, föreskrifter, rådgivning och vägledning. Dock sägs i betänkandet på s. 411 f att tillsynsmyndigheterna inte ska lämna rådgivning utan endast vägledning.

Idag vänder sig Trafikverket löpande till Säkerhetspolisen för olika typer av rådgivning. Det kan t.ex. gälla förändring av kritisk it-infrastruktur där Trafikverket kan behöva rådgivning från Säkerhetspolisen innan kostsamma åtgärder vidtas i infrastrukturen. Avsikten är att säkerställa att de skyddsåtgärder som vidtas blir ändamålsenliga samt överensstämmer med ställda krav i bl.a. säkerhetsskyddsföreskrifter.

Att helt ta bort möjligheten till rådgivning i sådana frågor är kontraproduktivt utifrån syftet med säkerhetsskyddslagstiftningen. Att utfärda vägledningar kan vara till hjälp i så motto att man behöver checklistor eller förslag till vissa rutiner och arbetssätt. Den löpande rådgivning, i förebyggande syfte, som Trafikverket hittills har erhållit från Säkerhetspolisen är dock ovärderlig. Endast genom tidig och löpande rådgivning i det systematiska säkerhetsskyddsarbetet kan samhällets samlade säkerhetsskydd stärkas. Detta uppnås inte enbart genom en tillsynsstruktur.

I sammanhanget undrar Trafikverket om den samrådsskyldighet som stadgas i 3 kap. 2 § säkerhetsskyddsförordningen (2018:658) föreslås utföras av Säkerhetspolisen som idag, eller om denna framöver kommer att utföras av Transportstyrelsen. Även denna samrådsskyldighet har av Säkerhetspolisen hanterats på ett ändamålsenligt sätt då viss rådgivning kan ha föregått det formella samrådet. Så som har beskrivits ovan uppnås ett bättre säkerhetsskydd om förbättringsåtgärder kan utformas i dialog och samförstånd. Beaktat det som sägs i betänkandet om renodlad tillsyn samt frånvaro av rådgivning förefaller det som osäkert om sådan verksamhet kan fortgå, oavsett om den sker i Säkerhetspolisens eller Transportstyrelsens regi.


## Sanktionsavgifter

### 4 b kap. 2 §

Trafikverket ställer sig frågande till om de överträdelse eller underlåtelser som föreslås föranleda sanktionsavgift är tillräckligt preciserade eller möjliga för tillsynsmyndigheten att bedöma. Detta gäller t.ex. underlåtenhet att säkerhetsskyddsklassificera uppgifter. På s. 436 i betänkandet sägs att det inte borde vara så svårt för tillsynsmyndigheten att ta reda på om klassning har skett eller inte. Trafikverket ifrågasätter detta påstående. För att avgöra om en säkerhetsskyddsklassificering har underlåtitits måste tillsynsmyndigheten göra en bedömning av uppgiftens skyddsvärde. Det finns här stor risk för tolkningsproblem när en tillsynsmyndighet ska bedöma huruvida en viss uppgift

är så pass skyddsvärd i någon annans verksamhet att en säkerhetskydds-klassificering borde ha gjorts. Att då koppla sanktioner till sådana underlåtelser synes vanskligt och inte tillräckligt rättssäkert.

Detta yttrande har beslutats av generaldirektör Lena Erixon, föredragande har varit säkerhetsdirektör Anders Landén. Remissen har handlagts av biträdande säkerhetskyddschef Ylva Söderlund i samråd med bland andra Jennie Magnusson Juridik och planprövning.



Lena Erixon  
Generaldirektör

