

Justitiedepartementet
ju.remissvar@regeringskansliet.se
Kopia till: ju.L4@regeringskansliet.se

Transportstyrelsens remissvar angående betänkandet säkerhetsskyddslagen – ytterligare kompletteringar (SOU 2025:42)

Sammanfattning

Transportstyrelsen avstyrker förslaget om att uppgifter om omhändertagande enligt lagen om omhändertagande av berusade personer m.m., (LOB) ska utgöra del av registerkontroll.

Transportstyrelsen bedömer även att förslaget om när lagen ska träda i kraft behöver justeras, eftersom nödvändig it-utveckling som krävs för det praktiska genomförandet är omöjligt att klara inom föreslagen tid.

Transportstyrelsen föreslår också att det parallellt med utredningens förslag göras ändringar i 2 kap. Säkerhetspolisens föreskrifter (PMFS 2022:1) för att tydliggöra att även äldre förfaranden och förfaranden som blivit säkerhetskänsliga efter att förfarandet inletts, ska beskrivas i säkerhetsskyddsanalysen.

Transportstyrelsen vill även framhålla att det finns behov av ett samordnat genomförande av förslagen kopplade till säkerhetsprövning, då det nu finns flera avslutade, pågående och kommande utredningar som kopplar till just säkerhetsprövning.

Transportstyrelsen tillstyrker förslaget i övrigt med undantag för de delar som det redogörs för i detta remissvar.

Transportstyrelsens synpunkter

Indelningen i numrerade rubriker i remissvaret följer utredningens rubriker.

4 Statliga ingripanden i förfaranden som kan vara skadliga för Sveriges säkerhet**4.3.4. *Det krävs fler åtgärder för att komma till rätta med förfarande som är skadliga för Sveriges säkerhet***

Transportstyrelsen delar utredningens analys (s. 88) att det är en resurskrävande uppgift för tillsynsmyndigheterna att inom ramen för nuvarande tillsynsregelverk upptäcka, dels äldre förfaranden (inledda före den 1 december 2021) som avser säkerhetsskyddsklassificerade uppgifter i klassen konfidentiell eller högre eller verksamhet av motsvarande betydelse för Sveriges säkerhet (nedan äldre förfaranden), dels förfaranden som blivit säkerhetskänsliga efter att förfarandet inleddes.

De grundläggande skyldigheterna i 2 kap. 1 § säkerhetsskyddslagen bedöms inte vara tillräckliga för att Transportstyrelsen ska kunna hitta och ingripa mot dessa förfaranden på ett effektivt sätt. Detta trots att verksamhetsutövaren, som utredningen beskriver (avsnitt 4.2.2. s. 74), har en skyldighet att vid varje givet tillfälle reagera och vidta relevanta åtgärder, till exempel när denne överväger att exponera säkerhetskänslig information eller verksamhet i övrigt för en utomstående aktör. Transportstyrelsens erfarenhet är dock att uppgifter om sådana förfaranden normalt inte framkommer i de säkerhetsskyddsanalyser Transportstyrelsen tagit del av, eller annars i tillsynen.

Förslagsvis skulle parallellt med utredningens förslag en ändring kunna göras i 2 kap. Säkerhetspolisens föreskrifter (PMFS 2022:1) för att tydliggöra att även äldre förfaranden och förfaranden som blivit säkerhetskänsliga efter att förfarandet inletts, ska beskrivas i säkerhetsskyddsanalysen. Därigenom skulle det framstå som naturligt för verksamhetsutövaren att även dessa förfaranden ska inbegripas i verksamhetsutövarens säkerhetsskyddsarbete.

7 En mer ändamålsenlig och effektiv registerkontroll**7.5 *Registerkontrollen bör utvidgas till att omfatta fler register och uppgifter***

Lagen (1976:511) om omhändertagande av berusade personer m. m (LOB) som ligger till grund för ett omhändertagande är en social skyddslag och åtgärder som genomförs ska ses som en tillfällig skyddsåtgärd. Hur och när ett omhändertagande kan genomföras samt vilka konsekvenser det får för den som omhändertas ser olika ut beroende på omständigheterna i det

enskilda fallet.¹ Uppgiften om att ett omhändertagande har gjorts enligt LOB är en känslig personuppgift och omfattas av absolut sekretess enligt 35 kap 4§ 1 st OSL. Behandling av känsliga personuppgifter är som utgångspunkt förbjudet, undantag ska tydligt motiveras och förhålla sig till kraven i Dataskyddsförordningen. Som argument för att använda uppgifter om LOB menar utredningen att ett omhändertagande skulle kunna vara en indikation på en missbruksproblematik.

Transportstyrelsen bedömer inte att utredaren tillräckligt har motiverat på vilket sätt uppgiften i LOB har ett tydligt och förutsägbart orsakssamband med beslut som fattas inom en säkerhetsprövning. Det saknas ett djupare resonemang om uppgifternas betydelse som underlag vid säkerhetsprövning i relation till andra uppgifter som hämtas från myndighetsregister. Idag har 50 000 personer en eller flera registreringar avseende LOB i vägtrafikregistret, totalt förekommer 85 000 LOB-uppgifter. Siffran kan ställas i relation till att Säkerhetspolisen under år 2024 tog emot cirka 168 000 nya ansökningar om registerkontroll.²

Det avsedda ändamålet, kontroll av personer som är placerade i säkerhetsklass och deras närstående, är dessutom tydligt avvikande från de ändamål för vilka vägtrafikregistret förs. Om uppgifter om omhändertaganden enligt LOB ska behandlas för andra ändamål är Transportstyrelsens bedömning att det föreligger skäl att utreda förutsättningarna för att flytta registerföringen av sådana uppgifter från vägtrafikregistret, exempelvis till ett register fört av Polismyndigheten, vilket är den myndighet som ansvarar för omhändertaganden enligt LOB och utför dessa registreringar i vägtrafikregistret.

Enligt Transportstyrelsens bedömning innebär förslaget i 5 kap. 13 b § vägtrafikdataförordning tillsammans med 3 kap. 13 § säkerhetsskyddslagen att Transportstyrelsen kommer att hantera underlag samt en logg innehållande uppgifter om personer där fråga har ställts om förekomst av LOB. Detta innebär att Transportstyrelsen kommer att hantera information om samtliga personer som är placerade i säkerhetsklass och deras närstående, vilket är en uppgiftssamling som enligt Transportstyrelsens bedömning omfattas av försvarssekretess enligt 15 kap. 2 § offentlighets- och sekretesslagen. Transportstyrelsen anser inte att utredningen i tillräcklig utsträckning har belyst riskerna med en sådan spridning av skyddsvärd uppgiftssamling till fler olika myndigheter.

¹ Se bl.a. Lag (1976:511) om omhändertagande av berusade personer m.m. samt Polislag (1984:387)

² Statistik hämtad från Säkerhetspolisens lägesbild för 2024/2025.

Transportstyrelsens bedömning är sammantaget att nyttan med att uppgifter om LOB ska utgöra underlag vid registerkontroll inte uppväger de risker som spridningen av uppgiftssamlingen skulle kunna medföra.

Transportstyrelsen avstyrker därför från utökningen av att registerkontrollen ska innefatta uppgifter om omhändertagande enligt LOB.

8 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Transportstyrelsen anser att utredningen saknar en analys för hur man rent tekniskt ämnar etablera ett automatiskt flöde för att transportera säkerhetsskyddsklassificerad information som uppfyller de tekniska krav som föreligger. Transportstyrelsen ställer sig därför frågande till lämpligheten av förslaget om lagens ikraftträdande den 1 juli 2026.

9 Konsekvenser

9.3 Närmare om konsekvenserna av förslagen som rör statliga ingripanden i förfaranden som kan vara skadliga för Sveriges säkerhet

Transportstyrelsen bedömer att tidsåtgången för myndigheten att utföra de nya arbetsuppgifterna som avses i detta avsnitt (ta emot anmälningar enligt 4 kap. 1 a § SsL och besluta om förelägganden för sådana verksamhetsutövare samt besluta om föreläggande att göra en särskild säkerhetsskyddsbedömning och lämplighetsprövning (6 kap. 6 § SsL), kan beräknas till 215 timmar årligen. Vilket motsvarar ca 15 % av en årsarbetskraft.

De mest tidskrävande arbetsuppgifterna ovan förväntas bli att meddela föreläggande mot och ta emot anmälningar från verksamhetsutövare som anmält verksamhet enligt den föreslagna 4 kap. 1 a § SsL samt att förelägga verksamhetsutövare att göra en särskild säkerhetsskyddsbedömning och lämplighetsprövning.

9.4 Närmare om konsekvenserna av förslagen om åtgärder vid fara i dröjsmål

Tidsåtgången för de nya arbetsuppgifter som föreslås i 6 kap. SsL som avser åtgärder vid fara i dröjsmål kan beräknas till 25 timmar per år. Detta ger en kostnad på ca 30 000 kr per år. Transportstyrelsen har i detta belopp tagit hänsyn till följande arbetsuppgifter. Ansökning till förvaltningsrätten om eftersökande och tillfälligt omhändertagande av handlingar eller annan egendom samt försegling (6 kap. 8 § SsL), tillsynsmyndighetens interimistiska åtgärder (6 kap. 11 § SsL), begära att beslut enligt 8 § upphävs (6 kap. 15 § SsL) och ansökningar till Kronofogdemyndigheten om verkställighet (6 kap. 19 § SsL). Den årliga kostnaden för att ansökningar

om verkställighet till Kronofogden tillkommer eventuellt och kan beräknas till 600 kr³ per år.

9.5 Konsekvenser av förslagen om en utvidgad registerkontroll

Transportstyrelsen vidhåller de uppgifter som tidigare lämnats till utredningen om att förslaget om att uppgifter om LOB ska utgöra del av registerkontroll medför omfattande ekonomiska konsekvenser för myndigheten. Enligt Transportstyrelsens bedömning medför uppgifternas skyddsvärde ett omfattande arbete för efterlevnad av säkerhetsskyddsregelverket. Arbetet inkluderar anpassningar och utveckling av IT-miljöer, lokaler, övervakning m.m.

Transportstyrelsen anser att det är omöjligt att kunna implementera en så avancerad IT-miljö redan till 1 juli 2026 som uppfyller de tekniska krav som föreligger.

Utifrån en övergripande kostnadsberäkning medför förslaget kostnader på mer än 25 miljoner för att vidta adekvata skyddsåtgärder för att kunna efterleva säkerhetsskyddsregelverket. Kostnader för löpande förvaltning är exkluderade och har inte beräknats.

Beslut i detta ärende har fattats av Generaldirektör Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog Överdirektör Ann-Cathrine Wikström, Säkerhetschef Nicklas Ytterström, Utredare Camilla Odén, Verksamhetsutvecklare informationssäkerhet Emeli Jonsson och Koordinator registerkontroll för luftfartsskydd Fredrik Jonsson, den senare föredragande.

³ <https://kronofogden.se/kontakta-oss/avgifter-och-kostnader#iw-accordion-4>