

Kopia till

fi.ofa.dof.remisser@regeringskansliet.se

Finansdepartementet  
fi.remissvar@regeringskansliet.se

## Betänkandet Anpassningar till AI-förordningen – Säker användning, effektiv kontroll och stöd för innovation (SOU 2025:101)

### Sammanfattning

Transportstyrelsen tillstyrker utredningens förslag om anpassningar för genomförandet av AI-förordningen genom kompletterande bestämmelser i lag och förordning. Myndigheten ser positivt på den föreslagna ansvarsfördelningen, inklusive att Post- och telestyrelsen ges en samordnande roll för marknadskontrollen av AI-system, vilket bedöms bidra till en mer enhetlig tillämpning och förbättrad samverkan mellan berörda myndigheter.

Transportstyrelsen framhåller samtidigt att genomförandet är komplext och kräver särskild uppmärksamhet på tydliga krav och förutsättningar för säkerhet. Myndigheten betonar att nära och kontinuerligt samarbete mellan ansvariga myndigheter blir avgörande för en säker och effektiv tillämpning.

### Transportstyrelsens synpunkter

#### 4.4.3 AI-system med hög risk

Transportstyrelsen bedömer att begreppet ”den allmänt erkända senaste utvecklingen” i AI-förordningen är alltför vagt för att säkerställa en tillräcklig nivå av IT-säkerhet i AI-system med hög risk.

För att öka förutsägbarheten för leverantörer och säkerställa en lägstanivå av skydd, exempelvis mot antagonistiska attacker, anser Transportstyrelsen att marknadskontrollmyndigheterna bör ges i uppdrag att publicera eller hänvisa till mer konkreta tekniska säkerhetsstandarder, såsom standarder framtagna av ENISA eller ISO.

#### **6.4.4 Marknadskontrollmyndighet med huvudsakligt ansvar för AI-förordningen**

Transportstyrelsen bedömer att Post- och telestyrelsens roll som gemensam kontaktpunkt samt marknadskontrollmyndighet med huvudsakligt ansvar för AI-förordningen är väl motiverad.

#### **6.4.5 Reglering av ansvar**

Transportstyrelsen bedömer att det är rimligt att tillämpa samma ansvarsfördelningsmetod som andra medlemsstater för andra marknadskontrollmyndigheters ansvarsområden. Transportstyrelsen noterar att dessa ansvarsområden särregleras i kompletteringsförordningen och kopplas till specifika användningsområden enligt artikel 6, bilaga IA och bilaga III samt artikel 5 och 50. För Transportstyrelsens del innebär förslaget att myndighetens marknadskontrollansvar begränsas till AI-system med hög risk relaterade till produkter under EU:s fritidsbåtsdirektiv. Myndigheten får därmed inte ett generellt ansvar för AI-system inom transportsektorn.

#### **6.5.2 Ansvar för punkten 2 i bilaga III**

Transportstyrelsen konstaterar att Myndigheten för civilt försvar har ett samordningsansvar enligt NIS- och CER-direktiven, samtidigt som utredningen föreslår att Post- och telestyrelsen får ett samlat ansvar för AI-system inom kritisk infrastruktur.

För arbetet med vägsäkerhet, som berörs av samma regelverk, bedömer Transportstyrelsen att det kan finnas samordningsfördelar om Myndigheten för civilt försvar även ges ett samordningsansvar för AI-förordningen när det gäller kritisk väginfrastruktur.

#### **6.9.1 AI-kunskap**

Transportstyrelsen konstaterar att artikel 4 i AI-förordningen ställer krav på att leverantörer och tillhandahållare ska vidta åtgärder för att säkerställa att deras personal har tillräcklig AI-kunskap, utan att artikeln uttryckligen nämner säkerhetsmedvetenhet.

Transportstyrelsen bedömer att för högrisk-AI och för personal som utövar mänsklig kontroll är det särskilt viktigt att denna kunskap uttryckligen omfattar säkerhetsmedvetenhet för att exempelvis kunna identifiera risker som manipulerad utdata eller förorenade data.

Transportstyrelsen vill framhålla att nationella riktlinjer för AI-kunskap därför bör överväga att inkludera en säkerhetsmodul. Detta skulle bidra till att leverantörer och tillhandahållare kan vidta effektiva åtgärder för att säkerställa en konsekvent och säker tillämpning av AI-förordningen.

### **9.5.1 Ansvar att leda en samordningsfunktion**

Transportstyrelsen bedömer att en reglerad samordningsfunktion, där Post- och telestyrelsen har ett samordningsansvar och där samtliga marknadskontrollmyndigheter enligt AI-förordningen ska ingå, underlättar samverkan, främjar erfarenhetsutbyte och bidrar till en enhetlig tillämpning av AI-förordningen. Myndigheten noterar att samordningsfunktionen kommer att kräva ett nära och kontinuerligt samarbete samt möjliggöra löpande utbyte av information och erfarenheter.

### **9.6.1 Föreskrifter om incidentrapportering**

Transportstyrelsen bedömer att föreskrifterna om incidentrapportering enligt AI-förordningen bör samordnas med övrig nationell incidentrapportering och utformas i ett format kompatibelt med NIS 2-direktivet. Detta bidrar till att undvika dubbelarbete och möjliggör en snabbare och mer effektiv hantering av cybersäkerhetshändelser på nationell nivå.

### **9.9.6 Sekretess för incidentrapportering**

Transportstyrelsen delar bedömningen att uppgifter i incidentrapporter enligt artikel 73 i AI-förordningen och om vidtagna åtgärder bör omfattas av sekretess med omvänt skaderekvisit för att upprätthålla tilltron till systemet. Myndigheten noterar samtidigt att samma incidenter kan omfattas av både AI-förordningen och Dataskyddsförordningen, med olika sekretessregler (omvänt respektive rakt skaderekvisit). Detta kan innebära att uppgifter om en och samma incident får olika skydd, vilket riskerar att känsliga uppgifter lämnas ut, skapa osäkerhet hos rapporterande aktörer och påverka tilltron till systemet.

### **11.5.2 Myndighet med ansvar för registreringen**

Transportstyrelsen bedömer att en central myndighet med ansvar för registrering av AI-system med hög risk inom området kritisk infrastruktur samt möjlighet att utforma uppgiftsskyldigheten är en ändamålsenlig ordning. Detta underlättar registerhållarens arbete med att beakta eventuella risker för Sveriges säkerhet.

### **11.5.4 Uppgifter som är säkerhetsskyddsklassificerade undantas**

Transportstyrelsen bedömer att AI-system som inte i sig hanterar klassificerade uppgifter kan utgöra sårbarheter om de integreras i säkerhetskänslig verksamhet. Detta kan ge upphov till osäkerhet i hur begreppet säkerhetskänslig verksamhet ska tolkas i relation till AI och säkerhetsskyddslagen.

### **12.6.1 Minst en regulatorisk sandlåda för AI**

Transportstyrelsen noterar att Sverige ska inrätta minst en regulatorisk sandlåda för AI och att myndigheten ges möjlighet att medverka i sandlådor inom sitt ansvarsområde. Transportstyrelsen bedömer att myndighetens medverkan kan bidra till ett väl avvägt och ändamålsenligt införande av AI inom transportområdet.

### **12.6.9 Myndighet som ska vara en inrättande myndighet**

Den föreslagna modellen med Post- och telestyrelsen som inrättande myndighet för minst en regulatorisk sandlåda, med möjlighet för andra myndigheter att medverka, bedöms lämplig.

### **12.8.1 Sekretess och regulatoriska sandlådor för AI**

Utredningen bedömer att det saknas sekretessbestämmelser som särskilt omfattar verksamheten i regulatoriska sandlådor för AI. För att sandlådornas syfte ska uppnås behöver därför särskilda regler om sekretess och tystnadsplikt införas.

Transportstyrelsen bedömer att sekretess ensamt inte är tillräckligt, eftersom sandlådorna innebär hantering av känslig, otestad kod och data.

Myndigheten anser att uttryckliga krav på tekniska säkerhetsåtgärder, såsom logisk separation, kryptering och åtkomstkontroll, också behöver införas för själva sandlådemiljön under drift. Detta är nödvändigt för att skydda immateriella rättigheter och säkerhetskritisk kod mot intrång eller oavsiktligt röjande.

### **16.6.3 Marknadskontroll av AI-system är något nytt**

Transportstyrelsen noterar att marknadskontroll av AI-system skiljer sig från traditionell produktkontroll och kräver djup teknisk förståelse för maskininlärningsarkitekturer, systemnivåtestning och riskbedömning. Genomförandet av dessa uppgifter kräver särskild kompetens, teknisk infrastruktur och ändamålsenliga testverktyg, vilket ställer höga krav på myndighetens kompetensförsörjning inom både AI och IT-säkerhet.

Transportstyrelsen delar utredningens bedömning att de nya uppgifterna medför behov av ökade resurser och kompetensutveckling. Myndigheten har i nuläget svårt att avgöra om den föreslagna initiala anslagshöjningen om cirka 2 miljoner kronor per år från 2026 är tillräcklig, och resursbehovet kan därför behöva omprövas när genomförandet konkretiseras och den praktiska omfattningen av marknadskontrollen blir tydligare.

---

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog överdirektör Ann-Cathrine Wikström, avdelningsdirektör Kajsa Möller och utredare Yao Amedzro, den senare föredragande.