

Konsekvensutredning av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om säkerhetsåtgärder för leverantörer av samhällsviktiga tjänster inom transportsektorn

Transportstyrelsens förslag:

Transportstyrelsen föreslår att det införs nya föreskrifter och allmänna råd om säkerhetsåtgärder för leverantörer av samhällsviktiga tjänster inom transportsektorn. Föreskrifterna ska komplettera lag (2018:1174) om informationssäkerhet för samhällsviktiga och digitala tjänster och förordning (2018:1175) om informationssäkerhet för samhällsviktiga och digitala tjänster,

Föreskrifterna ska tillämpas av leverantörer av samhällsviktiga tjänster som uppfyller kraven i 3 § första stycket 1 nyss nämnda lag och som identifierats genom Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2018:7) om anmälan och identifiering av leverantörer av samhällsviktiga tjänster.

Enligt 12-14 §§ ovan nämnda lag är leverantörer av samhällsviktiga tjänster skyldiga att vidta vissa säkerhetsåtgärder. Leverantörerna ska bl.a. upprätta en riskanalys, vidta ändamålsenliga och proportionerliga tekniska och organisatoriska åtgärder samt hantera incidenter. Avsikten med de nya föreskrifterna och allmänna råden är att närmare ange vad som krävs av leverantörerna för att de ska uppfylla dessa krav på säkerhetsåtgärder.

Förslaget föreslås träda ikraft den 1 januari 2022.

A. Allmänt

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

I syfte att fastställa åtgärder för att uppnå en hög gemensam nivå på säkerhet i nätverks- och informationssystem, och därigenom förbättra den inre marknadens funktion, antog Europaparlamentet och rådet 2016 det s.k. NIS-direktivet.¹ Direktivet införlivades 2018 i svensk rätt genom införandet av en ny lag och en ny förordning, lagen (2018:1174) om informationssäkerhet för samhällsviktiga och digitala tjänster (NIS-lagen) och förordningen

¹ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/1148 av den 6 juli 2016 om åtgärder för en hög gemensam nivå på säkerhet i nätverks- och informationssystem i hela unionen.

(2018:1175) om informationssäkerhet för samhällsviktiga och digitala tjänster (NIS-förordningen). Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) fick i samband med införandet av den nya regleringen en central roll i arbetet med regelutveckling och samordning på området, medan tillsynsuppdraget anförtroddes ett antal sektorsansvariga myndigheter.² MSB är bl.a. nationell kontaktpunkt för NIS-direktivet och Sveriges representant i den samarbetsgrupp som inrättats enligt artikel 11 samma direktiv. MSB utgör också Sveriges s.k. CSIRT-enhet, som tar emot incidentrapporter från leverantörer av samhällsviktiga tjänster. Därtill leder MSB ett samarbetsforum där tillsynsmyndigheterna och Socialstyrelsen ingår.³ Syftet med forumet är att underlätta samordning och åstadkomma en effektiv och likvärdig tillsyn. MSB har också, med stöd av bemyndiganden i NIS-förordningen, tagit fram ett antal övergripande föreskrifter som ska tillämpas av leverantörer av samhällsviktiga tjänster inom samtliga sektorer. Dessa är:

- Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2018:7) om anmälan och identifiering av leverantörer av samhällsviktiga tjänster,
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2018:8) om informationssäkerhet för leverantörer av samhällsviktiga tjänster, samt
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2018:9) om rapportering av incidenter för leverantörer av samhällsviktiga tjänster.

NIS-lagen, med tillhörande förordning och ovan nämnda myndighetsföreskrifter (tillsammans NIS-regleringen), ska tillämpas av leverantörer som tillhandahåller samhällsviktiga tjänster inom sektorerna energi, transport, bankverksamhet, finansmarknadsinfrastruktur, hälso- och sjukvård, leverans och distribution av dricksvatten samt digital infrastruktur. För att en leverantör ska omfattas av regleringen ska denne uppfylla kriterierna i 3 § första stycket 1 NIS-lagen, dvs. denne ska vara etablerad i Sverige och uppfylla något av de kriterier som anges i MSB:s föreskrifter om anmälan och identifiering av leverantörer av samhällsviktiga tjänster. Leverantörerna kan vara såväl aktörer inom offentlig sektor (statliga myndigheter, kommuner, regioner) som privata eller offentligt ägda företag.

² Tillsynsmyndigheterna är Statens energimyndighet, Transportstyrelsen, Finansinspektionen, Inspektionen för vård och omsorg, Livsmedelsverket och Post- och telestyrelsen.

³ Socialstyrelsen ger ut föreskrifter på området inom hälso- och sjukvårdssektorn, tillsynsmyndighet inom sektorn är Inspektionen för vård och omsorg..

Enligt 12-14 §§ NIS-lagen är leverantörer av samhällsviktiga tjänster skyldiga att vidta vissa säkerhetsåtgärder. Leverantörerna ska bl.a. upprätta en riskanalys och åtgärdsplan, vidta ändamålsenliga och proportionerliga tekniska och organisatoriska åtgärder samt hantera incidenter.

I förarbetena anförde regeringen att det skulle krävas relativt omfattande och detaljerade föreskrifter om vad leverantörer av samhällsviktiga tjänster ska göra för att fullgöra kraven i 12-14 §§ i NIS-lagen. Regeringen bedömde därför att sådana föreskrifter istället skulle meddelas i förordning eller myndighetsföreskrifter.⁴ Av 5 § NIS-förordningen framgår att leverantörerna vid utformningen av säkerhetsåtgärder ska beakta europeiska och internationellt erkända standarder och specifikationer. I övrigt innehåller NIS-förordningen inte några närmare bestämmelser om säkerhetsåtgärder. Regeringen har istället överlåtit åt de sektorsansvariga tillsynsmyndigheterna att ta fram sådana föreskrifter med stöd av 8 § NIS-förordningen. Tillsynsmyndigheterna har i skrivande stund kommit olika långt i framtagandet av sådana föreskrifter.

Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet inom sektorn transport, som innefattar delsektorerna lufttransport, sjöfart, järnvägstransport och vägtransport. Det saknas idag föreskrifter om säkerhetsåtgärder inom denna sektor och det finns ett behov av att komplettera 12-14 §§ NIS-lagen med sådana föreskrifter, bl.a. för att leverantörer av samhällsviktiga tjänster inom transportsektorn ska kunna fullgöra kraven på säkerhetsåtgärder, men också för att det ansågs nödvändigt vid den svenska implementeringen av NIS-direktivet. Det finns således en förväntan på att Transportstyrelsen ger ut föreskrifter på området.

2. Vad ska uppnås?

Enligt 11 § NIS-lagen ska leverantörer av samhällsviktiga tjänster bedriva ett systematiskt och riskbaserat informationssäkerhetsarbete avseende nätverk och informationssystem som är nödvändiga för att tillhandahålla samhällsviktiga tjänster. Mer detaljerade föreskrifter om hur kravet på ett systematiskt och riskbaserat informationssäkerhetsarbete ska bedrivas återfinns i MSB:s föreskrifter (MSBFS 2018:8) om informationssäkerhet för leverantörer av samhällsviktiga tjänster.

Enligt 12 § NIS-lagen ska leverantörer av samhällsviktiga tjänster göra en riskanalys som ska ligga till grund för val av säkerhetsåtgärder enligt 13 och

⁴ Regeringens proposition 2017/18:205 Informationssäkerhet för samhällsviktiga och digitala tjänster s 42.

14 §§ samma lag. I analysen ska det ingå en åtgärdsplan. Analysen ska dokumenteras och uppdateras årligen.

Enligt 13 § NIS-lagen ska leverantörerna vidta ändamålsenliga och proportionella tekniska och organisatoriska åtgärder för att hantera risker som hotar säkerheten i nätverk och informationssystem som är nödvändiga för att tillhandahålla samhällsviktiga tjänster. Åtgärderna ska säkerställa en nivå på säkerheten i nätverken och informationssystemen som är lämplig i förhållande till risken.

I 14 § NIS-lagen anges att leverantörerna ska vidta lämpliga åtgärder för att förebygga och minimera verkningar av incidenter som påverkar nätverk och informationssystem som är nödvändiga för att tillhandahålla samhällsviktiga tjänster. Åtgärderna ska syfta till att säkerställa kontinuiteten i tjänsterna.

Transportstyrelsens förslag till föreskrifter och allmänna råd innehåller bl.a. krav på vad en riskanalys ska innehålla, grundläggande tekniska och organisatoriska åtgärder samt grundläggande åtgärder för att upprätthålla kontinuitet i den samhällsviktiga tjänsten. Tillsammans med MSB:s föreskrifter om hur ett systematiskt och riskbaserat informationssäkerhetsarbete ska bedrivas, kommer föreskrifterna att utgöra en mer detaljerad reglering som nu finns ifråga om hur kraven på säkerhetsåtgärder enligt NIS-lagen ska uppfyllas.

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1 Effekter om ingenting görs?

Som redogjorts för ovan avsåg regeringen vid implementeringen av NIS-direktivet att kraven på säkerhetsåtgärder i 12-14 §§ NIS-lagen skulle kompletteras med mer detaljerade föreskrifter. Om Transportstyrelsen inte meddelar några föreskrifter om säkerhetsåtgärder kommer det fortsatt vara otydligt vad leverantörer av samhällsviktiga tjänster inom transportsektorn behöver göra för att fullgöra kraven i 12-14 §§ NIS-lagen. Det kan medföra att leverantörerna inte vidtar de säkerhetsåtgärder som är nödvändiga för att skydda nätverk och informationssystem som de är beroende av. Det innebär också att tillsynsinsatser och åtgärder från Transportstyrelsens sida försvåras. Detta kan innebära att effekterna av NIS-regleringen uteblir och att stora ekonomiska värden och samhällsviktig verksamhet sätts på spel.

3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Ett alternativ som inte innebär reglering skulle kunna vara att ge vägledning om hur arbetet med riskanalys ska bedrivas och vilka säkerhetsåtgärder som bör vidtas. Ett sådant vägledande arbete är inlett av MSB. Vägledning är dock inte tillräckligt inom området, eftersom regeringens avsikt vid

implementeringen av NIS-direktivet var att kraven på säkerhetsåtgärder i 12-14 §§ NIS-lagen skulle kompletteras med mer detaljerade myndighetsföreskrifter. Detta återspeglas också i tillsynsmyndigheternas skyldigheter att ta ut sanktionsavgifter av leverantörer som inte vidtar säkerhetsåtgärder enligt 12-14 §§ NIS-lagen eller föreskrifter som har meddelats i anslutning till de paragraferna. En förutsättning för att kunna ta ut sanktionsavgifter för sådana överträdelser är att bestämmelserna om kraven på riskanalys, tekniska och organisatoriska åtgärder och incidenthantering är tydliga och relativt lätta att bedöma. Det finns därför inte något lämpligt alternativ som inte innebär reglering.

3.3 Regleringsalternativ

Enligt 5 § NIS-förordningen ska leverantörer av samhällsviktiga tjänster beakta europeiska och internationellt accepterade standarder och specifikationer när de utformar sina säkerhetsåtgärder. Ifråga om närmare föreskrifter om hur det systematiska och riskbaserade informations-säkerhetsarbetet enligt 11 § NIS-lagen ska bedrivas, anges i 5 § första stycket MSB:s föreskrifter (MSBFS 2018:8) att leverantören ska bedriva arbetet med stöd av SS-EN ISO/IEC 27001:2017 och SS-EN ISO/IEC 27002:2017 om ledningssystem för informationssäkerhet, eller motsvarande.

Frågan är då hur Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om de säkerhetsåtgärder som anges i 12-14 §§ NIS-lagen bör utformas med beaktande av den reglering som redan finns på området, framförallt MSB:s föreskrifter som kompletterar 11 § NIS-lagen. Det är viktigt att kraven fungerar parallellt med redan existerande reglering på området, så att dubbelreglering inte uppstår. Det är också viktigt att föreskrifterna kan tillämpas oavsett vilken verksamhet som bedrivs inom de olika delsektorerna som transportsektorn omfattar.

NIS Cooperation Group är en samarbetsgrupp inom den europeiska unionen vars övergripande uppdrag är att uppnå en hög gemensam säkerhetsnivå i nätverk och informationssystem. Gruppen verkar genom att stödja och underlätta det strategiska samarbetet och informationsutbytet mellan EU:s medlemsstater. Samarbetsgruppen har inrättats med stöd av artikel 11 NIS-direktivet, varigenom gruppens uppgifter och uppdrag också beslutats. Gruppen består av företrädare för EU:s medlemsstater, kommissionen och Europeiska unionens cybersäkerhetsbyrå (ENISA). Arbetet inom NIS Cooperation Group har bland annat resulterat i ett antal vägledande publikationer, vars syfte är att möjliggöra ett effektivt och sammanhängande genomförande av NIS-direktivet. I arbetet beaktas europeiska och internationellt accepterade standarder och specifikationer.

Transportstyrelsen har, med beaktande av vad som anförts ovan, kommit fram till att det i huvudsak finns tre (3) regleringsalternativ för hur myndighetens föreskrifter och allmänna råd om säkerhetsåtgärder för leverantörer av samhällsviktiga tjänster inom transportsektorn bör utformas:

- Alternativ 1 - föreskrifterna baseras på referensdokumentation som tagits fram av den samarbetsgrupp som inrättats med stöd av artikel 11 i NIS-direktivet (NIS Cooperation Group).
- Alternativ 2 - föreskrifterna baseras på behov som identifierats utifrån egen data som samlats in i samband med tidigare tillsynsinsatser inom transportsektorn.
- Alternativ 3 - föreskrifterna baseras både på referensdokumentation som tagits fram av NIS Cooperation Group och behov som identifierats utifrån egen data från tidigare tillsynsinsatser (en kombination av alternativ 1 och 2).

Data som skulle behövas för att gå vidare med regleringsalternativ 2 och 3 är sådana data som är relevant för transportsektorn, och som samlats in vid tillsynsinsatser som fokuserat på eller åtminstone innehåller delar av granskningar av det informationssäkerhets- eller cybersäkerhetsarbete som idag bedrivs av leverantörerna. Sådana data är emellertid inte tillgänglig för Transportstyrelsen, eftersom den typ av tillsynsinsatser som genererar den sorts data och underlag som skulle krävas för sådan reglering tidigare inte har utförts. Transportstyrelsen har heller inte tidigare utfärdat några föreskrifter med stöd av 8 § NIS-förordningen.

Ställningstaganden

Transportstyrelsens föreskrifter är utarbetade enligt regleringsalternativ 1, så att de baseras på NIS Cooperation Groups referensdokument CG Publikation 01/2018.⁵ Referensdokumentet behandlar säkerhetsåtgärder i ett NIS-perspektiv. Publikationen innehåller totalt trettio (30) säkerhetsåtgärder i syfte att uppnå ett gemensamt grundskydd i nät- och informationssystem nödvändiga för tillhandahållandet av samhällsviktiga tjänster.

⁵ Reference document on security measures for Operators of Essential Services, CG Publikation 01/2018.

Grundläggande säkerhetsåtgärder

De krav på säkerhetsåtgärder som återges i Transportstyrelsens förslag till föreskrifter och allmänna råd är grundläggande säkerhetsåtgärder som, när de är vidtagna, ger leverantörerna en god grund i sitt fortsatta arbete med att genomföra sina verksamhetsspecifika riskanalyser och vidta proportionerliga säkerhetsåtgärder. Transportstyrelsen har vid utformningen av föreskrifterna beaktat att det inom transportsektorn finns leverantörer inom de olika delsektorerna med väldigt olika typer av verksamhet, storlek, säkerhetskultur och digital mognad. Transportstyrelsens förslag bildar, tillsammans med MSB:s föreskrifter (MSBFS 2018:8) om informationssäkerhet för samhällsviktiga tjänster, ett kompletterande regelverk till 11-14 §§ NIS-lagen, som överensstämmer väl med den nivå av säkerhet som förordas i NIS Cooperation Groups referensdokument CG Publikation 01/2018.

4. Vilka är berörda?

De som berörs av förslaget är leverantörer av samhällsviktiga tjänster enligt 3 § första stycket 1 NIS-lagen och som identifierats genom MSB:s föreskrifter (MSBFS 2018:7) om identifiering av leverantörer av samhällsviktiga tjänster. Det är framför allt statliga myndigheter (Sjöfartsverket, Luftfartsverket och Trafikverket), kommuner och privata och offentligt ägda företag som är verksamma inom de fyra delsektorerna (vägtrafiktransport, sjöfart, luftfartstransport och järnvägstransport).

5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

5.1 Företag

Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt C.

Transportstyrelsen uppskattar att antalet leverantörer av samhällsviktiga tjänster inom transportsektorn är drygt hundra (100). MSB genomför just nu en översyn av sina föreskrifter om anmälan och identifiering av leverantörer av samhällsviktiga tjänster (MSBFS 2018:7), därför kan fler leverantörer omfattas.

Bland de leverantörer som omfattas av föreskrifterna, bedömer Transportstyrelsen att det finns företag med en årsomsättning om cirka 25 miljoner kronor till cirka 11 miljarder kronor, med ett medianvärde på cirka 300 miljoner kronor. De olika företagen finns inom alla fyra delsektorer, och den typ av verksamhet som bedrivs kan vara vitt skild från en annan. Organisationsstorleken på berörda företag har även en stor spridning, från mindre företag till stora multinationella företag.

Förslaget till föreskrifter innehåller krav rörande de organisatoriska och tekniska säkerhetsåtgärder som leverantörer av samhällsviktiga tjänster inom transportsektorn är skyldiga att vidta enligt 12-14 §§ NIS-lagen. Många av kraven går ut på att leverantörerna ska ta fram egna styrande dokument (interna regler och arbetssätt) och tillämpa dem. Kostnader för de företag som berörs är baserat på uppskattad arbetstid för framtagning av egna styrande dokument för att uppfylla kraven.

Föreskrifterna kompletterar och förtydligar MSB:s föreskrifter (MSBFS 2018:8) om informationssäkerhet för leverantörer av samhällsviktiga tjänster. Hur leverantören formulerar sina styrande dokument och utifrån dessa definierar sitt behov av att skydda information kommer att påverka företagets totala kostnad i att införa de säkerhetsåtgärder som Transportstyrelsen föreskriver. Styrande dokument som tagits fram för att uppfylla kraven i MSB:s föreskrifter (MSBFS 2018:8) om informationssäkerhet för samhällsviktiga tjänster, kan också innebära att företag helt eller delvis redan uppfyller de kompletterande krav som Transportstyrelsen nu avser att föreskriva om.

Mot denna bakgrund är det inte möjligt att ge en enhetlig och representativ bild av de kostnadsmässiga konsekvenserna vid tillämpning av regleringen, då det till stor del beror på företagets förutsättningar, egna analyser, redan vidtagna säkerhetsåtgärder samt utformning av styrande dokument. Transportstyrelsen har gjort en kostnadsuppskattning för att ta fram styrande dokument. Beräkning av kostnader för att tillämpa interna styrande dokument har inte gjorts då det inte anses motiverat mot bakgrund av vad som anförts i stycket ovan.

De kostnadsmässiga konsekvenserna uppskattats således enligt följande beräkningar.

De aktuella kostnaderna baseras på medellönen för de tre yrkesgrupperna säkerhetssamordnare (SSYK-kod 3354), IT-säkerhetsspecialist (SSYK-kod 2516) och IT-strateg (SSYK-kod 2519), verksamma i kommunal, statlig och privat sektor.

Inom Sverige uppgår den sammanräknade medellönen för de tre yrkeskategorierna till 46 200 kronor i månaden enligt lönestatistik för år

2020 (data inhämtat från Statistiska centralbyrån, SCB). Till medellönen har adderats kostnader för semestertillägg (12 procent av en månadslön på årsbasis) samt 31,42 procent i arbetsgivaravgift. Därefter har en overheadkostnad om 25 procent lagts på. De tre yrkesgrupperna antas ha en schemalagd arbetstid om 165 timmar per månad. Det ger följande beräkning:

$$46\,200\text{ kr} \times (1,0 + 0,12 + 0,3142) = 66\,260\text{ kr/månad}$$

$$66\,260\text{ kr} \times 1,25 \div 165\text{ timme} = 502\text{ kr/timme.}$$

Transportstyrelsen har därför valt att räkna med medellönen 502 kr/timme.

Tidsåtgång för att ta fram och fastställa interna styrdokument för en säkerhetsåtgärd är beräknad till 20 timmar i de fall då arbetet är mindre eller handlar om komplettering av redan befintliga styrande dokument. I de fall då styrande dokument helt saknas, eller om det är ett mer omfattande arbetssätt, beräknas arbetet ta upp till 180 timmar. Antagandet ger ett intervall på uppskattade kostnader per kravområde där styrande dokument krävstalls enligt följande beräkning:

$$20\text{ timmar} \times 502\text{ kr/timme} = 10\,040\text{ kr}$$

$$180\text{ timmar} \times 502\text{ kr/timme} = 90\,360\text{ kr}$$

Transportstyrelsen har således uppskattat kostnadsintervallet per säkerhetsåtgärd för att ta fram och fastställa interna styrande dokument till mellan 10 040 kr till 90 360 kr.

Av föreslaget till föreskrifter framgår att det rör sig om tjugo (21) säkerhetsåtgärder som innebär att interna styrande dokument ska tas fram. Det ger ett kostnadsintervall för de tjugo (21) säkerhetsåtgärderna enligt följande beräkning:

$$10\,040\text{ kr} \times 21\text{ stycken} = 210\,840\text{ kr}$$

$$90\,360\text{ kr} \times 21\text{ stycken} = 1\,897\,560\text{ kr}$$

Baserat på ovanstående beräkningar så uppskattar Transportstyrelsen kostnadsintervallet i föreslagen föreskrift för att ta fram och fastställa interna styrande dokument till mellan 210 840 kr och 1 897 560 kr per företag. Till ovanstående kostnadsintervall tillkommer kostnader för att följa framtagna interna styrande dokument. Det är dock inte möjligt att ge en enhetlig och representativ bild av dessa tillkommande kostnader då det till stor del beror på företagens egna analyser, redan vidtagna säkerhetsåtgärder samt utformning av interna styrande dokument.

Föreskrifterna syftar till att säkerställa kontinuiteten av den samhällsviktiga tjänsten genom åtgärder som bedömts leda till ökad säkerhet i nätverk och informationssystem. Det rör sig om en lägsta nivå av vilka säkerhetsåtgärder som kan förväntas av leverantörerna för att uppfylla kraven i 12-14 §§ NIS-lagen, och baseras på NIS Cooperation Groups ställningstaganden i referensdokumentet CG Publikation 01/2018. Föreskrifterna har tagits fram med hänsyn till de motiv som ligger bakom NIS-direktivet. Om säkerhetsåtgärder uteblir kan stora ekonomiska värden som vida överstiger ovanstående beräknade kostnader riskeras. Transportstyrelsen bedömer därför att de tillkommande kostnaderna för att uppfylla bestämmelserna i Transportstyrelsens nu föreslagna föreskrifter är rimliga i förhållande till behovet och nyttan av säkerhet i nätverk och informationssystem.

5.2 Medborgare

Förslaget syftar till att tydliggöra vad leverantörer av samhällsviktiga tjänster inom transportsektorn måste göra för att uppfylla kraven i 12-14 §§ NIS-lagen. Förslagen väntas leda till en förhöjd säkerhetsnivå för leverantörernas nätverk och informationssystem, till vilka det finns ett beroende för att upprätthålla den samhällsviktiga tjänsten. Detta bör i sin tur leda till färre störningar, avbrott och incidenter vid tillhandahållandet av den samhällsviktiga tjänsten. Att kontinuiteten i den samhällsviktiga tjänsten säkerställs, leder till positiva effekter för medborgare som antingen direkt eller indirekt använder sig av tjänsterna.

5.3 Staten, regioner eller kommuner

Transportstyrelsen bedömer att de föreslagna föreskrifterna kan komma att få effekter på staten (Sjöfartsverket, Luftfartsverket och Trafikverket), regioner och kommuner till den del de identifierats som leverantörer av samhällsviktiga tjänster inom transport. I dessa fall bedöms de påverkas i enlighet med vad som anförts ifråga om företag i avsnitt 5.1.

5.4 Externa effekter

De föreslagna regeländringarna bedöms minska risken för störningar och avbrott i transporter av passagerare och gods vilket leder till att samhällsviktiga transporttjänster och infrastruktur upprätthålls och att den inre marknaden upprätthålls och fungerar.

6. Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?

Inledningsvis konstateras att regeringens avsikt vid implementeringen av NIS-direktivet var att kraven på säkerhetsåtgärder i 12-14 §§ NIS-lagen

skulle kompletteras med mer detaljerade myndighetsföreskrifter. Därför finns inget lämpligt alternativ att utreda som inte innebär reglering.

I avsnitt 3.3 har tre olika regleringsalternativ övervägts. Av dessa har alternativ 2 och 3 bedömts som omöjliga att genomföra då Transportstyrelsen för närvarande saknar den typ av data som skulle krävas för att i dagsläget gå vidare med dessa alternativ. Därför finns det inte skäl att överväga konsekvenserna av dem. I takt med att tillsyn enligt de föreslagna föreskrifterna eller annan lagstiftning med koppling till informationssäkerhet genomförs, kommer Transportstyrelsen att erhålla egen data, vilket på sikt kan göra att förutsättningarna att utreda dessa regleringsalternativ förändras.

I nuläget bedöms således alternativ 1 vara det förslag som det finns bäst förutsättningar för att genomföra. Alternativ 1 innebär att föreskrifterna baseras på det gemensamt utarbetade referensdokumentet CG Publikation 01/2018 som tagits fram av NIS Cooperation Group. Genom förslaget säkerställs att leverantörer av samhällsviktiga tjänster i Sverige och EU ges liknande förutsättningar att bedriva sitt informationssäkerhetsarbete och övrig verksamhet. Slutligen förväntas förslaget ge bäst effekt sett till NIS-direktivets syfte om att uppnå en hög gemensam nivå på säkerheten i leverantörernas nätverk och informationssystem.

7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

Enligt 8 § NIS-förordningen får Transportstyrelsen meddela föreskrifter om säkerhetsåtgärder enligt 12 - 14 §§ NIS-lagen såvitt avser leverantörer inom myndighetens tillsynsområde. Enligt 17 § NIS-förordningen är Transportstyrelsen tillsynsmyndighet för transportsektorn.

8. Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?

Den föreslagna regleringen överensstämmer med de skyldigheter som följer av EU-rätten. Den överensstämmer genom att NIS-lagen och NIS-förordningen är den nationella lagstiftning som inför NIS-direktivet i Sverige. 13-14 §§ NIS-lagen genomför artikel 14 punkten 1 och 2 i NIS-direktivet. 12 § NIS-lagen är en nationell bestämmelse, men den återspeglar kravet i artikel 14 i NIS-direktivet på så sätt att en riskanalys utgör en förutsättning för att kunna bedöma huruvida nivån på säkerheten i nätverk och informationssystem är lämplig i förhållande till risken. Genom 8 § NIS-

förordningen har regeringen överlåtit åt tillsynsmyndigheterna att närmare ange vad som krävs av leverantörerna för att de ska uppfylla kraven i 12-14 §§ NIS-lagen. De aktuella föreskrifterna har utformats baserat på referensdokumentation som tagits fram av den samarbetsgrupp som inrättats med stöd av artikel 11 NIS-direktivet (NIS Cooperation Group). Syftet med föreskrifterna är att komplettera 12-14 §§ NIS-lagen.

9. Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

NIS-lagen trädde ikraft den 1 augusti 2018. MSB:s föreskrifter (MSBFS 2018:8) om informationssäkerhet för samhällsviktiga tjänster, som kompletterar 11 § NIS-lagen, började gälla den 1 november 2018. Detsamma gäller MSB:s föreskrifter (MSBFS 2018:7) om identifiering av leverantörer av samhällsviktiga tjänster. Syftet med de nu föreslagna föreskrifterna är att komplettera 12-14 §§ NIS-lagen så att det blir tydligt för leverantörer vad som krävs av leverantörerna för att de ska uppfylla dessa krav på säkerhetsåtgärder. Vid implementeringen av NIS-direktivet överlät regeringen till tillsynsmyndigheterna att utforma denna typ av mer detaljerade föreskrifter. Med hänsyn till den tid som förflutit sedan ikraftträdandet av övriga författningar på området, bör förslaget träda i kraft så snart som möjligt. Mot denna bakgrund föreslår Transportstyrelsen att föreskrifterna träder i kraft den 1 januari 2022.

Transportstyrelsen kommer att publicera allmän information om de nya föreskrifterna på myndighetens webbplats. Transportstyrelsen kommer att överväga om det i samband därmed behövs särskilda informationsinsatser.

B. Transportpolitisk måluppfyllelse

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljö kvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

I förhållande till funktionsmålet kommer de föreslagna föreskrifterna att leda till en bättre kontinuitet i de samhällsviktiga tjänsterna inom transportsektorn. En förhöjd säkerhetsnivå innebär färre störningar i tillhandahållandet av tjänsterna, vilket skapar en bättre tillgänglighet och trygghet för transport av människor och gods. Regleringen stärker de utpekade samhällsviktiga verksamheternas konkurrenskraft såväl nationellt som internationellt.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

I förhållande till hänsynsmålet kommer de föreslagna föreskrifterna leda till en förhöjd säkerhetsnivå vilket leder till färre störningar och säkrare transporter av människor och gods.

C. Företag

Förslaget bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt vilket innebär att konsekvenserna för företag beskrivs i avsnitt 5.1.

D. Sammanställning av konsekvenser

| Berörd aktör | Effekter som inte kan beräknas | | Beräknade effekter (tkr) | Kommentar |
|-------------------------|--|-----------|---|---|
| | Fördelar | Nackdelar | | |
| Företag | Stärkt konkurrensförmåga | | - kostnadsintervall mellan 210 tkr – 1 900 tkr för att ta fram styrande dokument. | Kostnadsintervall med en lägre kostnad i de fall det handlar om komplettering av redan befintliga styrande dokument. En högre kostnad i de fall då styrande dokument helt saknas. |
| Medborgare | Säkrare transporter | | | |
| Staten m.fl. | Se företag | | | |
| Externa effekter | Sverige får väl fungerande samhällsviktig verksamhet, samt stärkt konkurrensförmåga. | | | |
| Totalt | | | Kostnad mellan 210 tkr – 1 900 tkr | |

E. Samråd

Innan föreskrifterna meddelas ska MSB ges tillfälle att yttra sig.

Om ni har några frågor med anledning av konsekvensutredningen eller övriga synpunkter som ni vill framföra får ni gärna kontakta oss:

NIS-Funktionsbrevlåda

E-post: nis@transportstyrelsen.se

Fredrik Carlsson, inspektör

E-post: fredrik.carlsson@transportstyrelsen.se

Telefon: 010-495 53 24

Jimmy Alderin, inspektör
E-post: jimmy.alderin@transportstyrelsen.se
Telefon: 010-495 31 38

Elin Wretman, sakkunnig
E-post: elin.wretman@transportstyrelsen.se
Telefon: 010-495 59 76

Annika Sandström Johansson, jurist
E-post: annika.sandstromjohansson@transportstyrelsen.se
Telefon: 010-495 61 45

EXTERNREMISS