Datum
2026-06-12
Dnr/Beteckning
TSF 2026-17
Handläggare
David Grenabo
Sjö- och luftfart
Enheten för skydd och säkerhet
Sektionen för säkerhetsskyddstillsyn

Konsekvensutredning av ändring av 12 § Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2022:76) om säkerhetsskydd och införande av en ny bestämmelse i dessa föreskrifter om anmälan enligt 4 kap. 1 a § säkerhetsskyddslagen (2018:585)

Transportstyrelsens förslag:

- Att det i 12 § tredje stycket Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2022:76) om säkerhetsskydd läggs till en mening. Stycket får då följande lydelse.

”Första och andra stycket ska inte tillämpas för befattning där Transportstyrelsen genom sina föreskrifter om luftfartsskydd beslutat om placering i säkerhetsklass. Första och andra stycket ska dock tillämpas om befattningen också omfattas av 3 kap. 7 eller 8 §§ säkerhetsskyddslagen (2018:585).”

- Att det införs en ny 21 a § med följande lydelse:
”Anmälan enligt 4 kap. 1 a § säkerhetsskyddslagen (2018:585) ska ske på det sätt och med de uppgifter som Transportstyrelsen anvisar.”

Före paragrafen införs en rubrik med följande lydelse: ”Anmälan enligt 4 kap. 1 a § säkerhetsskyddslagen (2018:585)”.

Externremiss

A. Allmänt

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

1.1 Allmänt om säkerhetsprövning

Säkerhetsprövning ska göras av den som genom en anställning eller på något annat sätt ska delta i säkerhetskänslig verksamhet. Säkerhetskänslig verksamhet är verksamhet som är av betydelse för Sveriges säkerhet eller som omfattas av ett för Sverige förpliktande internationellt åtagande om säkerhetsskydd. Säkerhetsprövningen syftar till att klarlägga om en person kan antas vara lojal mot de intressen som ska skyddas i säkerhetsskyddslagen (2018:585), SsL, och i övrigt pålitlig från säkerhetssynpunkt. Reglerna om säkerhetsprövning finns i första hand i 3 kap. SsL.

Säkerhetsprövningen ska innefatta *placering i säkerhetsklass* 1, 2 eller 3 av en anställning eller annat deltagande i säkerhetskänslig verksamhet under

vissa förutsättningar. Placering i säkerhetsklass styrs av vilken säkerhetsskyddsklass som gäller för de uppgifter den anställde eller den som på annat sätt deltar i verksamheten får ta del av och i vilken omfattning, samt vilken möjlighet personen har att orsaka *skada för Sveriges säkerhet* (3 kap. 6–8 §§ SsL).

En anställning eller annat deltagande i säkerhetskänslig verksamhet ska placeras i en säkerhetsklass som motsvarar de krav på säkerhetsprövning som följer av ett *internationellt åtagande om säkerhetsskydd* (3 kap. 9 § SsL). Ett exempel på internationellt åtagande om säkerhetsskydd är EU:s bestämmelser om luftfartsskydd i förordning (EU) 2015/1998[1].

Säkerhetsskyddsklassificerade uppgifter ska delas in i säkerhetsskyddsklasser utifrån den skada som ett röjande av uppgiften kan medföra för Sveriges säkerhet. Säkerhetsskyddsklasserna är 1 kvalificerat hemlig vid en synnerligen allvarlig skada, 2 hemlig vid en allvarlig skada, 3 konfidentiell vid en inte obetydlig skada, eller 4 begränsat hemlig vid endast ringa skada.

Säkerhetsskyddsklassificerade uppgifter som omfattas av ett internationellt åtagande om säkerhetsskydd ska på motsvarande sätt delas in i säkerhetsskyddsklass, om de inte redan har klassificerats av en annan stat eller en mellanfolklig organisation. Indelningen i säkerhetsskyddsklass ska i sådant fall göras utifrån den skada som ett röjande av uppgiften kan medföra för Sveriges förhållande till annan stat eller mellanfolklig organisation.

Placering i säkerhetsklass av en anställning eller något annat deltagande i säkerhetskänslig verksamhet får endast göras om behovet av säkerhetsskydd inte kan tillgodoses på något annat sätt.

Registerkontroll ska göras om anställningen eller deltagandet placerats i säkerhetsklass. Registerkontroll innebär att uppgifter hämtas från ett antal angivna register bl.a. enligt lagen (1998:620) om belastningsregister eller lagen (1998:621) om misstankeregister. Motsvarande uppgifter får även hämtas om den kontrollerades make eller sambo till en person som är placerad i säkerhetsklass 1 eller 2. Uppgifter ska löpande hämtas under den tid deltagandet i den säkerhetskänsliga verksamheten pågår.

Transportstyrelsen beslutar om placering i säkerhetsklass 2 och 3 för enskilda verksamhetsutövare inom sitt tillsynsområde (5 kap. 10 § säkerhetsskyddsförordningen (2021:955).

Externremiss

[1] Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/1998 av den 5 november 2015 om detaljerade bestämmelser för genomförande av de gemensamma grundläggande standarderna avseende luftfartsskydd. (Se även prop. 2017/18:89 s. 134).

1.2 Transportstyrelsens föreskrifter

Transportstyrelsen har bemyndigats att inom sitt tillsynsområde meddela föreskrifter som kompletterar föreskrifter som meddelats av bl.a. Säkerhetspolisen. I Säkerhetspolisens föreskrifter (PMFS 2022:1) om säkerhetsskydd finns regler om bl.a. säkerhetsprövning och registerkontroll.

Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2022:76) om säkerhetsskydd innehåller kompletterande regler bl.a. om *hur en ansökan om placering i säkerhetsklass ska göras till Transportstyrelsen*. Föreskrifterna gäller enskilda verksamhetsutövare som bedriver säkerhetskänslig verksamhet inom bl.a. civil luftfart, flygtrafiktjänster för civil luftfart, eller flygtrafikledningstjänst för militär luftfart.

Enligt 4 kap. 10 § Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2020:80) om luftfartsskydd ska vissa befattningar i verksamhet som omfattas av luftfartsskydd placeras i säkerhetsklass 3 enligt 3 kap. 9 § SsL, det vill säga befattningar inom ett internationellt åtagande om säkerhetsskydd. Som exempel kan nämnas befattning som medger oeskorterat tillträde till behörighetsområden och säkerhetsområden.

Om verksamhetsutövaren bedömer att det finns ett behov av att placera en anställning eller något annat deltagande i den säkerhetskänsliga verksamheten (befattningar) i säkerhetsklass 2 eller 3, ska verksamhets-utövaren enligt 12 § TSFS 2022:76 ansöka om ett beslut om placering i säkerhetsklass från Transportstyrelsen. I bestämmelsens tredje stycke anges dock att detta inte ska tillämpas för befattningar där Transportstyrelsen genom sina föreskrifter om luftfartsskydd beslutat om placering i säkerhetsklass. Syftet med bestämmelsen i tredje stycket är att effektivisera säkerhetsprövningen av det stora antalet befattningshavare som är placerade i säkerhetsklass inom luftfartsskyddet.

1.3 Närmare om problemet (säkerhetsprövning)

Bestämmelsen i 12 § tredje stycket TSFS 2022:76 kan enligt Transportstyrelsen inte ses som en reglering av befattningar som placerats i säkerhetsklass till *skydd för Sveriges säkerhet*. Luftfartsskyddet utgör inget hinder mot att en befattning som omfattas av placering i säkerhetsklass enligt luftfartsskyddet även kan ta del av säkerhetsskyddsklassificerade uppgifter eller ha möjlighet att orsaka skada för Sveriges säkerhet. Detta innebär då en ytterligare kontrollorsak vid säkerhetsprövning. Kontrollorsaken ska övergripande beskrivas med vilken säkerhetskänslig verksamhet personen avses delta i och vilka skyddsvärden personen får tillgång till, som en följd av sitt deltagande, 6 kap. 11§ Säkerhetspolisens föreskrifter om säkerhets-skydd (PMFS 2022:1). Transportstyrelsen har heller inte bemyndigande att föreskriva om undantag från skyldigheten till placering i säkerhetsklass.

Externremiss

Det har ändå uppstått en oklarhet om innebörden i 12 § tredje stycket TSFS 2022:76. En av de största verksamhetsutövarna inom Transportstyrelsens tillsynsområde har uppfattat att tredje stycket innebär att för befattningar som Transportstyrelsen genom sina föreskrifter om luftfartsskydd beslutat om placering i säkerhetsklass behöver verksamhetsutövaren inte ansöka om placering i säkerhetsklass alldeles oavsett om en person i en sådan befattning även skulle få ta del av säkerhetsskyddsklassificerade uppgifter eller ha möjlighet att orsaka skada för Sveriges säkerhet.

Denna tolkning, som innebär att den anställde eller någon som på annat sätt deltar i säkerhetskänslig verksamhet inte prövas utifrån den skada som personen kan orsaka för *Sveriges säkerhet*, påverkar säkerhetsskyddet negativt.

1.4 En ny anmälningsplikt för vissa förfaranden

Genom prop. 2025/26:182 föreslås en skyldighet för verksamhetsutövare att anmäla vissa säkerhetskänsliga förfaranden som inte omfattas av anmälningsskyldighet idag. Det handlar om säkerhetskänsliga förfaranden som inletts före den 1 december 2021 och förfaranden som blivit säkerhetskänsliga efter att de inleddes. I lagförslaget (4 kap. 1 a §) uttrycks anmälningsskyldigheten så det som att

1. förfarandet är pågående och innebär att en annan aktör kan få tillgång till säkerhetsskyddsklassificerade uppgifter i säkerhetsskyddsklassen konfidentiell eller högre eller annan säkerhetskänslig verksamhet av motsvarande betydelse för Sveriges säkerhet, och

2. Förfarandet inte omfattas av krav på säkerhetsskyddsavtal enligt 4 kap. 1 § SsL.

Lagändringen träder i kraft den 1 juli 2026.

En särskild blankett för sådana anmälningar bör tas fram av Transportstyrelsen. En bestämmelse bör införas i TSFS 2022:76 om att en sådan anmälan ska ske på det sätt och med de uppgifter som Transportstyrelsen anvisar.

2. Vad ska uppnås?

Det ska bli tydligt för Transportstyrelsens verksamhetsutövare inom luftfartsskyddet att en placering i säkerhetsklass av en anställning eller något annat deltagande inom sådan verksamhet inte påverkar skyldigheten enligt 3 kap. 7–8 §§ SsL att samtidigt ansöka om placering av samma befattning eller deltagande i en verksamhet utifrån eventuell betydelse för Sveriges säkerhet som verksamhetsutövaren bedriver parallellt med verksamhet som regleras av luftfartsskyddet. Det handlar i ett sådant fall om

Externremiss

olika kontrollorsaker (jfr 6 kap. 11 § PMFS 2022:1 för en närmare precisering av kontrollorsaken).

Det ska bli tydligt vilka uppgifter som verksamhetsutövaren behöver skicka in till Transportstyrelsen vid en anmälan enligt 4 kap. 1 a § SsL.

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1 Effekter om ingenting görs?

Om ingenting görs kommer det under överskådlig tid att vara fortsatta diskussioner mellan Transportstyrelsen och verksamhetsutövare inom luftfartsskyddet om vad som gäller för befattningar och deltagande i verksamhet som utöver att omfattas av luftfartsskyddet även är av betydelse för Sveriges säkerhet. Problemet (se 1.3 ovan) bedöms då fortgå. Konsekvenserna kan antas bli särskilt stora för Swedavia.

Ett ökat antal tillsynsärenden med föreläggande, såväl som processer i förvaltningsdomstolarna kan antas bli effekten.

Transportstyrelsen kan komma att utfärda sanktionsavgifter om en sådan verksamhetsutövare inte ansöker om placering i säkerhetsklass utifrån betydelse för Sveriges säkerhet (7 kap. 1 § 1 b SsL).

Det kan uppstå oklarheter hos verksamhetsutövare om vilka uppgifter som behöver ingå i en anmälan enligt 4 kap. 1a § SsL.

3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Ett alternativ som inte innebär reglering skulle kunna vara att publicera *Kompletterande upplysningar* (TSG 2024-7438) på Transportstyrelsens webbplats. I ett sådant dokument kan Transportstyrelsen redogöra för gällande regler och hur myndigheten anser att en viss bestämmelse ska tolkas. Ett sådant dokument har dock inte något rättsligt bindande verkan.

Transportstyrelsen skulle kunna publicera information på sin webbplats om vilka uppgifter Transportstyrelsen behöver få i en anmälan enligt 4 kap. 1 a § SsL. En sådan information skulle dock inte ha någon rättsligt bindande verkan.

3.3 Regleringsalternativ

Alternativ 1 (Transportstyrelsens förslag)

Detta förslag innebär att det i 12 § tredje stycket TSFS 2022:76 *läggs till en mening* med följande lydelse. ”Första och andra stycket ska dock tillämpas om befattningen också omfattas av 3 kap. 7 eller 8 §§ säkerhetsskyddslagen (2018:585).”

Externremiss

Transportstyrelsen anser att alternativ1 är lämpligast då detta alternativ bedöms som en något enklare reglering än alternativ 2 (dubbla negationer) och alternativ 3 (”undantag från undantaget” i samma stycke). Alternativ 4 är relativt likvärdigt med alternativ 3.

Alternativ 2

I detta förslag *läggs en bisats till* i slutet av tredje stycket som avslutas enligt följande - ” Första och andra stycket ska inte tillämpas för befattning(ar) där Transportstyrelsen genom sina föreskrifter om luftfartsskydd beslutat om placering i säkerhetsklass och befattningen(-arna) inte heller omfattas av 3 kap. 7 eller 8 §§ säkerhetsskyddslagen (2018:585).”

Alternativ 3

I detta förslag *läggs ett fjärde stycke till*. Det får då följande lydelse. ”För en befattning som både är placerad i säkerhetsklass enligt föreskrifter om luftfartsskydd och omfattas av 3 kap. 7 eller 8 §§ säkerhetsskyddslagen (2018:585) gäller första och andra stycket.”

Alternativ 4

Även i detta förslag *läggs ett fjärde stycke till*. Det får följande lydelse. ”I 3 kap. 7 och 8 §§ säkerhetsskyddslagen (2018:585) finns bestämmelser om placering i säkerhetsklass utifrån den skada som kan uppstå för Sveriges säkerhet. För en befattning som både omfattas av dessa bestämmelser och är placerad i säkerhetsklass enligt föreskrifter om luftfartsskydd gäller första och andra stycket.”

Alternativ anmälningsskyldighet

En ny 21 a § bör läggas till i TSFS 2022:76. Bestämmelsen bör få följande lydelse. ”Anmälan enligt 4 kap. 1 a § säkerhetsskyddslagen (2018:585) ska ske på det sätt och med de uppgifter som Transportstyrelsen anvisar”. En ny rubrik bör läggas till ovanför paragrafen med lydelsen ”Anmälan enligt 4 kap. 1 a § säkerhetsskyddslagen (2018:585)”. Rubriken skulle istället kunna få följande utformning. ”Anmälan av vissa förfaranden”. Den formuleringen bedöms dock som mindre informativ och därmed ett sämre val. Någon alternativ formulering bedöms i princip inte finnas när det gäller själva bestämmelsens utformning.

4. Vilka är berörda?

Verksamhetsutövare inom luftfartsskyddet som samtidigt bedriver verksamhet av betydelse för Sveriges säkerhet.

Externremiss

5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

5.1 Företag

(X) 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.

Förslaget innebär ett förtydligande av vad som redan gäller idag enligt 3 kap. 7 och 8 § SsL. Det får därmed inga effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Några effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt bedöms inte heller bli aktuella till följd av den föreslagna regleringen av hur en anmälan ska göras enligt 4 kap. 1 a § SsL.

Swedavia, som är ett statligt bolag, betraktas som ett företag inom ramen för denna konsekvensutredning. Konsekvenserna för Swedavia beskrivs därför under 5.1 istället för under 5.3.

5.2 Enskilda

Förslaget bedöms inte få några effekter av betydelse för enskilda.

5.3 Staten, regioner eller kommuner

Transportstyrelsen berörs genom att fler ansökningar om placering om i säkerhetsklass bedöms inkomma från Swedavia. Detta bör i motsvarande grad minska antalet föreläggande från Transportstyrelsen att Swedavia ska inkomma med ansökningar om placering i säkerhetsklass.

Antalet kompletteringar av anmälningar enligt 4 kap. 1 a § SsL som Transportstyrelsen behöver begära in p.g.a. bristande underlag bedöms minska.

5.4 Miljö

Ingen påverkan.

5.5 Externa effekter

Inga externa effekter.

6. Sammanfattning av övervägda alternativ och varför föreslagen reglering anses vara det bästa alternativet

Alternativet att ge ut *Kompletterande upplysningar* bedöms inte vara ett gångbart alternativ i detta fall då ett sådant dokument inte har någon rättsligt

Externremiss

bindande verkan. Ett sådant dokument skulle därmed egentligen inte påverka nu aktuell situation. Regleringsalternativ 1 bedöms vara det bästa alternativet då den formuleringen anses mest tydlig och lättläst. Alternativ 2 innehåller dubbla negationer och alternativ 3 är formulerat som ett ”undantag från undantaget” i samma stycke. Alternativ 4 är relativt likvärdigt med alternativ 3.

Regleringen av anmälan enligt 4 kap. 1 a § SsL bedöms i princip inte kunna göras på något annat sätt än det föreslagna.

7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

8 kap. 10 § säkerhetsskyddsförordningen (2021:955).

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

Regleringen påverkas inte av EU-rätten eller annan internationell reglering.

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

Tidpunkten för ikraftträdandet är avhängigt av lagändringen i 4 kap. 1 a § säkerhetsskyddslagen som träder i kraft den 1 juli 2026.

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 miljökvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

Externremiss

10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

Funktionsmålet påverkas inte.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Hänsynsmålet påverkas inte.

C. Företag

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

D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar	+ / -	
Företag	Det blir tydligt i föreskrifter att en placering i säkerhetsklass enligt luftfartsskydds-föreskrifterna inte påverkar skyldigheten att söka om placering i säkerhetsklass enligt 3 kap. 7 och 8 §§ säkerhetsskydds-lagen. Det blir tydligt vad en anmälan enligt 4 kap. 1 a § SsL ska innehålla.	-		
Medborgare	-	-		
Staten m.fl.	Det blir tydligt i föreskrifter att en placering i säkerhetsklass enligt luftfartsskydds-föreskrifterna inte påverkar skyldigheten att söka om placering i	Fler ansökningar om placering om i säkerhetsklass bedöms inkomma från Swedavia.		

Externremiss

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	säkerhetsklass enligt 3 kap. 7 och 8 §§ säkerhetsskydds-lagen. Ett minskat antal föreläggande från Transport-styrelsen att Swedavia ska inkomma med ansökningar om placering i säkerhetsklass. Antalet kompletteringar av anmälningar enligt 4 kap. 1 a § SsL som Transport-styrelsen behöver begära in p.g.a. bristande under-lag bedöms minska.			
Externa effekter				
Totalt				

E. Förslagets proportionalitet

Förslaget bedöms vara proportionerligt då det inte innebär några nya åläggande för verksamhetsutövarna utan ett förtydligande av vad som redan gäller. Enligt 3 kap. 7 och 8 §§ SsL ska en verksamhetsutövare ansöka om placering i säkerhetsklass. Transportstyrelsen saknar bemyndigande att inskränka dessa bestämmelser. Det bedöms vara proportionerligt med en bestämmelse som förtydligar vad en anmälan enligt 4 kap. 1a § SsL ska innehålla.

F. Uppföljning och utvärdering

Konsekvenserna av förslaget bedöms kunna utvärderas omkring ett halvår efter att föreskriftsändringen trätt i kraft. Konsekvenserna bedöms även kunna utvärderas när Transportstyrelsen nästa gång genomför tillsyn på personalsäkerhetsområdet hos Swedavia. Utvärdering kan ska genom att vi följer upp om det skett en minskning av antalet begärda kompletteringar och föreläggande.

Externremiss

G. Samråd

Samrådsskyldighet finns med Försvarsmakten och Säkerhetspolisen.

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

David Grenabo
david.grenabo@transportstyrelsen.se
010-495 31 26

Externremiss