

UDKAST

til

Forslag

til

Lov om sikkerhed i net- og informationssystemer i transportsektoren¹

Kapitel 1

Anvendelsesområde og definitioner

§ 1. Loven finder anvendelse på operatører af væsentlige transporttjenester, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Operatører af øvrige transporttjenester kan på frivillig basis foretage underretning om hændelser i henhold til denne lovs § 6.

§ 2. I denne lov forstås ved:

1) Operatør af en væsentlig transporttjeneste:

En offentlig eller privat enhed, der udpeges af transport-, bygnings- og boligministeren som operatør af en væsentlig transporttjeneste i medfør af § 3, stk. 1, og som varetager opgaver vedrørende lufttransport, jernbanetransport, søfart og vejtransport, som beskrevet i bilag II pkt. 2, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2016/1148(EU) af 6. juli 2016 om foranstaltninger, der skal sikre et højt fælles sikkerhedsniveau for net- og informationssystemer i hele Unionen.

2) Sikkerhed i net- og informationssystemer:

Net- og informationssystemers evne til, på et givet sikkerhedsniveau, at modstå handlinger, der er til skade for tilgængeligheden, autenticiteten, integriteten eller fortroligheden i forbindelse med lagrede, overførte eller behandlede data eller de dermed forbundne tjenester, der tilbydes af eller er tilgængelige via disse net- og informationssystemer.

3) Net- og informationssystem:

a) et elektronisk kommunikationsnet der udgøres af transmissionssystemer og, hvor det er relevant, koblings- og dirigeringsudstyr og andre ressourcer, herunder netelementer, der ikke er aktive, som gør det muligt at overføre signaler ved hjælp af trådforbindelse, radiobølger, lyslederteknik eller andre elektromagnetiske midler, herunder satellitnet, jordbaserede fastnet (kredsløbs- og pakkekoblede, herunder i internettet) og mobilnet, elkabelsystemer, i det omfang de anvendes til transmission af signaler, net, som anvendes til radio- og tv-spredning, samt kabel-tv-net, uanset hvilken type information der overføres,

¹ Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2016/1148(EU) af 6. juli 2016 om foranstaltninger, der skal sikre et højt fælles sikkerhedsniveau for net- og informationssystemer i hele Unionen, EU-tidende 2016, nr. L 194, side 1.

- b) enhver anordning eller gruppe af indbyrdes forbundne eller beslægtede anordninger, hvoraf en eller flere ved hjælp af et program udfører automatisk behandling af digitale data, eller
- c) digitale data, som lagres, behandles, fremfindes eller overføres ved brug af elementer i litra a og b med henblik på deres drift, brug, beskyttelse eller vedligeholdelse.
- 4) Risiko: Enhver rimelig identificerbar omstændighed eller begivenhed, der har en potentiel negativ indvirkning på sikkerheden i net- og informationssystemer.
- 5) Hændelse: Enhver begivenhed, der har en egentlig negativ indvirkning på sikkerheden i net- og informationssystemer hos operatører af væsentlige transporttjenester.
- 6) Nationalt Centralt Kontaktpunkt: En national myndighed, der er ansvarlig for at koordinere spørgsmål vedrørende sikkerheden i net- og informationssystemer samt at deltage i grænseoverskridende EU-samarbejde herom.

Kapitel 2

Udpegning af operatører af væsentlige transporttjenester

§ 3. Transport-, bygnings- og boligministeren udpeger de offentlige eller private enheder inden for ministerens område, der er operatører af en væsentlig transporttjeneste. Ministeren revurderer herefter løbende, og mindst hvert andet år, hvilke offentlige eller private enheder inden for ministerens område der skal udpeges som operatører af en væsentlig transporttjeneste i medfør af stk. 1.

Stk. 2. Transport-, bygnings- og boligministeren skal i forbindelse med udpegningen efter stk. 1 lægge vægt på, at

- 1) enheden leverer en transporttjeneste, der er væsentlig for opretholdelsen af kritiske samfundsmæssige eller økonomiske aktiviteter,
- 2) leveringen af den væsentlige transporttjeneste afhænger af net- og informationssystemer, og
- 3) en hændelse vil få væsentlige forstyrrende virkninger for leveringen af den nævnte transporttjeneste.

Stk. 3. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om udpegningen af operatører af væsentlige transporttjenester, herunder de kriterier, der skal lægges vægt på ved udpegningen af operatørerne, tidsbegrænsning på udpegningen, tilbagekaldelser af udpegninger m.v.

Kapitel 3

Krav til operatører af væsentlige transporttjenester

§ 4. Operatører af væsentlige transporttjenester skal træffe passende og forholdsmæssige tekniske og organisatoriske foranstaltninger for at styre risiciene for sikkerheden i net- og informationssystemer, som de anvender til den del af deres aktiviteter, hvor en hændelse vil få væsentlig forstyrrende virkning for leveringen af den nævnte transporttjeneste. Under hensyntagen til teknologiens aktuelle stadie skal disse foranstaltninger sikre et sikkerhedsniveau for net- og informationssystemer, der står i forhold til risikoen.

Stk. 2. For at sikre kontinuiteten i leveringen af væsentlige transporttjenester skal operatører af væsentlige transporttjenester træffe passende foranstaltninger for at forebygge og minimere konsekvensen af hændelser, der kan have en negativ indvirkning på de net- og informationssystemer, som anvendes til levering af en væsentlig transporttjeneste.

Stk. 3. Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter nærmere regler om de foranstaltninger, der skal træffes for at styre risiciene for sikkerheden i net- og informationssystemerne, og for at forebygge og minimere konsekvenserne af hændelser, der kan have negativ indvirkning på sikkerheden i de anvendte net- og informationssystemer, samt om sagernes behandling, tidsfrister m.v. I reglerne kan der stilles krav om, at dokumentation for, at der er truffet de nødvendige foranstaltninger efter stk. 1 og 2, skal ske ved akkrediteret certificering i overensstemmelse med en internationalt anerkendt standard for styring af sikkerheden i net- og informationssystemer.

Kapitel 4

Underretning og videregivelse af oplysninger

§ 5. Operatører af væsentlige transporttjenester skal hurtigst muligt underrette transport-, bygnings- og boligministeren og det Nationale Centrale Kontaktpunkt om hændelser, der har væsentlige konsekvenser for kontinuiteten af de væsentlige transporttjenester, som de leverer.

Stk. 2. Ved vurderingen af, om en hændelse har væsentlige konsekvenser for kontinuiteten af de væsentlige transporttjenester, skal operatøren navnlig tage følgende kriterier i betragtning:

- 1) Antallet af brugere, der berøres af afbrydelsen af den væsentlige transporttjeneste.
- 2) Hændelsens varighed.
- 3) Den geografiske udbredelse med hensyn til det område, der er berørt af hændelsen.

§ 6. Operatører af øvrige transporttjenester kan på frivillig basis foretage underretning til transport-, bygnings- og boligministeren om hændelser, der har væsentlige konsekvenser for udøvelsen af de transporttjenester, som de leverer. Ved vurderingen af om en hændelse har væsentlige konsekvenser, skal kriterierne i § 5, stk. 2, lægges til grund.

§ 7. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om form- og indholdsmæssige krav til underretninger efter § 5, stk. 1, og § 6, herunder at skriftlig kommunikation til og fra ministeren om nærmere bestemte forhold, som er omfattet af denne lov eller regler udstedt i medfør heraf, skal foregå digitalt.

Stk. 2. En digital meddelelse anses for at være kommet frem, når den er tilgængelig for adressaten for meddelelsen.

§ 8. Det Nationale Centrale Kontaktpunkt kan, i det omfang det er nødvendigt for dets funktion, videreformidle oplysninger om hændelser, som er modtaget efter § 5, stk. 1, og § 6 til nationale kontaktpunkter i andre medlemsstater.

§ 9. Ansatte i Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, ansatte i andre dele af den offentlige forvaltning, eventuelle eksterne sagkyndige samt operatører af væsentlige transporttjenester er under ansvar efter straffelovens §§ 152- 152e forpligtet til over for uvedkommende at hemmeligholde oplysninger om hændelser, som de modtager i henhold til bestemmelser i denne lov, jf. dog stk. 2 og 3.

Stk. 2. Transport-, bygnings- og boligministeren kan efter høring af den underrettende operatør oplyse andre operatører af væsentlige transporttjenester eller offentligheden om konkrete hændelser, hvis de pågældendes kendskab hertil er nødvendigt for at forebygge en hændelse eller håndtere en igangværende hændelse.

Stk. 3. Oplysninger til offentligheden efter stk. 2 må ikke indeholde:

- 1) oplysninger om tekniske indretninger, fremgangsmåder, drifts- og forretningsforhold el. lign. for så vidt den underrettende operatør gør gældende, at disse oplysninger har væsentlig forretningsmæssig betydning for operatøren,
- 2) oplysninger, der af transport-, bygnings- og boligministeren vurderes at være af væsentlig betydning for statens sikkerhed eller rigets forsvar,
- 3) klassificerede informationer, eller
- 4) oplysninger om enkeltpersoners forhold.

Kapitel 5

Administration og tilsyn

§ 10. Transport-, bygnings- og boligministeren fører tilsyn med overholdelse af denne lov samt regler udstedt i medfør heraf. Til brug for tilsynet skal operatører af væsentlige tjenester på anmodning fra transport-, bygnings- og boligministeren afgive de oplysninger, der er nødvendige for tilsynet.

Stk. 2. Transport-, bygnings- og boligministeren kan påbyde, at forhold, der strider mod loven og de regler, der er fastsat i medfør heraf, samt EU-forordninger på net- og informationssikkerhedsområdet, bringes i orden straks eller inden en nærmere angivet frist.

Stk. 3. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om det tilsyn, der skal føres med overholdelse af lovens bestemmelser samt med de regler, der er udstedt i medfør af loven.

§ 11. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte sådanne regler, som er nødvendige for at gennemføre de af Den Europæiske Union udstedte direktiver vedrørende sikkerhed i net- og informationssystemer på transportområdet, eller som er nødvendige for at anvende de af Den Europæiske Union udstedte forordninger vedrørende sikkerhed i net- og informationssystemer på transportområdet, herunder regler om tilsyn, påbud m.v.

Stk. 2. Transport-, bygnings- og boligministeren kan bemyndige Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen eller andre statslige myndigheder til at udøve ministerens beføjelser efter denne lov.

Stk. 3. Ministeren kan fastsætte regler om adgangen til at klage over afgørelser, der træffes i henhold til denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf, herunder om klagefrister samt afskæring af klageadgang.

Kapitel 6

Straffebestemmelser

§ 12. Medmindre strengere straf er forskyldt efter anden lovgivning, straffes med bøde den, der undlader

- 1) hurtigst muligt at underrette transport-, bygnings- og boligministeren og det Nationale Centrale Kontaktpunkt om hændelser, der har væsentlige konsekvenser for kontinuiteten af de væsentlige transporttjenester de leverer, eller

2) at efterkomme transport-, bygnings- og boligministerens påbud udstedt i henhold til loven, forskrifter fastsat i medfør heraf eller EU-forordninger på områder, som omfattes af loven.

Stk. 2. For overtrædelser af regler, der fastsættes i medfør af loven, kan der fastsættes straf af bøde.

Stk. 3. For overtrædelse af bestemmelser i forordninger fastsat af Den Europæiske Union om forhold, som er omfattet af denne lov, kan der i forskrifter, der fastsættes i medfør af loven, ligeledes fastsættes straf af bøde.

Stk. 4. Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

Kapitel 7

Ikrafttræden m.v.

§ 13. Loven træder i kraft den 9. maj 2018.

§ 14. Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning

Formålet med lovforslaget er at sikre en effektiv gennemførelse af de for transport-, bygnings- og boligministeren relevante dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2016/1148 af 6. juli 2016 om foranstaltninger, der skal sikre et højt fælles sikkerhedsniveau for net- og informationssystemer i hele Unionen, i det følgende benævnt ”NIS-direktivet”.

NIS-direktivets anvendelsesområde afgrænses overordnet til de vigtigste dele af medlemsstaternes infrastruktur. Det betyder derfor, at direktivet ikke kun stiller krav til transportsektoren, men også energisektoren, den finansielle sektor, sundhedssektoren, vandforsyningssektoren og udbydere af digitale tjenester.

Forsvarsministeriet har faciliteret en tværministeriel koordinationsgruppe, som har søgt at harmonisere de enkelte fagministeriers gennemførelse af NIS-direktivet. Der er imidlertid stor forskel på sektorerne, hvorfor en fuldstændig harmonisering ikke er mulig. Dette lovforslag indeholder på den baggrund adskillige lighedstræk med andre ministres lovforslag om implementering af NIS-direktivet, men vil på visse områder adskille sig indholdsmæssigt.

Lovforslaget er en generelt formuleret rammelov med bestemmelser, der dels indfører krav til de væsentligste offentlige og private enheder inden for transport-, bygnings- og boligministerens område – de, der udpeges som ”operatører af væsentlige transporttjenester” - og dels indføres der administrationsbestemmelser, som sikrer, at der kan fastsættes mere tekniske krav på bekendtgørelsesniveau, med henblik på at fremtidens regulering kan tilpasses den til enhver tid værende teknologiske og lovgivningsmæssige udvikling i samfundet.

2. Lovforslagets enkelte hovedpunkter, opstillet efter emne

2.1. Om operatører af væsentlige transporttjenester og sikkerhedskravene

2.1.1. Gældende ret

De gældende regler på transportområdet differentierer ikke mellem væsentlige og ikke væsentlige operatører, ligesom der i transportsektorens lovgivning kun i et meget begrænset omfang stilles direkte sikkerhedskrav til transportvirksomheders net- og informationssystemer. De relevante virksomheder i transportsektoren er dog i et vist omfang i forvejen forpligtet til at udarbejde beredskabs- og sikringsplaner baseret på konkrete risiko- og sårbarhedsvurderinger.

På luftfartsområdet kan som enkeltstående tilfælde fremhæves Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) Nr. 1035/2011 af 17. oktober 2011, om fastsættelse af fælles krav til udøvelse af luftfartstjenester mv., hvor der bl.a. stilles krav om, at der inden for rammerne af lufttrafiktjenesteudøverens sikkerhedsledelsessystem, det såkaldte Safety Management System (SMS), indføres et softwaresikringssystem. Luftfartstjenesteudøvere forpligtes endvidere til at udarbejde nødplaner i tilfælde af, at der indtræder begivenheder, som fører til væsentlig forringelse eller afbrydelse af deres tjenester.

Desuden er nogle af lovforslagets forventede pligtsubjekter en del af den offentlige forvaltning. Som eksempel er Vejdirektoratet og Banedanmark styrelser under transport-, bygnings- og boligministeriet. Som offentlige myndigheder har de siden 2016 været forpligtet til at implementere den internationalt anerkendte standard for styring af informationssikkerhed, ISO27001.

2.1.1.1. NIS-direktivet

Efter NIS-direktivets artikel 5, stk. 1, skal hver medlemsstat identificere operatører af væsentlige tjenester inden for en række forskellige sektorer, som Kommissionen på forhånd har vurderet til at være særligt vitale for det indre markeds funktion, herunder transportsektoren. En nærmere opdeling af disse sektorer i delsektorer kan findes i NIS-direktivets bilag II.

Medlemsstaterne skal i forlængelse heraf udarbejde en liste over væsentlige tjenester inden for de omfattede sektorer, jf. artikel 5, stk. 3. Listen over væsentlige tjenester skal opdateres regelmæssigt og kan bruges til at identificere operatører af væsentlige tjenester.

I afgrænsningen af de virksomheder, der skal udpeges som operatører af væsentlige tjenester, skal der indgå en vurdering af, om den væsentlige tjeneste, som operatøren leverer, afhænger af net- og informationssystemer, og hvis dette er tilfældet, hvorvidt en hændelse må forventes at få væsentlig forstyrrende virkning for leveringen af den pågældende tjeneste.

De virksomheder, der udpeges som operatører af væsentlige tjenester, skal efter NIS-direktivets artikel 14, stk. 1 og 2, opfylde en række krav til sikkerheden i deres net- og informationssystemer. Det er medlemsstaterne, der skal sikre et effektivt tilsyn med operatørerne af væsentlige transporttjenester jf. direktivets art. 15.

Det følger af NIS-direktivets artikel 19, at medlemsstaterne tilskyndes til at benytte europæiske eller internationalt anerkendte standarder og specifikationer, der er relevante for sikkerheden i net- og

informationssystemer, uden at de påtvinger eller forskelsbehandler til fordel for anvendelse af en bestemt type teknologi.

2.1.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser

I den tværministerielle koordinationsgruppe har det været drøftet, hvilken fremgangsmåde der sikrer den mest hensigtsmæssige gennemførelse af NIS-direktivet i dansk ret. Der er især to fremgangsmåder til identificering af operatører af væsentlige transporttjenester, der har været i spil.

Den ene fremgangsmåde forudsætter, at der kan opstilles en række entydige objektive kriterier, som kvalificerer, hvad der indenfor den pågældende sektor kræves for at blive betragtet som en operatør af en væsentlig (transport)tjeneste og dermed forpligtet til at efterleve lovgivningen. Dette er særligt relevant for de sektorer, hvor der er en række operatører, som udfører ensartede opgaver i indbyrdes konkurrence om kunderne.

Den anden fremgangsmåde indebærer, at en virksomhed først vil blive omfattet af lovgivningens forpligtelser, hvis der træffes en forvaltningsretlig afgørelse herom. Dette er særligt relevant i de sektorer, hvor der er ganske få og meget forskelligartede operatører, og hvor de kriterier, der ligger til grund for at en operatør bliver omfattet af reglerne ikke kan defineres entydigt, men vil bero på en konkret vurdering. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har valgt denne fremgangsmåde.

Operatører af væsentlige tjenester skal som nævnt oven for træffe passende og forholdsmæssige foranstaltninger for at styre risiciene for sikkerheden i de net- og informationssystemer, der anvendes til at levere den væsentlige transporttjeneste. Foranstaltningerne skal både være af teknisk og organisatorisk karakter samt tage højde for det aktuelle teknologiske stadie med det formål at sikre et sikkerhedsniveau, der står mål med risikoen for hændelser.

Ved at stille krav om akkrediteret certificering i henhold til en relevant internationalt anerkendt standard, tilvejebringes det nødvendige grundlag for, at arbejdet med sikkerheden i net- og informationssystemer på transportområdet foregår på det højeste internationale niveau, hvilket gavner hele samfundet.

Et krav om certificering i henhold til en relevant internationalt anerkendt standard for styring af sikkerheden i net- og informationssystemer fører til, at de pågældende operatører løbende skal forholde sig til deres overordnede sikkerhedspolitik i forhold til de net- og informationssystemer, der er relevante for den væsentlige transporttjeneste, som operatøren leverer. Operatørerne vil endvidere skulle afdække og håndtere potentielle risici og opståede hændelser, hvilket samlet set fører til, at operatøren træffer konkrete foranstaltninger til at understøtte et højt sikkerhedsniveau.

2.1.3. Den foreslåede ordning

Lovforslaget gennemfører NIS-direktivets bestemmelser vedrørende operatører af væsentlige tjenester inden for transport-, bygnings- og boligministerens område, for så vidt angår myndighedernes udpegningsproces samt de sikkerhedskrav operatørerne skal efterleve og myndighedernes tilsyn hermed.

Det foreslås, at transport-, bygnings- og boligministeren bemyndiges til at udpege operatører af væsentlige transporttjenester. Udpegningen kommer til at foregå ved en konkret forvaltningsretlig afgørelse inden for rammerne af kriterierne i § 3, stk. 2, og forudsætningsvis NIS-direktivets artikel

6, der fastlægger de hensyn, medlemsstaterne som minimum skal lægge vægt på, når betydningen og omfanget af konsekvenserne for leveringen af den relevante tjeneste vurderes. Det er i den sammenhæng Transport-, Bygnings- og Boligministeriets hensigt at delegere ministerens opgaver i medfør af de foreslåede regler, således at det reelt bliver Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, som på ministerens vegne, udpeger operatører af væsentlige transporttjenester.

Med lovforslaget pålægges operatørerne at træffe passende foranstaltninger for at opretholde et hensigtsmæssigt sikkerhedsniveau i de net- og informationssystemer, som operatørerne anvender i forhold til de væsentlige transporttjenester, der har ført til operatørernes udpegning.

Den afvejning, den enkelte operatør skal foretage af, om en given foranstaltning er passende, svarer til den afvejning, mange af operatørerne allerede i dag foretager af de risici, der kan udfordre net- og informationssystemernes driftssikkerhed. De nye regler er således ikke udtryk for væsentligt ændrede foranstaltninger end dem, en operatør selv vil træffe for at beskytte sin forretning.

EU-reglerne er i højere grad udtryk for, at der i en globaliseret verden med en forgrenet it-struktur, er behov for en mere ensartet håndtering af de risici, der kan opstå, og en hurtig håndtering heraf. Det gælder især for de operatører, der integrerer net- og informationssystemer som en væsentlig del af operatørernes virksomhed.

Der vil blive fastsat regler om de foranstaltninger, som operatørerne skal træffe for at styre og håndtere de risici, der måtte opstå. Det forventes, at der i den forbindelse vil blive stillet krav om akkrediteret certificering i henhold til en internationalt anerkendt standarder for styring af sikkerheden i net- og informationssystemer. Med certificeringen dokumenterer operatøren, at denne har truffet passende og forholdsmæssige tekniske og organisatoriske foranstaltninger for at styre risiciene og for at forebygge og minimere konsekvenserne af de hændelser, der kan have negativ indvirkning for sikkerheden i de net- og informationssystemer, den enkelte operatør anvender til den del af aktiviteterne, hvor en hændelse vil få væsentlig forstyrrende virkning for leveringen af den nævnte transporttjeneste.

2.2. Om operatørernes underretningspligt og myndighedernes videregivelse og offentliggørelse af informationer om hændelser

2.2.1. Gældende ret

Der eksisterer ikke på nuværende tidspunkt regler, som forpligter transportvirksomhederne til at underrette en administrativ myndighed om hændelser i deres net- og informationssystemer, der er af betydning for den væsentlige transporttjeneste, der leveres. Som nævnt under 2.1.1. er det værd at bemærke, at der til trods herfor eksisterer andre regler, som forpligter transportvirksomhederne til at foretage underretninger i tilfælde af andre typer af hændelser end de, der er defineret i lovforslaget.

Der eksisterer heller ikke konkrete regler, som giver Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen adgang til at videregive eller offentliggøre oplysninger om hændelser i transportvirksomheders net- og informationssystemer. Flere regelsæt forpligter derimod Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen til at behandle modtagne forretnings- eller sikringsrelaterede oplysninger i fortrolighed.

Det fremgår eksempelvis af havnelovens § 14 a, stk. 2, at Transport-, Bygnings- og Boligministeriets ansatte og andre, der medvirker ved udarbejdelse af sårbarhedsvurderinger og sikringsplaner, og som modtager oplysninger i henhold til regler udstedt i medfør af bestemmelsens

stk. 1, er forpligtet til over for uvedkommende at hemmeligholde oplysningerne. Det bør understreges, at oplysningerne kan videregives til udenlandske myndigheder og internationale organisationer, når det følger af Danmarks internationale forpligtelser, jf. havnelovens § 14 a, stk. 3.

2.2.1.1. NIS-direktivet

Efter NIS-direktivets artikel 14, stk. 3, skal operatører af væsentlige tjenester hurtigst muligt foretage en underretning til myndighederne om hændelser, der har væsentlige konsekvenser for kontinuiteten i leveringen af deres tjenester.

Ud over de operatører, der er forpligtet til at underrette myndighederne, skal andre operatører kunne foretage frivillig indberetning efter artikel 20. Den vurdering, myndigheden skal foretage af frivillige indberetninger, adskiller sig fra den pligtsmæssige, idet medlemsstaterne skal prioritere pligtsmæssige indberetninger fremfor frivillige indberetninger.

Derudover skal det Nationale Centrale Kontaktpunkt have adgang til at udbrede hændelsesrelaterede informationer til andre centrale kontaktpunkter i de øvrige medlemsstater.

Efter NIS-direktivets artikel 14, stk. 6, skal mindst en myndighed endvidere have mulighed for at offentliggøre informationer om konkrete hændelser, som er modtaget i medfør af underretningspligten. Pågældende myndighed skal dog forud herfor høre den underrettende operatør herom.

2.2.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser

Der har i ministeriet været overvejelser om, hvordan underretningerne skal håndteres. På en række andre områder under ministeriets ressort er de underretninger, der modtages, underlagt tavshedspligt. Det skyldes primært, at de oplysninger som myndigheden kommer i besiddelse af, er sådanne, som den underrettende ikke af sig selv ville have givet meddelelse om, og som myndigheden ikke nødvendigvis ville have fået kendskab til af anden vej. Oplysningerne vil i værste fald kunne udnyttes af en konkurrent til den underrettende operatør, eller misbruges af en hacker.

Det er en nødvendig forudsætning for at efterleve direktivets krav, at myndighederne modtager underretningerne, og at det er muligt at videregive oplysningerne i et nærmere bestemt omfang med henblik på at forebygge eller begrænse en hændelse.

På den baggrund er det besluttet at underlægge de fysiske og juridiske personer, der modtager underretninger som følge af bestemmelser i forslaget, tavshedspligt, med mindre en operatør konkret har meddelt, at der kan ske offentliggørelse af visse oplysninger.

2.2.3. Den foreslåede ordning

Der foreslås en ordning, hvor operatørerne forpligtes til at underrette transport-, bygnings- og boligministeren og det Nationale Centrale Kontaktpunkt om hændelser, der har væsentlige konsekvenser for kontinuiteten af de væsentlige tjenester, som operatørerne leverer. De enkelte operatører skal ved underretningen lægge vægt på hændelsens alvorlighed, herunder den tidsmæssige udstrækning, antallet af berørte brugere og størrelsen af det område, der påvirkes.

Det foreslås, at der udover underretningspligten, også gives mulighed for frivillig underretning. Denne underretning vil i sagens natur ikke kunne underlægges præcist de samme krav som en

pligtsmæssig underretning, men vil medvirke til at give myndighederne et mere fuldstændigt billede af en potentiel væsentlig trussel mod net- og informationssystemer.

Der er tale om et område i konstant udvikling, og der vil derfor ikke meningsfyldt kunne ske en fuldstændig udtømmende regulering af underretningen i loven. På den baggrund rummer forslaget hjemmel til, at der kan fastsættes nærmere regler om selve underretningernes form og indhold. Der kan blandt andet fastsættes regler om at underretningerne skal være digitale, og at underretningerne skal foregå på en nærmere defineret sikker digital platform, som er oprettet til formålet.

Underretningspligten skal primært sikre transport-, bygnings- og boligministeren og det Nationale Centrale Kontaktpunkt hurtige oplysninger om hændelser med væsentlige forstyrrende virkninger. Transport-, bygnings- og boligministeren og det Nationale Centrale Kontaktpunkt skal have mulighed for at reagere og videreformidle oplysninger til andre myndigheder for hvem, informationen kan være afgørende for opretholdelsen af funktionaliteten i deres sektor. Det Nationale Centrale Kontaktpunkt bør derfor få adgang til at videreformidle oplysninger om hændelser til tilsvarende kontaktpunkter i de øvrige medlemsstater, således at myndighedsrollen kan varetages effektivt på tværs af medlemsstaterne i Unionen.

Underretningerne vil for ansatte i Transport-, Bygnings- og Boligministeriet og for ansatte i andre dele af den offentlige forvaltning være tavshedsbelagte. Der er tale om oplysninger, der kan have en endog ganske vigtig betydning for operatørerne. Den særlige tavshedspligt er ikke til hinder for, at der i særlige situationer kan opstå behov for at give offentligheden informationer om en hændelse hos en operatør.

Det foreslås på den baggrund at lade Transport-, Bygnings- og Boligministeren offentliggøre visse oplysninger inden for nærmere fastlagte rammer. Offentliggørelse kan først ske efter en høring af den underrettende operatør. Derudover kan der ikke ske offentliggørelse af oplysninger om tekniske indretninger eller fremgangsmåder eller om drifts- og forretningsforhold el. lign. hvis den underrettende operatør gør gældende, at disse oplysninger har væsentlig forretningsmæssig betydning for vedkommende operatør. Der kan heller ikke offentliggøres oplysninger, der af transport-, bygnings- og boligministeren vurderes at være af væsentlig betydning for statens sikkerhed eller rigets forsvar, klassificerede informationer, eller oplysninger om enkeltpersoners forhold, herunder navne og adresser.

2.3. Om sanktioner for overtrædelser af lovens bestemmelser

2.3.1. Gældende ret

Der er ingen konkrete regelsæt, der indeholder sanktionerende bestemmelser rettet mod overtrædelse af net- og informationssikkerhedsmæssige lovkrav. Som angivet under 2.2.1. indeholder sektorlovgivningen heller ikke deciderede krav om underretning af hændelser i net- og informationssikkerhedssystemer, hvorfor der ikke eksisterer sanktioner herfor.

Reglerne i de eksisterende regelsæt, der forpligter transportvirksomhederne til at foretage underretninger om hændelser, der ikke retter sig mod hændelser i net- og informationssystemer, sanktioneres med straf.

Som eksempel kan nævnes jernbaneområdet, hvor den virksomhed, der ikke indberetter nærmere specificerede data om ulykker og forløbere til ulykker i rette tid, risikerer at ifalde et strafansvar.

2.3.1.1. NIS-direktivet

NIS-direktivets artikel 21 forpligter medlemsstaterne til at fastsætte regler om sanktioner, der skal anvendes i tilfælde af overtrædelser af nationale regler, der er vedtaget efter direktivet, og medlemsstaterne skal ifølge samme bestemmelse træffe alle nødvendige foranstaltninger til at sikre, at sanktionerne gennemføres. Udover at sanktionerne skal være effektive, stå i et rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning, stilles der ikke indholdsmæssige krav til medlemsstaternes valg af sanktionsmidler eller den konkrete udformning heraf.

2.3.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser

Ministeriet har overvejet mulighederne for at sanktionere overtrædelser af loven. På grund af at flertallet af forslagets bestemmelser er af mere skønmæssig karakter, er det ministeriets vurdering, at det ud over almindeligt strafansvar for overtrædelse af enkelte bestemmelser, vil være hensigtsmæssigt at foreslå en fremgangsmåde, hvor operatørerne først risikerer et strafansvar, hvis et forvaltningsretligt påbud i medfør af den foreslåede lov, eller regler fastsat i medfør heraf nægtes efterlevet.

2.3.3. Den foreslåede ordning

Der foreslås en ordning, hvor der kan straffes for overtrædelse af en enkelt regel og for undladelse af at efterkomme påbud.

Der er kun en enkelt bestemmelse, der foreslås direkte strafsanktioneret. Det gælder den, der undlader hurtigst muligt at underrette transport-, bygnings- og boligministeren og det Nationale Centrale Kontaktpunkt om hændelser, der har væsentlige konsekvenser for kontinuiteten af de væsentlige transporttjenester de leverer.

Derudover vil foreslås en ordning, hvor gerningsindholdet for strafansvar primært hviler på manglende iagttagelse af et forvaltningsretligt påbud.

Da pligtsubjekterne ifølge loven som udgangspunkt er juridiske personer, er det nødvendigt at sikre adgang til at pålægge juridiske personer strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

De juridiske personer forventes udgjort af såvel offentlige myndigheder som private virksomheder. Forudsat at straffelovens 5. kapitel er opfyldt, er det ministeriets opfattelse, at offentlige myndigheders strafansvar bør sidestilles de private virksomheders.

3. Konsekvensvurderinger

3.1. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Som tilsynsmyndighed skal transport-, bygnings- og boligministeren bruge nye administrative ressourcer på at føre tilsyn med operatører af væsentlige transporttjenester og validere rapporteringer om væsentlige hændelser i operatørernes net- og informationssystemer. I praksis forventes samtlige af de i loven hjemlede beføjelser til ministeren delegeret til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, der vil fungere som tilsynsmyndighed på området.

Omkostningerne ved varetagelsen af rollen som tilsynsmyndighed forventes at kunne afholdes inden for de eksisterende bevillingsmæssige rammer i Transport-, Bygnings- og Boligministeriet.

Det skyldes en forventning om, at antallet af operatører af væsentlige transporttjenester vil være begrænset, og at tilsynet med at operatørerne indfører passende foranstaltninger med videre, hovedsageligt vil bestå i en gennemgang af, om de certificerende organer til stadighed vurderer, at operatørerne lever op til betingelserne for at opretholde certifikatet. Opgaven kan varetages som et led i de tilsynsopgaver, som styrelsen allerede har på transportområdet.

På samme måde forventes det, at selve arbejdet med håndtering og validering af de indberettede hændelser, herunder etablering af en indberetningsordning, vil forudsætte øgede ressourcer, der vil kunne afholdes inden for de eksisterende bevillingsmæssige rammer i Transport-, Bygnings- og Boligministeriet.

Det er overvejende sandsynligt, at der udpeges operatører af væsentlige transporttjenester, som er en del af den offentlige sektor. Her tænkes specielt på Banedanmark og Vejdirektoratet, der begge er organiseret som styrelser under Transport-, Bygnings- og Boligministeriet. Der vil i disse tilfælde være visse økonomiske og administrative konsekvenser forbundet med at efterleve lovens bestemmelser og regler udstedt i medfør heraf, herunder særligt et krav om certificering. Også disse udgifter må forventes at kunne blive afholdt indenfor de eksisterende bevillingsmæssige rammer.

3.2. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Det forventes, at der på udpegningstidspunktet vil være færre end fem private operatører, der vil blive udpeget som operatører af væsentlige transporttjenester.

Kravet om, at en operatør af væsentlige transporttjenester skal være certificeret, i henhold til en internationalt anerkendt standard, kan afhængigt af certificeringsparatheden hos den enkelte virksomhed udgøre op til 200.000 kr. i engangsomkostninger og 40.000-100.0000 kr. i årlige vedligeholdelsesomkostninger. Hvis der er tale om en operatør, der ikke er certificeringsparat, vil omkostningerne for den enkelte operatør være større. Det vurderes imidlertid, at alle de operatører, der vil kunne komme i betragtning til en udpegnings efter loven, i et eller andet omfang er certificeringsparate.

Ud over omkostningerne til certificering, vil der være begrænsede administrative byrder i forbindelse med den underretning, virksomhederne skal sende til myndighederne. Det forventes, at der vil være et begrænset antal underretninger fra den enkelte operatør på årsbasis. Selve den administrative håndtering af underretningen forventes ikke at overstige 2 timer pr. hændelse.

3.3. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget påfører ingen administrative konsekvenser for borgerne.

3.4. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ingen miljømæssige konsekvenser.

3.5. Forholdet til EU-retten

Med forslaget implementeres de dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2016/1148 af 6. juli 2016 om foranstaltninger, der skal sikre et høj fælles sikkerhedsniveau for net- og informationssystemer i hele Unionen.

I medfør af NIS-direktivets artikel 25, stk. 1, skal medlemsstaterne senest den 9. maj 2018, have vedtaget og offentliggjort de love og administrative bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme direktivet.

Operatørerne af væsentlige transporttjenester skal dog ikke udpeges før den 9. november 2018.

4. Hørte myndigheder og organisationer

Lovforslaget har været i høring fra den [dd-mm-åå] til den [dd-mm-åå].

[Alfabetisk opstilling af de organisationer og myndigheder, der høres over lovforslaget]

5. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindre udgifter (hvis ja, angiv omfang)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner		Mindre væsentlige omkostninger
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner		
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet		Mindre væsentlige omkostninger
Administrative konsekvenser for erhvervslivet		Mindre væsentlige
Evt. Ligestillingsmæssige konsekvenser		
Evt. Regionale konsekvenser		
Miljømæssige konsekvenser		
Administrative konsekvenser for borgerne		
Forholdet til EU-retten		
Overimplementering af EU-retlige minimumsforpligtelser (sæt X)	JA	NEJ X

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Den foreslåede bestemmelse i § 1 afgrænser lovens anvendelsesområde til at omfatte de offentlige eller private enheder i transportsektoren, der af transport-, bygnings- og boligministeren udpeges som operatører af væsentlige transporttjenester.

Efter det foreslåede *stk. 2* kan operatører af øvrige transporttjenester, som ikke er omfattet af *stk. 1*, på frivillig basis foretage underretning efter lovens § 6.

Til § 2

Den foreslåede bestemmelse i § 2 definerer seks centrale begreber i loven. Definitionerne bygger på de tilsvarende definitioner i NIS-direktivets artikel 4.

Efter *nr. 1* er den foreslåede definition af operatører af væsentlige transporttjenester tilnærmelsesvist identisk med definitionen af operatører af væsentlige tjenester i NIS-direktivets artikel 4, nr. 4. Forskellen består i, at NIS-direktivets definition er mere generisk. Den skal dække samtlige typer af operatører, mens den foreslåede definition kun vedrører operatører af en væsentlig transporttjeneste inden for de 4 delsektorer på transportområdet, der er omfattet af direktivet.

Efter *nr. 2* er definitionen af sikkerhed i net- og informationssystemer indholdsmæssigt identisk med definitionen af sikkerhed i net- og informationssystemer i NIS-direktivets artikel 4, nr. 2.

Efter *nr. 3* er definitionen af net- og informationssystemer indholdsmæssigt identisk med definitionen af net- og informationssystemer i NIS-direktivets artikel 4, nr. 1. Af hensyn til læsbarheden, er der i stedet for henvisningen til art. 2, litra a) i direktiv 2002/21 EF af 7. marts 2002, foretaget en afskrift af artiklen.

Efter *nr. 4* er definitionen af risiko indholdsmæssigt identisk med definitionen i NIS-direktivets artikel 4, nr. 9. For at en risiko er omfattet af forslaget bestemmelser, skal den være rimelig identificerbar og have potentiel negativ indvirkning på sikkerheden i net- og informationssystemer.

I praksis vil operatøren skulle styre disse risici ved systematisk anvendelse af ledelsespolitikker, procedurer og praksis. Dermed vil operatøren kontinuerligt og struktureret gennemgå sit system og dets funktioner for at identificere, hvilke uønskede tilstande eller farer, der kan opstå, hvad årsagerne hertil er, hvor ofte opstår, hvilke konsekvenser de kan have og hvilke barrierer, der kan opstilles for, at operatøren kan have farerne under kontrol.

Efter *nr. 5* er definitionen af en hændelse indholdsmæssigt identisk med definitionen i NIS-direktivets artikel 4, nr. 7. For at en hændelse anses for indtrådt, er det ikke tilstrækkeligt, at den har en negativ indvirkning på sikkerheden i et hvilket som helst net- og informationssystem hos en operatør af en væsentlig transporttjeneste. Den negative indvirkning skal relatere sig til sikkerheden i det eller de net- og informationssystemer, der er af afgørende betydning for leveringen af den væsentlige transporttjeneste, der er årsag til, at operatøren er udpeget.

Efter *nr. 6* udspringer definitionen af et Nationalt Centralt Kontaktpunkt af NIS-direktivets artikel 8, hvor det navnlig er bestemmelsens stk. 4, som er lagt til grund.

Til § 3

I medfør af *stk. 1*, udpeger transport-, bygnings- og boligministeren de offentlige eller private enheder, der inden for ministerens ressort, skal betragtes som operatører af væsentlige transporttjenester. Bestemmelsen er afgørende for lovforslagets anvendelse, idet lovforslagets pligtsubjekter alene udgøres af de enheder, der af transport-, bygnings- og boligministeren udpeges som operatører af væsentlige transporttjenester. Den første udpegning skal ske senest den 9. november 2018, jf. lovforslagets § 14, stk. 2.

Transport-, bygnings- og boligministeren skal løbende og mindst hvert andet år revurdere, hvilke virksomheder der skal udpeges, eller som opretholder en tidligere udpegning som operatør af væsentlige transporttjenester. På den måde sikres en eksplicit overensstemmelse med NIS-direktivets artikel 5, stk. 5, der forpligter medlemsstaterne til løbende og mindst hvert andet år at ajourføre listen over identificerede operatører på de enkelte områder.

I det foreslåede *stk. 2*, fastlægges de overordnede kriterier, som transport-, bygnings- og boligministeren skal iagttage, når der udpeges en operatør af væsentlige transporttjenester. Disse kriterier indebærer, at den pågældende enhed skal levere en tjeneste, der er væsentlig for opretholdelsen af kritiske samfundsmæssige og/eller økonomiske aktiviteter, at leveringen af denne tjeneste afhænger af net- og informationssystemer, og at en hændelse vil få væsentlige forstyrrende virkninger for leveringen af den nævnte tjeneste.

I forhold til en hændelses forstyrrende virkning for leveringen af en tjeneste, er det særligt de kriterier, der er anført i NIS-direktivets artikel 6, stk. 1, der skal indgå i vurderingen. Det drejer sig blandt andet om antallet af brugere af tjenesten, andre sektors afhængighed af tjenesten, konsekvenserne af en hændelse, operatørens markedsandele, den geografiske udbredelse af effekten af en hændelse og den pågældende operatørs betydning for at opretholde et tilstrækkeligt tjenesteniveau under hensyn til alternative måder, tjenesten kan leveres på. Der vil i det enkelte tilfælde være tale om en konkret vurdering, og særlige sektorspecifikke forhold kan være relevante at inddrage.

I medfør af den foreslåede *stk. 3*, kan transport-, bygnings- og boligministeren fastsætte regler, der præciserer de i stk. 2, omhandlede kriterier for udpegningen af operatører af væsentlige transporttjenester, herunder kriterier, der relaterer sig til NIS-direktivets art. 6. Der vil endvidere kunne fastsættes regler om selve udpegningen. Der kan eksempelvis være behov for en nærmere præcisering af, hvad der præcist kvalificeres som en væsentlig tjeneste inden for dele af transportsektoren.

Til § 4

Den foreslåede § 4 gennemfører de dele af NIS-direktivets artikel 14, der angår sikkerhedskrav for operatørerne samt dele af artikel 15 om gennemførelse og håndhævelse.

I det foreslåede *stk. 1* understøttes en net- og informationssikkerhedsmæssig risikostyringskultur, idet operatørerne af væsentlige transporttjenester forpligtes til at træffe passende og forholdsmæssige tekniske og organisatoriske foranstaltninger for at styre risiciene for sikkerheden i de net- og informationssystemer, som er nødvendige for at udøve den væsentlige transporttjeneste.

Er der net- og informationssystemer, som understøtter dele af operatørens virksomhed, hvor et nedbrud ikke vil have betydning for leveringen af den væsentlige transporttjeneste, vil denne del ikke skulle omfattes af de foranstaltninger, der træffes.

De foranstaltninger der træffes, skal være passende. Det forventes ikke, at operatørerne træffer ensartede foranstaltninger, da de faktiske omstændigheder, der gør sig gældende for den enkelte operatør formentlig, vil være forskellige. Det er derfor ikke muligt at foretage en entydig beskrivelse af, hvornår en foranstaltning er passende. Operatøren skal ved vurderingen af, om en foranstaltning er passende, se på den konkrete risiko for, at en given hændelse vil optræde, og alvorligheden af de konsekvenser hændelsen i givet fald vil få for udøvelsen af den væsentlige transporttjeneste.

Relevante risikostyringsforanstaltninger omfatter dispositioner, der er egnet til at identificere risici for hændelser, forebygge, opdage og håndtere hændelser og begrænse omfanget af konsekvenserne en hændelse kan have på leveringen af den væsentlige transporttjeneste. Sikkerheden i net- og informationssystemer omfatter lagrede, overførte og behandlede datas sikkerhed.

Efter det foreslåede *stk. 2* skal operatørerne for at sikre kontinuiteten i den væsentlige transporttjeneste, de leverer, træffe forebyggende foranstaltninger, der minimerer konsekvensen af en hændelse i de relevante net- og informationssystemer. Foranstaltningerne skal således rette sig mod de anvendte net- og informationssystemer, men skal samtidig medvirke til, at operatøren til stadighed kan levere den væsentlige transporttjeneste, selvom der sker en hændelse, der påvirker sikkerheden i net- og informationssystemerne.

Operatørerne bør på den baggrund som minimum indarbejde kompenserende foranstaltninger i deres beredskabsplanlægning, der bl.a. kan bidrage til at isolere udbredelsen af en hændelse i de net- og informationssystemer, der er relevante for leveringen af den væsentlige transporttjeneste.

Med det foreslåede *stk. 3*, bemyndiges transport-, bygnings- og boligministeren til at fastsætte nærmere regler om de foranstaltninger, operatørerne skal træffe for at styre risiciene for sikkerheden i net- og informationssystemerne, og for at forebygge og minimere konsekvenserne af hændelser, der kan have negativ indvirkning på sikkerheden i de anvendte net- og informationssystemer.

Net- og informationssikkerhedsområdet er i løbende udvikling. Med bemyndigelsesbestemmelsen skabes de nødvendige rammer for, at de danske regler matcher den teknologiske udvikling i transportsektoren, og at sikkerheden i operatørernes net- og informationssystemer er på et højt internationalt niveau.

Bemyndigelsen forventes udmøntet i et krav om, at en udpeget operatør, skal være certificeret af et akkrediteret certificeringsorgan i henhold til en internationalt anerkendt standard vedrørende sikkerheden i net- og informationssystemer. En certificeret operatør dokumenterer med certificeringen, at operatøren har truffet passende og forholdsmæssige tekniske og organisatoriske foranstaltninger for at styre risiciene og for at forebygge og minimere konsekvenserne af de

hændelser, der kan have negativ indvirkning for sikkerheden i de net- og informationssystemer, den enkelte operatør anvender til den del af aktiviteterne, hvor en hændelse vil få væsentlig forstyrrende virkning for leveringen af den nævnte transporttjeneste.

Med kravet om certificering leves der endvidere op til direktivets krav i artikel 15 om dokumentation for den faktiske gennemførelse af operatørens sikkerhedspolitikker ved en kvalificeret auditør, som i dette tilfælde vil være det akkrediterede certificeringsorgan.

Der vil i reglerne blive lagt op til, at operatøren som udgangspunkt selv kan beslutte hvilken internationalt anerkendt standard for sikkerheden i net- og informationssystemer, der skal ligge til grund for certificeringen. Det kan f.eks. være standarder, der er udarbejdet af den Internationale Organisation for Standardisering (ISO), eller harmoniserede europæiske standarder. Ved operatørens valg af informationssikkerhedsstandard, kan operatøren se på, om standarden tager udgangspunkt i den enkelte operatørs risikoprofil og sikrer implementering af netop de sikkerhedsforanstaltninger og kontrolprocedurer, der er passende for den enkelte operatør.

I det omfang, der fra EU's side på et senere tidspunkt måtte blive stillet krav om anvendelse af en vis nærmere defineret standard, herunder en harmoniseret standard, kan det blive nødvendigt at fastsætte nye regler herom i medfør af denne bemyndigelsesbestemmelse sammenholdt med forslaget § 11.

I det omfang det måtte blive relevant, vil bestemmelsen endvidere kunne anvendes til at fastsætte nærmere regler om sagsbehandlingen, tidsfrister m.v. Der vil i den forbindelse blandt andet kunne fastsættes nærmere regler om de informationer, som transport-, bygnings- og boligministeren skal modtage om valg af certificeringsordning.

Til § 5

Lovforslagets § 5 gennemfører dele af artikel 14 i NIS-direktivet ved at forpligte operatørerne til at underrette transport-, bygnings- og boligministeren og det Nationale Centrale Kontaktpunkt i tilfælde af hændelser med væsentlige konsekvenser for kontinuiteten af de væsentlige tjenester, som operatørerne leverer. Underretningspligten er først opfyldt, når både transport-, bygnings- og boligministeren og det Nationale Centrale Kontaktpunkt har modtaget underretningen.

Underretningspligten fremgår af bestemmelsens *stk. 1*. Det følger heraf, at underretningen skal ske hurtigst muligt. Operatøren skal – dog under hensyntagen til arbejdet med at minimere konsekvenserne af hændelsen – underrette myndighederne, så snart operatøren har de nødvendige oplysninger til at vurdere hændelsens omfang, herunder om der overhovedet er tale om en underretningspligtig hændelse. Der vil være situationer, hvor operatøren tidligt i processen kan konstatere, at der er tale om en underretningspligtig hændelse. Men der vil også være situationer, hvor det først er muligt at konstatere, at der er tale om en underretningspligtig hændelse på et meget sent tidspunkt i forløbet, fordi det på trods af de foranstaltninger, der er truffet, ikke har været muligt at opdage hændelsen.

Forpligtelsen til at underrette såvel transport-, bygnings- og boligministeren som det Nationale Centrale Kontaktpunkt skal sikre, at det Nationale Centrale Kontaktpunkt kan varetage opgaverne med at koordinere spørgsmål vedrørende sikkerheden i net- og informationssystemer og deltage aktivt i EU-samarbejdet.

Efter det foreslåede *stk. 2* skal operatøren ved sin vurdering af, om en hændelse har væsentlige konsekvenser navnlig inddrage: antallet af brugere, der er berørt af hændelsen, hændelsens varighed og hvor stort et geografisk område, der er berørt af hændelsen.

Til § 6

Lovforslagets § 6 gennemfører NIS-direktivets art. 20, ved at sikre de offentlige eller private enheder i transportsektoren, der er etableret i Danmark og ikke udpeget efter den foreslåede § 3, stk. 1, har ret til at foretage underretninger om hændelser på frivillig basis. En sådan frivillig underretning giver myndighederne bedre mulighed for at opbygge viden om hændelser i transportsektoren, hvilket kan udgøre værdifulde bidrag til at danne et klarere sektorspecifikt trusselsbillede.

En operatør på transportområdet, der ikke er forpligtet til at underrette myndighederne om hændelser, skal foretage samme vurdering efter forslaget § 5, stk. 2, som en underretningspligtig operatør, før der sker underretning. Transport-, bygnings- og boligministeren og det Nationale Centrale Kontaktpunkt er i medfør af den foreslåede § 6 forpligtet til at behandle frivillige underretninger på samme måde, som pligtmæssige underretninger vil blive behandlet. Hvis der opstår behov for at prioritere mellem behandlingen af frivillige eller pligtmæssige underretninger, bør myndighederne prioritere pligtmæssige underretninger først.

Til § 7

Efter det foreslåede *stk. 1* kan transport-, bygnings- og boligministeren fastsætte regler om form og indholdsmæssige krav til underretninger efter § 5, stk. 1 og § 6. Det er hensigten, at disse regler i det omfang det er muligt, harmoniseres med de øvrige ministeriers indholds- og formkrav. Dermed bliver kravene til underretninger så ensartede i hele Danmark som muligt. Med hjemmel i *stk. 1*, vil der ligeledes kunne fastsættes regler om, at underretningerne skal være digitale og foregå på en given digital platform i et nærmere bestemt format. På denne måde tages der højde for den udvikling, der må forventes på området, ligesom det må forventes at være nemmere for de underrettende operatører, i det omfang underretningen kan ske digitalt.

Det foreslås i *stk. 2*, at en digital meddelelse anses for at være kommet frem, når den er tilgængelig for adressaten for meddelelsen. Denne bestemmelse er særligt relevant i forhold til bestemmelsen om, at underretning om hændelser skal ske hurtigst muligt.

Til § 8

Efter den foreslåede § 8, kan det Nationale Centrale Kontaktpunkt, hvis det er nødvendigt for at varetage dets funktion, videreformidle oplysninger om hændelser, der er modtaget efter § 5, stk. 1 eller § 6, til nationale kontaktpunkter i andre medlemsstater. På den baggrund kan det Nationale Centrale Kontaktpunkt varetage sin rolle i EU-samarbejdet så effektivt som muligt. Det forudsættes, at det Nationale Centrale Kontaktpunkt kun videreformidler oplysninger, der er strengt nødvendige for varetagelsen af dens direktivbundne opgave som koordinerende myndighed på området.

Til § 9

Med den foreslåede § 9 gennemføres NIS-direktivets artikel 14, stk. 6.

Det foreslåede *stk. 1*, er en særlig tavshedspligtbestemmelse. Konsekvensen heraf er bl.a., at underretningerne ikke er omfattet af adgangen til aktindsigt efter lov om offentlighed i forvaltningen. Tavshedspligten gælder både for ansatte i den offentlige forvaltning, og for eventuelle eksterne eksperter, som bidrager til den offentlige opgavevaretagelse. Tavshedspligten udstrækkes endvidere til andre operatører, som modtager oplysninger om hændelser efter det foreslåede *stk. 2* til denne bestemmelse. Det præciseres i bestemmelsen, at tavshedspligten er under ansvar efter straffelovens §§ 152 -152 e.

Med bestemmelsen i *stk. 2* foreslås det, at transport-, bygnings- og boligministeren får adgang til at offentliggøre informationer om hændelser, såfremt det vurderes, at det vil være nødvendigt at offentliggøre informationerne for at forebygge eller håndtere hændelsen. Offentliggørelse vil imidlertid alene kunne gennemføres efter høring af operatøren og inden for nærmere afgrænsede rammer. Det forventes, at der ved administrationen af denne bestemmelse tages særlig højde for de høringssvar, som operatørerne afgiver.

Bestemmelsen giver endvidere mulighed for, at der kan videregives oplysninger til andre operatører af væsentlige transporttjenester uden at det er nødvendigt for offentligheden at få de samme oplysninger. Det skyldes, at forebyggelsen af yderligere konsekvenser ved en hændelse kan gøre det nødvendigt, at det alene er andre operatører af væsentlige transporttjenester, der orienteres om hændelsen.

Det foreslås i *stk. 3*, at der uanset *stk. 2* er visse oplysninger, der ikke kan offentliggøres. Det drejer sig om oplysninger om tekniske indretninger eller fremgangsmåder eller om drifts- eller forretningsforhold el. lign., for så vidt den underrettende operatør i forbindelse med høringen gør gældende, at disse oplysninger har væsentlig forretningsmæssig betydning. Det gælder endvidere oplysninger, der vurderes at være af væsentlig betydning for statens sikkerhed eller rigets forsvar, klassificerede informationer, som omfattet af de til enhver tid gældende regler om klassificering af informationer, og oplysninger om enkeltpersoners forhold.

Til § 10

Efter den foreslåede § 10 sikres rammerne for tilsynet med operatørernes overholdelse af lovforslagets regler om sikkerheden i net- og informationssystemer. Bestemmelsen gennemfører på den baggrund dele af NIS-direktivets artikel 15.

I *stk. 1* foreslås det, at transport-, bygnings- og boligministeren fører tilsyn med lovens overholdelse, herunder også regler, der er udstedt i medfør af loven. I den forbindelse skal en operatør afgive de oplysninger til transport-, bygnings- og boligministeren, der er nødvendige for at føre et effektivt tilsyn.

Efter det foreslåede *stk. 2*, kan transport-, bygnings- og boligministeren påbyde, at forhold, der strider mod loven og de regler, der er fastsat i medfør heraf, samt EU-forordninger på net- og informationssikkerhedsområdet, bringes i orden straks eller inden en nærmere angivet frist.

Årsagen til, at påbudsbestemmelsen er så generelt formuleret er, at de bestemmelser, som operatørerne skal overholde, giver mulighed for nogle nødvendige, men også ganske betragtelige skønsmæssige vurderinger af bestemmelsernes rækkevidde. I forbindelse med ministerens administration af loven, vil der løbende blive defineret nogle rammer, inden for hvilke skønnet kan udøves.

Efter det foreslåede *stk. 3*, kan transport-, bygnings- og boligministeren fastsætte nærmere regler om det tilsyn, der skal føres med overholdelse af lovens bestemmelser samt med de regler, der er udstedt i medfør af loven.

Området er i løbende udvikling, hvorfor det er sandsynligt, at behovet for at kunne fastsætte regler om, tilsynet vil kunne ændre sig. Bestemmelsen kan blandt andet anvendes til at fastsætte regler om hvor ofte operatørerne skal fremsende dokumentation for certificering og det tilsyn, der føres med underretningerne.

Til § 11

Med § 11, stk. 1, foreslås det at tildele transport-, bygnings- og boligministeren beføjelse til at udstede administrative forskrifter til at gennemføre EU-retsakter om net- og informationssikkerhed inden for ministerens område. Reglerne vil blandt andet kunne indeholde bestemmelser om påbud, tilsyn m.v. som følge af krav på EU-rettens område. Formålet med bestemmelsen er at sikre en smidig og dynamisk adgang til at foretage løbende tilpasninger til et retsområde, som må forventes at være under kraftig udvikling den kommende tid.

Med det foreslåede *stk. 2* vil ministeren få adgang til at delegere de opgaver og beføjelser, som er tillagt ham efter denne lov, til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen eller en anden statslig myndighed, i det omfang det vil være relevant. Der er tale om et meget teknisk og fagligt tungt område, som for tiden mest hensigtsmæssigt lader sig varetage af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, der på en række områder allerede varetager lignende opgaver. Det forventes, at delegation af ministerens beføjelser vil blive beskrevet i en delegationsbekendtgørelse, der løbende revideres og udstedes af ministeren.

Efter det foreslåede *stk. 3*, kan ministeren afskære adgangen til at klage over afgørelser, der efter bemyndigelse træffes i medfør af dette lovforslag eller forskrifter udstedt med hjemmel i lovforslaget.

Muligheden for at afskære klageadgangen er begrundet i, at de afgørelser, som Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kommer til at træffe efter ministerens delegation, vil være af en udpræget teknisk karakter, som forudsætter betydelig indsigt i området.

Til § 12

Efter den foreslåede § 12 gennemføres artikel 21 i NIS-direktivet, der forpligter medlemsstaterne til at fastsætte sanktioner for overtrædelse af de nationale regler, der vedtages i medfør af NIS-direktivet. Der stilles som krav, at sanktionerne skal være effektive, stå i et rimeligt forhold til overtrædelsen og have præventiv virkning.

Med det foreslåede stk. 1 kan undladelse af hurtigst muligt at underrette transport-, bygnings- og boligministeren og det Nationale Centrale Kontaktpunkt om hændelser, der har væsentlige konsekvenser for kontinuiteten af de væsentlige transporttjenester de leverer straffes med bøde.

Ved vurderingen af, om en underretning er sket hurtigst muligt, er det afgørende, at der lægges vægt på, hvornår det tidligst har været muligt for operatøren at vurdere, om der reelt var tale om en underretningspligtig hændelse.

Derudover foreslås det, at undladelse af at efterkomme transport-, bygnings- og boligministerens påbud efter loven eller bestemmelser udstedt i medfør heraf, eller EU-forordninger på områder, som omfattes af loven, straffes med bøde.

Transport-, bygnings- og boligministeren bemyndiges med det foreslåede stk. 2, til at fastsætte regler om bødestraf for overtrædelse af forskrifter, som er udfærdiget med hjemmel i denne lov, herunder også for undladelse af at efterkomme påbud udstedt i medfør af forskrifterne.

Efter det foreslåede stk. 3 kan der pålægges juridiske personer strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel. Sammenholdt med stk. 2 indebærer bestemmelsen, at der også i regler, som udfærdiges i medfør af loven, kan fastsættes regler, der pålægger juridiske personer strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

Til § 13

Efter den foreslåede § 13 skal loven med de til loven forudsatte bekendtgørelser træde i kraft den 9. maj 2018, hvilket svarer til medlemsstaternes gennemførelsesfrist efter NIS-direktivets artikel 25, stk. 1.

Til § 14

Efter den foreslåede § 14 skal loven ikke gælde for Færøerne og Grønland.

Bilag

1. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2016/1148 af 6. juli 2016 om foranstaltninger, der skal sikre et højt fælles sikkerhedsniveau for net- og informationssystemer.