

## Konsekvensutredning av ändring av Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2020:80) om luftfartsskydd

### Transportstyrelsens förslag:

Att Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2020:80) om luftfartsskydd ska ändras i enlighet med de förslag som beskrivs i bilaga 1.

## A. Allmänt

### 1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

#### 1.1 Internationella regelkrav

Förordning (EU) 2015/1998<sup>1</sup> innehåller de gemensamma EU-reglerna avseende luftfartsskyddet. Förordningen har nu ändrats genom förordning (EU) 2023/566.<sup>2</sup>

Kommissionen har genomfört förändringar av EU-lagstiftningen vilket innebär att Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2020:80) behöver ändras. Förändringarna omfattar både förordning (EU) 2015/1998 och beslut C(2015) 8005. De förändringar som rör beslut C(2015) 8005 redogörs för i en särskild konsekvensutredning då beslutet innehåller sekretessbelagd information.

Bilaga 1 innehåller en detaljerad beskrivning av de förändringar som följer av internationell reglering, förordning (EU) 2015/1998 och beslut C(2015) 8005.

Enligt förordning (EG) nr 300/2008<sup>3</sup> och ICAO Annex 17<sup>4</sup> ska det finnas ett nationellt säkerhetsprogram. I Sverige består programmet av Transportstyrelsens föreskrifter och en informationsdel. Orsaken till att förordningskraven behöver föras in i våra nationella föreskrifter är för att respektive

<sup>1</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/1998 av den 5 november 2015 om detaljerade bestämmelser för genomförande av de gemensamma grundläggande standarderna avseende luftfartsskydd

<sup>2</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2023/566 av den 10 mars 2023 om ändring av genomförandeförordning (EU) 2015/1998 2015 om detaljerade bestämmelser för genomförande av de gemensamma grundläggande standarderna avseende luftfartsskydd

<sup>3</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 av den 11 mars 2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och om upphävande av förordning (EG) nr 2320/2002

<sup>4</sup> Annex 17 to the Convention on International Civil Aviation - Security

verksamhetsutövares ansvar ska fördelas samt för att omhänderta de sekretessbelagda delarna enligt kommissionens beslut.

## **2. Vad ska uppnås?**

### **2.1 Internationella regelkrav**

Transportstyrelsens föreskrifter bygger på och kompletterar den gemensamma EU-regleringen samt inför krav enligt ICAO Annex 17. Ändringarna som föreslås syftar till att de svenska reglerna ska överensstämja med dessa regelverk samt att stärka de åtgärder och det skydd som ska förhindra olagliga handlingar mot luftfarten.

## **3. Vilka är lösningsalternativen?**

### **3.1 Effekter om ingenting görs?**

Transportstyrelsens föreskrifter bygger på och kompletterar den gemensamma EU-regleringen samt inför krav enligt ICAO Annex 17. Regleringen är tvingande och det finns inget handlingsutrymme att välja att inte införa kraven. Om ändringarna inte införs bryter Sverige mot internationella förpliktelser.

### **3.2 Alternativ som inte innebär reglering**

Det finns inget alternativ till reglering av de skäl som beskrivits ovan i 3.1.

### **3.3 Regleringsalternativ**

Sverige och Transportstyrelsen måste införa EU-bestämmelserna för att leva upp till våra internationella åtaganden. Det finns inget utrymme för nationell särreglering och därmed inga andra regleringsalternativ än att införa förändringarna i Transportstyrelsens föreskrifter. Ändringarna beskrivs utförligt i bilaga 1 till konsekvensutredningen.

## **4. Vilka är berörda?**

Följande verksamhetsutövare omfattas av kraven enligt föreskrifterna om luftfartsskydd och de förändringar som beskrivs i bilaga 1:

- Flygplatser
- Svenska flygföretag
- Utländska flygföretag
- Säkerhetsgodkända leverantörer
- Fraktagenter
- Instrukörer som utbildar inom området luftfartsskydd

- Validerare av känd leverantör och ACC3
- Kända avsändare av flygfrakt
- Kända leverantörer av förnödenheter till flygplatser och för användning ombord

### *Flygplatser*

Det finns 36 säkerhetsgodkända flygplatser. Bland dessa finns flygplatser av olika storlek med mycket olika omfattning av trafik, allt från Stockholm Arlanda Airport till små flygplatser som Hemavan och Vilhelmina. Gemensamt för samtliga flygplatser är att de har reguljär linjefart eller chartertrafik, som gör att de omfattas av kraven på luftfartsskydd. Tio av flygplatserna drivs av Swedavia och övriga drivs av kommuner eller privata företag.

Tillämpningen av de gemensamma EU-förordningskraven ligger också till grund för systemet med one-stop-security inom EU. Det innebär att en resenär som startar sin resa på en svensk flygplats kan resa vidare utan att behöva genomgå en förnyad säkerhetskontroll vid transferering på en annan EU-flygplats.

### *Flygföretag*

Det finns tio säkerhetsgodkända svenska flygföretag. I likhet med flygplatserna finns flygföretag av olika storlek och med olika omfattning av trafik. SAS tillsammans med Norwegian är de största flygföretagen och som bedriver trafik både inrikes, inom EU och interkontinentalt. Utöver dessa finns BRA International, TUIfly Nordic och Nova Airlines som i huvudsak flyger chartertrafik. BRA Regional, Amapola, SAAB och SAS Link har sin huvudsakliga inriktning på inrikes trafik. Westair Atlantic Sweden AB har sin huvudsakliga produktion inom frakt- och postsegmentet. Gemensamt för alla dessa flygföretag är att de har sådan typ av trafik som omfattas av krav på åtgärder för luftfartsskyddet.

Det finns i nuläget ett nittioatal utländska flygföretag som har trafik till och från svenska flygplatser. Det gäller både EU-flygföretag och flygföretag från tredje land. Dessa flygföretag erbjuder resor inom samtliga områden dvs. inrikes, inom EU och interkontinentalt. Dessa omfattas inte av krav på ett säkerhetsgodkännande av Transportstyrelsen då det är ett ansvar för myndigheten i respektive land och det finns därför inte någon motsvarande sammanställning över dessa flygföretag.

### *Säkerhetsgodkända leverantörer*

Säkerhetsgodkända leverantörer är företag som levererar catering till flygföretagen. Det finns tre säkerhetsgodkända leverantörer som tillsammans har verksamhet på nio olika platser där platsspecifika godkännanden krävs. Det är ett frivilligt åtagande att bli en säkerhetsgodkänd leverantör, men ett sådant godkännande krävs för att kunna leverera catering som ska lastas ombord på ett luftfartyg utan ytterligare säkerhetsåtgärder.

Efter att säkerhetsåtgärder har vidtagits är cateringföretagens produkt färdig att lastas ombord på ett luftfartyg. Det är företag av varierande storlek och flera erbjuder även sina tjänster till andra aktörer än flygföretag. Gate Gourmet tillhör en internationell koncern som har verksamhet världen över och i Sverige har företaget verksamhet på Stockholm/Arlanda, Göteborg/Landvetter och Malmö/Sturup. Picknick har sin produktion och verksamhet på Stockholm/Bromma. Newrest Inflight Sweden AB har sin verksamhet på Malmö/Sturup, Göteborg/Landvetter och Arlandastad.

### *Fraktagenter*

Det finns 62 säkerhetsgodkända fraktagenter som tillsammans har verksamhet på 130 olika platser. Det är i likhet med en säkerhetsgodkänd leverantör ett frivilligt åtagande att bli säkerhetsgodkänd fraktagent. Ett godkännande krävs dock om företaget ska bedriva viss typ av fraktverksamhet och för att frakten ska kunna lastas ombord på ett luftfartyg utan att fler säkerhetsåtgärder vidtas.

Fraktagenterna kan i huvudsak delas upp i två grupper. Den ena gruppen är fraktagenter som har fraktterminalverksamhet. Verksamheten bedrivs ofta i anslutning till en flygplats, men de kan även finnas lokaliserade på platser utanför flygplatsen. Den andra gruppen är de fraktagenter som inte fysiskt hanterar frakt, utan endast bokar väg- och flygtransport samt ansvarar för dokumentationen som åtföljer en fraktförsändelse. Den senare gruppen fraktagenter är de som är störst till antalet. Bland fraktagenterna finns allt från stora företag som tillhör internationella koncerner till små företag med endast ett par anställda.

### *Instruktörer*

Det finns nio instruktörer som är certifierade av Transportstyrelsen och som utbildar säkerhetspersonal. Det finns information på Transportstyrelsens hemsida om företag som erbjuder certifierade instruktörer.

Säkerhetspersonal är personal som utför säkerhetskontroll av passagerare, bagage, frakt, post och förnödenheter samt utför tillträdeskontroll och övervakning/patrullering. Säkerhetspersonal är i huvudsak personal som arbetar på en flygplats, men kan även beröra andra verksamhetsutövare som

utför säkerhetskontroll eller andra säkerhetsåtgärder, exempelvis fraktagenter och säkerhetsgodkända leverantörer. Det finns idag ca 6 000 personer som är certifierade som säkerhetspersonal.

Dessutom finns fyra instruktörer som är certifierade av Transportstyrelsen för att utbilda EDD-team dvs. hundar och hundförare som används för att eftersöka explosiva ämnen i fraktförsändelser.

#### *Validerare*

Det finns fyra validerare som är certifierade av Transportstyrelsen och som används för att validera kända leverantörer och två som validerar ACC3<sup>5</sup> flygföretag.

Certifierade validerare används för att utföra validering av en verksamhet på plats. Det är ett förfarande som innebär en kontroll av att en verksamhetsutövare uppfyller kraven enligt regelverket. Denna validering kan läggas till grund för ett godkännande som ACC3 eller för att få status som känd leverantör. Information om företag som erbjuder certifierade validerare finns på Transportstyrelsens hemsida.

#### *EDD-företag*

EDD-företag är företag som bedriver verksamhet med sprängämnessökande hundar. Det finns idag fem säkerhetsgodkända EDD-företag: Avarn, Hiias AB, I-SEC Aviation Security AB, Msec Detection AB och PMT Cargo Smartpoint filial Sweden. EDD-team (hund och förare) som är certifierade av Transportstyrelsen används för säkerhetskontroll av flygfrakt på fraktterminaler.

#### *Kända avsändare flygfrakt*

Det finns idag 120 kända avsändare av flygfrakt som är godkända av Transportstyrelsen, dessa har verksamhet på 157 olika platser. Att vara känd avsändare innebär att företaget uppfyller krav på säkerhetsåtgärder och hantering av flygfrakt som innebär att frakten kan lastas ombord utan ytterligare säkerhetsåtgärder. Det är ett frivilligt åtagande och företagen är små och stora företag i vitt skilda branscher. Som exempel kan nämnas stora exportföretag, företag inom läkemedelsindustrin, och företag som producerar högteknologisk utrustning.

#### *Kända leverantörer*

Det finns ett 60-tal kända leverantörer av förnödenheter som levererar till flygplatser, flygföretag och säkerhetsgodkända leverantörer. Dessa godkänns

---

<sup>5</sup> Air Carrier Cargo Third Country

inte av Transportstyrelsen utan utses av den verksamhetsutövare som företaget ska leverera till, exempelvis en flygplatsoperatör. Transportstyrelsen har därför ingen lista över dessa företag.

Konceptet bygger på samma kravbild som för kända avsändare. Genom sin hantering säkerställer leverantörerna att förnödenheterna skyddas och kan tas in på flygplatsen utan att säkerhetskontrolleras. Kända leverantörer är exempelvis leverantörer av flygbränsle, avisningsvätska, mat och livsmedel, taxfreeprodukter etc.

#### *Sammanfattning*

Alla verksamhetsutövare berörs i någon form av att föreskrifterna ändras, vissa berörs dock i mindre omfattning.

Se vidare den detaljerade beskrivningen av föreslagna ändringarna i bilaga 1.

## **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.

Se vidare beskrivningen av föreslagna förändringar i bilaga 1.

### **5.2 Medborgare**

Ändringarna som föreslås syftar till att stärka de åtgärder och det skydd som ska förhindra olagliga handlingar mot luftfarten och medför därmed en ökad säkerhet.

De föreslagna förändringarna bedöms inte i något annat avseende innebära några förändringar för eller ha några effekter på enskilda medborgare. Förslagen innebär inga nya krav avseende genomförande av säkerhetskontrollen, som kan påverka den enskilde resenären.

De bedöms inte heller ha någon större påverkan på den s.k. GAS-avgiften dvs. den avgift som tas ut av alla resenärer inom ramen för det gemensamma avgiftsutjämningsystemet och som omfattar kostnader relaterade till säkerhetskontroll av passagerare och bagage.

### 5.3 Staten, regioner eller landsting och kommuner

Vissa förändringar kommer att beröra säkerhetsgodkända flygplatser, vilket indirekt berör statligt ägda Swedavia samt de flygplatser som ägs och drivs av kommunerna.

Ändringarna beskrivs utförligt i bilaga 1. Ingen påverkan i övrigt vad gäller staten, regioner, eller landsting och kommuner kan förutses.

### 5.4 Externa effekter

Inga externa effekter kan förutses.

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

Inga alternativ har övervägts av de skäl som angivits under avsnitt 3.1- 3.3.

## 7. **Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?**

12 kap. 4 § luftfartsförordningen (2010:770) och 8 kap. 10 § säkerhetsskydds-förordningen (2021:955).

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

Regleringen överensstämmer med de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering och ICAO Annex 17.

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

Riktade informationsinsatser kommer att genomföras i samband med Transportstyrelsens branschdag och informationsträffar.

## **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.

#### **10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?**

I förhållande till funktionsmålet syftar regelverket och åtgärderna inom luftfartsskyddet att skydda den civila luftfarten mot olagliga handlingar och bidrar därmed till en fortsatt trygghet för resenärerna.

#### **11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?**

I förhållande till hänsynsmålet syftar regelverket och åtgärderna inom luftfartsskyddet att skydda den civila luftfarten mot olagliga handlingar och bidrar därmed till att förhindra att människor eller egendom skadas.

### **C. Företag**

Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. De viktigaste konsekvenserna för företag i övrigt beskrivs under punkt 5.1.



## D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
			+ / -	
<b>Företag</b>	Ett bättre luftfartsskydd.	Resurser måste avsättas för att införa nya åtgärder.	--	
<b>Medborgare</b>	Säkrare luftfart	--	--	
<b>Staten m.fl.</b>	Ett bättre luftfartsskydd.	--	--	
<b>Externa effekter</b>	--	--	--	
<b>Totalt</b>				

## E. Samråd

Enligt 8 kap. 10 § säkerhetsskyddsförordningen (2021:955) kan föreskrifter meddelas som kompletterar föreskrifter som meddelats med stöd av 6 §. Transportstyrelsen ska då samråda med Säkerhetspolisen och Försvarsmakten. Transportstyrelsen behöver endast samråda när det gäller ändringar relaterade till säkerhetsprövning, dvs. 4 kap. Då inga ändringar har gjorts i detta kapitel är inte samråd aktuellt denna gång.

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

Jessica Henriksson, sakkunnig luftfartsskydd  
E-post: [jessica.henriksson@transportstyrelsen.se](mailto:jessica.henriksson@transportstyrelsen.se)  
Telefon: 010-495 37 28

Sara Lindén, handläggare luftfartsskydd  
E-post: [sara.linden@transportstyrelsen.se](mailto:sara.linden@transportstyrelsen.se)  
Telefon: 010-495 50 56

Eric Elander Duque, jurist  
E-post: [erik.elanderDuque@transportstyrelsen.se](mailto:erik.elanderDuque@transportstyrelsen.se)  
Telefon: 010-495 32 34

## **Beskrivning av föreslagna förändringar i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2020:80) om luftfartsskydd (H)**

Det är två typer av ändringar som är aktuella i föreskrifterna. Dels direkta ändringar i Transportstyrelsens föreskrifter, dels ändringar i den bakomliggande EU-lagstiftningen som leder till ändrat materiellt innehåll i föreskrifterna. Båda typerna av förändringar beskrivs i denna bilaga.

Alla ändringar är markerade med ett streck i kanten i föreskrifterna.

### ***TSFS 1 kap. 5 § - tillämpningsområde***

Begreppet kontoavsändare tas bort från tillägg 6-E (åkeriförsäkran) då det inte längre används.

### ***TSFS 1 kap. 5 § - tillämpningsområde***

En redaktionell ändring har gjorts som innebär att text som beskriver samma sak har tagits bort avseende kända avsändare. Det får ingen påverkan på sakinnehållet i föreskriften.

### ***TSFS 1 kap. 16 § - Definitioner och förkortningar***

Redaktionella ändringar har gjorts av definitioner och förkortningar. Vilka definitioner och förkortningar som ändrats framgår av ändringsmarkeringar i föreskriften.

### ***TSFS 2 kap. 13 § - godkännande av kända avsändare av flygfrakt***

Punkt 4 tas bort då informationen redan finns i punkt 5.

### ***TSFS 5 kap. 12 § - arbetsspecifik utbildning***

Personal som utför säkerhetsundersökning har tagits bort från punkt 7. Ett nytt stycke har lagts till som innebär att denna personalkategori ska utbildas i enlighet med punkt 1.1.2.2 vilket innebär att de kan genomgå någon av utbildningar enligt 11.2.3.1 – 11.2.3.5.

### ***TSFS 11 kap. 3 § - säkerhetskontroll av andra personer än passagerare och medförda föremål***

Förändringen innebär att APID (Automated Prohibited Item Detection) läggs till som en möjlig metod för säkerhetskontroll av föremål som medförs av andra personer än passagerare. Vidare innebär förändringen att APID endast kan användas i kombination med EDS-utrustning.

***TSFS 11 kap. 3 § - säkerhetskontroll av andra personer än passagerare och medförda föremål***

Ett tillägg införs som innebär att när APID används i kombination med EDS-utrustning av en viss standard så ska procedurer genomföras i enlighet med CONOPS (Concept of Operations)

***TSFS 12 kap. 13 § - metoder för säkerhetskontroll av passagerare och kabinbagage***

Förändringen innebär att om CONOPS tillåter så kan ytterkläder behållas på när en säkerhetsskanner används för säkerhetskontroll av passagerare.

***TSFS 12 kap. 13 § - metoder för säkerhetskontroll av passagerare och kabinbagage***

Förändringen innebär att APID läggs till som en möjlig metod för säkerhetskontroll av kabinbagage. Vidare innebär förändringen att APID endast kan användas i kombination med EDS-utrustning.

***TSFS 12 kap. 13 § - metoder för säkerhetskontroll av passagerare och kabinbagage***

Förändringen innebär att ACS (Auto Clear Software) tas bort som metod för att analysera bilder vid användande av röntgen och EDS-utrustning. Förändringen innebär även att om EDS-utrustning används ska varje bild granskas av säkerhetskontrollanten eller analyseras med APID-programvara. Om röntgenutrustning används ska varje bild granskas av säkerhetskontrollanten.

***TSFS 12 kap. 13 § - metoder för säkerhetskontroll av passagerare och kabinbagage***

Förändringen innebär att krav införs på hur larm ska lösas när APID-programvara används.

Förändringen innebär även att om EDS-utrustning som installerats före 1 juli 2023 används utan APID-programvara så ska samtliga larm lösas ut till säkerhetskontrollantens belåtenhet. Det innebär exempelvis att larm kan lösas med OSR (On-Screen-Resolution) när man använder EDS-utrustning som är installerad före 1 juli 2023 och som inte har APID-programvara installerad.

***TSFS 12 kap. 13 § - metoder för säkerhetskontroll av passagerare och kabinbagage***

Ett tillägg införs som innebär att när APID används i kombination med EDS-utrustning av en viss standard så ska procedurer genomföras i enlighet med CONOPS.

Förändringen innebär även att säkerhetskontroll av kabinbagage även ska omfattas av bestämmelser i beslut C(2015) 8005.

***TSFS 12 kap. 29 § - säkerhetskontroll av kabinbagage (sekretess)******TSFS 12 kap. 30 § - säkerhetskontroll av kabinbagage (sekretess)******TSFS 12 kap. 31 § - säkerhetskontroll av kabinbagage (sekretess)******TSFS 13 kap. 7 § - metoder för säkerhetskontroll av lastrumsbagage (sekretess)******TSFS 14 kap. 14 § - säkerhetsundersökning av luftfartyg (sekretess)***

***TSFS 16 kap. 5 § - förnödenheter för användning ombord på luftfartyg***  
Förändringen innebär att EVD (Explosive Vapour Detection) läggs till som en metod för säkerhetskontroll av förnödenheter för användning ombord. EVD får endast användas i kombination med visuell kontroll och i enlighet med relevanta bestämmelser i tillägg 6-J.

***TSFS 16 kap. 8 § - säkerhetsåtgärder och säkerhetskontroll av förnödenheter (sekretess)******TSFS 16 kap. 10 § - säkerhetsåtgärder och säkerhetskontroll av förnödenheter (sekretess)******TSFS 16 kap. 20 § - förnödenheter till flygplatsen***

Förändringen innebär att EVD (Explosive Vapour Detection) läggs till som en metod för säkerhetskontroll av förnödenheter till flygplatsen. EVD får endast användas i kombination med visuell kontroll och i enlighet med relevanta bestämmelser i tillägg 6-J.

***TSFS 16 kap. 23 § - förnödenheter till flygplatsen (sekretess)***

***TSFS 16 kap 25 § - förnödenheter till flygplatsen (sekretess)***

***TSFS 17 kap. 3 § - säkerhetsåtgärder för frakt - fraktagenter***

Förändringen innebär att EVD läggs till som en metod för säkerhetskontroll av frakt och post.

***TSFS 17 kap. 4 § - säkerhetsåtgärder för frakt - fraktagenter***

Då EVD läggs till som en metod för säkerhetskontroll av frakt och post utökas även listan över godkända metoder för säkerhetskontroll av frakt och post.

***TSFS 17 kap. 8 § - undantag från säkerhetskontroll (sekretess)***

***TSFS 17 kap. 13 § - högriskfrakt (sekretess)***

***TSFS 18 kap. 3 § - säkerhetsåtgärder – frakt från tredje land***

Förändringen innebär ett förtydligande att alla säkerhetsåtgärder måste vidtas innan flygbolag får flyga frakt från tredje land till EU.

***TSFS 19 kap. 2 § - allmänna metoder teknisk utrustning för säkerhetskontroll***

Förändringen innebär att en EU-märkning krävs för APID-programvara.

***TSFS 19 kap. 12 § - allmänna krav och standarder för EDS***

Ett nytt krav införs som innebär att EDS-utrustning ska kunna upptäcka kemiska ämnen.

***TSFS 19 kap. 12 § - allmänna krav och standarder för EDS***

Då EDS-utrustning ska kunna upptäcka kemiska ämnen har även justeringar genomförts avseende generella krav på larm för EDS-utrustningen.

***TSFS 19 kap. 13 § - allmänna krav och standarder för EDS***

Paragrafen har upphävts och kraven har införts i 19 kap. 12 §.

***TSFS 19 kap. 29 § - allmänna krav och standarder för ETD***

Ett nytt krav införs som innebär att ETD (Explosive Trace Detection) ska

kunna upptäcka kemiska ämnen. Förändringen innebär även att kravet på att ETD ska kunna upptäcka ångor från sprängämnen tas bort.

***TSFS 19 kap. 29 § - allmänna krav och standarder för ETD***

Ett tillägg görs som innebär att ETD som används för att upptäcka kemiska ämnen ska vara uppgraderad för det ändamålet senaste 1 juli 2024. Detta gäller för ETD som tagits i bruk från och med 1 september 2014.

***TSFS 19 kap. 41 § - allmänna krav och standarder för APID***

Krav på ACS tas bort och ersätts med generella krav samt standarder för APID.

***TSFS 19 kap. 42 § - allmänna krav och standarder för EVD***

Förändringen innebär att allmänna krav för EVD har införts.

***TSFS bilaga 6 – säkerhetskontroll av frakt (sekretess)***

Externremiss