

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?

Förordning (EU) 2015/1998 innehåller de gemensamma EU-reglerna avseende luftfartsskyddet. Förordningen har nu ändrats genom förordning (EU) 2025/920 av den 19 maj 2025 och beslut C(2025)3014 av den 19 maj 2025.¹

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 vad gäller vissa detaljerade bestämmelser för genomförande av de gemensamma grundläggande standarderna avseende luftfartsskydd.

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

Utöver ovanstående ändringar har även ändringar införts som inte har sitt ursprung i förordning (EU) 2015/1998 eller beslut C(2015) 8005.

2 kap. 16–17 §§, 5 kap. 14 §, 5 kap. 28 § och 11 kap. 2 § införs som en följd av att Transportstyrelsen åtgärdar brister efter en inspektion av kommissionen. Det innebär att Transportstyrelsen kommer få en större roll vad avser certifiering av säkerhetspersonal då det nu är myndigheten som ansvarar för de prov som ska genomföras. Ändringen innebär att Transportstyrelsen tar

¹ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2025/920 av den 19 maj 2025 om ändring av genomförandeförordning (EU) 2015/1998 2015 om detaljerade bestämmelser för genomförande av de gemensamma grundläggande standarderna avseende luftfartsskydd. Kommissionens beslut C(2025) 3014 2025 av den 19 maj 2025 vad gäller vissa detaljerade bestämmelser för genomförande av de gemensamma grundläggande standarderna avseende luftfartsskydd.

fram ett nytt IT-system i vilket samtliga prov kommer kunna administreras. Vidare måste myndigheten säkerställa att ett oberoende finns mellan den som utbildar respektive genomför prov av säkerhetspersonal. För att korrigera bristen kommer därmed Transportstyrelsen vara den som tillhandahåller teoretiska prov och anvisningar för prov samt den som tar fram innehåll till praktiska prov som ska genomföras efter att en utbildning hållits. Vidare ska proven övervakas av en certifierad instruktör eller en annan av verksamheten utpekad person. Samma förfarande gäller även för bildtolkningstest som personal som arbetar med röntgen eller Explosive Detection System ska genomföra. Vid framtagande av kraven har myndigheten beslutat att de krav som tas fram är övergripande krav och att vi tar fram anvisningar och rådgivande material för proven.

2 kap. 18 § har upphävts då ett nytt system för certifiering och omcertifiering av säkerhetspersonal införs.

När det gäller ändringen i 14 kap. 14 § avser den ett förtydligande av hur förseglingar för skydd av luftfartyg ska hanteras.

Ändringen i 5 kap. 12 §, innebär ett förtydligande av utbildningskraven för personal som har oövervakad eller oeskorterad tillgång till frakt som säkerhetskontrollerats.

5 kap. 13 § har upphört att gälla då nya krav på certifiering och omcertifiering av säkerhetspersonal införs.

Som en följd av en inspektion av kommissionen specificeras utbildningskrav för cybersäkerhet i 5 kap. 24–25 §§ och ett förtydligande avseende säkerhetsprövning införs i 4 kap. 2 §.

Ett förtydligande införs i 16 kap. 35–36 §§ som innebär att valideringar av kända leverantörer ska utföras av en certifierad validerare eller en av verksamheten utpekad person.

När det gäller ändringar i 3 kap. 5 §, 3 kap. 9–10 §§, 5 kap. 23 §, 5 kap. 27 § och 11 kap. 11–12 §§ avser dessa korrigeringar som inte kommit med vid tidigare ändring av föreskrifterna.

Enligt förordning (EG) nr 300/2008² och ICAO Annex 17³ 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

² 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

³ 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?

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 överensstämma med dessa regelverk samt att stärka de åtgärder och det skydd som ska förhindra olagliga handlingar mot luftfarten.

3. Vilka är lösningsalternativen?

Transportstyrelsens föreskrifter är nästan uteslutande baserade 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.

3.1 Effekter om ingenting görs?

Transportstyrelsens föreskrifter är nästan uteslutande baserade 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.

När det gäller 2 kap. 17 § har ett tillägg införts som innebär att prov för certifiering av säkerhetspersonal ska övervakas av en certifierad instruktör eller en av Transportstyrelsen godkänd person. Enligt kommissionens tolkning ska proven övervakas för att säkerställa att de genomförs på ett korrekt sätt. Vi har därför bedömt att den person som övervakar proven ska vara en person som Transportstyrelsen godkänner. Syftet med att Transportstyrelsen ska godkänna personen är för att säkerställa att det är en lämplig person som övervakar proven. Transportstyrelsen har därför föreskrivit att proven ska övervakas, och att om det görs av en av verksamheten utpekad person, ska denna person först ha godkänts av Transportstyrelsen.

3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Det finns inget alternativ till reglering av de skäl som beskrivits i punkt 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 föränd-

ringarna 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
- Instruktörer 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
- Åkerier som transporterar flygfrakt

Flygplatser

Det finns 36 säkerhetsgodkända flygplatser i Sverige. Bland dessa finns flygplatser av olika storlek och 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 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 flygplats inom EU.

Flygföretag

Det finns nio 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. Dessa bedriver trafik både inrikes, inom EU och interkontinentalt. Utöver dessa finns BRA International och TUIfly Nordic som i huvudsak flyger chartertrafik. BRA Regional, Amapola, SAAB och SAS Link har sin huvudsakliga

inriktning på inrikes trafik. West 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 inom luftfartsskyddet.

Det finns i nuläget ett 50-tal 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 sammanställning över dessa flygföretag.

Säkerhetsgodkända leverantörer

Säkerhetsgodkända leverantörer är företag som levererar catering till flygföretagen. Det finns två säkerhetsgodkända leverantörer som tillsammans har verksamhet på fem 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 den säkerhetsgodkända leverantörens produkt färdig att lastas ombord på ett luftfartyg. Säkerhetsgodkända leverantörer kan vara 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. Newrest Inflight Sweden AB har sin verksamhet på Göteborg/Landvetter och i Arlandastad.

Fraktagenter

Det finns 54 säkerhetsgodkända fraktagenter som tillsammans har verksamhet på 110 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 18 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 frakt-agenter och säkerhetsgodkända leverantörer. Det finns idag ca 6 000 personer som är certifierade som säkerhetspersonal.

Dessutom finns tre 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 fem validerare som är certifierade av Transportstyrelsen för att validera kända leverantörer och två som är certifierade för att validera ACC3-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, Kiitas 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 87 kända avsändare av flygfrakt som är godkända av Transportstyrelsen, dessa har verksamhet på 125 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 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, taxfree-produkter etc.

Åkerier som transporterar flygfrakt

Uppskattningsvis är det ca 50 åkerier som transporterar flygfrakt och som kommer beröras av de nya föreskrifterna. Ändringen innebär att åkerier som transporterar flygfrakt ska godkännas av Transportstyrelsen. Syftet med att godkänna åkerier som transporterar flygfrakt är att under transporten skydda frakt som genomgått säkerhetsåtgärder.

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.

Samtliga aktörer som idag har personal som omfattas av utbildningskraven för säkerhetspersonal och de instruktörer som ger utbildningen kommer påverkas av förändringen. Medarbetare på de berörda företagen kommer att behöva lära sig det nya IT-system för administration av prov som myndigheten kommer använda sig av. Vidare ska företagen utse en person som sköter denna administration. Till en början kommer det troligtvis innebära en viss ökad administrativ arbetsbelastning för de berörda företagen. Då det handlar om mindre omfattande administrativa arbetsuppgifter bedömer dock

Transportstyrelsen att konsekvenserna inte kommer bli särskilt stor för företagen, vare sig det gäller arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller i övrigt.

Se vidare beskrivning 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 avgiftsutjämnings-systemet och som omfattar kostnader relaterade till säkerhetskontroll av passagerare och bagage.

5.3 Staten, regioner eller kommuner

Vissa förändringar kommer att beröra säkerhetsgodkända flygplatser, vilket indirekt berör statligt ägda Swedavia samt de flygplatser som ägs och drivs av kommunerna. Ändringarna avser administration av prov och kostnader för certifiering av säkerhetspersonal. Kostnaden för ett certifikat kommer variera beroende på hur många kompetenser säkerhetspersonalen ska ha i sin tjänst. Kostnaderna kommer att framgå av Transportstyrelsen avgiftsföreskrift och hanteras i särskild ordning.

För Transportstyrelsen innebär förändringen avseende certifiering och omcertifiering av säkerhetspersonal att ett nytt system måste tillskapas för att automatisera ansökningar och certifiering av säkerhetspersonal. Vidare ska även myndigheten ta fram teoretiska prov och beskriva innehållet i de praktiska prov som ska genomföras innan en certifiering kan ges.

Förslaget inskränker inte den kommunala självstyrelsen, se 8 § första stycket förordning (2024:183) om konsekvensutredningar.

Ingen påverkan i övrigt vad gäller staten, regioner och kommuner kan förutses.

5.4 Miljö

Inga effekter på miljön kan förutses.

5.5 Externa effekter

Inga externa effekter kan förutses.

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

Inga alternativ har övervägts av de skäl som angivits under avsnitt 3.1–3.3 då Transportstyrelsens föreskrifter nästan uteslutande är baserade på och kompletterar den gemensamma EU-regleringen samt inför krav enligt ICAO Annex 17. De få nationella krav som finns i Transportstyrelsens föreskrifter är av karaktären förtydliganden och komplement till internationell lagstiftning.

Gällande de ändringar som avser utbildning och framför allt provtagning vid certifiering av säkerhetspersonal har Transportstyrelsen valt att inte i detalj föreskriva hur provtillfällena ska utföras, vilken godkännandegrad som finns, hur övervakningen av instruktörer ska ske m.m. Transportstyrelsen anser att det är tillräckligt att övergripande föreskriva i dessa delar. Gällande hur proven ska utföras vad avser ex. tidsåtgång och godkännandegrad, kan detta lösas genom att det framgår direkt av det IT-system som tillhandahåller proven. De instruktörer som övervakar proven kommer därtill att ges instruktioner kring hur övervakningen ska ske.

7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

Förevarande ändringar genomförs med stöd av 12 kap. 4 § luftfartsförordningen (2010:770).

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 Sveriges förpliktelser som medlem i EU samt ICAO Annex 17.

Anmälningdirektivet omfattar inte föreskriftsförslag som genomför bindande EU-lagstiftning. För att undantaget ska bli aktuellt måste det vara ett strikt genomförande av EU-lagstiftningen. Om EU-lagstiftningen däremot ger utrymme för nationella regler är det inte säkert att undantaget blir tillämpligt. I det här avseendet är undantaget tillämpligt och anmälan enligt anmälningdirektivet bedöms inte vara aktuellt. De paragrafer som införs och som går utöver aktuell EU-förordning innehåller inga tekniska regler.

ICAO har genom Annex 17 till Chicagokonventionen publicerat standarder och rekommendationer för luftfartsskyddet. Standarder och rekommendationer utgörs av bilagor (Annex) till Chicagokonventionen. Medlemsstaterna är bundna av att anpassa den nationella lagstiftningen till innehållet i bilagorna om de inte har meddelat ICAO att de inte kan tillämpa dem. Undantaget blir

således tillämpligt då alla ICAO medlemsländer antar och genomför samma regler. Anmälan enligt anmälningsdirektivet bedöms inte vara aktuellt.

Vår bedömning är att ändringarna som föreslås inte har tekniska regler eller reglerar en produkt som faller under anmälningsdirektivet.

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

Föreskrifterna kommer att träda i kraft 1 april 2026 med undantag för 2 kap. 16 och 17 §§, 5 kap. 14 § och 5 kap. 28 § som träder i kraft 1 september 2026.

Transportstyrelsen kommer att genomföra riktade informationsinsatser till de verksamhetsutövare som är berörda av ändringen.

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 till 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 till 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.

D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar	+ / -	
Företag	Ett bättre luftfartsskydd.	Resurser måste avsättas för att införa nya åtgärder.	-	
Medborgare	Säkrare luftfart	-	-	
Staten m.fl.	Ett bättre luftfartsskydd.	- Ökad administrativa arbetsuppgifter vad gäller utbildningsdelen i luftfartsskyddet. De prov som genomförs kommer troligtvis vara överklagbara, vilket även det kan leda till ökad arbetsbelastning för myndigheten.	-	
Externa effekter	-	-	-	
Totalt				

E. Förslagets proportionalitet

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 överensstämma med dessa regelverk samt att stärka de åtgärder och det skydd som ska förhindra olagliga handlingar mot luftfarten. Transportstyrelsen bedömer att de ändringar i förslaget som inte inför EU-reglering eller krav i ICAO Annex inte innebär några krav som får långtgående kostnader eller begränsningar än nödvändigt för de som berörs. Detta beror på att dessa ändringar endast innebär förtydliganden.

F. Uppföljning och utvärdering

Uppföljning och utvärdering sker inom ramen för myndighetens tillsynsarbete. Transportstyrelsen avser även att följa upp hur berörda verksamhetsutövare anser att regelverket fungerar vid branschträffar.

G. 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. De ändringar som berör säkerhetsskyddsförordningen (2021:955) och som har genomförts i den nu aktuella ändringen är endast förtydliganden och inga ändringar i sakfrågan. Transportstyrelsen anser att samråd inte är aktuellt i det här fallet.

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
Telefon: 010-495 3728

Eric Elander Duque, jurist
E-post: eric.elanderDuque@transportstyrelsen.se
Telefon: 010-495 3234

Bilaga 1

Beskrivning av ändringar i kravbilden

1 kap. 16 § - definitioner

Nya definitioner införs av affärsrelation, certifiering och omcertifiering samt etablerad affärsrelation. Definitionerna är samma som i förordning (EU) 2015/1998.

2 kap. 16 § - certifiering av säkerhetspersonal

Ett tillägg införs som innebär att det är Transportstyrelsen som certifierar och omcertifierar säkerhetspersonal. Förändringen innebär att myndigheten tillhandahåller teoretiska prov och anvisningar till proven. Praktiska prov ska beskrivas av Transportstyrelsen och det är myndigheten som utfärdar ett godkännande av säkerhetspersonalen.

2 kap. 17 § - certifiering av säkerhetspersonal

Detaljer om prov och provresultat införs i föreskriften, dvs de delar som myndigheten ansvarar för. Paragrafen anger att det är myndigheten som tillhandahåller teoretiska prov och anvisningar till proven samt att proven ska övervakas. Vidare ska innehållet i de praktiska proven beskrivas av Transportstyrelsen och proven ska genomföras av en certifierad instruktör.

2 kap. 18 § - certifiering av säkerhetspersonal

Paragrafen har upphävts då den nya kravbilden i 2 kap. 16–17 §§ införs. 2 kap. 18 angav tidigare vad verksamhetsutövaren ansvarar för att göra för att få ett godkännande av Transportstyrelsen.

3 kap. 5 § - anmälan om större förändringar

Godkända åkerier har lagts till som en verksamhet som ska anmäla större förändringar i organisationer som kan ha en påverkan på luftfartsskydd. Anmälan ska skickas till Transportstyrelsen. Ändringen är en korrigering som inte kommit med vid tidigare ändringar.

3 kap. 9 § - kvalitetskontroll

Godkända åkerier har lagts till som en verksamhet som ska ha ett program för kvalitetskontroll som kan identifiera avvikelser från det egna säkerhetsprogrammet. Ändringen är en korrigering som inte kommit med vid tidigare ändringar.

3 kap. 10 § - insiderhot

Godkända åkerier har lagts till som en verksamhet som ska utarbeta en strategi samt vidta åtgärder för att möta insiderhot. Ändringen är en korrigering som inte kommit med vid tidigare ändringar.

4 kap. 2 § - rekrytering, säkerhetsprövning och placering i säkerhetsklass

Arbetsgivaren har vid en säkerhetsprövning ansvar för att säkerställa att ID-kontroll genomförs och att en kontroll görs över luckor 5 år tillbaka i tiden. Det tydliggörs att dessa delar är verksamhetsutövarens ansvar. Ändringen genomförs för att åtgärda en brist från kommissionens inspektion av myndigheten.

5 kap. 10 § - utbildning, allmänna bestämmelser

Paragrafen upphävs då kraven framgår av 2 kap. 17 §.

5 kap. 12 § - arbetsspecifik utbildning

Personal som har oövervakad eller oeskorterad tillgång till frakt som varit föremål för säkerhetsåtgärder införs som kategori som ska ha grundutbildning. Ändringen är en korrigering som inte kommit med vid tidigare ändringar.

5 kap. 12 a § - arbetsspecifik utbildning

Ett krav på utbildning av brandfarliga anordningar införs för personal som utför säkerhetskontroll av frakt och post, förnödenheter för användning ombord, förnödenheter till flygplats och passagerare och bagage. Paragrafen innehåller krav på utbildningens innehåll och vilka kompetenser som ska uppnås.

5 kap. 12 b § - arbetsspecifik utbildning

Paragrafen anger vilka moment utbildningen i 5 kap. 12 a ska innehålla och att ett bildtolkningstest ska genomföras för den personal som arbetar med röntgen eller EDS.

5 kap. 13 § - standardiserat bildtolkningstest

Paragrafen upphävs då nya krav på certifiering och omcertifiering av säkerhetspersonal införs. De nya kraven innebär att Transportstyrelsen ansvarar för att kraven på programvaran för bildtolkningstest efterlevs.

5 kap. 14 § - standardiserat bildtolkningstest

Ändringen innebär att bildtolkningstestet ska tillhandahållas av myndigheten och övervakas.

5 kap. 20 § - allmän utbildning

Två nya kategorier av personal får krav på sig att ha allmän utbildning i säkerhetsfrågor. Det gäller dels personal på ett godkänt åkeri som har oövervakad eller oeskorterad tillgång till flygfrakt som varit föremål för säkerhetsåtgärder och som utför hämtning, transport, begränsad lagring och leverans av flygfrakt. Det gäller även för den personal på ett godkänt åkeri som inte har tillgång till flygfrakt som varit föremål för säkerhetsåtgärder men som deltar i transporten eller i begränsad lagring av sådan flygfrakt.

Även personal hos en säkerhetsgodkänd leverantör som har tillgång till förnödenheter för användning ombord får dessa krav. Ändringen är en korrigering som inte kommit med vid tidigare ändringar.

5 kap. 23 § - utbildning och kompetens säkerhetskultur och insiderhot

En punkt 19 har lagts till då även personal på ett godkänt åkeri ska ha utbildning i säkerhetskultur och insiderhot. Ändringen är en korrigering som inte kommit med vid tidigare ändringar.

5 kap. 24 § - utbildning och kompetens cybersäkerhet

Djupare utbildning inom cybersäkerhet ska ges till de personer som har ansvar för att vidta åtgärder avseende cyberhot och cybersäkerhet. Utbildningens innehåll har specificerats i föreskriften.

5 kap. 25 § - utbildning och kompetens cybersäkerhet

Utbildning inom cybersäkerhet ska ges till de personer som har tillgång till data eller system med betydelse för luftfartsskyddet. Utbildningens innehåll har specificerats i föreskriften.

5 kap. 27 § - repetitionsutbildning

Personal på ett godkänt åkeri har lagts till som en kategori som ska ha repetitionsutbildning. Ändringen är en korrigering som inte kommit med vid tidigare ändringar.

5 kap. 28 § - repetitionsutbildning

Ett tillägg har gjorts som innebär att bildtolkningstest ska tillhandahållas av Transportstyrelsen och att provet ska övervakas av en certifierad instruktör eller en av verksamheten utsedd person.

7 kap. 6 § - känsliga delar av behörighetsområden

Lista på länder med vilka det finns ett ömsesidigt erkännande ändras då flygplatserna Ben Gurion, Guernsey, Isle of Man, Jersey och Kangerlussuaq tas bort.

11 kap. 2 § - säkerhetskontroll av andra personer än passagerare och medförda föremål

Det slumpmässiga urvalet av personal som ska genomgå säkerhetskontroll vid inpassering till ett behörighetsområde tas bort. Ändringen genomförs för att åtgärda en brist från kommissionens inspektion av myndigheten.

11 kap. 11 – 12 §§ - alternativ och oförutsägbar metod

En felaktighet rättas till då dessa två paragrafer hamnat på fel plats i föreskriften. Paragraferna är endast tillämpliga när en alternativ och oförutsägbar metod för säkerhetskontroll av personal och medförda föremål används.

12 kap. 3 § - säkerhetskontroll av passagerare och kabinbagage

Lista på länder med vilka det finns ett ömsesidigt erkännande ändras då

flygplatserna Ben Gurion, Guernsey, Isle of Man, Jersey och Kangerlussuaq tas bort.

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

Lista på länder med vilka det finns ett ömsesidigt erkännande ändras då flygplatserna Ben Gurion, Guernsey, Isle of Man, Jersey och Kangerlussuaq tas bort.

13 kap. 3 § - säkerhetskontroll av lastrumsbagage

Lista på länder med vilka det finns ett ömsesidigt erkännande ändras då flygplatserna Ben Gurion, Guernsey, Isle of Man, Jersey och Kangerlussuaq tas bort.

14 kap. 3 § - säkerhetsundersökning av luftfartyg

Lista på länder med vilka det finns ett ömsesidigt erkännande ändras då flygplatserna Ben Gurion, Guernsey, Isle of Man, Jersey och Kangerlussuaq tas bort.

14 kap. 14 § - skydd av luftfartyg

Ett förtydligande införs avseende hur förseglingar ska hanteras när det gäller skydd av luftfartyg.

16 kap. 35 § - kända leverantörer

En text införs för att förtydliga att valideringar av kända leverantörer för förnödenheter ombord ska utföras av en certifierad validerare eller en av verksamheten utbildad och utpekad person som företräder verksamheten.

16 kap. 36 § - kända leverantörer

En text införs för att förtydliga att valideringar av kända leverantörer för förnödenheter till flygplatsen ska utföras av en certifierad validerare eller en av verksamheten utbildad och utpekad person som företräder verksamheten.

17 kap. 4, 4 a, 4 b, 4 c §§ - säkerhetsåtgärder för frakt – fraktagenter

Nya krav införs som avser säkerhetsåtgärder för flygfrakt och postförsändelser och är en följd av de incidenter som inträffat, där fraktförsändelser fattat eld under transport. Kraven består av förstärkta krav på säkerhetsåtgärder för frakt- och postförsändelser. Vidare införs även utbildningskrav för säkerhetspersonal som utför säkerhetskontroll av frakt och postförsändelser, passagerare och bagage samt för personal som kontrollerar leveranser för användning ombord och till flygplats. De nya kraven innebär även att frakt och postoperatörer ska införa en riskbedömningsmekanism som ska användas för frakt och postförsändelser.

18 kap. 3 § - säkerhetsåtgärder frakt från tredje land (ACC3)

En checklista för valideringar av säkerhetsåtgärder av fraktförsändelser i

tredje land införs. Checklistan ska, enligt den nya kravbilden, användas vid valideringar i tredje land vid de tillfällen sprängämnessundar används för säkerhetskontroll av fraktförsändelser.

19 kap. 3 § - teknisk utrustning för säkerhetskontroll

Krav införs på att leveransprov ska göras för all säkerhetsutrustning för att säkerställa att utrustningen fungerar korrekt.

19 kap. 12 § - teknisk utrustning för säkerhetskontroll

Utgångna datum för implementering av teknisk utrustning tas bort då dessa inte längre är tillämpliga.

Externremiss