

Konsekvensutredning av Transportstyrelsens föreskrifter om luftfartsskydd

Transportstyrelsens förslag:

Att Transportstyrelsens föreskrifter om luftfartsskydd ändras i enlighet med de förslag som beskrivs i bilaga 1. Förslaget innebär också att det är en ny grundförfattning och att Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2016:1) om luftfartsskydd kommer att upphävas.

A. Allmänt

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

1.1 Internationella regelkrav

Förordning (EU) 2015/1998¹ innehåller de gemensamma EU-reglerna avseende luftfartsskyddet. Dessa rättsakter har ändrats genom, förordning (EU) 2019/103², förordning (EU) 2019/1583³, förordning (EU) 2020/111⁴ och förordning (EU) 2020/xxx⁵.

Ändringarna i EU-lagstiftningen har bland annat föranletts av behov av att uppdatera regelverket avseende krav på bland annat säkerhetsprövning, insiderhotet och cybersäkerhet. Vidare föranledde konsekvenserna av

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

² Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/103 av den 23 januari 2019 om ändring av genomförandeförordning (EU) 2015/1998 vad gäller förtydligande, harmonisering och förenkling samt skärpning av vissa specifika åtgärder för luftfartsskydd

³ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/1583 av den 25 september 2019 om ändring av genomförandeförordning (EU) 2015/1998 om detaljerade bestämmelser för genomförande av de gemensamma grundläggande standarderna avseende luftfartsskydd, vad gäller cybersäkerhetsåtgärder

⁴ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/111 av den 13 januari 2020 om ändring av genomförandeförordning vad gäller vad gäller godkännande av säkerhetsutrustning för civil luftfart och tredjeländer som erkänns tillämpliga säkerhetsstandarder som är likvärdiga med de gemensamma grundläggande standarderna för skydd av civil luftfart

⁵ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/xx av den xx 2020 om ändring av förordning (EU) 2015/1998, (EU) 2019/103 och (EU) 2019/1583 vad gäller förnyat godkännande av lufttrafikföretag, operatörer och verksamhetsutövare som tillhandhåller säkerhetskontroller för frakt och post som anländer från tredjeländ, samt senareläggandet av vissa rättsliga krav på området för cybersäkerhet, säkerhetsprövning, EDS-standarder (Explosive Detection System) och EDS-utrustning, till följd av covid-19-pandemin

COVID-19 att ikraftträdande avseende vissa delar av kravbilden senarelades från den 1 januari 2021 till den 1 januari 2022.

Vidare införs ändringar som föranletts av brister som konstaterats när ICAO genomfört en audit av Sverige i förhållande till de delar av ICAO Annex 17 som inte täcks av EU-förordningskrav.

Enligt förordning (EG) nr 300/2008⁶ och ICAO Annex 17⁷ ska det finnas ett nationellt säkerhetsprogram. I Sverige består programmet av Transportstyrelsens föreskrifter och en informationsdel. I föreskrifterna fördelas ansvar på respektive verksamhetsutövare samt att de sekretessbelagda delarna enligt kommissionens beslut omhändertas. Detta är orsaken till att förordningskrav behöver föras in i våra nationella föreskrifter.

Bilaga 1 innehåller en detaljerad beskrivning av de ändringar som följer av internationell reglering.

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 överensstämma 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.

⁶ 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

⁷ Annex 17 to the Convention on International Civil Aviation - Security

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 reglerings alternativ än att genomföra förändringarna i Transportstyrelsens föreskrifter. Ändringarna beskrivs i bilaga 1 till konsekvensutredningen.

4. Vilka är berörda?

Följande verksamhetsutövare som 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 37 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 dock att de har reguljär linjefart eller chartertrafik, som gör att de omfattas av kraven på luftfartsskydd.

Nio 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 detta finns TUIfly Nordic och Nova Airlines som i huvudsak flyger charter. BRA, Amapola och Air LEAP har sin huvudsakliga inriktning på inrikes trafik. Westair Sweden 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 hundratal 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 hemmamyndigheten 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 åtta olika platser där platsspecifika godkännanden krävs. Det är ett frivilligt åtagande att bli en säkerhetsgodkänd leverantör, men ett sådan godkännande krävs för att kunna leverera catering som ska kunna lastas ombord på ett luftfartyg utan ytterligare säkerhetsåtgärder.

Det innebär att genom de säkerhetsåtgärder som vidtas och hanteringen i övrigt är cateringföretagens produkt färdig att lastas ombord på ett luftfartyg. Det är företag av olika storlek och flera erbjuder också sina tjänster till andra aktörer än flygföretag. Gate Gourmet tillhör internationella koncerner som har verksamhet världen över och i Sverige har företaget verksamhet i Stockholm/Arlanda, Göteborg/Landvetter och Malmö/Sturup. Picknick har sin produktion och verksamhet på Stockholm/Bromma. Inflight Sweden Logistics har sin verksamhet på Malmö/Sturup, Göteborg/Landvetter och Arlandastad.

Fraktagenter

Det finns 73 säkerhetsgodkända fraktagenter som tillsammans har verksamhet på drygt 240 olika platser. Det är i likhet med en säkerhetsgodkänd leverantör ett frivilligt åtagande att bli säkerhetsgodkänd fraktagent. Ett godkännande för fraktagenter krävs dock om företaget ska bedriva viss typ av fraktverksamhet och 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 är gruppen 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 bokar väg- och flygtransport samt ansvarar för dokumentationen som åtföljer en fraktförsändelse. Den senare gruppen är de fraktagenter som är störst till antalet. Bland fraktagenterna finns både stora företag som tillhör internationella koncerner till små företag med endast ett par anställda.

Instruktörer

Det finns 10 instruktörer som är certifierade av Transportstyrelsen som utbildar säkerhetspersonal. Det finns information på Transportstyrelsens hemsida om företag som erbjuder certifierade instruktörer:

<https://www.transportstyrelsen.se/sv/luftfart/Luftfartsskydd-security/Certifierade-instruktorer/>

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 7 000 personer som är certifierad 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 nio validerare som är certifierade av Transportstyrelsen och som används för att validera kända leverantörer samt tre validerare som validerar ACC3⁸ 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:

<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Luftfart/Luftfartsskydd-security/Certifierade-validerare/>

⁸ Air Carrier Cargo Third Country

EDD-företag

EDD-företag är verksamhetsutövare som erbjuder tjänster med hundar som eftersöker explosiva ämnen. Det finns idag fem säkerhetsgodkända EDD-företag, Cubsec AB, Detact Security Solutions AB, Dsec Sverige AB, Msec Detection AB och Q Security Region Mitt. EDD-ekipage (hund och förare) som är certifierade av Transportstyrelsen används idag för säkerhetskontroll av flygfrakt på fraktterminaler.

Kända avsändare flygfrakt

Det finns idag ca 250 kända avsändare för flygfrakt som är godkända av Transportstyrelsen. 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. Detta är ett frivilligt åtagande och företagen är små och stora företag i vitt skilda branscher. Såsom exempel kan nämnas stora exportföretag, läkemedelsindustrin, och företag som producerar högteknologisk utrustning.

Kända leverantörer

Det finns ett 80-tal kända leverantörer av förnödenheter som levereras 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, taxfreeprodukter etc.

Sammanfattning

Alla verksamhetsutövare berörs i någon form genom att föreskrifterna ändras, vissa berörs dock i mycket liten omfattning. Se vidare den detaljerade beskrivningen av föreslagna ändringar i bilaga 1.

5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

5.1 Företag

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

Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen

innehåller därför ingen beskrivning under 5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt C.

Se en mer detaljerad beskrivning av samtliga förändringar i bilaga 1.

De viktigaste konsekvenserna som kan förutses av förändringar i bilagan till förordning (EU) 2015/1998 är:

Förändringar kopplade till säkerhetsprövning

Konsekvenserna av COVID-19 har föranlett att ikraftträdandedatum för de nya kraven avseende säkerhetsprövning senareläggs från den 1 januari 2021 till den 1 januari 2022.

Det införs två typer av säkerhetsprövning. En vanlig som motsvarar nuvarande kravbild och en utökad som innehåller ytterligare ett moment som innebär att hänsyn även ska tas till eventuell underrättelseinformation eller annan information som finns tillgänglig för myndigheterna.

Den normala säkerhetsprövningen ska upprepas vart tredje år och den utökade varje år om det inte finns ett system för kontinuerlig kontroll av registren över eventuellt kriminellt förflutet. I Sverige finns ett sådant system dvs. när en registerkontroll har gjorts för en person görs regelbundna kontroller av registren fram till dess att avanmälan sker. Sammantaget innebär det system, som finns för registerkontroller och hantering av information som framkommer, att kraven för en utökad säkerhetsprövning uppfylls. Det finns därför ingen anledning att göra någon skillnad mellan utökad och vanlig säkerhetsprövning.

Det kan i sammanhanget nämnas att, av reglerna som styr säkerhetsprövningen nationellt dvs. säkerhetsskyddslagen (2018:585), säkerhetsskyddsförordningen (2018:658) och säkerhetspolisens föreskrifter om säkerhetsskydd (PMFS 2019:2), framgår vad som ingår i en säkerhetsprövning och krav på hur den ska följas upp.⁹ Detta är dock inte regler eller krav som är föremål för denna konsekvensutredning.

⁹ Av 3 kap. 3 § säkerhetsskyddslagen (2018:585) framgår vad en säkerhetsprövning ska innehålla samt att den ska följas upp. Vidare framgår av 4 § Säkerhetspolisens föreskrifter om säkerhetsskydd (PMFS 2019:2) att en grundutredning enligt 5 kap. 2 § säkerhetsskyddsförordningen (2018:658) ska innehålla ett personligt samtal där lojalitet, pålitlighet och sårbarhet hos den som provas bedöms. Verksamhetsutövaren ska inom ramen för säkerhetsprövningen fortlöpande under anställningen eller deltagandet göra dessa bedömningar.

Krav införs avseende vissa typer av brott som hänsyn ska tas till vid säkerhetsprövningen. Det är brott som framgår av bilaga II till Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/681¹⁰ och som är direkt diskvalificerande. Vidare är det brott som framgår av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/541¹¹, som det ska tas hänsyn till.

Med utgångspunkt från nuvarande hantering av information när personer som är föremål för registerkontroll förekommer i registren, gör Transportstyrelsen bedömningen att konsekvenserna jämfört med nu kommer att bli begränsade. Redan i nuläget godkänns inte en registerkontroll om det framkommer att personer har dömts för t.ex. terrorrelaterade brott eller andra grövre brott. Det innebär inte någon ytterligare administrativ börda för verksamheterna då ansökan om registerkontroll och den hanteringen redan tillämpas. Däremot behöver berörda myndigheter dvs. Transportstyrelsen, Säkerhetspolisen och Säkerhets- och Integritetsskyddsnämnden säkerställa att hänsyn tas till brotten enligt ovan i den hantering som redan finns när en person förekommer i registren. Det innebär att den kontrollen måste inkluderas inom ramen för den hantering som redan finns när en person förekommer i registren.

Vidare införs ett krav för personer som haft sin hemvist utanför Sverige de senaste fem åren att visa upp utdrag från belastningsregister eller motsvarande myndigheterna i respektive hemvistland/hemvistländer som utvisar att inga brott begåtts.

Se vidare beskrivning av konsekvenserna och omfattningen i bilaga 1.

Förändringar kopplade till insiderhot och säkerhetskultur

Konsekvenserna av COVID-19 har föranlett att ikraftträdandedatum för de nya kraven avseende insiderhot och säkerhetskultur senareläggs från den 1 januari 2021 till den 1 januari 2022.

För att möta insiderhotet införs krav för alla verksamhetsutövare som måste ha ett säkerhetsprogram enligt förordning (EG) nr 300/2008. Krav på säkerhetsprogram finns för säkerhetsgodkända flygplatser, flygföretag, säkerhetsgodkända leverantörer, fraktagenter men även kända leverantörer av förnödenheter och kända avsändare av flygfrakt.

¹⁰ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32016L0681&from=sv>

¹¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32017L0541&from=sv>

Säkerhetsprogrammet ska inkludera en intern policy och andra åtgärder för att öka personalens medvetenhet om insiderhot och som dessutom ska bidra till en god säkerhetskultur. Utbildningskraven utökas också med krav på kännedom om vilka faktorer som medverkar till en bra säkerhetskultur inklusive aspekter på insiderhot och radikalisering. Det bör noteras att detta krav omfattar *alla* kategorier av personer som omfattas av utbildningskrav.

Se vidare beskrivning av konsekvenserna och omfattningen i bilaga 1.

Sammantaget införs förändringarna ovan som ett led i ett långsiktigt arbete inom EU att vidta åtgärder för att möta hotet från insiders och att stärka luftfartsskyddet.

Cybersäkerhet

Konsekvenserna av COVID-19 har föranlett att ikraftträdandedatum för de nya kraven avseende cybersäkerhet senareläggs från den 1 januari 2021 till den 1 januari 2022.

De krav som nu införs avseende cybersäkerhet syftar till att skydda kritiska informationssystem, system för kommunikation och data mot cyberhot. Kraven omfattar ett stort antal verksamhetsutövare med mycket olika verksamhet och omfattning, vilket innebär att införandet av kraven kan se mycket olika ut. Generellt sett kan sägas att en verksamhet som redan vidtagit åtgärder för att skydda sig mot cyberhot med största sannolikhet också uppfyller denna kravbild. Att skydda system och data mot intrång eller påverkan från obehöriga är inte unikt kopplat till luftfartsskydd.

Av EU-förordningskraven och 6 kap. 2 § framgår att de verksamhetsutövare som redan omfattas av annan EU-lagstiftning eller nationell lagstiftning om cybersäkerhet inte behöver tillämpa reglerna i 6 kap. De regelverk som är aktuella här är lagen (2018:1174) om informationssäkerhet för samhällsviktiga och digitala tjänster, säkerhetsskyddslagen (2018:585) och säkerhetsskyddsförordningen (2018:658) samt kommande EASA regelverk.

Se vidare beskrivning av konsekvenserna och omfattningen i bilaga 1.

Certifiering av teknisk utrustning för säkerhetskontroll

Ett system för en EU-certifiering av teknisk utrustning som används för säkerhetskontroll införs. Systemet bygger på befintlig process inom ramen för

ECAC Common Evaluation Process¹², vilket innebär att de tester och det underlag som genereras via ECAC CEP läggs till grund för EU-certifieringen. Utrustning som installeras från och med den 1 oktober 2020 ska ha en EU-certifiering. Den utrustning som tidigare varit föremål för ECAC CEP och som nu finns listad på ECAC:s hemsida kommer att ges en EU-certifiering. Dvs. de nya kraven får ingen påverkan på befintlig utrustning och tiden för införandet är dessutom anpassad för att inte påverka eventuella pågående upphandlingar.

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. För en person som haft hemvistland¹³ utanför Sverige de senaste fem åren införs ett krav att kunna uppvisa ett utdrag ur straffregistren i alla hemvistländer, se vidare beskrivningen i bilaga 1.

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 påverkan på den s.k. GAS-avgiften dvs. den avgift som tas ut av alla resenärer inom ramen för det gemensamma avgiftsutjämnningssystemet och som omfattar kostnader relaterade säkerhetskontroll av passagerare och bagage.

5.3 Staten, regioner eller landsting och kommuner

Vissa förändringar kommer att beröra säkerhetsgodkända flygplatser, vilket indirekt berör statliga ägda Swedavia samt de flygplatser som ägs och drivs av kommunerna. Vidare berörs Transportstyrelsen, Säkerhetspolisen och Säkerhets- och Integritetsskyddsnämnden, som behöver anpassa hanteringen av registerkontroller och de nya kraven avseende diskvalificerande brott. För Transportstyrelsens del innebär det också en viss anpassning av hanteringen vid registerkontroller när ansökan avser en person som haft hemvistland i andra länder än Sverige senaste fem åren.

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

¹² <https://www.ecac-ceac.org/cep-main>

¹³ Hemvistland är enligt förordning (EU) 2015/1998 definierat som: det land i vilket en person har varit bosatt utan avbrott i minst sex månader.

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 7 kap. 8 § säkerhets-skyddsförordningen (2018:658).

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?**

En detaljerad förhandsinformation har tillhandahållits alla berörda verksamhetsutövare. Riktade informationsinsatser var planerade att genomföras i samband med Transportstyrelsens branschdagar och informationsträffar under våren 2020. Dessa har dock blivit inställda på grund av COVID-19 och Transportstyrelsen undersöker för närvarande alternativ.

Konsekvenserna av COVID-19 har också föranlett att ikraftträdande avseende vissa av de nya kraven senareläggs från den 1 januari 2021 till den 1 januari 2022.

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		
			+ / -	
Företag	Ett bättre skydd mot cyberhot och insiderhot.	Resurser måste avsättas för att införa åtgärderna vad gäller cyberhot och insiderhotet.	--	
Medborgare	Säkrare luftfart	--	--	
Staten m.fl.	Ett bättre skydd mot cyberhot och insiderhot.	--	--	
Externa effekter	--	--	--	
Totalt				

E. Samråd

Enligt 7 kap. 8 § säkerhetsskyddsförordningen (2018:658) kan föreskrifter meddelas som kompletterar föreskrifter som meddelats med stöd av 4-5 och 7 §§. Transportstyrelsen ska då samråda med Säkerhetspolisen och Försvarsmakten.

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

Annika Ramstedt, sakkunnig luftfartsskydd
E-post: annika.ramstedt@transportstyrelsen.se
Telefon: 010-495 3720

Sara Lindén, handläggare luftfartsskydd
E-post: sara.linden@transportstyrelsen.se
Telefon: 010-495 5056

Annika Sandström Johansson, jurist
E-post: annika.sandstromjohansson@transportstyrelsen.se
Telefon: 010-495 6145

Beskrivning av föreslagna förändringar i Transportstyrelsens föreskrifter om luftfartsskydd

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 och de ändringar som också innebär ändringar i Transportstyrelsens föreskrifter dvs. en ändrad lydelse i paragrafen är markerade med * före kapitel och paragraf.

Konsekvenserna av COVID-19 har föranlett att ikraftträdande avseende vissa av de nya kraven senareläggs från den 1 januari 2021 till den 1 januari 2022. Detta framgår av ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna i föreskrifterna och i beskrivningen nedan anges i de fall när ikraftträdandet är den 1 januari 2022.

Det bör också noteras att det är förslag till en ny grundförfattning, vilket bland annat innebär att vissa justeringar görs i strukturen. Då det är en ny grundförfattning finns inte några streck i kanten som visar var ändringar är gjorda. Alla ändringar är beskrivna i denna bilaga.

***1 kap. 16 §**

Genom en ändring av bilagan till förordning (EU) 2015/1998 införs en ny definition av begreppet radikalisering.

Definitionen av säkerhetspersonal förtydligas för att avspegla alla kategorier som ingår.

***2 kap. 9 §**

Genom en ändring av bilagan till förordning (EU) 2015/1998 har tillägg 6-Fi ändrats, vilket innebär att ett ACC3-godkännande inte krävs för att flyga frakt från Montenegro och Serbien till EU.

***2 kap. 14 §**

Paragrafen har ändrats för att avspegla att certifierade validerare inte längre används för att validera kända avsändare av flygfrakt.

***3 kap. 9 §**

Kraven avseende kvalitetskontroll har kompletterats med kända avsändare av flygfrakt, som i likhet med övriga verksamheter ska ha ett system för intern kvalitetskontroll som följer av EU-lagstiftningen.

***3 kap. 10 §** (träder i kraft den 1 januari 2022)

Genom en ändring av bilagan till förordning (EU) 2015/1998 införs krav för att möta insiderhotet. Kravet omfattar alla verksamhetsutövare som ska ha ett säkerhetsprogram enligt förordning (EG) nr 300/2008. Krav på säkerhetsprogram finns för säkerhetsgodkända flygplatser, flygföretag, säkerhetsgodkända leverantörer, fraktagenter men även kända leverantörer av förnödenheter och kända avsändare av flygfrakt.

Säkerhetsprogrammet ska inkludera en intern policy och andra åtgärder för att öka personalens medvetenhet om insiderhotet och policyn ska dessutom kunna bidra till en bra säkerhetskultur.

Alla verksamhetsutövare som omfattas av kravet kommer att behöva utarbeta en intern policy i förhållande till insiderhot och säkerhetskultur. Detta innebär en administrativ börda att utforma policyn, men också ett rent praktiskt arbete att implementera policyn i sin verksamhet. Att införa en sådan policy och arbeta med säkerhetskultur kommer att kräva ett engagemang från hela verksamheten och inte minst ledningsfunktionerna.

Hur stor påverkan kravet i praktiken får är beroende av omfattningen på verksamheten och antal anställda som berörs. Transportstyrelsen har inte tillgång till tillräckligt detaljerad information om de enskilda verksamheternas förutsättningar, organisation och tillgängliga resurser för att kunna göra beräkningar av kostnader och tidsåtgång. Det finns också de verksamheter som redan kommit långt i arbete med insiders och säkerhetskultur, som redan sannolikt uppfyller kravbilderna.

Transportstyrelsen kommer att utarbeta rådgivande material som stöd och hjälp till verksamheterna när de ska utarbeta policyn och införa kraven i sin verksamhet. Det rådgivande materialet kommer att inkludera en beskrivning av säkerhetskultur och insiderhot, men även ett stödmaterial som kan användas vid utarbetande av en policy och utbildning. De branschdagar som skulle ha hållits i slutet av april 2020 var planerade att till stor del vara dedikerade till dessa förändringar. Branschdagarna har dock blivit inställda på grund av COVID-19 och Transportstyrelsen undersöker för närvarande alternativ och möjligheten att genomföra branschdagar våren 2021.

***4 kap.**

Ett separat kapitel införs som innehåller kraven avseende rekrytering, säkerhetsprövning och placering i säkerhetsklass. Kraven var tidigare en del av det kapitel som behandlar utbildningskrav, men finns nu i ett separat kapitel 4 i föreskrifterna.

Genom en ändring av bilagan till förordning (EU) 2015/1998 införs två typer av säkerhetsprovning. En normal som motsvarar nuvarande kravbild och en utökad som innehåller ytterligare ett moment som innebär att hänsyn även ska tas till eventuell underrättelseinformation eller annan information som finns tillgänglig för myndigheterna. Den information som avses är i huvudsak den som eventuellt framkommer och lämnas ut i samband med registerkontrollen, vilket innebär att det i praktiken inte blir någon skillnad i hanteringen för den som genomför säkerhetsprovningen eller för myndigheterna.

Den normala säkerhetsprovningen ska upprepas vart tredje år och den utökade varje år om det inte finns ett system för kontinuerlig kontroll av registren över eventuellt kriminellt förflutet. I Sverige finns redan ett sådant system dvs. när en registerkontroll har genomförts för en person, görs regelbundna kontroller av registren fram till dess att en avanmälan sker.

Sammantaget innebär det att Transportstyrelsen gör bedömningen att det inte finns anledning att göra någon skillnad för olika kategorier utan tillämpar en utökad säkerhetsprovning för alla.

Det bör i sammanhanget nämnas att av reglerna som styr säkerhetsprovningen nationellt, dvs. säkerhetsskyddslagen (2018:585), säkerhetsskyddsförordningen (2018:658) och säkerhetspolisens föreskrifter om säkerhetsskydd (PMFS 2019:2), framgår vad som ingår i en säkerhetsprovning och krav på hur den ska följas upp. Av 3 kap. 3 § säkerhetsskyddslagen (2018:585) framgår vad en säkerhetsprovning ska innehålla samt att den ska följas upp.

Vidare framgår av 6 kap. 4 § Säkerhetspolisens föreskrifter om säkerhetsskydd (PMFS 2019:2) att en grundutredning enligt 5 kap. 2 § säkerhetsskyddsförordningen (2018:658) ska innehålla ett personligt samtal där lojalitet, pålitlighet och sårbarhet hos den som prövas bedöms. Verksamhetsutövaren ska inom ramen för säkerhetsprovningen fortlöpande under anställningen eller deltagandet göra dessa bedömningar. Detta är dock inte regler eller krav som är föremål för denna konsekvensutredning. Mer vägledning om säkerhetsprovning och uppföljning finns i Säkerhetspolisens Vägledning i säkerhetsskydd:

<https://www.sakerhetspolisen.se/download/18.7acd465e16b4e0e54c64e/1560777315871/Vagledning-Personalsakerhet.pdf>

Kategorierna som omfattas av krav på säkerhetsprovning och placering i säkerhetsklass 3 är i huvudsak de samma som förut. Kraven på säkerhetsprovning och därmed krav på placering i säkerhetsklass 3 utökas dock med personer som har administratörsrättigheter eller oövervakad och obegränsad åtkomst till informationssystem, system för kommunikation och data som

används för luftfartsskyddet. Kraven enligt 4 kap. behöver dock inte tillämpas för denna kategori om funktionerna omfattas av motsvarande krav på säkerhetsprövning enligt nationell lagstiftning eller annan EU-lagstiftning. När det gäller nationell lagstiftning syftas närmast på om de hanteras inom ramen för verksamhetens säkerhetsskyddsanalys och därigenom av krav på säkerhetsprövning enligt säkerhetsskyddslagen.

Följande kategorier omfattas av säkerhetsprövning enligt 4 kap. 4 §:

1. Befattning som medger oeskorterat tillträde till behörighetsområden och säkerhetsområden.
2. Befattning som certifierad säkerhetspersonal.
3. Befattning som innebär att en person i mer än ringa omfattning får tillgång till sekretesskyddad information som har betydelse för luftfartsskyddet.
4. Befattning som innebär att en person tilldelas ett identitetskort för besättningar.
5. Befattning som säkerhetsansvarig.
6. Befattning som instruktör som genomför utbildning av säkerhetspersonal och EDD-team.
7. Befattning som validerare av luftfartsskydd i EU.
8. Befattning som hundförare i ett EDD-team.
9. Befattning som innebär oeskorterat tillträde till identifierbar flygfrakt.
10. Befattning som innebär oeskorterat tillträde till förnödenheter för användning ombord.
11. Befattning som innebär oeskorterat tillträde till förnödenheter till flygplatsen.
12. Befattning som innebär att en person utför säkerhetskontroll, tillträdeskontroll eller andra säkerhetsåtgärder utanför ett behörighetsområde.
13. Befattning som innebär att en person får administratörsrättigheter eller öövervakad och obegränsad åtkomst till kritiska informationssystem, system för kommunikationsteknik och data som används inom luftfartsskyddet.

Pålitlighetskontrollen enligt punkt 11.1.5 i bilagan till förordning (EU) 2015/1998 upphörde att gälla den 31 juli 2019. Befattningar som före den 31 juli 2019 omfattades av dessa krav skulle ha placerats i säkerhetsklass 3 senast den 30 juni 2020, men datumet har på grund av COVID-19 skjutits fram till den 30 juni 2021.

Diskvalificerande brott och andra brott (träder i kraft den 1 januari 2022)

Vidare införs krav avseende vissa typer av brott som hänsyn ska tas till vid säkerhetsprövningen. Det är brott som framgår av:

- Bilaga II till Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/681¹⁴. Dessa brott är i huvudsak kopplade till terroristverksamhet och anses vara direkt diskvalificerande. Det innebär att en person som blivit dömd för ett sådant brott inte kan få en godkänd registerkontroll och kan därmed inte inneha en befattning där krav finns på placering i säkerhetsklass 3.
- Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/541¹⁵. Dessa brott är av olika karaktär och är i grunden kopplade till användning av PNR-uppgifter. Dessa brott ska beaktas vid en registerkontroll, men innebär inte att en person med automatik är diskvalificerad.

Med utgångspunkt från nuvarande hantering av information när personer som är föremål för registerkontroll förekommer i registren, gör Transportstyrelsen bedömningen att konsekvenserna jämfört med nu kommer att bli begränsade. Redan i nuläget godkänns inte en registerkontroll om det framkommer att personer har dömts för t.ex. terrorrelaterade brott eller andra grövre brott. Det innebär inte någon ytterligare administrativ börda för verksamheterna då ansökan om registerkontroll och är en hantering som redan tillämpas.

Däremot behöver berörda myndigheter dvs. Transportstyrelsen, Säkerhetspolisen och Säkerhets- och Integritetsskyddsnämnden säkerställa att hänsyn tas till brotten enligt ovan. Det innebär att den kontrollen måste inkluderas inom ramen för den hantering som redan finns när en person förekommer i registren.

¹⁴ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/681 om användning av passageraruppgiftssamlingar (PNR-uppgifter) för att förebygga, förhindra, upptäcka, utreda och lagföra terroristbrott och grov brottslighet

¹⁵ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/541 om bekämpande av terrorism

Kontroll fem år tillbaka i tiden i alla hemvistländer

Enligt bilagan till förordning (EU) 2015/1998 punkt 11.1.3 b) och 11.1.4 b) ska en säkerhetsprövning omfatta straffregistren i alla hemvistländer. Det är dock inte ett nytt krav utan har funnits länge, däremot har EU-kommissionen förtydligat att avsaknad av information aldrig kan läggas till grund för en godkänd säkerhetsprövning. Detta framgår av punkt 11.1.6 i bilagan till förordning (EU) 2015/1998. Hemvistland är definierat som det land i vilket en person har varit bosatt utan avbrott i minst sex månader. För personer som har haft sitt hemvistland utanför Sverige de senaste fem åren, innebär det att denna kontroll måste göras av verksamhetsutövaren tillsammans med de övriga momenten i säkerhetsprövningen. Kraven gäller för personer som anställs från och med den 1 januari 2021.

Kravet införs i syfte att stärka de kontroller som redan görs inom ramen för existerande system och utgör också ett led i det långsiktiga arbetet inom EU att vidta åtgärder för att stärka luftfartsskyddet.

Det innebär att en verksamhetsutövare som väljer att anställa en person som har haft hemvistland utanför Sverige senaste fem år måste kräva att personen kan visa upp utdrag från belastningsregister eller motsvarande myndigheterna i respektive hemvistland/hemvistländer och som visar att inga brott begåtts som föranlett förekomst i registren. Utdraget ska vara på engelska eller svenska eller översatt till något av dessa språk. Utdraget ska bifogas registerkontrollansökan. Via nedanstående hemsida kan uppgifter eventuellt eftersökas om vilken myndighet som kan kontaktas i olika länder:

<https://travel.state.gov/content/travel/en/us-visas/Visa-Reciprocity-and-Civil-Documents-by-Country.html>

Om en person har haft sitt hemvistland utanför Sverige eller inte de senaste fem åren kan exempelvis verifieras genom:

- att en fråga ställs i samband med säkerhetsprövningssamtalet,
- kontroll av betyg och referenser där det bör framgå om personen arbetat eller studerat utomlands,
- ett utdrag ur Skatteverkets folkbokföringsregister där det t.ex. framgår flyttning till/från Sverige.

Ett ”Utdrag om folkbokföringsuppgifter” kan skrivas ut via Skatteverkets e-tjänst vid inloggning med bank-id eller beställas via e-post då utdraget skickas till folkbokföringsadressen. Uppgifterna kan också lämnas ut muntligen via telefon under förutsättning att personen inte har skyddad identitet.¹⁶

Konsekvensen blir att det eventuellt kan vara svårare och mer tidsödande att rekrytera personer som haft hemvistland utanför Sverige de senaste fem åren. I de fall nödvändig dokumentation inte kan uppvisas innebär det ett hinder att anställa personen på en tjänst där det finns krav på säkerhetsprovning och placering i säkerhetsklass 3.

Transportstyrelsen gör bedömningen att åtgärden inte innebär någon ytterligare administrativ börda för verksamheterna utan bör rymmas inom ramen för de moment som redan ingår i säkerhetsprovningen.

Transportstyrelsen kommer också att utarbeta rådgivande material till de verksamhetsspecifika handböckerna.

Sammantaget införs förändringarna i 4 kap. som ett led i ett långsiktigt arbete inom EU att vidta åtgärder för att möta hotet från insiders och att stärka luftfartsskyddet.

***5 kap. 12 §**

Enligt EU-kommissionens tolkning ska hundförare i ett EDD-team som utför säkerhetskontroll av frakt även ha utbildning enligt punkt 11.2.3.2 i bilagan till förordning (EU) 2015/1998. Paragrafen har därmed utökats med detta krav.

***5 kap. 23 § (träder i kraft den 1 januari 2022)**

Genom en ändring av bilagan till förordning (EU) 2015/1998 utökas utbildningskraven med krav på kännedom om vilka faktorer som medverkar till en bra säkerhetskultur på arbetsplatsen och inom flygsektorn inklusive insiderhot och radikalisering. Kravet omfattar de kategorier som redan omfattas av utbildningskraven enligt följande:

¹⁶ <https://skatteverket.se/privat/folkbokforing.4.18e1b10334ebe8bc800039.html>

- säkerhetspersonal som utför säkerhetskontroll av passagerare, kabinbagage och lastrumsbagage,
- säkerhetspersonal som utför säkerhetskontroll av andra personer än passagerare och medförda föremål,
- säkerhetspersonal som utför inspektion av fordon,
- säkerhetspersonal som utför tillträdeskontroll, övervakning och patrullering,
- arbetslagsansvariga,
- säkerhetsansvariga,
- säkerhetspersonal som utför säkerhetskontroll av frakt,
- säkerhetspersonal som utför säkerhetskontroll av flygföretagens post och materiel, förnödenheter för användning ombord och förnödenheter till flygplatsen,
- säkerhetspersonal som utför tillträdeskontroll, övervakning och patrullering,
- personal som utför säkerhetsundersökning av luftfartyg,
- personal som ansvarar för skydd av luftfartyg,
- personal som ansvarar för bagagets anknytning till passagerare,
- personal som utför andra säkerhetsåtgärder än säkerhetskontroll avseende frakt,
- personal som utför andra säkerhetsåtgärder än säkerhetskontroll avseende flygföretagens post och materiel, förnödenheter för användning ombord och förnödenheter till flygplatsen,
- personal som kommer att ha oeskorterat tillträde till SRA och CSRA,

- personal hos en känd leverantör som har tillgång till identifierbara förnödenheter till flygplatsen,
- personal hos en känd leverantör som har tillgång till identifierbara förnödenheter för användning ombord på ett luftfartyg,
- personal hos en känd avsändare som har tillgång till identifierbar flygfrakt, och
- personal på ett åkeri som har undertecknat en åkeriförsäkran och som transporterar identifierbar flygfrakt.

De nya kraven innebär att ytterligare ett moment läggs till för alla de kategorier som omfattas av utbildning som räknats upp ovan. De nya delarna kan inkluderas som ett moment i befintliga utbildningar och genomföras i samband med nya utbildningar alternativt vid repetitionsutbildning. Hänsyn bör dock tas till att kraven träder i kraft den 1 januari 2022 när utbildningen planeras. Det finns inget krav att utbildningen ska utföras av certifierad instruktör, men kan självklart inkluderas i de utbildningar som de certifierade instruktörerna ansvarar för.

Transportstyrelsen kommer att ta fram rådgivande material och stödmaterial som kan användas för utbildningen. Utbildningsmaterialet skulle ha presenterats på bransch- och informationsdagar som skulle ha hållits under våren 2020 för att ge verksamheterna tid att förbereda genomförandet av de nya kraven. Branschdagarna har dock ställts in på grund COVID-19 och materialet och information kommer att spridas på annat sätt alternativt om branschdagar kan genomföras våren 2021.

Det kommer att innebära en viss administrativ börda att införliva de nya utbildningskraven antingen i befintliga utbildningar eller som ett separat moment. Det bör dock enligt Transportstyrelsens bedömning inte påverka tiden för utbildning i mer än ringa omfattning och kan läggas in i redan existerande utbildningsmaterial eller utbildningsprogram. Det är dock svårt att kostnadsberäkna då det rent praktiskt kommer att se mycket olika ut beroende på företagets verksamhet och hur utbildning genomförs.

***5 kap. 25 - 27 §§ (träder i kraft den 1 januari 2022)**

Genom en ändring av bilagan till förordning (EU) 2015/1998 utökas kravbilderna även med kompetenskrav som är kopplade till cybersäkerhet. Personer som har ett ansvar för att genomföra säkerhetsåtgärder för att skydda kritiska informationssystem och data mot cyberhot ska ha kunskap för att utföra dessa uppgifter på ett effektivt sätt. Personer som omfattas av kravet kan vara systemadministratörer, IT-säkerhetsansvariga, informations-säkerhetsansvariga, programmerare etc. Verksamheterna behöver identifiera dessa personer och säkerställa att de innehar nödvändig kompetens, vilket normalt redan borde vara säkerställt.

Krav införs också att personer som har tillgång till data eller system ska ges ändamålsenlig utbildning som står i proportion till deras roll och ansvar. Inom ramen för detta krav kan innefattas alla anställda eller andra som har tillgång till datasystem dvs. normala användare som nyttjar system där information som kan kopplas till luftfartsskyddet finns. Det kan vara tillgång till säkerhetsprogrammet, inpasseringssystem, system för behörighetshandlingar, inchecknings- och bagagesystem, tekniska system för övervakning, system för flygplansunderhåll etc.

De nya kraven innebär att ytterligare ett moment läggs till för alla de kategorier som omfattas av utbildning som räknats upp ovan. De nya delarna kan inkluderas som ett moment i befintliga utbildningar och genomföras i samband med nya utbildningar alternativt vid repetitionsutbildning. Hänsyn bör dock tas till att kraven träder i kraft den 1 januari 2021. Det finns inget krav att utbildningen ska utföras av certifierad instruktör, men kan självklart inkluderas i de utbildningar som de certifierade instruktörerna ansvarar för.

Transportstyrelsen kommer att ta fram rådgivande material och stödmaterial som kan användas för utbildningen som krävs enligt 5 kap. 26 §. Utbildningsmaterialet var avsett att presenteras på bransch- och informationsdagar, som skulle ha hållits under våren 2020 för att ge verksamheterna tid att förbereda genomförandet av de nya kraven. Branschdagarna har dock ställts in på grund av COVID-19 och information och materialet kommer att spridas på annat sätt alternativt om branschdagar kan genomföras våren 2021.

Utbildningskraven i 5 kap. 25 – 26 §§ behöver inte tillämpas om verksamheten tillämpar annan EU-lagstiftning eller nationell lagstiftning avseende cybersäkerhet och som innehåller motsvarande utbildningskrav.

***6 kap. 1 – 3 §§ (träder i kraft den 1 januari 2022)**

Genom en ändring av bilagan till förordning (EU) 2015/1998 införs krav avseende cybersäkerhet. De krav som införs syftar till att skydda kritiska informationssystem, system för kommunikation och data mot cyberhot. Kraven omfattar flygplatsoperatörer, flygföretag, säkerhetsgodkända leverantörer, kända avsändare och EDD-företag dvs. ett stort antal verksamhetsutövare med mycket olika inriktning och omfattning, vilket innebär att införandet av kraven kan se mycket olika ut.

Generellt sett kan sägas att en verksamhet som vidtagit åtgärder för att skydda sig mot cyberhot i allmänhet med största sannolikhet också uppfyller även denna kravbild. Att skydda system och data mot intrång eller påverkan från obehöriga är inte unikt kopplat till luftfartsskydd dvs. har åtgärder vidtagits utifrån andra kravbilder uppfylls sannolikt även dessa krav.

Av 6 kap. 2 § framgår att de verksamhetsutövare som redan omfattas av annan EU-lagstiftning eller nationell lagstiftning om cybersäkerhet inte behöver tillämpa reglerna i 6 kap. Vilka regelverk som avses framgår nedan.

De verksamhetsutövare som omfattas av lagen (2018:1174) om informations-säkerhet för samhällsviktiga och digitala tjänster behöver inte tillämpa reglerna i 6 kap (NIS). Vilka som omfattas framgår av Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2018:7) om anmälan och identifiering av leverantörer av samhällsviktiga tjänster. Enligt 4 kap. 1 § omfattas flygplatser som har mer än 1 miljon passagerare och de verksamheter som tillhandahåller flygkontrolltjänster. De flygplatser som enligt Transportstyrelsens statistik för 2019 hade fler än 1 miljon passagerare var Arlanda, Landvetter, Bromma, Sturup, Luleå och Skavsta. Enligt 2018 års siffror hade då även Umeå mer än 1 miljon passagerare, men ligger enligt 2019 års statistik strax under.

Annan nationell lagstiftning är också säkerhetsskyddslagen (2018:585) och säkerhetsskyddsförordningen (2018:658). De verksamheter som tillämpar denna lagstiftning och har gjort en säkerhetsskyddsanalys och tillämpar kraven avseende informationssäkerhet behöver inte tillämpa 6 kap.

Vidare behöver inte de verksamheter som kommer att omfattas av EASA:s regelverk avseende cybersäkerhet tillämpa 6 kap. utan behöver endast tillämpa dessa regler. EASA:s regler har varit föremål för remiss och beräknas träda i kraft under senare delen av 2021. Det är i första hand flygplatser, flygföretag och de som tillhandahåller flygtrafiktjänster som berörs av detta. Transportstyrelsen gör bedömningen att dessa verksamheter normalt ligger

relativt långt framme i dessa delar och kan därför avvakta ikraftträdandet av EASA-regelverket.

Sammanfattningsvis innebär det att följande verksamheter inte behöver tillämpa 6 kap. dvs. det stora antalet verksamheter kommer i praktiken att tillämpa andra regelverk vad gäller de säkerhetsåtgärder som ska vidtas:

- Verksamheten tillämpar NIS-regleringen
- Verksamheten tillämpar reglerna om informationssäkerhet i säkerhetsskyddslagstiftningen.
- Verksamheten kommer att tillämpa EASA:s regelverk.

9 kap. 1 och 3 §§ (*träder i kraft den 1 januari 2022*)

Genom en ändring av bilagan till förordning (EU) 2015/1998 införs krav på utökad säkerhetsprövning för vissa kategorier, se beskrivningen under 4 kap. ovan. Vidare förtydligas att ett behörighetskort eller identitetskort för besättningar ska dras in om en säkerhetsprövning inte är godkänd.

12 kap. 3 §

Genom en ändring av bilagan till förordning (EU) 2015/1998 införs one-stop security med flygplatserna Nikola Tesla i Serbien och Ben Gurion i Tel Aviv. Det innebär att passagerare och kabinbagage inte behöver säkerhetskontrolleras på nytt vid transfer på en flygplats inom EU.

För att kunna tillämpa one-stop-security krävs att flygplatsens infrastruktur och flöden är anpassade till detta och flygplatserna avgör utifrån sina egna förutsättningar om möjligheten ska införas eller inte.

De aktuella destinationerna är dock inte sådana som genererar några stora mängder passagerare som transfererar på svenska flygplatser.

12 kap. 26 §

Andra stycket har tagits bort då regleringen upphör att gälla den 1 augusti 2020 dvs. den är inte tillämplig när de nya föreskrifterna träder i kraft.

13 kap. 3 §

Genom en ändring av förordning (EU) 2015/1998 införs one-stop security med flygplatserna Nikola Tesla i Serbien och Ben Gurion i Tel Aviv. Det innebär att lastrumsbagage inte behöver säkerhetskontrolleras på nytt vid transfer på en flygplats inom EU.

För att kunna tillämpa one-stop-security krävs att flygplatsens infrastruktur och flöden är anpassade till detta och flygplatserna avgör utifrån sina egna förutsättningar om möjligheten ska införas eller inte.

De aktuella destinationerna är dock inte sådana som genererar några stora mängder passagerare som transfererar på svenska flygplatser.

***13 kap. 26 – 27 §§**

I samband med en ICAO audit har Sverige fått en brist avseende hanteringen av vapen som checkas in som lastrumsbagage och att de krav som redan tillämpas inte är fullt tillräckliga. Av den anledningen införs ändrade krav avseende rutiner för hanteringen av vapen.

För passagerare innebär det att en vapenlicens eller ett tjänstekort från en myndighet ska kunna uppvisas. Vidare ska en försäkran lämnas att vapnet är oladdat samt att vapnet är delat alternativt försett med ett vapenlås. För flygföretagen innebär det kontroll av vapenlicensen, administration av försäkran samt rutiner för att säkerställa hanteringen från incheckning till lastning och återlämnande på ankomstflygplatsen.

Det kan noteras att flygföretagen redan har särskilda regler för transport av vapen och det innebär att den ändrade kravbilden till stor del redan uppfylls.

<https://www.sas.se/reseinfo/bagage/special/>

<https://www.flygbra.se/info/allt-om-resan/specialbagage/>

<https://www.norwegian.com/se/reseinformation/bagage/sportutrustning/>

14 kap. 3 §

Genom en ändring av förordning (EU) 2015/1998 införs one-stop security med flygplatserna Nikola Tesla i Serbien och Ben Gurion i Tel Aviv. Det innebär att undantag från kravet på säkerhetsundersökning omfattar även dessa destinationer. Det innebär en lättnad för flygföretagen som trafikerar destinationerna.

16 kap. 2 §

Punkten 2 har ändrats då kravet på pålitlighetskontroll har ändrats till krav på placering i säkerhetsklass 3.

16 kap. 4 §

Kraven har delats upp i tre paragrafer för att tydliggöra ansvar avseende säkerhetskontroll i förhållande till flygföretag, säkerhetsgodkända leverantörer och kända leverantörer. Kravbilden är dock i grunden inte förändrad.

16 kap. 18 §

Kraven har delats upp i tre paragrafer för att tydliggöra ansvar avseende säkerhetskontroll i förhållande till flygföretag, säkerhetsgodkända leverantörer och kända leverantörer. Kravbilden är dock i grunden inte förändrad.

***19 kap. 2 – 3 §§**

Genom en ändring av bilagan till förordning (EU) 2015/1998 införs ett system för en EU-certifiering av teknisk utrustning som används för säkerhetskontroll. Systemet bygger på en befintlig process inom ramen för ECAC Common Evaluation Process¹⁷, vilket innebär att de tester och resultat från ECAC CEP läggs till grund för EU-certifieringen.

Grundat på resultaten från ECAC CEP kommer kommissionen att fatta ett beslut om EU-certifiering. Listan över certifierad utrustning kommer att publiceras som ett tillägg till bilagan i förordning (EU) 2015/1998. All utrustning med EU-certifiering kommer dessutom att finnas listad i en databas som kommer att vara publikt tillgänglig.

Kraven på EU-certifiering gäller ny utrustning **som installeras från och med den 1 oktober 2020**. Den utrustning som redan varit föremål för ECAC CEP och som nu finns listad på ECAC:s hemsida kommer med automatik att ges en EU-certifiering. Det innebär att de nya kraven inte får någon påverkan på befintlig utrustning.

Det innebär inte heller några nya krav i förhållande till de typer av utrustning som idag är tillåtna som metod för säkerhetskontroll eller krav att anskaffa ny utrustning.

***19 kap. 29 §**

ETD-utrustning som anskaffats före den 1 juli 2014 kan efter godkännande från myndigheten användas till den 1 juli 2020. Detta datum skjuts fram till den 1 juli 2021, vilket innebär att utrustningen kan användas ytterligare ett år. De verksamheter som har denna typ av utrustning bör uppmärksammas på att ny utrustning som ersätter den gamla ska ha ett EU-godkännande, se beskrivningen ovan under 19 kap. 2-3 §§.

¹⁷ <https://www.ecac-ceac.org/cep-main>

***20 kap. 1 - 2 § och 10 §**

I samband med en ICAO audit har Sverige fått en brist att regelverket inte är tydligt i förhållande till Annex 17 och kravet att ett kapat eller bombhotat luftfartyg om möjligt ska kvarhållas på marken. Av den anledningen förtydligas 1, 2 och 10 §§ vad gäller dessa delar och ansvarig myndighet. Ändringen bedöms inte ha någon särskild konsekvens.

REMISS