

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) 2024/1255.¹

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 två paragrafer tillförts som inte har sitt ursprung i förordning (EU) 2015/1998 eller beslut C(2015) 8005. Det gäller Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2020:80) 2 kap. 15 a § och 17 kap. 23 §.

2 kap. 15 a § förtydligar vad en ansökan om godkännande ska innehålla vilket inte finns beskrivet i förordningen.

När det gäller ändringen i 17 kap. 23 § avser den ett förtydligande att godkända åkerier ska säkerställa att flygfrakt som varit föremål för säkerhetsåtgärder skyddas mot obehörig åtkomst på omlastningsterminaler.

Vidare har även två felaktigheter rättats till i 2 kap. 14 § och 8 kap. 9 §.

¹ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2024/1255 av den 3 maj 2024 om ändring av genomförandeförordning (EU) 2015/1998 2015 om detaljerade bestämmelser för genomförande av de gemensamma grundläggande standarderna avseende luftfartsskydd

Ändringen i 2 kap 14 § är av redaktionell karaktär och är ett förtydligande av att Transportstyrelsen ska utföra en validering på plats när dokumentation granskats och valideringen ska ske innan ett tillstånd ges av myndigheten.

När det gäller ändringen i 8 kap. 9 § avser den en korrigerig då ett område som ska genomsökas vid en inspektion av fordon 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 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 överensstämja med dessa regelverk samt att stärka de åtgärder och det skydd som ska förhindra olagliga handlingar mot luftfarten.

3. Vilka är lösningsalternativen?

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.

3.1 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 i punkt 3.1.

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

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
- Frakttagenter
- 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
- Åkerier som transporterar flygfrakt

Flygplatser

Det finns 36 säkerhetsgodkända flygplatser. 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 och som 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 tre säkerhetsgodkända leverantörer som tillsammans har verksamhet på sex 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. 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 i Arlandastad.

Frakttagenter

Det finns 55 säkerhetsgodkända frakttagenter som tillsammans har verksamhet på 120 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. Frakttagenterna kan i huvudsak delas upp i två grupper. Den ena gruppen är frakttagenter 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 frakttagenter 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 14 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 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, Hias 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 93 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 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.

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.

Uppskattningsvis är det ca 50 åkerier som transporterar flygfrakt och som kommer att beröras av de nya föreskrifterna. För dessa åkerier innebär förändringarna att nya krav tillförs. Åkerierna ska bland annat upprätta ett säkerhetsprogram som beskriver verksamheten och hur de lever upp till kraven inom luftfartsskydd, utse en person som är ansvarig för luftfartsskyddet samt ha ett internt kvalitetssystem. Åkerierna ska godkännas av Transportstyrelsen. Effekten godkännandet kan få på åkerierna är att resurser eventuellt måste tillföras för att införliva de nya kraven, om inte

befintliga resurser kan användas. Krav avseende säkerhetsprovning och utbildning har införts tidigare och bedöms därför inte få någon större påverkan på åkerier. En årlig avgift för tillsyn tillkommer för den tillsyn som Transportstyrelsen utför. Summan är inte känd i nuläget men kommer att vara i linje med andra avgifter som myndigheten tar ut mot verksamhetsutövare inom luftfartsskydd. Sammanfattningsvis bedöms inte regleringen få betydande effekter för åkerier som transporterar flygfrakt.

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 avgiftsutjämningsystemet 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 beskrivs utförligt i bilaga 1.

För Transportstyrelsen innebär förändringen att uppskattningsvis 50 åkerier ska godkännas av myndigheten. Det innebär att en ny kategori av verksamhetsutövare tillförs, där även tillsyn ska utföras av myndigheten på de åkerier som godkänts.

Ingen påverkan i övrigt vad gäller staten, regioner, eller landsting 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.

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 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. Aktuellt föreskriftsarbete införlivar enbart, med undantag för två förtydligande lagrum, 2 kap. 15 a § och 17 kap. 23 §, bindande EU-lagstiftning utan att reglera det vidare. Undantaget är således tillämpligt och anmälan enligt anmälningdirektivet bedöms inte vara aktuellt. De två 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 anmälningdirektivet bedöms inte vara aktuellt.

I och med detta har vi inte, utöver de två paragrafer som går utöver aktuell EU-förordning, utrett om föreskriften ens har tekniska regler enligt anmälningdirektivet eller reglerar en produkt som faller under anmälningdirektivet.

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 mars 2025.

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 miljö kvalitetsmålen 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.	-	-	
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.

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. Inga ändringar som berör säkerhetsskyddsförordningen (2021:955) har genomförts i den nu aktuella ändringen och därmed är samråd inte aktuellt.

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

Konsekvensutredning – beskrivning av ändringar i kravbilden

TSFS 1 kap. 16 § - definitioner

Genom en ändring av förordning (EU) 2015/1998 införs två nya definitioner. Det är en definition av godkända åkerier och en definition avseende tillfällig lagring av flygfrakt. Båda definitionerna tillkommer med anledning av införandet av godkända åkerier som transporterar flygfrakt, se beskrivning nedan.

TSFS 2 kap. 7 §, 12 kap. 3 §, 13 kap. 3 §, 14 kap. 3 § - utökning med Svalbard

EU kan erkänna säkerhetsåtgärder som vidtas på flygplatser i tredje land som likvärdiga. Sådana erkännanden finns för ett antal tredje länder som finns listade i olika bilagor till förordning (EU) 2015/1998.

Genom en ändring av förordning (EU) 2015/1998 erkänns nu säkerhetsåtgärderna som vidtas på Svalbard⁴ flygplats som likvärdiga. Det innebär:

- att passagerare och bagage kan transferera på en flygplats inom EU utan att behöva säkerhetskontrolleras på nytt,
- att ett flygföretag inte behöver ha ett ACC3 godkännande för att flyga frakt från Svalbard, och
- att ett luftfartyg kan undantas från säkerhetsundersökning vid ankomst från Svalbard.

2 kap. 14 § - godkännande av kända avsändare av flygfrakt

En redaktionell ändring genomförs som innebär ett förtydligande av att Transportstyrelsen ska utföra en validering på plats när säkerhetsprogrammet är granskat och innan ett tillstånd ges.

2 kap. 15 a – 15 d §§ - godkännande av åkerier som transporterar flygfrakt

Genom en ändring av förordning (EU) 2015/1998 införs ett krav som innebär att åkerier som transporterar flygfrakt ska vara godkända av myndigheten.

Kravet gäller från den 1 januari 2027 och omfattar de åkerier som transporterar flygfrakt som varit föremål för säkerhetsåtgärder dvs. frakt som

⁴ Svalbard hör till Norge, men omfattas inte av de avtal som innebär att Norge jämställs med övriga EU-medlemsstater, därför krävdes ett formellt erkännande av säkerhetsåtgärderna av EU.

har säkerhetskontrollerats eller frakt som kommer från en känd avsändare. För åkerier som endast transporterar frakt utan säkerhetsstatus krävs inget godkännande.

För att bli godkänd krävs följande:

- Ett säkerhetsprogram som ska utformas enligt den mall som finns i bilaga 6-K till förordningen. Programmet ska beskriva de metoder och procedurer som tillämpas för att kraven ska uppfyllas.
- Programmet ska t.ex. beskriva:
 - organisation,
 - vem som är säkerhetsansvarig,
 - kvalitetskontroll,
 - rapporteringsrutiner,
 - hur frakten skyddas under transport och annan hantering,
 - rekrytering, utbildning och säkerhetsprövning av personal.
- En säkerhetsansvarig ska utses. Denne ska genomgå en säkerhetsprövning och placeras i säkerhetsklass.⁵
- En försäkran om åtagande enligt bilaga 6-D ska undertecknas och som ska ange alla platser där verksamhet bedrivs.

När Transportstyrelsen har granskat säkerhetsprogrammet ska myndigheten göra ett besök på minst en plats där verksamhet bedrivs för att verifiera att åkeriets hantering uppfyller kravbilderna. När åkeriet är godkänt läggs informationen in i Unionens databas för säkerhet i leveranskedjan⁶. Ett godkännande gäller i max fem år och inför en förlängning ska ett nytt besök på plats göras.

Transportstyrelsen kommer att ta fram mer information om godkännandeprocessen, hur det praktiskt ska gå till och vilket underlag som ska skickas till myndigheten samt en tidplan.

Se vidare beskrivning av kravbilderna under 17 kap.

TSFS 4 kap. 1 § - rekrytering och säkerhetsprövning

Genom en ändring av förordning (EU) 2015/1998 införs ett krav som innebär att en utökad säkerhetsprövning ska vara slutförd innan personal genomgår utbildning enligt förordning (EU) 2015/1998 punkt 11.2.3.1 – 11.2.3.5.

⁵ Krav på säkerhetsprövning och placering i säkerhetsklass finns i 4 kap. 4 § punkt 5 och 4 kap. 10 § punkt 5 Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2020:80) om luftfartsskydd.

⁶ [KSDA Public website Production \(europa.eu\)](https://ksda.europa.eu)

TSFS 5 kap. 20 § - utbildning av chaufförer på godkända åkerier

Genom en ändring av förordning (EU) 2015/1998 anpassas kraven på utbildning för godkända åkerier. Det innebär att 5 kap. 20 § utökas med en punkt 4 som avser allmän utbildning i säkerhetsfrågor för chaufförer på godkända åkerier.

TSFS 8 kap. 9 § - inspektion av fordon

Vid tidigare ändringar i föreskriften har ett av de områden som ska genomsökas i fordon inte kommit med. En ändring genomförs vilket innebär att ytterligare ett område ska genomsökas vid en fordonsinspektion.

TSFS 17 kap. 5 § - säkerhetsåtgärder för frakttagenter

Genom ändring av förordning (EU) 2015/1998 har ett godkänt åkeri lagts i listan över de kategorier som kan ansvara för skydd av frakt under transport.

TSFS 17 kap. 9 § - undantag från säkerhetskontroll

Genom en ändring av förordning (EU) 2015/1998 läggs två förkortningar till avseende dokumentation för fraktförsändelser.

TSFS 17 kap. 7 §, 17 kap. 16 a §, 17 kap. 18a § - kontroll i Unionens databas för säkerhet i leveranskedjan

Från och med den 1 januari 2027 får endast godkända åkerier användas för transport av frakt som varit föremål för säkerhetsåtgärder. Ändringen i ovanstående paragrafer rör när och hur kontroller ska göras i Unionens databas för säkerhet i leveranskedjan.

TSFS 17 kap. 17 a § - dokumentation godkända åkerier

Genom ändring av förordning (EU) 2015/1998 införs ett krav på att kända avsändare ska kunna visa dokumentation över vilka godkända åkerier de använder för transport av frakt.

TSFS 17 kap. 17 b §, 17 kap. 20 § - säkerhetsåtgärder åkerier

Genom ändring av förordning (EU) 2015/1998 införs krav på säkerhetsåtgärder som ska vidtas av ett godkänt åkeri vid hantering av frakten. Det gäller åtgärder på platser där man hanterar frakt och under transporten.

I denna del ingår även krav på utbildning⁷ och säkerhetsprovning⁸.

Åkeriförsäkringen kan användas fram till den 31 december 2026. Från och med den 1 januari 2027 ska alla åkerier som transporterar flygfrakt som varit föremål för säkerhetsåtgärder vara godkända av myndigheten. När ett åkeri är godkänt ersätts åkeriförsäkringen med en kontroll i Unionens databas för säkerhet i leveranskedjan. I databasen kommer alla godkända åkerier att finnas listade.

TSFS 17 kap. 18 § - tillträde till behörighetsområde

Genom ändring av förordning (EU) 2015/1998 har ett godkänt åkeri lagts till i listan över de kategorier som kan transportera frakt till ett behörighetsområde. Av kravbilderna framgår även att ett åkeri som undertecknat åkeriförsäkringen kan utföra transporter fram till den 31 december 2026. Efter detta datum måste transporterna genomföras av ett godkänt åkeri.

TSFS 17 kap. 23 § - skydd av frakt

Ett nytt krav införs som förtydligar att godkända åkerier ska säkerställa att flygfrakt som varit föremål för säkerhetsåtgärder skyddas mot obehörig åtkomst på omlastningsterminaler.

TSFS 17 kap. 24 § - dokumentation godkända åkerier

Genom ändring av förordning (EU) 2015/1998 införs ett krav på att frakttagenter ska kunna visa dokumentation över vilka godkända åkerier de använder för transport av frakt som varit föremål för säkerhetsåtgärder.

TSFS 17 kap. 25 § - krav från och med den 1 januari 2027

Från och med den 1 januari 2027 kan transport av flygfrakt som varit föremål för säkerhetsåtgärder endast utföras av:

- En fraktagent som utför transporter i egen regi enligt beskrivningen i säkerhetsprogrammet, vilket bekräftats av Transportstyrelsen under kontrollen på plats under godkännandeförfarandet.
- En känd avsändare som utför transporter i egen regi enligt beskrivningen i säkerhetsprogrammet, vilket bekräftats av Transportstyrelsen under kontrollen på plats under godkännandeförfarandet.

⁷ Se 5 kap. 12 § punkt 14 och 5 kap. 20 § punkt 4 Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2020:80) om luftfartsskydd när det gäller krav på utbildning.

⁸ Se 4 kap. 4 § punkt 14 och 4 kap. 10 § punkt 14 Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2020:80) om luftfartsskydd vad gäller säkerhetsprovning och placering i säkerhetsklass.

- Ett godkänt åkeri som har ett avtal med en fraktagent eller en känd avsändare att utföra transporter för deras räkning och som finns listat i Unionens databas för säkerhet i leveranskedjan.

Ovanstående gäller även transport av flygfrakt som har en säkerhetsstatus och som transporteras med en flygfraktsedel (AWB) i enlighet med Air Cargo Road Feeder Service model. D.v.s. den typ av frakt som ibland omnämns som direktupphämtning och där ett flygföretag, i egen regi eller via en mäklare, ombesörjer upphämtning av frakt direkt hos kunden. Har frakten varit föremål för säkerhetsåtgärder krävs då ett åkeri som är godkänt av en myndighet i någon av medlemsstaterna. Godkända åkerier kommer att finnas listade i Unionens databas för säkerhet i leveranskedjan.

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

Genom ändring av förordning (EU) 2015/1998 införs en begränsning av storleken på vätskebehållare så att maximalt 100 ml per behållare får medföras i kabinbagaget i de fall utrustningen som används för säkerhetskontroll av vätskor är en EDS-utrustning av standard C3.

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

Kravet på att ETD utrustning som installerats före den 1 september 2014 ska, enligt nuvarande kravbild, uppgraderas för att kunna upptäcka kemiska ämnen senast den 1 juli 2024. Detta datum skjuts fram till den 1 oktober 2025 då test och certifiering av den nya mjukvaran blivit försenad.