



RAMMENOTAT

13. marts 2025
2025-1079

Europa-Kommissionens forslag til revision af Kommissionens gennemførelsesforordning EU/2015/1998 og Europa-Kommissionens beslutning C/2015/8005 for så vidt angår detaljerede foranstaltninger til gennemførelse af de fælles grundlæggende normer for luftfartssikkerhed (komité sag)

KOM-nr. foreligger ikke

Nyt notat.

1. Resumé

Europa-Kommissionen har fremsat forslag til gennemførelsesforordning vedrørende sikkerhedsforanstaltninger for fragt og post med luftfart i medfør af forordning (EF) nr.300/2008. Forslaget indeholder krav til efteruddannelse af medarbejdere, der gennemfører sikkerhedskontrol. Derudover indføres skærpede krav til fragt- og postvirksomheder i forbindelse med indlevering af forsendelser. Forslaget har til formål at imødegå en udvikling i trussel- og risikobilledet for luftfartssikkerheden (security).

Forslaget vurderes at have visse konsekvenser for post- og pakkebranchen særligt i forhold til privatforsendte pakker, der skal transporteres med fly. Forslaget vurderes at have en positiv effekt på luftfartssikkerheden.

Regeringen støtter generelt, at der indføres tiltag til håndtering af den nye trussel, da det generelt vurderes at være af stor værdi både operationelt og økonomisk. Regeringen arbejder for, at sikkerhedsforanstaltningerne er proportionelle og effektive – herunder at de kan implementeres i forhold til de løsninger, der anvendes i pakkebranchen i dag.

Det forventes, at forslaget skal behandles på møde i Committee for Civil Aviation Security den 26. marts 2025.



Regeringen agter at stemme for forslaget.

Det skal bemærkes, at sagen, de specifikke regler og konkrete sikkerhedsiltag er klassificeret. Derfor er beskrivelsen i dette uklassificerede notat holdt på et overordnet niveau.

2. Baggrund

I Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr.300/2008 om fælles bestemmelser inden for civil luftfart, artikel 4, stk. 3, bemyndiges Kommissionen til at udstede gennemførelsesretsakter om supplerende fælles EU-regler ved komitéproces. Reglerne udstedes i form af en gennemførelsesforordning (aktuelt EU/2015/1998) og en gennemførelsesafgørelse (aktuelt C(2015) 8005). Nærværende forslag indeholder regler, som foreslås tilføjet disse gennemførelsesretsakter. Reglerne behandles i Aviation Security Committee (AVSEC-Komitéen), og der træffes beslutning med kvalificeret flertal. Forslaget er sat til diskussion og forventet afstemning på møde i AVSEC-komitéen den 26. marts 2025.

Baggrunden for forslaget er, at der er sket en udvikling i trussels- og risikobilledet i forhold til den civile luftfart. Luftfarten har generelt et højt sikkerhedsniveau, der omfatter sikkerhedsforanstaltninger mod en række farlige og forbudte genstande. Der er sket en udvikling i truslen fra forbudte genstande, som vurderes at være potentielt alvorlig for luftfartssikkerheden.

3. Formål og indhold

Securityreglerne for lufttransport har til formål at sikre, at alt medbragt bagage og fragt er underlagt en sikkerhedskontrol med henblik på at forebygge forbrydelser mod luftfartens sikkerhed.

Kommissionens forslag består overordnet af to elementer. For det første skal der ske en efteruddannelse af personale, der udfører sikkerhedskontrol. For det andet indføres krav til, hvad post-, pakke- og fragtforsendelsesvirksomheder skal kontrollere, når pakker og fragt indleveres til forsendelse.

Vedr. efteruddannelse og re-certificering af screenere

Forslaget indebærer, at personale, der gennemfører sikkerhedseftersyn, skal gennemgå efteruddannelse, så deres kompetencer til at identificere trusler fra forbudte genstande følger udviklingen i trusler og risici.



Forslaget indebærer samtidig, at kompetenceløftet fremadrettet skal indgå i den ordinære uddannelse, certificering og re-certificering af securitymedarbejdere.

Forslaget indeholder ændringer i kravene til certificering og re-certificering af screenere fra 1. januar 2026. Formålet hermed er at sikre uvildighed i certificeringsprocessen. Danmark kan i store træk fortsætte sin hidtidige model for certificering af screenere, men der forudsættes et øget tilsyn med den del af certificeringen, praktiske prøver og evaluering af de operative præstationer, som branchen selv står for.

Kompetenceløftet forventes at bidrage til, at securitymedarbejdernes evne til at identificere potentielle trusler både i forbindelse med screening af luftfragt samt passagerers medbragte bagage forbedres.

Vedr. skærpede krav til fragt- og postforsendelser

For så vidt angår skærpede krav til post- og fragtvirksomheder, vurderes forslaget at have konsekvenser for de omfattede virksomheder, da nye krav til at foretage risikovurdering af luftfragt medfører, at post- og fragtvirksomhederne skal forholde sig til deres procedurer for modtagelse af pakker, der skal fragtes med luftfart.

Det indebærer dels at post- og fragtvirksomhederne skal foretage en segmentering af, hvorvidt en forsendelse potentielt skal med luftfragt eller ej. For de pakker, der potentielt skal fragtes ad luftvej, skal forsendelsesvirksomheden forholde sig til, om afsenderen har en godkendelse som "kendt kunde" eller et etableret forretningsforhold (registreret bruger med en tilknyttet betalingskonto). Såfremt det er tilfældet, kan forsendelser i store træk afsendes som i dag. Også private afsendere har mulighed for at lade sig registrere i et etableret forretningsforhold.

Er der hverken tale om en kendt kunde eller et etableret forretningsforhold, skal forsendelsesvirksomheden have en procedure ved indlevering af forsendelsen, som eksempelvis kan omfatte krav om, at afsenderen ved indlevering fremviser et gyldigt ID. Muligvis vil afsenderen også på anden vis kunne lade sin identitet bekræfte eksempelvis via mitID.

Da det danske digitaliseringsniveau er relativt højt, vurderes tilpasningsbehovet at være moderat, da mange vil have mulighed for at indgå i et etableret forretningsforhold. Forslaget vil dog formentlig stille krav til, at post- og fragtvirksomhederne vil skulle tilføje



funktioner til deres software, som muliggør den korrekte inddeling af forsendelser og afsendere i forhold til, om der eksisterer et etableret forretningsforhold og i forhold til, om forsendelsen skal med luftfart.

Den risikovurdering, som omfattede post- og fragtvirksomheder skal gennemføre, har til formål at sikre, at tiltag er relevante og proportionelle i forhold til den enkelte virksomheds operation og risici. Det gælder også i forhold til Færøerne og Grønland, hvor risikovurderingen kan rumme, at der tages behørigt hensyn til de særligt nordatlantiske forhold.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet skal ikke høres.

5. Nærhedsprincippet

Formålet med reglerne er at beskytte den civile luftfart mod intentionelle ulovlige handlinger. Passagerer og fragt bevæger sig i sin natur på tværs af landegrænserne i EU, ligesom One-Stop Security (OSS) i EU-lufthavnene medfører, at fragt og post kun skal sikkerhedskontrolleres i første lufthavn ved transfer i anden OSS-lufthavn. Formålet kan således ikke opfyldes tilstrækkeligt på nationalt plan. På baggrund heraf vurderer regeringen, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

6. Gældende dansk ret

Der vil skulle indføres supplerende regler i det danske nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart (NASP). Disse vil primært skulle fastsætte den praktiske gennemførelse af kravene til efteruddannelse, certificering og re-certificering i en dansk kontekst.

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

En vedtagelse af forslaget vil medføre behov for tilpasning NASP, som indeholder de danske securityregler for luftfart. Det forventes, at der vil skulle ske lignende ændringer Greenland Aviation Security Programme (GASP). Disse ændringer vil være på bekendtgørelsesniveau.

Økonomiske konsekvenser



Statsfinansielle konsekvenser

Forslaget vurderes ikke at have statsfinansielle konsekvenser.

Trafikstyrelsen er tilsynsmyndighed for luftfartssecurity i Danmark og vil skulle styre processen for efteruddannelse af et antal screenere samt for certificering og re-certificering i medfør af de nye regler. Afvikling af prøver for screenere er brugerfinansieret og reguleres ved Trafikstyrelsens gebyrbekendtgørelse.

For post- og fragtområdet ændres der ikke ved kravene til omfanget af myndighedernes tilsynspraksis. Trafikstyrelsen vil derfor på baggrund af ændringen ikke føre flere tilsyn ved post- og fragtvirksomhederne i Danmark.

For det øgede tilsyn i forbindelse med certificering og re-certificering af screenere vurderes, at dette kan gennemføres ved en mindre omprioritering af tilsynsressourcerne på området.

Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget vurderes ikke at have samfundsøkonomiske konsekvenser.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Forslagets elementer vedr. efteruddannelse indebærer, at de pågældende virksomheder skal prioritere en afgrænset men dog intensiv efteruddannelse af relevante medarbejdere samt en supplerende, gebyrbelagt prøve ved Trafikstyrelsen. Det vurderes at udgøre en afgrænset engangsudgift og ikke et strukturelt højere omkostningsniveau, da den normale uddannelse fremover vil omfatte den nye trussel.

Forslagets skærpede krav til post- og fragtvirksomheder, når der indleveres post og pakker til forsendelse, vurderes at have visse erhvervsøkonomiske konsekvenser for de omfattede virksomheder.

Konsekvenser i form af visse tjek ved indlevering af forsendelse vil primært ramme privates forsendelser af pakker, og det kan betyde, at muligheden for at afsende pakker fra ubemandede pakkebokse begrænses. Private vil kunne lade sig registrere i et kundeforhold med post- eller pakkevirksomheden, hvorved forsendelsen lettes betydeligt. Allerede i dag har mange private registreret sig for at have en konto hos et post- eller pakkefirma. De oplysninger, som afgives i forbindelse hermed vurderes i det store hele at være



tilsvarende de, som er nødvendige for at indgå i det, som i forslaget betegnes som et etableret forretningsforhold.

Det bemærkes, at forslaget alene påvirker fragt og pakker, som skal transporteres med fly. Pakker og forsendelser, som sendes internt i Danmark, fx fragtes med lastbil, vurderes dermed umiddelbart at være upåvirkede af forslaget.

I forhold til vurderingen af erhvervsøkonomiske konsekvenser er det samtidig væsentligt at have for øje, at et formål med forslaget ligeledes er at sikre, at niveauet for forsendelse af pakker og fragt svarer til kravene i sammenlignelige lande. Dette vil lette muligheden for, at fragt og post fra EU kan transporteres problemfrit med den internationale luftfart.

Øvrige konsekvenser og beskyttelsesniveau

Forslaget vurderes at have en positiv effekt på luftfartssikkerheden (security), da det indeholder elementer til imødegåelse af en negativ udvikling i trussels- og risikobilledet i forhold til den civile luftfart.

En vedtagelse af forslaget skønnes ikke at berøre beskyttelsesniveauet i Danmark for så vidt angår miljø, sundhed og forbrugerbeskyttelse.

8. Høring

Forslaget har været drøftet i den europæiske branchegruppe tilknyttet AVSEC-komiteen, hvor blandt andet PostNord har været involveret via den europæiske brancheorganisation PostEurop. PostEurop har i dette fora og ved høringssvar udtrykt bekymring omkring stramningerne på fragt- og postområdet herunder særligt i forhold til gennemførligheden af kravene ved indlevering af forsendelser.

For den del af forslaget, der vedrører efteruddannelse af personale, der gennemfører sikkerhedskontrol samt krav til certificering og re-certificering fra 1. januar 2026, har Trafikstyrelsen Security afholdt informationsmøde for branchen den 31. januar 2025. Da der var tale om et informationsmøde, gav mødet ikke anledning til høringssvar. Deltagerne på mødet tog informationerne til efterretning.

Forslaget har været sendt i høring i EU-specialudvalget for transport fra den 11. marts 2025 til den 13. marts 2025. Desuden har



Trafikstyrelsen delt høringen med danske postvirksomheder.

Der er modtaget indholdsmæssige høringssvar fra:

Dansk Luftfart:

Vi bakker naturligvis op om målrettede og relevante foranstaltninger, der effektivt kan håndtere nye sikkerhedstrusler mod luftfarten.

Det er naturligvis helt centralt, at nye foranstaltninger er håndterbare operationelt som økonomisk. Det tages der også afsæt i i rammenotatet, og understreges også i regeringens generelle holdning, som angivet i notatets pkt. 10. Det er for luftfartserhvervet helt afgørende, at dette holdes for øje i den videre proces.

I forlængelse af ovenstående, må der fra dansk side også være opmærksomhed på, at luftfragtssektoren opererer i en global kontekst, der rækker ud over EU-området. Det er således vigtigt at reglerne lægger sig op ad de skærpelser, der også ses andre steder (eksempelvis USA). Stor ensartethed gør det implementeringsmæssigt langt enklere.

Rammenotatet lægger fokus på fragt- og postvirksomheder, og især på pakkepost med fly, hvilket implicit forstås som rene fragtforsendelser. Det synes dog uklart om de udvidede krav til uddannelse er bredere gældende, dvs. at de også gælder for det securitypersonale i lufthavnene, der screener passagerer med håndbagage. Ligeledes er det uklart om kravsudvidelsen også omfatter screening af indtjekket bagage, hvilket ofte foretages af lufthavnene selv. Vi foreslår, at notatet får tydeliggjort dette.

Postnord

Som vi tidligere har oplyst, er vi fortsat i al væsentlighed på linje med PostEurop's position i spørgsmålet om luftfartssikkerhed ligesom vi deler Finlands foreløbige position i samme spørgsmål. I den forbindelse fremhæves, at vi er helt enige med Finlands synspunkt, som det er anført i sidste afsnit i deres positions papir.

DAO:

For nuværende har tiltaget ingen betydning for dao, da vi ikke selv anvender luftfragt.

Der er dog en undren over om det kan medføre en udfordring pr. 01.01.2026, med privat breve og små pakker til Nordatlanten og resten af verden?



Så hvis man stiller dette krav til alle, skal gamle fru Jensen der vil sende et brev til Barnebarnet i Nuuk så ind og registrere sig med MIT-ID og hvordan med borgere der ikke er i besiddelse af MIT-ID?

GLS:

GLS bakker i udgangspunktet op omkring øget sikkerhed i forbindelse med transport og dermed også flyfragt. Vi vil dog gerne påpege at den umiddelbare vurdering er at ændringsforslaget vil betyde et reduceret udbud af flytransport, specielt i forhold til private afsendere.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Forslaget har været drøftet på møder i AVSEC-komiteén ved møder i december 2024 og januar 2025. Der er generelt forståelse for behovet for en prioriteret indførelse af krav om sikkerhedsforanstaltninger til imødegåelse af udviklingen i trusselsbilledet.

En række lande – herunder Danmark - har været skeptiske over for de elementer af forslaget, som vurderes at være byrdefulde eller vanskeligt gennemførlige i praksis.

10. Regeringens generelle holdning

Regeringen støtter generelt, at luftfarten som en sikker transportform skal iværksætte de sikkerhedsmæssige foranstaltninger, som er relevante og effektive i forhold til det eksisterende trusselsbillede. Regeringen kan således også generelt støtte, at der indføres tiltag til imødegåelse af udviklingen i trusselsbilledet.

I anerkendelse af, at luftfarten er en global transportform, som er vigtig for danske virksomheders adgang til globale handelsmarkeder, støtter regeringen ligeledes, at EU med regelændringerne skaber grundlag for en fortsat smidig håndtering af luftfragt og -post i en international kontekst. Det er her vigtigt, at EU er på samme sikkerhedsmæssige niveau som sammenlignelige lande.

Regeringen ønsker dog, at sikkerhedsforanstaltningerne skal være proportionelle og ikke give anledning til administrative byrder eller erhvervsøkonomiske konsekvenser, som ligger ud over, hvad det konkrete trusselsbillede nødvendiggør. Regeringen arbejder således for, at forslaget så vidt muligt skal tage højde for de koncepter og ydelser, som i dag leveres på særligt privatpakkemarkedet.



Regeringen agter at stemme for forslaget.

**11. Tidligere forelæggelser for Folketingets
Europaudvalg**

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.