



Om användning av säkerhetsskannrar vid EU:s flygplatser

Till justitieutskottet

Justitieutskottet har den 30 september 2010 gett trafikutskottet tillfälle att yttra sig över EU-kommissionens meddelande KOM(2010) 311 om användning av säkerhetsskannrar vid EU:s flygplatser.

Trafikutskottet behandlar de delar av ärendet som berör utskottets beredningsområde.

Utskottets överväganden

Bakgrund

Allmänt

En gemensam europeisk politik för luftfartsskydd har utvecklats efter attackerna den 11 september 2001. Därutöver har det inträffat allvarliga säkerhetsincidenter som lett till diskussioner och reaktioner på internationell nivå. EU-lagstiftningen följde från början nästan ordagrant internationella normer. Sedan den 29 april 2010 gäller ny EU-lagstiftning på området. Den nya lagstiftningen har ersatt tidigare gällande regler.

Huvudprincipen för såväl de europeiska som de internationella reglerna är att riskföremål ska hållas borta från luftfartyg. Reglerna innebär även kontrollskyldigheter för kommissionen och medlemsstaternas myndigheter samt möjlighet för medlemsstaterna att fastställa strängare säkerhetsåtgärder vid ökad risk. Detta gemensamma regelverk har möjliggjort principen ”one-stop security” inom EU. Principen innebär att passagerare, bagage och last som kommer från en annan flygplats inom EU inte behöver säkerhetskontrolleras på nytt i samband med transfer.

I Sverige tas kostnaden för säkerhetskontrollerna ut från flygoperatörerna genom en avgift för varje resande passagerare. Avgiftens storlek baseras bl.a. på flygplatsernas budgeterade kostnader för säkerhetskontroll och förväntat antal passagerare. Ett utjämningsystem gör att avgiften är densamma oavsett vilken flygplats man reser från.

Säkerhetsskannrar

Säkerhetsskannrar är den allmänna term som används för teknik som kan upptäcka föremål som bärs under kläderna. Det finns olika typer av teknik för säkerhetsskannrar, och flera typer är under utveckling. Det finns i dag teknik som varken producerar bilder eller avger strålning.

Säkerhetsskannrar förekommer i Europa vid flygplatsernas säkerhetskontroller men inte på ett systematiskt och enhetligt sätt. Den gällande EU-lagstiftningen medger inte att flygplatser systematiskt ersätter någon av de erkända metoderna eller tekniska lösningarna för säkerhetskontroller med säkerhetsskannrar. Medlemsstaterna har dock rätt att införa sådana på försök eller som en strängare åtgärd än de som anges i EU:s lagstiftning. Ett antal länder som genomfört försök med säkerhetsskannrar har rapporterat till kommissionen att dessa fungerade bra som ett alternativ till de befintliga säkerhetskontrollerna. Länderna uppgav att säkerhetsskannrarna ökar passagerargenomströmningen, har en allmän acceptans hos passagerarna och ger personalen ökad bekvämlighet.

Kommissionens meddelande

I meddelandet behandlar kommissionen den ökade användning av säkerhetsskannrar som omfattas av nationella bestämmelser vid EU:s flygplatser.

Kommissionen anför att för att råda bot på de för närvarande uppsplittade reglerna om hur och när säkerhetsskannrar ska användas måste användningen av dessa grundas på gemensamma standarder.

Det visar sig, enligt kommissionen, vara alltmer ineffektivt att lägga till nya metoder och nya typer av teknik efter varje incident. Säkerhetskontrollerna blir överbelastade på grund av ny utrustning och nya säkerhetsuppgifter. Enligt kommissionen behövs ett nytt helhetsorienterat synsätt.

Kommissionen lyfter fram att säkerhetsskannrar från början var inkluderade i det förslag som senare blev den förordning som trädde i kraft den 29 april 2010. Efter att Europaparlamentet efterlyst en mer grundlig genomgång av situationen undantog kommissionen emellertid säkerhetsskannrar från förslaget.

Kommissionen framhåller att säkerhetsskannrar kan ersätta metalldetektorbågar eftersom de kan identifiera olika material, t.ex. metall och plastiska och flytande ämnen. När en säkerhetsskanner godkänner en person behövs i princip inga fler kontroller. Enligt kommissionen kan säkerhetsskannrar också öka passagerargenomströmningen i säkerhetskontrollerna. Kommissionen anger att det visserligen krävs att en person står stilla i eller bredvid maskinen men att det bara behövs ungefär 20 sekunder för att producera och tolka passageraruppgifterna.

När det gäller kostnaden uppger kommissionen att det är svårt att ge en generell kostnadsbedömning av användningen av säkerhetsskannrar. Inköpspriset ligger mellan 100 000 och 200 000 euro per utrustning. Priset inkluderar inte uppgradering och liknande. Avskrivning brukar göras under en period på fem till tio år.

Trafikuskottets ställningstagande

Med anledning av frågan om användning av säkerhetsskannrar vid EU:s flygplatser vill utskottet inledningsvis klargöra att luftfart och flygplatsfrågor hör till trafikuskottets beredningsområde medan integritetsaspekter och eventuella strålningsrisker hör till andra utskotts beredningsområden.

Som en bakgrund för sin bedömning vill utskottet vidare erinra om att riksdagen tidigare i bred parlamentarisk ordning har lagt fast att det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Det innebär bl.a. att medborgarnas resor ska förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet. En ökad användning av säkerhetsskannrar kan enligt de erfarenheter som hittills vunnits bidra positivt till detta mål genom att förenkla passagerarnas säkerhetskontroll och göra den mer smidig.

Utskottet välkomnar mot denna bakgrund att kommissionen utreder användningen av säkerhetsskannrar. Enligt utskottets mening kan de skilda standarder för skannrar som för närvarande tillämpas i Europa vålla problem. Eftersom säkerhetsskannrar inte används på ett systematiskt och enhetligt sätt runt om i EU utsätts passagerarna för onödiga extra säkerhetskontroller och kan inte dra fördel av principen ”one-stop security”. Enligt utskottet är denna princip viktig, såväl för passagerarna som för industrin. En EU-strategi skulle enligt utskottets mening kunna främja en mer enhetlig tillämpning av säkerhetsregler och säkerhetsnormer vid alla EU:s flygplatser.

Utskottet konstaterar att säkerhetsskannrar kan ersätta metalldetektorbågar och kroppsvisitering. Utskottet noterar också att det i dag, enligt kommissionens meddelande, finns teknik som inte avger strålning och därmed inte riskerar att påverka trafikanternas hälsa. De medlemsstater som genomfört försök med säkerhetsskannrar har uppgivit att dessa ökar passagerargenomströmningen, har en allmän acceptans hos passagerarna och ger personalen ökad bekvämlighet. Enligt utskottet kan det därmed förväntas att säkerhetsskannrar kan bidra till att genomströmningen vid säkerhetskontrollerna håller godtagbar hastighet och därmed öka resenärernas bekvämlighet.

Med de trafikmässiga utgångspunkter som trafikutskottet har att beakta har utskottet därför inga invändningar mot att kommissionen fortsätter att kartlägga frågan om säkerhetsskannrar.

Stockholm den 9 november 2010

På trafikutskottets vägnar

Anders Ygeman

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Anders Ygeman (S), Jan-Evert Rådström (M), Pia Nilsson (S), Eliza Roszkowska Öberg (M), Lars Mejern Larsson (S), Malin Löfsjögård (M), Lars Tysklind (FP), Leif Pettersson (S), Anders Åkesson (C), Gunilla Carlsson i Hisings Backa (S), Sten Bergheden (M), Stina Bergström (MP), Annelie Enochson (KD), Tony Wiklander (SD), Edward Riedl (M) och Jonas Sjöstedt (V).

Avvikande mening

Användning av säkerhetsskannrar (MP, V)

Stina Bergström (MP) och Jonas Sjöstedt (V) anför:

Vi anser att frågorna om integritet och strålning är synnerligen viktiga. Även om de inte faller inom trafikutskottets beredningsområde föranleder frågornas karaktär, med konsekvenser för resenärerna, ett ställningstagande från trafikutskottet.

Vi vill därför betona att det är viktigt att säkerhetsskannrarna, för passagerarnas trygghet och bekvämlighet, inte utgör några hälsorisker eller integritetsintrång. Det fortsatta utredningsarbetet bör därför inriktas på en teknik som varken producerar bilder eller avger strålning.