



EUROPAPARLAMENTET

2009 - 2014

Plenarhandling

A7-0216/2011

30.5.2011

BETÄNKANDE

om luftfartsskydd med särskild inriktning på säkerhetsskannrar
(2010/2154(INI))

Utskottet för transport och turism

Föredragande: Luis de Grandes Pascual

RR\869268SV.doc

PE450.741v02-00

SV

Förenade i mångfalden

SV

INNEHÅLL

	Sida
FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS RESOLUTION	3
MOTIVERING	13
YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR MILJÖ, FOLKHÄLSA OCH LIVSMEDELSSÄKERHET	18
YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR MEDBORGERLIGA FRI- OCH RÄTTIGHETER SAMT RÄTTSLIGA OCH INRIKES FRÅGOR.....	22
RESULTAT AV SLUTOMRÖSTNINGEN I UTSKOTTET	28

FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS RESOLUTION

om luftfartsskydd med särskild inriktning på säkerhetsskannrar (2010/2154(INI))

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

- med beaktande av kommissionens meddelande till Europaparlamentet och rådet om användning av säkerhetsskannrar vid EU:s flygplatser (KOM(2010)0311),
- med beaktande av sin resolution av den 23 oktober 2008 om luftfartsskyddsåtgärder och kroppsskanning – konsekvenser för de mänskliga rättigheterna, integriteten, den personliga värdigheten och dataskyddet,¹
- med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 av den 11 mars 2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten,²
- med beaktande av kommissionens förordning (EG) nr 272/2009 av den 2 april 2009 om komplettering av de gemensamma grundläggande standarder för skydd av civil luftfart som fastställs i bilagan till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008,³
- med beaktande av kommissionens förordning (EG) nr 185/2010 av den 4 mars 2010 om detaljerade bestämmelser för genomförande av de gemensamma grundläggande standarderna avseende luftfartsskydd,⁴
- med beaktande av kommissionens femte rapport till Europaparlamentet, rådet, Ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén om genomförandet av förordning (EG) nr 2320/2002 om införande av gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten (KOM(2010)0725),
- med beaktande av sin ståndpunkt av den 5 maj 2010 om förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om avgifter för luftfartsskydd,⁵
- med beaktande av rådets rekommendation av den 12 juli 1999 om begränsning av allmänhetens exponering för elektromagnetiska fält (0 Hz–300 GHz),⁶
- med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/40/EG av den 29 april 2004 om minimikrav för arbetstagares hälsa och säkerhet vid exponering för risker som har samband med fysikaliska agens (elektromagnetiska fält) i arbetet (artonde särdirektivet enligt artikel 16.1 i direktiv 89/391/EEG),⁷
- med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/25/EG av den 5 april 2006 om minimikrav för arbetstagares hälsa och säkerhet vid exponering för risker som har

¹ EUT C 15 E, 21.1.2010, s. 71.

² EUT L 97, 9.4.2008, s. 72.

³ EUT L 91, 3.4.2009, s. 7.

⁴ EUT L 55, 5.3.2010, s. 1.

⁵ Antagna texter P7_TA (2010)0123.

⁶ EGT L 199, 30.7.1999, s. 59.

⁷ EUT L 184, 24.5.2004, s. 1.

samband med fysikaliska agens (artificiell optisk strålning) i arbetet (nittonde särdirektivet enligt artikel 16.1 i direktiv 89/391/EEG),¹

- med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter²,
- med beaktande av rådets direktiv 96/29/Euratom av den 13 maj 1996 om fastställande av grundläggande säkerhetsnormer för skydd av arbetstagarnas och allmänhetens hälsa mot de faror som uppstår till följd av joniserande strålning³,
- med beaktande av yttrandet från Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs sektion för transporter, energi, infrastruktur och informationssamhället om kommissionens meddelande till Europaparlamentet och rådet om användning av säkerhetsskannrar vid EU:s flygplatser,
- med beaktande av artikel 48 i arbetsordningen,
- med beaktande av betänkandet från utskottet för transport och turism, yttrandet från utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet och yttrandet från utskottet för medborgerliga fri- och rättigheter samt rättsliga och inrikes frågor (A7-0216/2011), och av följande skäl:

Säkerhetsskannrar

- A. Säkerhetsskannrar är den allmänna term som används för teknik som kan detektera metallföremål och andra föremål som bärs under kläderna. Detektionsresultatet är säkerhetsskannrarnas förmåga att upptäcka förbjudna gömda föremål som bärs under kläderna på den person som säkerhetskontrolleras.
- B. I EU:s lagstiftning om luftfartsskydd fastställs en förteckning över metoder och teknik som kan upptäcka förbjudna föremål som bärs under kläderna, av vilka medlemsstaterna väljer en eller flera. Säkerhetsskannrar finns inte med i den befintliga förteckningen.
- C. För närvarande använder flera medlemsstater säkerhetsskannrar tillfälligt vid sina flygplatser, genom att utöva rätten att pröva nya tekniska metoder under maximalt 30 månader (kapitel 12.8 i bilagan till kommissionens förordning (EU) nr 185/2010).
- D. Medlemsstaterna har rätt att tillämpa säkerhetsåtgärder som är strängare än de grundläggande gemensamma EU-kraven, och får följaktligen använda säkerhetsskannrar inom sina territorier. När detta görs ska det ske på grundval av en riskbedömning och vara förenligt med EU-lagstiftningen. Dessa åtgärder ska vara relevanta, objektiva, icke-diskriminerande och stå i proportion till den risk som avses (artikel 6 i förordning (EG) nr 300/2008).

¹ EUT L 114, 27.4.2006, s. 3.

² EGT L 281, 23.11.1995, s. 31.

³ EGT L 159, 29.6.1996, s. 1.

- E. Till följd av att medlemsstaterna får införa säkerhetsskannrar enligt något av nämnda alternativ är det omöjligt att inrätta verkligt gemensamma regler för säkerhetskontroller. Om situationen består kommer de villkor som tillämpas för medlemsstaternas användning av säkerhetsskannrar inte att vara enhetliga, och därmed inte till fördel för passagerarna.
- F. Diskussionen om säkerhetsskannrar måste knytas till en allmän debatt om ett integrerat övergripande säkerhetskoncept för flygplatser i EU.
- G. Hälsa är mycket viktig och en rättighet som måste skyddas. Exponering för joniserande strålning utgör en risk som bör undvikas. Skannrar som använder joniserande strålning vars effekter är kumulativa och skadliga för människors hälsa bör därför förbjudas i Europeiska unionen.
- H. Både EU-lagstiftningen och de nationella lagstiftningarna innehåller bestämmelser om skydd mot hälsorisker från användning av teknik som avger joniserande strålning och om gränsvärdena för exponering för sådan strålning, och därför bör skannrar som använder joniserande strålning förbjudas i Europeiska unionen.
- I. Kommissionen har konsulterat Europeiska datastillsynsmannen, artikel 29-arbetsgruppen och Europeiska unionens byrå för grundläggande rättigheter. De har framfört viktiga synpunkter om de villkor som måste uppfyllas för att användningen av säkerhetsskannrar vid flygplatser ska vara förenlig med skyddet av de grundläggande rättigheterna.
- J. Rätten till hälsa, personlig integritet, tankefrihet, samvetsfrihet och religionsfrihet, principen om icke-diskriminering samt skyddet av personuppgifter måste beaktas på lämpligt sätt, både när det gäller den teknik som utnyttjas och dess användning, innan införandet av kroppsskannrar kan övervägas.
- K. Säkerhetsskannrar kommer, förutom att de garanterar en högre säkerhet än de befintliga apparaterna, även att underlätta kontrollen av passagerarna och minska väntetiderna.

Finansiering av luftfartsäkerhet

- L. Rådet har ännu inte yttrat sig om Europaparlamentets ståndpunkt om direktivet om avgifter för luftfartsskydd.

Säkerhetsåtgärder för last

- M. I de senaste terroristplanerna som avslöjats av underrättelsetjänsterna försökte man utnyttja flygplanens last för att genomföra attentaten.
- N. Inte bara passagerare, utan även last och post måste därför omfattas av lämpliga säkerhetsåtgärder.
- O. Last och post som fraktas i passagerarflygplan utgör ett mål för terrorattacker. Med tanke på att säkerhetsnivån när det gäller last och post inte alls är lika sträng som den för passagerare, är det nödvändigt att skärpa säkerhetskontrollerna av post och last som fraktas i passagerarflygplan.
- P. Säkerhetsåtgärderna omfattar dessutom inte bara flygplatserna, utan hela leveranskedjan.

- Q. Postoperatörerna spelar en viktig roll på luftsäkerhetsområdet när det gäller hanteringen av post- och paketförsändelser. Postoperatörerna har, i enlighet med den europeiska lagstiftningen, investerat stora belopp och infört ny teknik för att uppfylla de internationella och europeiska säkerhetsnormerna.

Internationella förbindelser

- R. En internationell samordning av flygsäkerhetsåtgärderna är nödvändig för att garantera en hög skyddsnivå och undvika att passagerarna kontrolleras flera gånger i onödan, vilket leder till ytterligare begränsningar och kostnader.

Utbildning av säkerhetspersonal

- S. Utbildning och fortbildning av säkerhetspersonal är nödvändigt för att säkra ett högt luftfartsskydd, som i sin tur måste garantera att passagerarna behandlas på ett sätt som skyddar deras personliga integritet och deras personuppgifter.

Allmänt

1. Europaparlamentet anser att det krävs ett integrerat synsätt på luftfartssäkerhet. Säkerhetskontrollerna bör göras enhetliga så att passagerare, bagage och last som ankommer till en flygplats i EU från andra EU-flygplatser inte måste kontrolleras igen.
2. Europaparlamentet anser att vissa effektiva och snabba metoder för säkerhetsskanning av passagerarna förkortar säkerhetskontrollerna, vilket utgör ett mervärde på luftfartssäkerhetsområdet.
3. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att undersöka andra tekniker för upptäckt av sprängämnen, inklusive fasta ämnen, på luftfartssäkerhetsområdet.
4. Europaparlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att ta fram ett integrerat system för riskbedömning av de passagerare för vilka det finns rimliga skäl att misstänka att de utgör en säkerhetsrisk samt för kontroll av bagage och last. Systemet bör baseras på all tillgänglig och tillförlitlig information, särskilt den från polismyndigheter, underrättelsetjänster, tullmyndigheter och transportföretag. Systemet bör vara så effektivt som möjligt, samtidigt som principen om icke-diskriminering respekteras.
5. Europaparlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att garantera ett effektivt samarbete, effektiv säkerhetshantering och effektivt informationsutbyte mellan alla berörda myndigheter och tjänster samt mellan myndigheterna och säkerhets- och luftfartsföretagen, såväl på EU-nivå som på nationell nivå.
6. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att se över förteckningen över godkända kontrollmetoder och villkoren och minimistandarderna för deras tillämpning och beakta eventuella problem som påvisats, praktiska erfarenheter och tekniska framsteg, för största möjliga detektionsresultat samt för att skydda passagerarnas och arbetstagarnas rättigheter och intressen, i enlighet med de tekniska framstegen.

7. Europaparlamentet betonar vikten av att bekämpa terrorism och organiserad brottslighet som utgör hot mot säkerheten i EU, vilket redan slagits fast i Stockholmsprogrammet, och stöder i detta sammanhang endast vidtagandet av sådana säkerhetsåtgärder som utvecklats för att förebygga terroristdåd, är effektiva och föreskrivna i lag, är nödvändiga i ett fritt och öppet demokratiskt samhälle, står i rimlig proportion till det mål som ska uppnås samt fullt ut stämmer överrens med Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna och Europakonventionen. Det är mycket viktigt att medborgarna litar på sina institutioner, och en rimlig balans mellan säkerhetstänkandet och tryggheten av grundläggande fri- och rättigheterna måste därför uppnås.
8. Europaparlamentet framhåller i anslutning till detta att alla insatser mot terrorism fullt ut måste uppfylla grundläggande rättigheter och skyldigheter som gäller i EU och som är nödvändiga i ett demokratiskt samhälle. Parlamentet framhåller vidare att insatserna mot terrorism också måste vara proportionerliga, strikt nödvändiga, föreskrivna i lag och därmed begränsade till sina specifika mål.

Säkerhetsskannrar

9. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att föreslå att säkerhetsskannrar läggs till i förteckningen över godkända kontrollmetoder, under förutsättning att den åtföljs av lämpliga regler och gemensamma minimistandarder för användningen av säkerhetsskannrar enligt denna resolution, endast om den konsekvensbedömning som Europaparlamentet efterlyste 2008 först har genomförts, vilken ska visa att säkerhetsskannrar inte utgör ett hot mot passagerarnas hälsa, mot skyddet av personuppgifter eller mot den personliga värdigheten eller integriteten, samt påvisa effektiviteten hos dessa skannrar.
10. Europaparlamentet anser att användningen av säkerhetsskannrar måste regleras av EU-gemensamma regler, förfaranden och standarder som inte bara fastslår kriterier för att upptäcka otillåtna föremål, utan även innehåller nödvändiga garantier för skyddet av passagerarnas, de anställdas samt kabin- och säkerhetspersonalens hälsa, grundläggande rättigheter och intressen.
11. Europaparlamentet anser att säkerhetsskannrar bör bidra till att kontrollerna vid flygplatserna underlättas och förkortas och till att säkerhetskontrollerna blir mindre besvärliga för passagerarna, och parlamentet uppmanar därför kommissionen att ta hänsyn till denna aspekt i sitt lagstiftningsförslag.
12. Europaparlamentet föreslår i detta sammanhang att kommissionen, när de gemensamma reglerna om användning av säkerhetsskannrar har fastställts, ser över dem regelbundet, så att bestämmelserna om hälsoskydd, respekt för privatlivet samt skydd av personuppgifter och av de grundläggande rättigheterna anpassas till de tekniska framstegen.

Nödvändighet och proportionalitet

13. Europaparlamentet anser att det ökade terroristhotet kräver att myndigheterna vidtar sådana skyddsåtgärder och förebyggande åtgärder som de demokratiska samhällena kräver.

14. Europaparlamentet anser att säkerhetsskannrar är effektivare än de befintliga metalldetektorerna när det gäller att upptäcka otillåtna föremål, särskilt föremål som inte är av metall samt vätskor. Kroppsvisitering (en fullständig manuell kroppsvisitering) upplevs som mer besvärande och tidsödande och möter större motstånd än skanning.
15. Europaparlamentet anser att användningen av säkerhetsskannrar, under förutsättning att ett tillräckligt skydd garanteras, utgör ett bättre alternativ än andra mindre krävande metoder som inte ger ett liknande skydd. Parlamentet påminner dock om att huvudprioriteringarna på luftfartssäkerhetsområdet även i fortsättningen bör vara utnyttjande av underrättelseuppgifter i bred bemärkelse samt välutbildad säkerhetspersonal vid flygplatserna.
16. Europaparlamentet anser att frågorna kring och kraven i fråga om personlig integritet och hälsa kan lösas med befintliga tekniker och metoder. Den teknik som utvecklas för närvarande är lovande och bör användas i så stor utsträckning som möjligt.
17. Europaparlamentet anser att det bör vara upp till EU:s medlemsstater att bestämma om de vill installera säkerhetsskannrar eller ej. Parlamentet anser emellertid att en ökad harmonisering av skannrarnas användning är nödvändig för att upprätta ett europeiskt område med enhetlig luftfartssäkerhet.
18. Europaparlamentet anser att medlemsstaternas användning av säkerhetsskannrar måste följa EU:s standarder och minimikrav, utan att det påverkar medlemsstaternas rätt att tillämpa strängare åtgärder.
19. Europaparlamentet anser att medlemsstaterna bör utöka antalet kontrollpunkter och förstärka säkerhetspersonalen så att passagerarna inte påverkas av installationen av säkerhetsskannrar.
20. Europaparlamentet anser att personer som kontrolleras bör få bestämma om de vill genomgå en kontroll med säkerhetsskanner, och om de vägrar måste de genomgå alternativa kontrollmetoder som garanterar säkerheten lika effektivt som säkerhetsskannrar och fullt ut respekterar deras rättigheter och värdighet. Parlamentet betonar att en sådan vägran inte i sig får leda till att misstankar riktas mot passageraren.

Hälsa

21. Europaparlamentet påminner om att särskilt principen om att all exponering ska vara så låg som rimligtvis är möjligt (ALARA-principen) bör uppfyllas i tillämpningen av EU:s och medlemsstaternas lagstiftning.
22. Europaparlamentet uppmanar medlemsstaterna att använda den teknik som är minst skadlig för människors hälsa och som ger en godtagbar lösning när det gäller värnandet om allmänhetens integritet.
23. Europaparlamentet anser att exponering för kumulativ joniserande strålning inte bör tillåtas. Parlamentet anser därför all teknik som använder joniserande strålning uttryckligen ska förbjudas i samband med säkerhetskontroller.

24. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att inom ramen för nästa ramprogram för forskning undersöka möjligheten att använda teknik som är helt ofarlig för hela befolkningen samtidigt som den gör att man kan garantera en god flygsäkerhet.
25. Europaparlamentet uppmanar medlemsstaterna att regelbundet bedöma de långsiktiga följderna av exponering för säkerhetsskannrar med hänsyn till nya vetenskapliga rön och att kontrollera att utrustningen är korrekt installerad samt att den används på rätt sätt och fungerar väl.
26. Europaparlamentet insisterar på att ordentlig hänsyn ska tas till särskilda fall och att rättvisa och individanpassade åtgärder ska vidtas för personer vars hälsa eller förmåga att kommunicera gör dem utsatta, till exempel gravida kvinnor, barn, äldre personer, personer med funktionsnedsättning och personer med medicinska implantat (t.ex. ortopediska proteser eller pacemakrar) samt personer som har med sig läkemedel eller medicinsk utrustning som de behöver för sin hälsa (t.ex. sprutor och insulin).

Kroppsbilder

27. Europaparlamentet anser att endast standardfigurer bör användas och insisterar på att inga kroppsbilder får tas.
28. Europaparlamentet betonar att uppgifter som erhålls genom skanningen inte får användas för andra syften än att upptäcka förbjudna föremål, att de inte får användas längre än vad som krävs för att genomföra säkerhetskontrollen, att de måste förstöras omedelbart efter det att varje person genomgått säkerhetskontrollen och att de inte får lagras.

Icke-diskriminering

29. Europaparlamentet anser att reglerna måste garantera att en slumpvis urvalsprocess används och att passagerarna inte väljs ut att genomgå en säkerhetsskannerkontroll på grundval av diskriminerande kriterier.
30. Europaparlamentet framhåller att varje form av profilering som grundar sig på exempelvis kön, ras, hudfärg, etnicitet, genetiska särdrag, språk, religion eller övertygelse är oacceptabel i samband med urvalsförfaranden vid eller vägran att genomgå säkerhetsskanning.

Skydd av personuppgifter

31. Europaparlamentet anser att alla säkerhetsskannrar måste använda en standardfigur för att skydda passagerarnas identitet och se till att de inte kan identifieras med hjälp av bilder av någon del av kroppen.
32. Europaparlamentet betonar att tekniken inte ska kunna göra det möjligt att lagra eller spara uppgifter.
33. Europaparlamentet påminner om att användningen av kroppsskannrar måste vara i överensstämmelse med Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av

den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter¹.

34. Europaparlamentet understryker att de medlemsstater som bestämmer sig för att använda kroppsskannrar bör ha möjlighet att i överensstämmelse med subsidiaritetsprincipen tillämpa striktare bestämmelser än EU-lagstiftningens bestämmelser om skydd av medborgarna och deras personuppgifter.

Information till personer som genomgår säkerhetsskanning

35. Europaparlamentet anser att personer som kroppsskannas bör få utförlig information på förhand, särskilt om hur skannern fungerar, vilka regler som fastställts för skydda värdigheten, den personliga integriteten och personuppgifter samt möjligheten att vägra att gå igenom skannern.
36. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att i sina informationskampanjer om flygpassagerares rättigheter även inbegripa information om rättigheter när det gäller säkerhetskontroller och säkerhetsskannrar.

Behandling av personer som genomgår säkerhetsskanning

37. Europaparlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att se till att säkerhetspersonalen genomgår särskild utbildning i hur säkerhetsskannrarna ska användas så att passagerarnas grundläggande rättigheter och personliga värdighet och hälsa samt skyddet av personuppgifter respekteras. Parlamentet anser i anslutning till detta att en uppförandekod skulle kunna vara ett mycket användbart verktyg för säkerhetspersonal som ansvarar för skannrar.

Finansiering av luftfartsskyddet

38. Europaparlamentet påminner om sin resolution av den 5 maj 2010 om avgifter för luftfartsskydd.
39. Europaparlamentet anser att avgiftssystemet för luftfartsskydd bör vara öppet och endast användas för att täcka säkerhetskostnader. De medlemsstater som beslutar att tillämpa strängare säkerhetsåtgärder bör själva stå för de merkostnader som dessa åtgärder medför.
40. Europaparlamentet uppmanar rådet att omedelbart anta en ståndpunkt i första behandlingen om avgifter för luftfartsskydd, med tanke på den nära kopplingen mellan lagstiftningen om luftfartsskydd och lagstiftningen om avgifter för luftfartsskydd.
41. Europaparlamentet föreslår att säkerhetsåtgärdernas kostnader anges på alla passagerares biljetter.

Förbud mot vätskor, aerosoler och geler

42. Europaparlamentet upprepar och vidhåller sin ståndpunkt att förbudet mot att medföra vätskor bör upphöra 2013 såsom fastställts i EU:s lagstiftning. Parlamentet uppmanar

¹ EGT L 281, 23.11.1995, s. 31.

därför med kraft alla berörda parter, kommissionen, medlemsstaterna och branschen till ett nära samarbete för att se till att begränsningarna för att medföra vätskor ombord på flygplan avskaffas till fördel för passagerarna.

43. Europaparlamentet uppmanar medlemsstaterna och flygplatserna att vidta alla nödvändiga åtgärder för att i god tid införa lämplig teknik så att ett upphävt förbud mot att medföra vätskor inte leder till att säkerheten sänks.
44. Europaparlamentet anser därför att alla berörda parter bör vidta de åtgärder som krävs för övergången från ett upphävt förbud mot att medföra vätskor, aerosoler och geler till ett system med säkerhetskontroll sker på ett så effektivt och enhetligt sätt som möjligt och med fullständiga garantier för passagerarnas rättigheter.

Säkerhetsåtgärder för last

45. Europaparlamentet anser att kontroller av last och post bör grundas på en riskanalys och stå i proportion till de risker som transporten av dem medför. Lämpliga säkerhetsåtgärder bör garanteras, särskilt när last och post fraktas i passagerarflygplan.
46. Europaparlamentet påminner om att det inte är praktiskt genomförbart att säkerhetsskanna all last. Parlamentet uppmanar medlemsstaterna att fortsätta sina ansträngningar för att genomföra förordning (EG) nr 300/2008 samt kommissionens förordning (EU) nr 185/2010 så att man kan öka säkerheten i hela leveranskedjan.
47. Europaparlamentet påpekar att säkerhetsnivån för last fortfarande skiljer sig åt mellan medlemsstaterna. För att skapa en enhetlig säkerhetskontroll bör medlemsstaterna därför se till att gällande EU-åtgärder i fråga om last och post tillämpas korrekt samt erkänna behöriga aktörer som har godkänts av en annan medlemsstat.
48. Europaparlamentet anser att medlemsstaternas säkerhetsåtgärder kring flyglast och post och kommissionens tillsyn av åtgärderna har förstärkts. En teknisk rapport för att spåra bristerna i det befintliga lastsystemet samt att hitta möjliga lösningar på dessa brister är därför absolut nödvändigt.
49. Europaparlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att förbättra säkerhetskontrollerna av flygplanslast. Parlamentet understryker i detta sammanhang att det behövs fler säkerhetskontrollanter på nationell nivå.
50. Europaparlamentet betonar att tullinformation kan vara värdefull för att beräkna risken med vissa sändningar. Parlamentet uppmanar därför kommissionen att fortsätta att undersöka om det går att använda tullens elektroniska system för luftfartssäkerhetsändamål. I arbetet kan till exempel det europeiska programmet ”Import Control System” användas, avsett för att förbättra tullsamarbetet.
51. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att vidta alla nödvändiga åtgärder för att se till att last med ursprung i tredjeländer fraktas på ett säkert sätt från den ursprungliga flygplatsen och att ange kriterier för identifieringen av högrisklaster. Det är särskilt viktigt att noggrant ange de olika aktörernas ansvar.

52. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att inom ramen för sitt säkerhetsprogram ta hänsyn till alla aspekter i de berörda aktörernas verksamhet och harmonisera säkerhetsåtgärderna i samband med transport av post och last. Ekonomin måste vara dynamisk och främja handelsutbytet, kvaliteten på tjänsterna och utvecklingen av e-handel.
53. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att lägga fram förslag om ett harmoniserat system för utbildning och fortbildning av säkerhetspersonal som hanterar last, så att man kan tillämpa den senaste tekniken inom säkerhetsområdet.

Internationella förbindelser

54. Europaparlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att samarbeta med Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao) och tredjeländer när det gäller riskbedömningar och underrättelsesystem på luftfartssäkerhetsområdet.
55. Europaparlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att arbeta för att globala rättsliga standarder inrättas inom ramen för Icao och stödja tredjeländers ansträngningar i tillämpningen av dessa standarder, med målsättningen att skapa ett enhetligt och effektivt säkerhetskontrollsystem.

o
o o

56. Europaparlamentet anser att det är olämpligt att tillämpa kommittéförfarandet inom sektorn för luftfartssäkerhet, åtminstone för åtgärder som har följder för de medborgerliga rättigheterna, och begär att parlamentet involveras fullt ut genom medbeslutandeförfarandet.
57. Europaparlamentet förväntar sig att kommissionen lägger fram ett lagstiftningsförslag, i syfte att under denna mandatperiod anpassa förordning (EG) nr 300/2008, som beaktar kommissionens eget uttalande av den 16 december 2010 inom ramen för antagandet av Europaparlamentets och rådets förordning om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter.
58. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att översända denna resolution till rådet och kommissionen.

MOTIVERING

En integrerad syn på luftfartssäkerheten

Kommissionens meddelande till Europaparlamentet och rådet om användning av säkerhetsskannrar vid EU:s flygplatser, som ursprungligen var föremål för detta betänkande om luftfartssäkerhet, har blivit inaktuellt till följd av händelser som inträffat efter att meddelandet utarbetades.

De på varandra följande terroristhoten, först i Storbritannien i och med upptäckten av ett paket med sprängämnen i ett lastflygplan, och därefter när den grekiska polisen funnit flera bombpaket som var ämnade för en högt uppsatt person och ambassader i Aten, har tvingat EU att vidta åtgärder som står i proportion till de nya risker som uppstått.

Europaparlamentet tar därför på sig uppgiften att analysera de åtgärder som vidtagits och vid behov föreslå andra riskförebyggande åtgärder inom ramen för en heltäckande syn på säkerheten inom den civila luftfarten.

Ämnet för detta betänkande är säkerhetsskannrar, en analys av de beslut som fattats om vätskor, aerosoler och geler samt säkerhetsåtgärder för last och post.

Kampen mot terrorismen och säkerheten inom den civila luftfarten

Vi lever i en tid då globaliseringen inte är en arbetshypotes, utan ett obestridligt faktum. I dagens sammanlänkade värld utgör terrorismen tyvärr inte ett isolerat fenomen som drabbar vissa länder men inte andra. Alla former av terrorism är oacceptabla i ett demokratiskt samhälle, och det finns inga motiv som berättigar terrorism.

De behöriga demokratiska institutionerna har emellertid en ovillkorlig skyldighet att vidta alla åtgärder som krävs för att garantera medborgarnas säkerhet. Säkerhetsbeslut medför ofta att vissa friheter begränsas. Sådana åtgärder är alltid obekväma och besvärande och stör de normala beteendenormerna.

I de moderna samhällenas värdeskala är säkerheten tråkigt nog ett värde som måste upprätthållas, eftersom säkerheten i dag inte är garanterad. Samtidigt som de demokratiska samhällena ger de ansvariga institutionerna i uppdrag att skydda dem, får detta emellertid inte ske hur som helst och till varje pris. EU-medborgarna kräver att de säkerhetsåtgärder som vidtas inte begränsar deras grundläggande rättigheter.

Behovet av att förbättra säkerheten inom den civila luftfarten

Säkerheten inom den civila luftfarten är utan tvivel en av EU:s viktigaste prioriteringar. Sedan attentaten den 11 september 2001 har en rad åtgärder i form av EU-förordningar utarbetats, som å ena sidan har ett förebyggande syfte och å andra sidan är avsedda att undvika alla terroristattentat eller incidenter som hotar medborgarnas säkerhet.

Lagstiftningen på luftfartssäkerhetsområdet har utvecklats på följande sätt:

- Efter terroristattacker den 11 september 2001 fastställdes grunderna för en EU-politik på detta område som fram till dess var medlemsstaternas ansvar, och förordning (EG) nr 2320/2002 antogs.
- I december 2001 försökte den så kallade skobombaren gömma sprängämnen i sina skoklackar, och i och med detta infördes särskilda åtgärder inom EU för att förbättra kontrollen av passagerarnas skodon.
- I augusti 2006 ledde ett försök att spränga flera luftfartyg över Atlanten med flytande sprängämnen till ett omedelbart förbud mot vätskor ombord på luftfartyg.
- Till följd av de erfarenheter som gjorts på säkerhetsområdet inom den civila luftfarten blev det nödvändigt att uppdatera förordning (EG) nr 2320/2002. Därför antogs grunden för EU:s lagstiftning om skydd för den civila luftfarten, förordning (EG) nr 300/2008. Genom denna förordning har de befintliga reglerna på detta område förenklats, förenats och förtydligats.
- Den 25 december 2009 visade försöket till terroristattack med gömda sprängämnen på en flygning från Amsterdam till Detroit begränsningarna hos de kontrollsystem som vanligtvis används vid flygplatser när det gäller att upptäcka förbjudna föremål som inte är av metall. Till följd av detta började flera medlemsstater att genomföra tester eller införde strängare säkerhetskontroller genom användning av säkerhetsskannrar som kontrollmetod.
- Till följd av attentaten i oktober 2010 när paket med sprängmedel skickades till Förenta staterna och upptäcktes i Storbritannien och Dubai förstärktes säkerhetsåtgärderna för last ombord på luftfartyg, vilket resulterade i en europeisk handlingsplan för de kommande åren.

Sammanfattningsvis finns det **tre huvudsakliga förordningar** om säkerhet inom den civila luftfarten:

- Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten.
- Kommissionens förordning (EG) nr 272/2009 om komplettering av de gemensamma grundläggande standarder för skydd av civil luftfart som fastställs i bilagan till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008.
- Kommissionens förordning (EG) nr 185/2010 om åtgärder för att genomföra gemensamma grundläggande standarder avseende luftfartsskydd.

Motivering för detta initiativbetänkande

Säkerhetsskannrar

Sammanhang

Enligt EU:s lagstiftning om luftfartsskydd får medlemsstater och/eller flygplatser en förteckning över metoder och teknik för säkerhetskontroll och undersökning, som de måste välja bland. Därför är det nödvändigt att ändra den gällande lagstiftningen för att ta med säkerhetsskannrar i förteckningen (utan att det påverkar möjligheten att installera säkerhetsskannrar på prov eller som en strängare skyddsåtgärd).

Bakgrund

När kommissionen 2008 lade fram sitt förslag till förordning för Europaparlamentet där säkerhetsskannrar fanns med som en av de erkända metoderna för säkerhetskontroll av personer, uttalade parlamentet i sin resolution av den 23 oktober 2008 kritik mot säkerhetsskannrar eftersom det ansåg att de inte tillför mervärde och ger upphov till tveksamheter när det gäller upprätthållandet av de grundläggande rättigheterna. I sin resolution betonade parlamentet konsekvenserna av säkerhetsskannrar för de mänskliga rättigheterna, den privata integriteten, den personliga värdigheten och skyddet av personuppgifter, och efterlyste en djupgående analys av situationen.

Kommissionens meddelande

Som svar på parlamentets resolution från 2008 har kommissionen lagt fram ett meddelande som delvis ger svar på de farhågor som framfördes av parlamentet. Meddelandet innehåller följande åtgärder:

- Samråd med Europeiska datatillsynsmannen.
- En vetenskaplig och medicinsk bedömning av eventuella hälsorisker.
- En ekonomisk och kommersiell konsekvensanalys samt en kostnads- och nyttoanalys.
- En konsekvensanalys med avseende på de mänskliga rättigheterna.

Syftet med detta betänkande är att besvara kommissionens önskemål och inleda en gemensam diskussion mellan de tre institutionerna så att det blir möjligt att gå vidare med den gemensamma uppgiften att skydda EU-medborgarna.

Föredragandens bedömning

Föredraganden välkomnar kommissionens meddelande. Föredraganden anser att kommissionen har besvarat de berättigade farhågor som parlamentet framförde 2008 på ett tillfredsställande sätt.

Föredraganden förespråkar genomförande av harmoniserade regler för hela EU om de operativa villkoren samt gemensamma standarder för säkerhetsskannrarnas effektivitet.

Den nya generationens säkerhetsskannrar förefaller vara idealiska för att öka skyddet i EU:s luftfartstrafik. De utgör ett mervärde när det gäller effektiviteten i säkerhetskontrollerna vid EU:s flygplatser, och står dessutom i proportion till den risk som de har som mål att undvika.

Vätskor, aerosoler och geler

Bakgrund till situationen för vätskor, aerosoler och geler vid de europeiska flygplatserna

Sedan 2006 är medförandet av vätskor, geler och aerosoler över 100 ml i handbagage förbjudet.

I september 2007 antog Europaparlamentet resolution P6_TA(2007)0374, där parlamentet uppmanade kommissionen att ”utan dröjsmål och – om inga ytterligare avgörande uppgifter

framkommer – upphäva förordning (EG) nr 1546/2006” Sedan dess har försöken att upphäva förbudet lett till en gemensam ståndpunkt från institutionerna om ett gradvis upphörande av förbudet mot att medföra vätskor.

Nuvarande situation för lagstiftningen om vätskor, aerosoler och geler

Genom kommissionens förordning (EG) nr 297/2010 av den 9 april 2010 upphörde begränsningarna rörande vätskor, aerosoler och geler genom att ett gradvis system för upphävande av förbudet inrättades, med målsättningen att inrätta en kontrollmetod för explosiva vätskor.

Enligt förordningen måste flygplatserna ha en effektiv mekanism till dess att de kan installera tillförlitlig utrustning för att upptäcka explosiva vätskor. Detta ska uppnås senast den 29 april 2013. Från och med detta datum ska alla flygplatser vara utrustade för att kunna genomföra kontroller av vätskor, aerosoler och geler.

Detta ska ske på följande sätt:

Vätskor, aerosoler och geler får medföras till behörighetsområdet och ombord på flygplan på villkor att de kontrolleras eller är undantagna från kontroll enligt kraven i genomförandebestämmelserna.

- Som ett första steg ska det på vissa villkor från och med den 29 april 2011 vara tillåtet att till behörighetsområden eller ombord på ett luftfartyg medföra vätskor, aerosoler och geler som införskaffats på en flygplats i ett tredjeland eller ombord på ett luftfartyg som inte tillhör ett EU-lufttrafikföretag.
- Från och med den 29 april 2013 ska alla flygplatser kontrollera vätskor, aerosoler och geler i enlighet med kraven i de genomförandebestämmelser som antas enligt artikel 4.3 i förordning (EG) nr 300/2008.

Last och post

EU:s säkerhetsregler för last bygger på två kompletterande pelare:

- Säkerhetskontroller av last och post: All last och post ska säkerhetskontrolleras innan det lastas på ett luftfartyg. Dessa kontroller ska utföras av **en säkerhetsgodkänd speditör** (flygföretag, säkerhetsgodkända speditörer eller någon annan enhet som genomför säkerhetskontroller), av **en känd avsändare** (en avsändare av last eller post för egen räkning vars förfaranden uppfyller gemensamma säkerhetsregler och säkerhetsstandarder i tillräcklig grad för att lasten ska få transporteras), eller av **en kontoavsändare** (en avsändare av last eller post för egen räkning vars förfaranden uppfyller gemensamma säkerhetsregler och säkerhetsstandarder i tillräcklig grad för att lasten ska få transporteras). Last som inte har kontrollerats får inte föras ombord på flygplanet.
- Skydd av last och post i leveranskedjan: Last och post som ska fraktas med ett luftfartyg ska skyddas mot obehörig åtkomst från det ögonblick det genomgår

säkerhetskontrollen fram till dess att det luftfartyg med vilket det ska transporteras avgår. Last och post som efter säkerhetsåtgärder inte på ett tillfredsställande sätt skyddas mot obehörig åtkomst ska säkerhetskontrolleras.

Sammanhang

Efter incidenterna i slutet av oktober och i början av november 2010 inrättade EU snabbt kompletterande säkerhetsåtgärder för last, särskilt med tanke på att last ofta transporteras ombord på passagerarflygplan.

EU:s luftfartssäkerhetsexperter rekommenderade omedelbart flera olika principer för åtgärderna på detta område. Säkerhetskontroller av last och post ska grundas på en gemensam riskbedömning. Riskbedömningen bör omfatta typ av försändelse, kvaliteten på de säkerhetskontroller som tillämpats tidigare, typ av luftfartyg (passagerarflygplan eller flygplan som enbart fraktar last eller post) samt ursprungsort.

Dessutom enades man om att inrätta en arbetsgrupp som ska lägga fram nya förslag för att förbättra luftfartssäkerheten. De nuvarande förfarandena bygger på högnivågruppens plan för en förbättring av säkerheten för luftfartsfrakt.

Följande tre åtgärdsområden har valts ut för att förbättra kontrollen av flygfrakt:

- Förstärka och harmonisera EU-lagstiftningen om flygfrakt. Åtgärderna berör särskilt säkerhetskontroller av last och post från tredjeländer. Förbättra utbildningen och kontrollen på europeisk och nationell nivå.
- Förbättra samordningen och informationsutbytet inom EU. Från och med den 1 januari 2011 har tullstationernas system förstärkts. Ett gott informationsutbyte mellan medlemsstaterna är nödvändigt.
- Förbättra de internationella reglerna. För att uppnå detta krävs ett fullständigt samarbete från Internationella civila luftfartsorganisationens sida. Syftet är att försändelser från tredjeländer ska uppfylla EU-reglerna eller likvärdiga regler för att få föras in i EU.

Det är mot denna bakgrund som föredraganden framför sina åsikter och uppmanar kommissionen att fortsätta med sitt förbättringsarbete. Föredraganden föreslår dessutom en rad åtgärder som han anser vara nödvändiga för att komma till rätta med de osäkra förhållandena för last.

Man får inte glömma att kontroller, underrättelseinformation och bevakning, utbyte av polisiära uppgifter och analyser av den mänskliga faktorn är grundläggande aspekter som måste ingå i en heltäckande definition av luftfartssäkerhet.

Alla dessa åtgärder utgör sammantaget en integrerad strategi för luftfartssäkerhet. Syftet är att skapa högsta möjliga skydd för EU-medborgarna, vilket är en grundläggande och oundgänglig uppgift för EU:s lagstiftare. Det handlar kort sagt om att skydda de demokratiska värdena och bekämpa terroristhoten.

27.1.2011

YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR MILJÖ, FOLKHÄLSA OCH LIVSMEDELSSÄKERHET

till utskottet för transport och turism

över luftfartsskydd med särskild inriktning på säkerhetsskannrar
(2010/2154(INI))

Föredragande: Crescenzo Rivellini

FÖRSLAG

Utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet uppmanar utskottet för transport och turism att som ansvarigt utskott infoga följande i sitt resolutionsförslag:

1. Europaparlamentet konstaterar att vissa medlemsstater och flygplatsmyndigheter använder kroppsskannrar i allt större utsträckning i tron att dessa kan öka säkerhetspersonalens möjligheter att upptäcka förbjudna föremål såsom sprängämnen i flytande form eller av plast, som inte kan upptäckas med hjälp av dagens metalldetektorer, samt göra att passagerarna inte behöver utsättas för besvärande och förnedrande kroppsvisiteringar.
2. Europaparlamentet konstaterar att medlemsstaterna har juridisk rätt att insistera på att kroppsskannrar ska användas när de anser att detta kommer att öka säkerheten utöver kraven i EU-lagstiftningen eller i samband med tester. Parlamentet tror att de pågående testerna i Finland, Frankrike, Nederländerna, Italien och Förenade kungariket kommer att bidra med information som kommissionen kan dra nytta av för att ta fram standarder för bästa praxis på EU-nivå när det gäller reglering och uppförandekoder som skyddar personuppgifter och människors hälsa.
3. Europaparlamentet noterar kommissionens meddelande av den 15 juni 2010 om användning av säkerhetsskannrar vid EU:s flygplatser, KOM(2010)0311, och de slutsatser och rekommendationer som det innehåller.
4. Europaparlamentet inser vikten av säkerhetsskannrar som ett extra verktyg för att skydda den resande allmänheten, men betonar att ett gott utnyttjande av underrättelseuppgifter mellan länderna, övervakning av centrala bokningssystem och passagerarprofilering är av grundläggande betydelse för att man ska kunna identifiera potentiella terroristhot.

5. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att inom ramen för nästa ramprogram för forskning undersöka möjligheten att använda teknik som är helt ofarlig för alla delar av befolkningen samtidigt som den gör att man kan upprätthålla en god flygsäkerhet.
6. Europaparlamentet uppmanar medlemsstaterna att använda den teknik som är minst skadlig för människors hälsa och som ger acceptabla svar på allmänhetens oro när det gäller den personliga integriteten.
7. Europaparlamentet konstaterar att ett antal kroppsskannrar som bygger på olika tekniker redan är i drift. Parlamentet anser att varje skannertyp måste bedömas för sig och stöder den åsikt som kommissionen nyligen uttryckt i ett meddelande, det vill säga att en gemensam skyddsnivå för EU-medborgarna skulle kunna uppnås genom tekniska standarder och driftsförhållanden som fastställs i EU-lagstiftning.
8. Europaparlamentet anser att det säkraste alternativet ur medicinsk synvinkel vore att använda teknik som bygger på system för bildbehandling genom passiva millimetervågor, som inte avger någon strålning.
9. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att lägga fram ett förslag om användning av passiva skannrar, tillsammans med en konsekvensbedömning av kostnaderna, effektiviteten och integritetsskyddet vid användningen av denna teknik jämfört med andra antiterroråtgärder.
10. Europaparlamentet anser att den lämpligaste lösningen – det vill säga den bästa kompromissen mellan ett tillförlitligt resultat och risken för människors hälsa – är att man nyttjar system för bildbehandling genom aktiva millimetervågor som använder icke-joniserande strålning, vilken betraktas som ofarlig om exponeringen inte överstiger vissa gränsvärden som specificeras i gällande lagstiftning.
11. Europaparlamentet påpekar att teknik som baseras på återspridning av röntgenstrålar avger en låg dos röntgenstrålar och föreslår därför att man undviker sådan teknik, eftersom det är uppenbart att all exponering för joniserande strålning, hur låg den än är, kan påverka hälsan på längre sikt på grund av strålningens kumulativa effekter.
12. Europaparlamentet begär att man i fall då användning av teknik som baseras på återspridning av röntgenstrålar inte kan undvikas vidtar särskilda åtgärder för passagerare som är känsliga för joniserande strålning (till exempel gravida kvinnor, barn, äldre och personer med funktionshinder), och anser att man måste undanta personer med implanterade medicinska apparater (till exempel ortopediska proteser, pacemakrar och defibrillatorer).
13. Europaparlamentet understryker att teknik som bygger på röntgenbilder avger en hög dos röntgenstrålar och därför inte bör användas för systematisk screening i samband med säkerhetskontroller på flygplatser.
14. Europaparlamentet uppmanar medlemsstaterna att regelbundet bedöma de långsiktiga följderna av exponering för kroppsskannrar med hänsyn till den vetenskapliga utvecklingen samt att kontrollera att apparaturen är korrekt installerad och att den används korrekt och fungerar väl.

15. Europaparlamentet begär att passagerarna informeras på ett lämpligt sätt om både kroppsskanningens och den därpå följande flygresans eventuella påverkan på hälsan.
16. Europaparlamentet uppmanar medlemsstaterna att ge passagerarna adekvat, fullständig och tydlig information om alla aspekter av användningen av kroppsskannrar inom flygsäkerheten.
17. Europaparlamentet begär att passagerarna, så länge det kvarstår berättigade tvivel kring kroppsskannrarnas ofarlighet för människors hälsa, informeras med tillräckligt god framförhållning om att de kommer att genomgå en kroppsskanning, varvid det måste vara möjligt att istället genomgå en annan typ av kontroll.
18. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att föreslå att den säkerhetspersonal som ansvarar för användningen av kroppsskannrar får genomgå särskild fortbildning, där hänsyn tas till inverkan på den personliga integriteten, hälsan och skyddet av personuppgifter.
19. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att tillsammans med medlemsstaterna ta fram en uppförandekod för användningen av säkerhetsskannrar, enligt vilken flygplatserna ska genomföra skanningen med respekt för passagerarnas personliga integritet.
20. Europaparlamentet uppmanar branschen att i samarbete med kommissionen och medlemsstaterna utarbeta en etisk uppförandekod för den personal som handhar kroppsskannrarna, där hänsyn tas till de känsligaste personerna och personalen inom branschen, rätten till personlig integritet och värdighet samt gällande lagstiftning om skyddet av personuppgifter.
21. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att efter två år lägga fram en rapport om kostnads-/nytto-förhållandet samt om hälsopåverkan.
22. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att utan dröjsmål lägga fram ett förslag till rättslig ram om användningen av kroppsskannrar på EU:s flygplatser, där full respekt tas till grundläggande rättigheter och där hälsofrågan beaktas.

RESULTAT AV SLUTOMRÖSTNINGEN I UTSKOTTET

Antagande	25.1.2011
Slutomröstning: resultat	+: 45 -: 12 0: 1
Slutomröstning: närvarande ledamöter	János Áder, Kriton Arsenis, Paolo Bartolozzi, Sandrine Bélier, Sergio Berlato, Martin Callanan, Nessa Childers, Chris Davies, Bairbre de Brún, Bas Eickhout, Edite Estrela, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Julie Girling, Nick Griffin, Satu Hassi, Jolanta Emilia Hibner, Dan Jørgensen, Karin Kadenbach, Christa Kläß, Jo Leinen, Peter Liese, Kartika Tamara Liotard, Linda McAvan, Radvilė Morkūnaitė-Mikulėnienė, Gilles Pargneaux, Antonyia Parvanova, Andres Perello Rodriguez, Sirpa Pietikäinen, Mario Pirillo, Pavel Poc, Vittorio Prodi, Oreste Rossi, Horst Schnellhardt, Richard Seeber, Bogusław Sonik, Catherine Soullie, Salvatore Tatarella, Marina Yannakoudakis
Slutomröstning: närvarande suppleanter	Margrete Auken, Inés Ayala Sender, Tadeusz Cymański, José Manuel Fernandes, Jacqueline Foster, Gaston Franco, Matthias Groote, Jutta Haug, Marisa Matias, Judith A. Merkies, Miroslav Mikolášik, Crescenzo Rivellini, Renate Sommer, Eleni Theoharous, Michail Tremopoulos, Thomas Ulmer, Marita Ulvskog, Vladimir Urutchev, Adina-Ioana Vălean

27.4.2011

YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR MEDBORGERLIGA FRI- OCH RÄTTIGHETER SAMT RÄTTSLIGA OCH INRIKES FRÅGOR

till utskottet för transport och turism

över luftfartsskydd med särskild inriktning på säkerhetsskannrar (2010/2154(INI))

Föredragande: Judith Sargentini

FÖRSLAG

Utskottet för medborgerliga fri- och rättigheter samt rättsliga och inrikes frågor uppmanar utskottet för transport och turism att som ansvarigt utskott infoga följande i sitt resolutionsförslag:

1. Europaparlamentet betonar vikten av att bekämpa terrorism och organiserad brottslighet, som utgör hot mot säkerheten i EU, vilket redan slagits fast i Stockholmsprogrammet, och stöder i detta syfte endast vidtagandet av sådana säkerhetsåtgärder som syftar till att förebygga terroristdåd, är effektiva och föreskrivna i lag, är nödvändiga i ett fritt och öppet demokratiskt samhälle, står i rimlig proportion till det mål som ska uppnås samt till fullo respekterar Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna och Europakonventionen. Det är mycket viktigt att medborgarna litar på sina institutioner, och det måste finnas en rimlig balans mellan säkerhetstänkandet och garantin för de grundläggande fri- och rättigheterna.
2. Europaparlamentet framhåller i detta hänseende att alla insatser mot terrorism fullt ut måste överensstämma med de grundläggande rättigheter och skyldigheter som gäller i EU och som är nödvändiga i ett demokratiskt samhälle. Parlamentet framhåller vidare att insatserna mot terrorism också måste vara proportionerliga, strikt nödvändiga, föreskrivna i lag och därmed begränsade till det specifika mål som man vill uppnå.
3. Europaparlamentet påminner om att användningen av kroppsskannrar måste vara i överensstämmelse med Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av

den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter¹.

4. Europaparlamentet betonar att det är nödvändigt att tydligt definiera målen med användningen av kroppsskannrar och det förväntade värdet av denna användning.
5. Europaparlamentet begär att man i vederbörlig ordning noga specificerar det mål som ska uppnås. Parlamentet efterlyser en omfattande teknisk bedömning av kroppsskannrarnas ändamålsenlighet och begär att kroppsskannrar ska förbjudas om de bedömningar som görs är tvetydiga eller negativa.
6. Europaparlamentet konstaterar att bara ett fåtal medlemsstater har testat kroppsskannrar² och att många av dessa medlemsstater därefter har valt att inte använda kroppsskannrar eftersom de medför höga kostnader och förseningar och inte är ändamålsenliga³. De flesta medlemsstaterna har dock inte installerat kroppsskannrar eller har motsatt sig installationen av kroppsskannrar eller sagt att de inte har för avsikt att köpa, installera och använda kroppsskannrar.
7. Oavsett om kroppsskannrar har tagits med på förteckningen över godkända screeningmetoder eller inte måste de medlemsstater som redan använder kroppsskannrar se till att medborgarnas grundläggande rättigheter – som är förankrade i Europakonventionen och stadgan om de grundläggande rättigheterna – respekteras, skyddas och främjas, särskilt rätten till ett privatliv och till hälsa. Detta är ett krav som också har framförts av parlamentet.
8. Europaparlamentet påpekar att de medlemsstater som har använt kroppsskannrar har gjort undantag för vissa kategorier av sårbara personer, exempelvis barn, gravida kvinnor, äldre och personer med funktionsnedsättning eller med implanterade medicinska apparater samt arbetstagare som ofta utsätts för strålning. Det måste inom EU tillämpas gemensamma regler på detta område när medlemsstater installerar och använder kroppsskannrar.
9. Europaparlamentet anser att det är olämpligt att tillämpa kommittéförfarandet inom sektorn för luftfartssäkerhet, åtminstone för åtgärder som har följder för de medborgerliga rättigheterna. Det är angeläget att parlamentet involveras fullt ut genom medbeslutandeförfarandet.
10. Europaparlamentet påpekar att beslutet att installera säkerhetsskannrar på flygplatser omfattas av medlemsstaternas behörighetsområde och att medlemsstaterna i denna fråga måste uppfylla de gemensamma minimistandarder och minimikrav som fastställts av EU.
11. Europaparlamentet anser i detta sammanhang att beslutet att använda kroppsskannrar på flygplatser inte bör vara bindande för medlemsstaterna. Om en medlemsstat väljer att installera kroppsskannrar på sina flygplatser bör dessa kroppsskannrar uppfylla de minimistandarder och minimikrav som fastställts på EU-nivå.

¹ EGT L 281, 23.11.1995, s. 31.

² Förenade kungariket, Nederländerna, Tyskland och Danmark.

³ Italien och Finland.

12. Europaparlamentet understryker att de medlemsstater som bestämmer sig för att använda kroppsskannrar bör ha möjlighet att, i överensstämmelse med subsidiaritetsprincipen, tillämpa striktare bestämmelser än EU-lagstiftningens bestämmelser om skydd av medborgarna och deras personuppgifter.
13. Europaparlamentet kräver att en kroppsskanner ska uppfylla vissa tekniska minimikrav innan den får upptas på förteckningen över godkända screeningmetoder. Parlamentet konstaterar att syftet med dessa krav bör bl.a. vara att förebygga alla eventuella hälsorisker för passagerare och personal, inbegripet risker på lång sikt. Parlamentet kräver därför att man – med hänsyn till det nuvarande tekniska stadiet – begränsar användningen av de skannrar som använder joniserande strålning, till exempel röntgenstrålning, som kan ha en kumulativ effekt. Vidare anser parlamentet att det behövs mer forskning om effekterna av dessa skannrar.
14. Europaparlamentet uppmanar i detta sammanhang medlemsstaterna att regelbundet bedöma de långsiktiga följderna av exponering för säkerhetsskannrar med hänsyn till nya vetenskapliga framsteg och att kontrollera att utrustningen är korrekt installerad samt att den används korrekt och fungerar väl.
15. Europaparlamentet insisterar också på att kroppsskannrarna endast ska utrustas med sådan teknik som inte möjliggör återgivning av riktiga helkroppsbilder, utan endast visar standardiserade könsneutrala streckfigurer som är helt anonyma, och på att ingen databehandling och datalagring ska vara möjlig.
16. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att ålägga avskräckande påföljder för otillåten inspelning eller spridning av bilder från screeningen.
17. Europaparlamentet begär att en behörig organisation ska genomföra regelbundna tekniska kontroller, i syfte att se över utrustningens funktionsduglighet och överensstämmelse med villkoren i punkterna 13 och 15.
18. Europaparlamentet framhåller att varje passagerare och medlem av personalen har rätt att vägra genomgå en kroppsskanning, utan att behöva uppge något skäl för denna vägran, samt rätt att begära en vanlig säkerhetskontroll där personens rättigheter och värdighet till fullo respekteras. Parlamentet kräver att all säkerhetspersonal ska ges vederbörlig och omfattande utbildning i detta hänseende. Parlamentet insisterar på att genom att begränsa användningen av sådana skannrar som använder joniserande strålning, exempelvis röntgenstrålning, skulle man komma ifrån behovet av att fastställa explicita undantag för sårbara personer såsom gravida, barn, personer med funktionshinder eller personer som på grund av medicinska besvär inte bör genomgå sådana kontroller.
19. Europaparlamentet betonar att en vägran att genomgå en kroppsskanning inte i sig får leda till att misstankar riktas mot ifrågavarande passagerare eller medlem av personalen, eller till att dessa åläggs ytterligare bördor såsom ingående undersökningar eller besvärande förseningar, och att vid det förfarande som föregår kroppsskanningen, eller som hänför sig till vägran att genomgå en kroppsskanning, ska varje form av profilering som grundar sig på exempelvis kön, ras, hudfärg, etnicitet, nationellt ursprung, genetiska särdrag, språk, religion eller tro vara oacceptabel.

20. Europaparlamentet begär att passagerare och personal i förväg får korrekt och heltäckande information om kroppsskannern och om rutinerna i samband med kroppsskanningen, inbegripet information om deras rätt att vägra genomgå en kroppsskanning och deras rätt att lämna in klagomål och söka upprättelse i sådana fall där de anser att oegentligheter har begåtts i anslutning till kroppsskanningen, i samband med deras vägran att genomgå denna skanning eller under den vanliga säkerhetskontrollen. Parlamentet betonar att flygbolaget i samband med bokningen bör informera passagerare och personal om kroppsskannern och kroppsskanningen. Denna information bör också ges på flygplatsens webbplats och på själva kontrollplatsen. Parlamentet framhåller vikten av att säkerhetspersonalen härvidlag får relevant utbildning.
21. Europaparlamentet framhåller att varje förslag om att tillåta användningen av kroppsskannrar som en godkänd screeningmetod bör utförligt motiveras i en konsekvensbedömning, som bl.a. ska omfatta respekten för de grundläggande rättigheterna i samband med användningen av kroppsskannrar, proportionalitets- och nödvändighetsprinciperna, med hänsyn tagen till mervärdet för bekämpning av terrorism, kostnaderna för inköp, installation och användning av kroppsskannrar och eventuella hälsorisker för passagerare och personal, särskilt sårbara passagerare och sårbar personal, och hänsyn ska tas till yttranden från EU, internationella och nationella människorättsorganisationer och dataskyddsmyndigheter, såsom Europeiska datatillsynsmannen, artikel 29-arbetsgruppen, Europeiska unionens byrå för grundläggande rättigheter, Världshälsorganisationen samt FN:s särskilde rapportör om skydd av mänskliga rättigheter vid bekämpning av terrorism.
22. Europaparlamentet förväntar sig att kommissionen kommer att basera sitt förslag på omfattande oberoende och objektiv vetenskaplig information som sammanställts av EU-experter på området och att det inte förekommer någon inblandning från industrisektorn, medlemsstaternas regeringar eller tredjeländer.
23. Europaparlamentet betonar att man bör häva sekretessen för de tekniska specifikationerna från Europeiska civila luftfartskonferensens tekniska arbetsgrupp och för säljkontrakten för kroppsskannrar och göra dem tillgängliga för allmänheten.
24. Europaparlamentet föreslår att säkerhetsåtgärdernas kostnader anges på alla passagerares biljetter.
25. Europaparlamentet begär att Europeiska unionens byrå för grundläggande rättigheter ska avge ett omfattande yttrande om de grundläggande rättigheterna i samband med varje förslag om användning av kroppsskannrar.
26. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att utforska alternativ till användningen av kroppsskannrar och ta hänsyn till andra åtgärder som redan används för att upptäcka flygsäkerhetshot. Kommissionen uppmanas också att belysa vikten av att ersätta flygplatsernas nuvarande kontrollmetoder med skannrar av denna typ.
27. Europaparlamentet uppmanar kommissionen, rådet och det ansvariga utskottet att ersätta orden ”säkerhetsskanner/säkerhetsskannrar” med orden ”kroppsskanner/kroppsskannrar” i de fall då dessa skannrar är avsedda att användas för att säkerhetskontrollera personer,

inklusive i titeln på betänkandet, så att olämpliga och onödiga oklarheter och tvetydigheter undviks.

RESULTAT AV SLUTOMRÖSTNINGEN I UTSKOTTET

Antagande	19.4.2011
Slutomröstning: resultat	+: 41 -: 3 0: 0
Slutomröstning: närvarande ledamöter	Jan Philipp Albrecht, Roberta Angelilli, Gerard Batten, Vilija Blinkevičiūtė, Emine Bozkurt, Simon Busuttil, Carlos Coelho, Rosario Crocetta, Luis de Grandes Pascual, Agustín Díaz de Mera García Consuegra, Cornelia Ernst, Kinga Göncz, Nathalie Griesbeck, Sylvie Guillaume, Anna Hedh, Salvatore Iacolino, Sophia in 't Veld, Timothy Kirkhope, Juan Fernando López Aguilar, Monica Luisa Macovei, Nuno Melo, Louis Michel, Claude Moraes, Jan Mulder, Antígoni Papadopoulou, Georgios Papanikolaou, Carmen Romero López, Judith Sargentini, Birgit Sippel, Csaba Sógor, Rui Tavares, Wim van de Camp, Daniël van der Stoep, Axel Voss
Slutomröstning: närvarande suppleanter	Edit Bauer, Ioan Enciu, Ana Gomes, Monika Hohlmeier, Franziska Keller, Hubert Pirker, Zuzana Roithová, Joanna Senyszyn, Michèle Striffler, Cecilia Wikström

RESULTAT AV SLUTOMRÖSTNINGEN I UTSKOTTET

Antagande	24.5.2011
Slutomröstning: resultat	+ : 37 - : 2 0 : 3
Slutomröstning: närvarande ledamöter	Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Ryszard Czarnecki, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Juozas Imbrasas, Ville Itälä, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hubert Pirker, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Debora Serracchiani, Brian Simpson, Dirk Sterckx, Keith Taylor, Silvia-Adriana Ţicău, Giommaria Uggias, Thomas Ulmer, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Zīle
Slutomröstning: närvarande suppleanter	Philip Bradbourn, Guido Milana, Dominique Riquet, Alfreds Rubiks, Laurence J.A.J. Stassen