



TSL
2026-4501

Avgifter och konkurrensförutsättningar
för utrikestrafik till **Arlanda**

© Transportstyrelsen

SL Stab

Utveckling, utredning och omvärld

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning TSL 2026-4501

Författare Sandén Henrik

Månad År Augusti 2026

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

Sammanfattning

I denna rapport jämförs avgiftsnivån vid trafik till Stockholm Arlanda i relation till flygplatserna Helsingfors Vantaa, Köpenhamn Kastrup, Oslo Gardermoen och Amsterdam Schiphol. Syftet är att ge en samlad bild av hur Arlanda står sig kostnadsmässigt i förhållande till närliggande och konkurrerande flygplatser, samt att bedöma vilken betydelse vissa avgifter kan ha för internationell trafik till Arlanda.

Jämförelsen omfattar tre avgiftsområden: flygplatsavgifter, avgifter för lokal flygtrafiktjänst och kostnader för säkerhetskontroll. Undervägsavgifternas betydelse analyseras genom två exempelrutter: Dubai–Arlanda och Tokyo–Arlanda. I båda fallen jämförs kostnaden för den del av flygningen som skiljer sig åt mellan Arlanda och relevanta jämförelseflygplatser. Analysen visar hur skillnader i flygväg, passerade luftrum och enhetsavgifter kan påverka kostnaden för en enskild interkontinental flygning.

Granskningen visar att den samlade nivån av avgifter och skatter vid Arlanda är relativt låg i relation till flera av jämförelseflygplatserna. Skillnader i undervägsavgifter förekommer mellan de analyserade exempelflygningarna. Rapporten innehåller dock inte någon beräkning av flygbolagens totala kostnader och bedömer därför inte avgiftsskillnadernas betydelse för enskilda linjers lönsamhet. Även säkerhetsavgiften ligger lågt i 2026 års jämförelse, även om den planerade höjningen 2027 kommer att påverka Sveriges relativa position.

Rapporten visar inte att trafik till Arlanda har en tydlig relativ avgiftsnackdel i förhållande till de utvalda jämförelseflygplatserna. Avgifter kan ingå som en av flera faktorer i flygbolagens kostnadskalkyler. Rapporten ger däremot inte underlag för att bedöma om en viss avgiftsskillnad är tillräcklig för att avgöra om en internationell linje etableras på Arlanda. Arlandas konkurrensförutsättningar behöver därför bedömas i ett bredare perspektiv, där bland annat marknadsunderlag, efterfrågan, nätverk och flygbolagens strategiska prioriteringar har betydelse.

Innehåll

SAMMANFATTNING	4
INNEHÅLL	5
1 INLEDNING	6
1.1 Syfte och frågeställningar	7
1.2 Metod, avgränsningar och kategoriseringar	7
1.3 Disposition	9
2 JÄMFÖRELSE AV AVGIFTSNIVÅER VID ARLANDA OCH NÄRLIGGANDE FLYGPLATSER	10
2.1 Några principer och utgångspunkter	10
2.2 Jämförelse av avgiftsnivåer	11
3 UNDERVÄGSAVGIFTER I TVÅ EXEMPELFLYGNINGAR	13
3.1 Beräkning av undervägsavgift	13
3.2 Enhetsavgifter för april 2026	13
3.3 Exempelflygningar från Dubai	14
3.3.1 Avgiftsskillnader	18
3.4 Exempelflygningar från Tokyo	18
3.4.1 Avgiftsskillnader	22
4 KOSTNADER FÖR SÄKERHETSKONTROLL I SVERIGE OCH ANDRA LÄNDER	24
4.1 Finansieringsmodeller i jämförda länder	24
4.2 Aktuella avgiftsnivåer 2026	24
5 ARLANDAS KONKURRENSLÄGE I AVGIFTSJÄMFÖRELSEN	26
REFERENSER	28

1 Inledning

Transportstyrelsen har fått i uppdrag att bidra till att förbättra förutsättningarna för internationella direktlinjer till Stockholm Arlanda flygplats. Som en del i detta arbete är det relevant att belysa de avgifter som flygbolag möter när de trafikerar Arlanda och att sätta dessa i relation till avgiftsnivåerna vid andra närliggande och konkurrerande flygplatser.

Flygbolag betalar flera olika typer av avgifter som är kopplade till användningen av flygplatsens infrastruktur, flygtrafiktjänster och säkerhetsrelaterade system. Det kan handla om passageraravgifter, säkerhetsavgifter, start- och landningsavgifter, PRM-avgifter¹, bagage- och infrastrukturella avgifter samt avgifter kopplade till buller och utsläpp. Avgifterna tas ut av flygplatshållare, myndigheter eller andra reglerade aktörer och utgör en del av de platsbundna kostnader som uppstår när ett flygbolag väljer att trafikera en viss flygplats.

Andra avgifter är kopplade till utnyttjandet av luftrummet. Undervägsavgift (även kallad en route-avgift) är en avgift som flygbolag och operatörer betalar för nyttjandet av flygtrafiktjänst, flygledning och navigeringshjälpmedel under själva flygningen.

Ytterligare en fråga är kostnaderna för säkerhetskontroll. I Sverige används GAS-systemet². Systemet har efter pandemin haft underskott till följd av minskat passagerarunderlag. Andra länder har inrättat andra lösningar för att finansiera säkerhetskontrollen i det nationella luftfartssystemet. Mot den bakgrunden ingår det i utredningen att beskriva hur andra länder hanterar kostnader för säkerhetskontroll och att jämföra dessa med övriga flygplatsavgifter.

Transportstyrelsen har tidigare kartlagt utvecklingen av luftfartens avgifter i Sverige. Den senaste rapporten, *Luftfartens avgifter 2016–2024*, beskriver vilka avgifter flygbolagen betalar till Transportstyrelsen, Eurocontrol och Swedavia samt hur dessa avgifter har utvecklats över tid. Den rapporten innehåller däremot inte någon internationell jämförelse av flygplatsavgifter. För att bedöma Arlandas avgiftsnivå i ett bredare sammanhang behöver avgifterna därför jämföras med avgifterna vid andra större flygplatser i norra Europa.

Transportstyrelsen har även beskrivit hur säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage finansieras och administreras i andra europeiska stater i

¹ PRM: Passengers with reduced mobility.

² GAS: Gemensamt avgiftsutjämnningssystem för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage.

rapporten *Kartläggning av europeiska länders finansiering och organisering av säkerhetskontroll* (TSL 2014-5140). Rapportens resultat behöver emellertid uppdateras för att möjliggöra en aktuell jämförelse.

1.1 Syfte och frågeställningar

Syftet med rapporten är att ge en samlad bild av hur Arlandas avgiftsnivåer förhåller sig till avgiftsnivåerna vid andra närliggande och konkurrerande flygplatser, samt belysa hur dessa skiljer sig mellan flygplatserna.

Rapporten utgår från tre frågeställningar:

1. Hur förhåller sig avgiftsnivåerna på Stockholm Arlanda till avgifterna på Helsingfors, Köpenhamn, Oslo och Amsterdam?
2. Hur skiljer sig undervägsavgiften mellan Arlanda och jämförelseflygplatserna i de analyserade exempelflygningarna?
3. Hur hanterar andra länder kostnader för säkerhetskontroll, och hur förhåller sig dessa kostnader till övriga flygplatsavgifter?

1.2 Metod, avgränsningar och kategoriseringar

Rapporten bygger främst på publicerade flygplatsspecifika underlag, tidigare framtaget arbetsmaterial samt data från RDC Aviation's Apex Data Platform. För jämförelsen av flygplatsavgifter används avgiftsnivåer för Stockholm Arlanda, Helsingfors, Köpenhamn, Oslo och Amsterdam. Dessa är relevanta jämförelseflygplatser eftersom de fungerar som större nordeuropeiska nav med internationell trafik och konkurrerar om trafikflöden, transferpassagerare och långlinjer. Amsterdam är relevant som en större europeisk hubb med omfattande internationell trafik och en avgiftsstruktur som delvis skiljer sig från de nordiska flygplatsernas.

Avgifterna redovisas per avgiftstyp för att synliggöra hur avgiftsstrukturen skiljer sig mellan flygplatserna. I jämförelserna används ett tungt internationellt passagerarflygplan som exempel och referens.

För undervägsdelen används exempelflygningar från flygplatserna Tokyo Haneda och Dubai International. Utgångspunkten är att jämförelsen ska omfatta den del av sträckan som skiljer sig åt vid en flygning till Arlanda jämfört med en flygning till någon av de andra flygplatserna. Syftet är att uppskatta kostnadsskillnaden utifrån Eurocontrols undervägsavgifter och tillgänglig information om flygvägarna.

För säkerhetskontroll bygger rapporten på den tidigare kartläggning som gjorts av olika länders sätt att hantera avgifter för säkerhetskontroll. Den

delen syftar till att beskriva hur kostnaderna hanteras och hur säkerhetsavgiften förhåller sig till andra flygplatsrelaterade avgifter.

Rapporten innehåller flera avgränsningar. Den analyserar inte enskilda flygbolags faktiska kostnader efter rabatter eller särskilda avtal. Detta är särskilt relevant för nya linjer, långlinjesatsningar och transfertrafik, där flygplatser ofta kan ha incitamentsprogram. Den gör inte heller någon fullständig analys av flygbolagens totala kostnader, såsom bränsle, personal, flygplanskapital, underhåll eller kommersiella kostnader. Detta är viktigt att notera eftersom ett flygbolags beslut om en ny linje är mångfacetterad och komplex. I rapporten lämnas inte heller förslag på hur svenska avgifter kan justeras för att bli mer konkurrenskraftiga i förhållande till andra länders avgifter. Rapporten bedömer därför inte de analyserade avgifternas andel av flygbolagens totala kostnader eller vilken kostnadsnivå som krävs för att påverka ett beslut om en ny linje. Analysen avser i stället att identifiera om de avgifter som studeras innebär en relativ kostnadsfördel eller -nackdel för trafik till Arlanda jämfört med trafik till de utvalda jämförelseflygplatserna.

I rapporten används uttrycket avgifter vid trafik till Arlanda som ett samlingsbegrepp för de avgifter och skatter som ett flygbolag möter i samband med en flygning till eller från Arlanda. Det bör noteras att alla dessa avgifter inte fastställs av flygplatsen. Flygplatsavgifter beslutas inom flygplatsens avgiftssystem, medan avgifter för lokal flygtrafiktjänst, undervägsavgifter, GAS-avgiften och statliga skatter hanteras inom andra system med andra huvudmän. Jämförelsen avser därmed den samlade avgifts- och skattebelastningen för trafik till respektive flygplats, inte enbart de avgifter som flygplatsen själv råder över.

Tabell 1. Avgiftskategorier och avgränsningar i rapporten

Kategori	Avser i denna rapport
Flygplatsavgifter	Publicerade avgifter för flygplatsens infrastruktur och tjänster. Det kan exempelvis vara start- och landningsavgifter, passagerar- och transferavgifter, säkerhetsavgifter.
Avgifter för lokal flygtrafiktjänst	Avgifter för flygtrafiktjänster i anslutning till avrese- och destinationsflygplatsen.
Statliga skatter	Nationella skatter och pålagor som tas ut i samband med luftfart.
Undervägsavgifter	Avgifter för användning av flygtrafiktjänster under flygning i kontrollerat luftrum.

I utredningen jämförs flygplatserna Stockholm Arlanda, Köpenhamns flygplats, Helsingfors-Vanda flygplats, Oslo Gardermoen och Amsterdam Schiphol. I den följande löptexten anges dessa som Arlanda, Köpenhamn, Helsingfors, Oslo och Amsterdam. I tabeller och figurer används kortformerna ARN, CPH, HEL, OSL och AMS.

1.3 Disposition

Rapporten är disponerad efter de tre frågeställningarna.

I kapitel 2 jämförs flygplatsavgifterna på Arlanda med avgifterna på Helsingfors, Köpenhamn, Oslo och Amsterdam. Kapitlet beskriver avgiftsstrukturen och analyserar skillnader i relation till jämförelseflygplatserna.

I kapitel 3 behandlas undervägsavgiften. Här beskrivs hur avgiften beräknas och jämförs skillnader i undervägsavgifter mellan Arlanda och jämförelseflygplatserna i två exempelflygningar.

I kapitel 4 behandlas avgifter för säkerhetskontroll. Kapitlet beskriver det svenska GAS-systemet och jämför hur kostnaderna för säkerhetskontroll hanteras i andra länder.

I kapitel 5 diskuteras resultaten och rapportens samlade bedömning av Arlandas konkurrensförutsättningar i relation till jämförelseflygplatserna.

2 Jämförelse av avgiftsnivåer vid Arlanda och närliggande flygplatser

2.1 Några principer och utgångspunkter

Flygplatsavgifter är platsbundna kostnader, dvs direkta, externt påförda kostnader för att bedriva kommersiell flygtrafik, och nivån varierar beroende på flygplats eller land. Här ingår bland annat skatter, flygplatsavgifter, säkerhetsavgifter, infrastrukturavgifter, start- och landningsavgifter, buller- och utsläppsrelaterade avgifter samt kostnader för flygtrafiktjänst.

Flygplatsavgifter skiljer sig därmed från kostnader som i första hand beror på flygbolagets egen verksamhet, till exempel bränsle, flygplanskapital, besättning, underhåll och kommersiella kostnader. De är direkt knutna till den flygplats som används och till de tjänster och den infrastruktur som flygplatsen tillhandahåller. Det bör noteras att kostnader metodmässigt kan vara svåra att jämföra eftersom kostnadsstrukturer inte alltid redovisas på samma sätt och att publicerade avgiftslistor inte nödvändigtvis visar eventuella rabatter eller andra incitament.

Flygplatsavgifter är inte rena marknadspriser. De sätts inom ramen för internationella, europeiska och nationella regelverk. En grundprincip är att avgifter för flygplatser och flygtrafiktjänster ska vara transparenta, icke-diskriminerande och i huvudsak kostnadsbaserade. ICAO:s principer innebär att avgifter ska spegla kostnaderna för de tjänster som tillhandahålls. (ICAO, 2026)

Inom EU regleras flygplatsavgifter genom direktivet om flygplatsavgifter³. Direktivet syftar bland annat till att skapa processer för beräkning och redovisning av flygplatsavgifter samt till att säkerställa samråd med flygplatsanvändarna. Det finns samtidigt utrymme för olika nationella modeller. Skillnader i avgiftsnivå kan därför bero exempelvis på kostnadsnivåer, trafikvolym, investeringsbehov, finansieringsmodell.

Jämförelsen som följer visar vilka avgifter ett flygbolag möter vid respektive flygplats, hur avgifterna är uppbyggda och inom vilka områden Arlanda är dyrare eller billigare än Helsingfors, Köpenhamn, Oslo och Amsterdam. Avgifterna redovisas per avgiftstyp för att visa hur dessa skiljer sig mellan flygplatserna. De huvudsakliga avgiftsområdena är passageraravgift, transferavgift, säkerhetsavgift, start- eller landningsavgift, miljö- och bullerrelaterade avgifter, PRM samt bagage- och marktjänstrelaterade avgifter.

³ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/12/EG av den 11 mars 2009 om flygplatsavgifter.

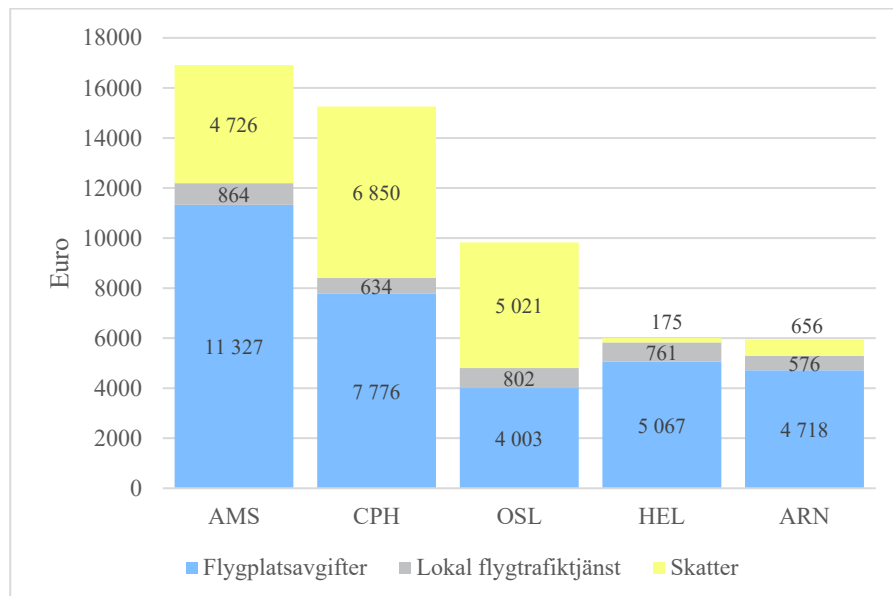
För flygplansrelaterade avgifter används ett tungt internationellt passagerarflygplan B787-8 (228 ton MTOW) som referenspunkt.

2.2 Jämförelse av avgiftsnivåer

De avgifter och skatter som ett flygbolag betalar vid användning av en flygplats kan översiktligt delas in i tre kategorier: flygplatsavgifter, avgifter för lokal flygtrafiktjänst och statliga skatter (se även Tabell 1).

I Figur 1 redovisas en samlad jämförelse av skatter och avgifter för de fem jämförda flygplatserna. Undervägsavgifter ingår inte i figurjämförelsen utan behandlas separat i kapitel 3.

Figur 1. Skatter och avgifter vid AMS, CPH, OSL, HEL och ARN



Anmärkning: I Sverige är GAS en avgift för säkerhetskontroll men redovisas här under kategorin Skatter. För övriga flygplatser i figuren redovisas denna utgift under Flygplatsavgifter. Källa: RDC Aviation's Apex Data Platform.

Figuren visar att Arlanda har den lägsta samlade nivån av avgifter och skatter i jämförelsen, men skillnaden mot Helsingfors är liten. Amsterdam har den högsta avgiftsnivån och ligger cirka 2,8 gånger högre än Arlandas. Köpenhamns avgifter ligger något lägre än Amsterdams, men är fortfarande cirka 2,6 gånger högre än Arlandas samlade avgifter. Oslos avgifter ligger cirka 65 procent högre än Arlandas, medan Helsingfors avgifter ligger på ungefär samma nivå som Arlanda.

Skillnaderna beror framför allt på att Amsterdam och Köpenhamn har betydligt högre nivåer för både flygplatsavgifter och skatter. Arlanda ligger relativt lågt i både flygplatsavgifter och skatter. Avgifter för lokal

flygtrafiktjänst på Arlanda är mindre i absoluta tal och påverkar därför inte den samlade jämförelsen i samma utsträckning.

3 Undervägsavgifter i två exempelflygningar

3.1 Beräkning av undervägsavgift

Undervägsavgiften, eller en route-avgiften, är den avgift som flygbolag betalar för användningen av flygtrafiktjänster under flygning i kontrollerat luftrum. Avgiften finansierar bland annat flygtrafikledning samt kommunikations-, navigations- och övervakningssystem. I Europa administreras avgiften genom Eurocontrols Central Route Charges Office (CRCO). (Eurocontrol, 2026a)

Avgiften beräknas enligt en standardiserad modell där tre faktorer ingår: flygsträckans längd inom respektive luftrum, flygplanets maximala startmassa och enhetsavgiften i det aktuella luftrummet. Den totala undervägsavgiften för en flygning är summan av avgifterna i de luftrum som passeras. Det innebär att avgiften inte utlöses av att flygplanet passerar en nationsgräns. I stället uppstår kostnaden successivt längs flygvägen, eftersom olika delar av sträckan prissätts enligt olika nationella enhetsavgifter.

För en interkontinental flygning innebär detta att undervägsavgiften i första hand styrs av tre operativa faktorer: flygplanstyp, faktisk flygväg och vilka luftrum som används. För tunga flygplan blir avgiften högre än för lättare flygplan. Avgiften påverkas däremot inte av exempelvis passagerarantal eller biljettintäkter. Network Manager⁴ skickar underlag till CRCO för fakturering. Om den faktiska flygvägen bara avviker lite från färdplanen används färdplanen. Om avvikelserna är större än 10 nautiska mil justeras underlaget så att det bättre motsvarar den faktiska flygvägen.

Undervägsavgiften räknas ut enligt följande formel: $Undervägsavgift = Enhetsavgift * \left(\frac{Flygsträcka}{100}\right) * \sqrt{MTOW/50}$

Av de tre komponenter som ligger till grund för undervägsavgiften är det framför allt enhetsavgiften som skiljer sig mellan länder. Enhetsavgiften fastställs nationellt inom ramen för Eurocontrol-systemet och utgör därför den centrala parameter där kostnadsnivåer mellan länder varierar. (Eurocontrol, 2020) Variationer mellan länder speglar därför främst skillnader i kostnadsstruktur och trafikvolym.

3.2 Enhetsavgifter för april 2026

För att konkretisera hur skillnader i enhetsavgifter mellan luftrum påverkar kostnadsnivån redovisas nedan en jämförelse av aktuella enhetsavgifter i ett

⁴ Network Manager är Eurocontrols centrala funktion för planering och samordning av flygtrafiken i det europeiska flygtrafiknätet.

urval av europeiska luftrum. Tabellen omfattar dels de nordiska länderna, dels relevanta luftrum i Central- och Östeuropa.

Tabell 2. Enhetsavgift i ett urval europeiska länder, stigande

Land / luftrum	Enhetsavgift (EUR)
Ungern (HU)	38,99
Lettland (LV)	55,89
Norge (NO)	60,41
Litauen (LT)	60,74
Slovakien (SK)	76,22
Tjeckien (CZ)	78,74
Frankrike (FR)	79,58
Storbritannien (GB)	88,58
Estland (EE)	88,97
Finland (FI)	90,4
Sverige (SE)	91,29
Danmark (DK)	91,65
Tyskland (DE)	97,89
Polen (PL)	98,15
Nederländerna (NL)	136,38

Källa: Eurocontrol, 2026c

Tabellen visar att enhetsavgifterna varierar avsevärt mellan europeiska luftrum. Nederländerna har den högsta avgiften i urvalet ovan, medan exempelvis Ungern och Lettland ligger betydligt lägre. De nordiska länderna uppvisar relativt små skillnader mellan Sverige, Danmark och Finland, medan Norge avviker med en betydligt lägre avgiftsnivå.

3.3 Exempelflygningar från Dubai

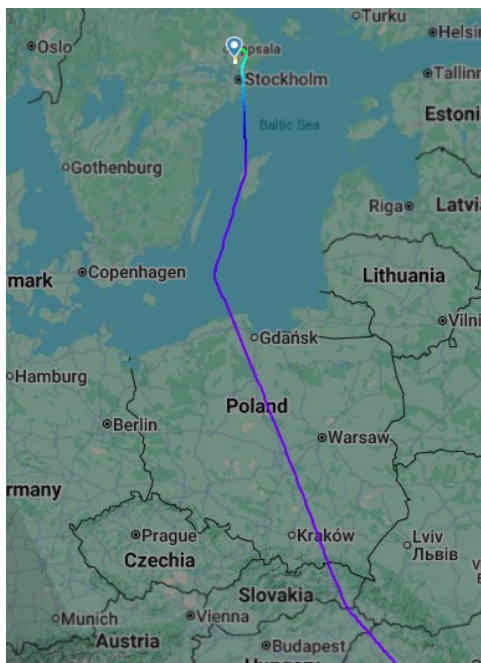
För att illustrera storleksordningen används en flygning mellan Dubai och de nordiska flygplatserna inklusive Amsterdam. Denna typ av flygning är interkontinental, utförs med stora flygplan och passerar flera luftrum med olika enhetsavgifter. I underlaget används Boeing 777-300ER med MTOW

300 ton som exempel på flygplanstyp. Avsikten med dessa exempel är att visa vilka lufrum som faktiskt passeras, hur stor del av flygningen som sker i respektive lufrum samt i vilken utsträckning flygvägarna skiljer sig mellan destinationer. Helsingfors saknar direktanslutning till Dubai och saknas därför i redovisningen.

På den internetbaserade söktjänsten Flightradar24 går det att följa flygningar i realtid. En sådan sökning visar att flygningar mellan Dubai och norra Europa i praktiken följer relativt likartade flygvägar upp genom Europa, men att den sista delen av flygningen skiljer sig åt beroende på destination. För Arlanda finns enligt underlaget två huvudsakliga varianter: en flygväg söderut genom svenskt lufrum och vidare in i polskt lufrum, samt en alternativ flygväg via Baltikum. För Köpenhamn berörs i stället främst danskt och polskt lufrum innan flygningen ansluter till en liknande vidare sträckning genom Europa mot Dubai. Eftersom flygvägen från Krakow och vidare mot Dubai i huvudsak är densamma för Arlanda, Köpenhamn och Oslo kan skillnaden mellan destinationerna uppskattas genom att jämföra sträckan fram till Krakow. Linjen Dubai-Amsterdam saknar faktiska jämförelsetal eftersom rutten tar en annan, sydligare väg genom Europa.

Flygvägar genom lufrummen illustreras nedan. Figuren ska ses som exempel på flygvägar vid söktillfället. Flygvägar kan variera bland annat beroende på väder, trafikledning, lufrumsrestriktioner och operativa beslut.

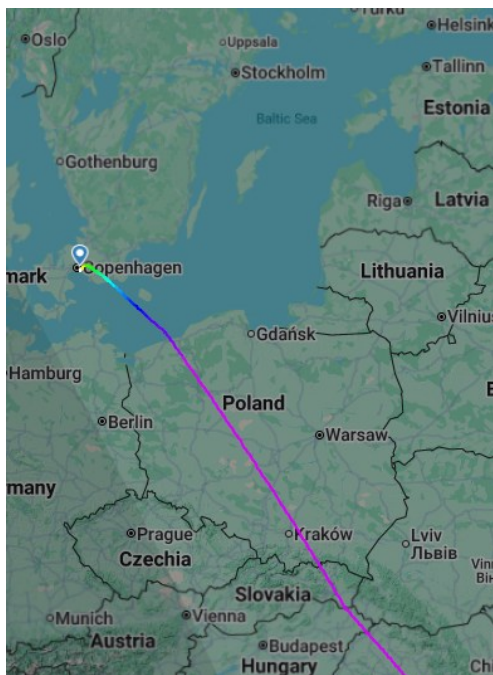
Figur 2. Flygväg DXB-ARN



Källa: Flightradar24

Figur 2 visar hur flygningen från Dubai till Arlanda passerar polskt och svenskt luftrum i den norra delen av ruten (vid Krakow). För flygningen Arlanda–Krakow anges sträckan till 1 072 kilometer, varav 600 kilometer i svenskt luftrum. Alternativet via Baltikum anges till 1 120 kilometer, varav 520 kilometer i svenskt luftrum, 380 kilometer i baltiskt luftrum och 220 kilometer i polskt luftrum.

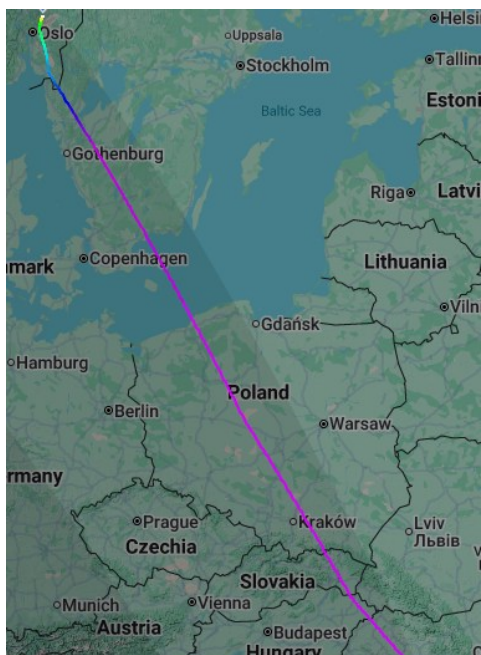
Figur 3. Flygväg DXB-CPH



Källa: Flightradar24

Figur 3 visar att flygningen till Köpenhamn har en väsentligt kortare nordlig anslutning i relation till flygvägen söderut genom Europa. Sträckan Köpenhamn–Krakow anges till 782 kilometer, varav 156 kilometer i danskt luftrum.

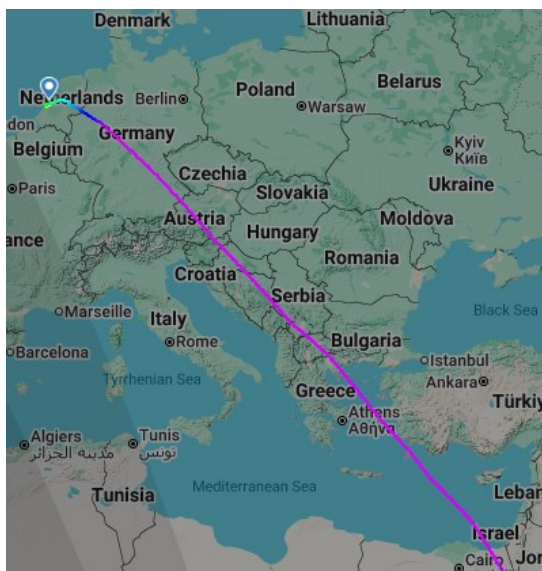
Figur 4. Flygväg DXB-OSL



Källa: Flightradar24

Figur 4 visar att flygningen till Oslo blir längre från riktmärket Krakow. Flygsträckan därifrån anges till 1 240 km, varav 70 km i norskt luftrum, 620 km i svenskt och 550 km i det polska luftrummet.

Figur 5. Flygväg DXB-AMS



Källa: Flightradar24

Figur 5 visar att flygningen från Dubai till Amsterdam tar en annan, mer sydlig väg och svårigen kan jämföras med de flyg som går mot Norden.

3.3.1 Avgiftsskillnader

Beräkningen visar att undervägsavgiften för delsträckan Arlanda–Krakow uppgår till cirka 2 475 euro. För alternativet via Baltikum uppgår avgiften till cirka 2 327 euro. För delsträckan Köpenhamn–Krakow uppgår motsvarande avgift till cirka 1 853 euro. Skillnaden mellan Arlanda och Köpenhamn uppgår därmed till cirka 474 till 622 euro, beroende på vald flygväg. Med den växelkurs som används i denna beräkning (1 euro = 10,83 kronor) motsvarar detta cirka 5 100 till 6 700 kronor. Se Tabell 3.

Tabell 3. Avgifter och kilometerjämförelse från jämförelsepunkten Krakow

Delsträcka	Beräknad undervägsavgift	Km från Krakow
Arlanda–Krakow	2 475 euro	1072
Arlanda–Krakow via Baltikum	2 327 euro	1120
Köpenhamn–Krakow	1 853 euro	782
Oslo–Krakow	2 811 euro	1240

Källa: Flightradar24

Skillnaden mellan Arlanda och Köpenhamn är tydlig i den norra delen av flygningen. Den beräknade undervägsavgiften för denna del av rutten är cirka 474–622 euro högre vid trafik till Arlanda, beroende på vald flygväg. Beräkningen visar därmed att skillnader i flygväg och passerade lufrum kan påverka flygbolagets kostnadskalkyl. Rapporten innehåller dock inte någon beräkning av den totala kostnaden eller lönsamheten för linjen.

3.4 Exempelflygningar från Tokyo

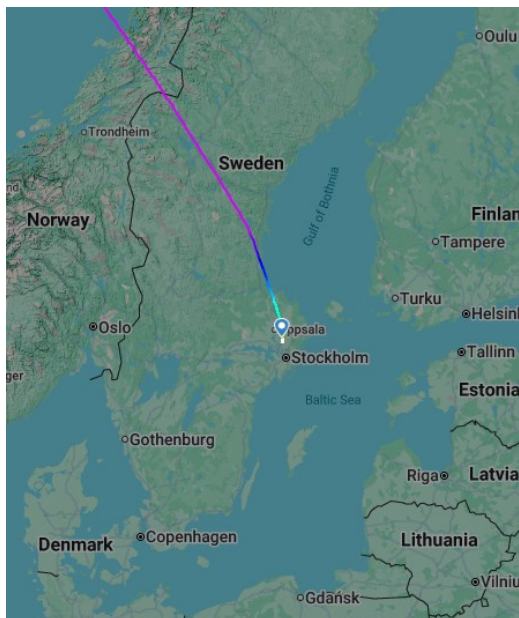
För att komplettera exemplet från Dubai analyseras även flygningar från Tokyo (HND) till Arlanda och jämförbara flygplatser i norra Europa. Oslo saknas i exemplet eftersom flygplatsen saknar direktförbindelse med Tokyo. I beräkningen används Boeing 787–8 Dreamliner med MTOW 228 ton som exempel på flygplanstyp. Viktfaktorn blir därmed 2,28.

Tokyo-exemplet skiljer sig från Dubai-exemplet genom att flygvägarna inte i samma utsträckning sammanfaller i Europa. Flygningar mellan Tokyo och norra Europa passerar i regel norrifrån, via arktiska eller nordatlantiska rutten, innan de når europeiskt lufrum. Det innebär att jämförelsen avser

den sista delen av flygningen, från inträdet i europeiskt luftrum till respektive destinationsflygplats.

Flygningar från Tokyo till de jämförda flygplatserna har mer varierande flygvägar än flygningarna från Dubai. Flygningar till Helsingfors och Köpenhamn passerar i exemplen norr om Grönland, medan flygningar till Arlanda och Amsterdam passerar över eller i anslutning till Grönland. Amsterdam-rutten går längre norrut och ansluter därefter mot brittiskt luftrum, vilket innebär att Tokyo-exemplet bör tolkas mer försiktigt. Här saknas en gemensam jämförelsepunkt på samma sätt som Krakow i Dubai-exemplet. I beräkningen bortses därför från den interkontinentala delen av flygningen och endast den del som uppskattas ske i europeiskt luftrum räknas med.

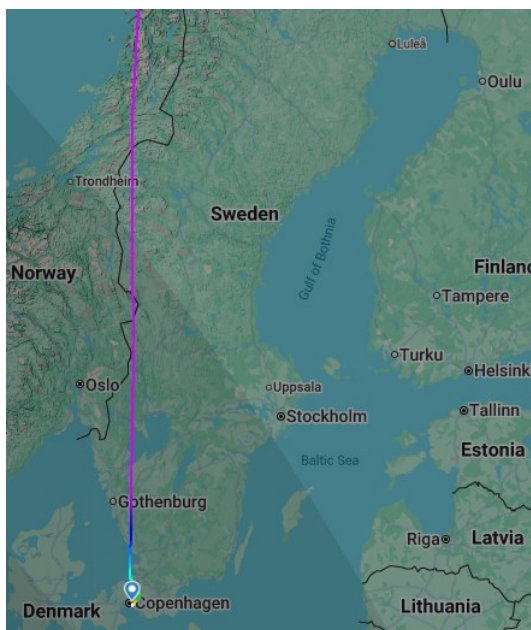
Figur 6. Flygväg HND-ARN



Källa: Flightradar24

Figuren visar att flygningen till Arlanda ansluter till europeiskt luftrum från nordväst. I beräkningen antas flygningen gå in över Bodø, med cirka 120 kilometer i norskt luftrum och därefter cirka 750 kilometer i svenskt luftrum fram till Arlanda.

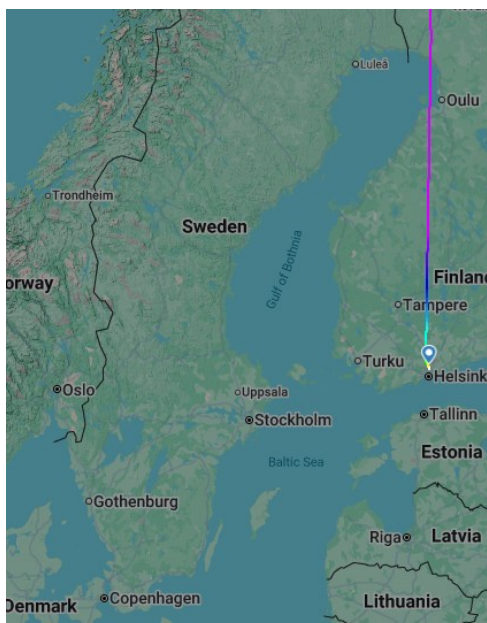
Figur 7. Flygväg HND-CPH



Källa: Flightradar24

Figuren visar att flygningen till Köpenhamn passerar längre västerut än Arlanda-rutten och därefter går via norskt och svenskt luftrum innan den når danskt luftrum. I beräkningen antas flygningen passera strax öster om Trondheim, fortsätta via Oslo med cirka 517 kilometer i norskt luftrum och därefter cirka 340 kilometer i svenskt luftrum. Notera att flygrutten i det här fallet är rak och att man under den aktuella flygningen har bortsett från möjligheten att förlägga en längre del i det billigare norska luftrummet.

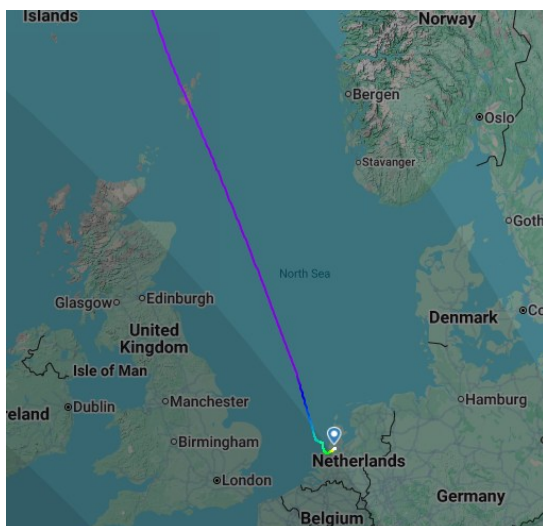
Figur 8. Flygväg HND-HEL



Källa: Flightradar24

Figuren visar att flygningen till Helsingfors får en längre slutlig sträcka i finskt luftrum. I beräkningen antas flygningen passera Hammerfest, med cirka 250 kilometer i norskt luftrum och cirka 955 kilometer i finskt luftrum.

Figur 9. NRT-AMS



Källa: Flightradar24

Figuren visar att flygningen till Amsterdam skiljer sig tydligt från flygningarna till de nordiska flygplatserna. Den europeiska delen av rutten antas i huvudsak gå genom brittiskt luftrum. I beräkningen uppgår sträckan i

brittiskt luftrum till cirka 1 000 kilometer. Det bör noteras att underlaget avser Tokyo Narita (NRT) och inte Tokyo Haneda (HND) som i övriga exempel, men detta bör sakna betydelse för jämförelsen i övrigt.

3.4.1 Avgiftsskillnader

Beräkningen visar att den uppskattade undervägsavgiften för den europeiska delen av flygningen mellan Tokyo och Arlanda uppgår till cirka 1 724 euro. För sträckan mellan Tokyo och Köpenhamn uppgår motsvarande avgift till cirka 1 418 euro, medan för sträckan mellan Tokyo och Helsingfors uppgår avgiften till cirka 2 320 euro och för sträckan Tokyo-Amsterdam uppgår avgiften till cirka 2 017 euro, se Tabell 4.

Tabell 4. Undervägsavgifter och flygkilometer i europeiskt luftrum

Rutt	Beräknad undervägsavgift	Antagen europeisk luftrumsfördelning
Tokyo–ARN	1 724 euro	120 km Norge, 750 km Sverige: totalt 870 km
Tokyo–CPH	1 418 euro	517 km Norge, 340 km Sverige: totalt 857 km
Tokyo–HEL	2 320 euro	250 km Norge, 955 km Finland: totalt 1 205 km
Tokyo–AMS	2 017 euro	Totalt 1 000 km Storbritannien

Källa: RDC Aviation's Apex Data Platform.

Beräkningen visar att Arlanda hamnar i mitten av jämförelsen. Den uppskattade undervägsavgiften för den europeiska delen av flygningen mellan Tokyo–Arlanda uppgår till cirka 1 724 euro. Det är högre än motsvarande beräkning för sträckorna till Köpenhamn, men lägre än för sträckorna till Helsingfors och Amsterdam. Skillnaden mot sträckan till Köpenhamn uppgår till cirka 306 euro. Omräknat med samma växelkurs som i Dubai-exemplet (1 euro = 10,83 kronor), motsvarar detta cirka 3 300 kronor per flygning.

De exempelberäkningar som redovisas i rapporten visar att undervägsavgiften varierar mellan Arlanda och jämförbara flygplatser. I Dubai-exemplet uppstår skillnaden mot Köpenhamn främst genom att Arlanda har en längre nordlig anslutning till den gemensamma flygvägen genom Europa. I Tokyo-exemplet beror skillnaderna mer på hur flygningen ansluter till europeiskt luftrum och hur stor del som går genom norskt,

svenskt, finskt eller brittiskt luftrum. Beräkningarna visar att undervägsavgiften kan skilja sig mellan destinationer. Rapporten ger däremot inte underlag för att bedöma hur stor betydelse dessa skillnader har för flygbolagets totala kostnad eller för lönsamheten på en enskild linje.

4 Kostnader för säkerhetskontroll i Sverige och andra länder

Säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage är en obligatorisk del av luftfartsskyddet. Kostnaderna uppstår till följd av EU:s gemensamma regelverk för civil luftfart, men det är upp till medlemsstaterna att bestämma hur kostnaderna ska fördelas mellan staten, flygplatserna, flygbolagen och användarna. Detta har lett till att europeiska länder har valt olika modeller för finansiering och organisering av säkerhetskontroll.

Sverige har valt ett nationellt avgiftsutjämnningssystem, GAS, där kostnaderna för säkerhetskontroll vid säkerhetsgodkända flygplatser samlas i ett gemensamt system. Avgiften tas ut per avresande passagerare och är lika för alla flygplatser som ingår i systemet. Detta skiljer Sverige från flera andra länder, där säkerhetskostnaden i större utsträckning hanteras som en flygplatsspecifik avgift.

4.1 Finansieringsmodeller i jämförda länder

Kartläggningen visar att de flesta jämförda länder finansierar säkerhetskontrollen genom avgifter. I flera länder hanteras kostnaden som en del av flygplatsens avgiftssystem, där flygplatsen eller flygplatssystemet ansvarar för kostnadsbas och avgiftsnivå. Det gäller bland annat Danmark, Finland, Norge, Nederländerna, Lettland och Spanien.

Frankrike avviker genom att finansieringen sker genom en flygplatsskatt. Den skatten får användas till säkerhetskontroll, men även till räddning, brandbekämpning och vissa kostnader för miljöövervakning. Den franska nivån bör därför inte tolkas som en ren säkerhetsavgift på samma sätt som exempelvis GAS eller säkerhetsavgiften vid Köpenhamn och Schiphol.

En central skillnad mellan länderna är om avgiften är nationellt utjämnad eller flygplatsspecifik. Sverige har ett nationellt utjämnningssystem. Finland har samma avgift på Finavias flygplatser och Norge har samma avgift på Avinors flygplatser. Danmark och Nederländerna har däremot flygplatsspecifika avgifter. Spanien har en mer samlad modell, men med vissa geografiska undantag.

4.2 Aktuella avgiftsnivåer 2026

Den uppdaterade jämförelsen visar att nivån på säkerhetsavgiften varierar tydligt mellan länder och flygplatser. Tabellen nedan redovisar aktuella nivåer för 2026 i det uppdaterade underlaget.

Tabell 5. Aktuella avgiftsnivåer, stigande.

Land	Flygplats	Avgift i lokal valuta 2026	Omräknat till SEK
Spanien	Madrid-Barajas	3,72 EUR	41 kr
Sverige	Alla flygplatser i GAS	46 SEK	46 kr
Finland	Helsingfors-Vanda	6,27 EUR	68 kr
Norge	Oslo Gardermoen	75 NOK	76 kr
Lettland	Riga	7,55 EUR	82 kr
Danmark	Köpenhamn	70,04 DKK	102 kr
Frankrike	Paris Charles de Gaulle	11,80 EUR	129 kr
Nederländerna	Amsterdam Schiphol	21,37 EUR	233 kr

Det bör noteras att GAS-avgiften i Sverige fr.o.m. 1 mars 2027 höjs till 77 SEK. I Frankrike avses en flygplatsskatt och inte en ren säkerhetsavgift. Om transferpassagerare förekommer kan särskilda säkerhetsavgifter för transfer tillkomma. Sådana avgifter finns i underlaget för Helsingfors, Amsterdam och Köpenhamn. För Spanien, Lettland och Frankrike har det inte kunnat fastställas inom ramen för denna genomgång om motsvarande särskilda transferavgifter tas ut. Vid beräkningstillfället var 1 EUR = 10,909. Källa: Transportstyrelsens sammanställning utifrån aktuella avgiftsunderlag från berörda flygplatser och flygplatssystem.

Det uppdaterade underlaget visar att säkerhetskostnaden per passagerare varierar ordentligt mellan länder och flygplatser. Sverige har 2026 en GAS-avgift på 46 kronor per avresande passagerare. Det är en låg nivå i jämförelsen. I Frankrike redovisas Paris Charles de Gaulle med 11,80 EUR, men detta avser en skatt och bör därför tolkas separat. Sverige ligger lägre än Danmark, Finland, Norge, Amsterdam, Paris Charles de Gaulle och Riga, men något högre än Madrid-Barajas.

Den aviserade höjningen av GAS till 77 kronor från den 1 mars 2027 förändrar Sveriges relativa position. Efter höjningen hamnar Sverige ungefär i nivå med Norge och något över Finland, men fortfarande under Danmark, Frankrike och Nederländerna, allt annat lika.

5 Arlandas konkurrensläge i avgiftsjämförelsen

Avgifter är en del av flygbolagens kostnads kalkyl när de väljer att trafikera en flygplats. Rapporten innehåller dock inte någon beräkning av de totala kostnaderna eller lönsamheten för en internationell flyglinje. Den kan därför inte bedöma hur stor andel de analyserade avgifterna utgör av flygbolagens samlade kostnader eller vilken avgiftsskillnad som kan vara avgörande för ett enskilt linjebeslut. Analysen avser i stället att bedöma om trafik till Arlanda har en relativ avgifts- eller skattenackdel jämfört med de utvalda jämförelseflygplatserna.

Utifrån granskningen i denna rapport framstår inte Arlanda som en högkostnadsflygplats i relation till övriga jämförelseflygplatser. Jämförelsen av skatter och avgifter visar att Arlanda har den lägsta samlade nivån av de fem flygplatser som ingår i analysen. Amsterdam och Köpenhamn ligger högst, medan Arlanda och Helsingfors ligger tydligt lägre och på ungefär samma nivå. Arlanda framstår särskilt som konkurrenskraftig i den samlade jämförelsen, där både flygplatsavgifter och skatter ligger på en relativt låg nivå. Däremot är Arlanda inte billigast inom varje enskild kategori. För tung internationell trafik ligger de flygplansrelaterade avgifterna närmare Köpenhamn och Oslos avgifter.

Jämförelsen ska tolkas med viss försiktighet. Publicerade avgiftslistor visar inte alltid vad enskilda flygbolag faktiskt betalar efter rabatter, incitamentsprogram eller särskilda avtal. Detta är särskilt relevant för nya långdistanslinjer. De avgifter som ett flygbolag betalar till en aktuell flygplats kan därmed vara något mindre. Analysen bör därför ses som en jämförelse av officiella och beräknade avgiftsnivåer, inte som en fullständig redogörelse av varje flygbolags faktiska kostnad.

Jämförelsen av undervägsavgifter pekar i samma riktning. Undervägsavgiften kan skapa skillnader mellan alternativa destinationer, men exemplen från Dubai och Tokyo visar att skillnaderna är begränsade och framstår inte som tillräckligt stora för att ensamt avgöra valet av destination. Även analysen av säkerhetsavgifter ger svagt stöd till bilden att Arlanda har en avgiftsnackdel. Sveriges GAS-avgift ligger lågt i 2026 års jämförelse. Den aviserade höjningen från mars 2027 innebär att Sverige hamnar närmare Norge och något över Finland, men fortfarande under Danmark, Frankrike och Nederländerna.

En studie av miljöorganisationen European Federation for Transport and Environment, T&E, har funnit att sambandet mellan låga platsbundna kostnader och högre trafikvolym är svagt. I studien, *Location costs in aviation* (T&E, 2025), definieras platsbundna kostnader som direkta, externt

påförda kostnader som varierar beroende på flygplats eller land, exempelvis flygplatsavgifter, säkerhetsavgifter, skatter och flygtrafiktjänstrelaterade avgifter. Det är samma typ av kostnader som analyseras i denna rapport. För stora flygplatser och hubbar finns enligt studien inget tydligt samband mellan kostnadsnivå och passagerarvolym, och det saknas empiriskt stöd för att låga platsbundna kostnader i sig leder till större utbud eller högre passagerarvolym.

Rapporten ger inget stöd till att trafik till Arlanda har en tydlig relativ avgiftsnackdel i förhållande till de utvalda jämförelseflygplatserna. Arlanda har en låg samlad avgifts- och skattebelastning i jämförelsen, medan undervägsavgifterna varierar mellan de analyserade flygningarna. Detta innebär inte att avgifter saknar betydelse, men rapporten ger inte underlag för att avgöra vilken betydelse en viss avgiftsskillnad har för ett flygbolags beslut om att etablera eller behålla en internationell linje.

Referenser

Eurocontrol (2026a). *Effective cost-recovery system, CRCO*. Tillgänglig: <https://www.eurocontrol.int/crco> (260612)

Eurocontrol (2026b). *Customer guide to charges*. Tillgänglig: <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2026-04/eurocontrol-customer-guide-to-charges.pdf> (260612)

Eurocontrol (2026c). *Adjusted unit rates applicable to April 2026 flights*. Tillgänglig: <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2026-04/ur-2604.pdf> (260611)

Eurocontrol (2020). *Principles for establishing the cost-base for en route charges and the calculation of the unit rates*. Tillgänglig: <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2019-12/doc-20.60.01-eurocontrol-principles-january-2020-en.pdf> (260611)

ICAO (2026). *ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services*. Tillgänglig: https://www.icao.int/sites/default/files/2025-02/9082_10ed_en.pdf (260612)

T&E (2025). *Location costs in aviation*. Tillgänglig: https://uploads.transportenvironment.org/production/files/TE-study_Location-costs-in-aviation.pdf?dm=1761743294 (260616)

Transportstyrelsen (2024). *Luftfartens avgifter 2016–2024* (TSL 2024-2810)

Transportstyrelsen (2014). *Kartläggning av europeiska länders finansiering och organisering av säkerhetskontroll* (TSL 2014-5140).

Databas: RDC Aviation's Apex Data Platform



**TRANSPORT
STYRELSEN**

transportstyrelsen.se
telefon 0771-503 503