

Luftfartens avgifter 2016–2020



© Transportstyrelsen

Sjö- och luftfart
Enheten för hållbar utveckling

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning TSL 2021-3801

Författare Lokrantz Malin

Månad År Juni 2021

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

Förord

Covid-19 pandemin har påverkat en hel värld. En av de branscher som drabbats hårt är flygbranschen, men redan innan pandemin hade många flygbolag en tuff ekonomisk situation. 2016 tog Transportstyrelsen fram en redovisning om hur de statliga avgifterna utvecklats sedan 2005. Rapporten togs fram inom ramen för myndighetens marknadsövervakning. Det här är en fristående fortsättning.

Ett särskilt tack till Swedavia för synpunkter.

Norrköping, juni 2021

Simon Posluk
Chef för enheten för hållbar utveckling

Karin Fransson
Chef för sektionen för strategisk
utveckling och marknad

Innehåll

FÖRORD	3
INNEHÅLL	4
1 INLEDNING	5
1.1 Bakgrund.....	5
1.2 Syfte och metod.....	5
1.3 Avgränsningar.....	5
2 AVGIFTER FÖR TILLSYN, TILLSTÅND OCH REGISTERHÅLLNING	6
2.1 Transportstyrelsens årliga avgifter.....	6
2.2 Höjda avgifter för alla exempelbolagen	6
3 AVGIFTER KOPPLAT TILL FLYGNINGAR	8
3.1 Utveckling av Swedavias avgifter	8
3.2 Terminalavgiften på Arlanda har ökat.....	11
3.3 GAS-avgiften har ökat	12
3.4 Undervägsavgift har minskat	12
3.5 Avgifterna för en exempelflygning har ökat	13
4 EN BRANSCH I KRIS	16
4.1 Flygbranschen har fått flera stödåtgärder.....	16
4.2 Statliga aktörer har underlättat för flygbolagen.....	16
4.3 Obalans i avgiftssystemen måste lösas	17
4.4 De kommande åren blir troligtvis tuffa för flygbranschen	17
5 SAMMANFATTNINGSVIS	18
REFERENSER	19

1 Inledning

Flygmarknaden är en kapitalintensiv bransch och flygbolag har en hög andel fasta kostnader. En inte helt försumbar kostnadspost för flygbolag är de statliga avgifterna. Det har tidigare lyfts att det varit otydligt vad avgifterna ska täcka och hur avgiftsnivåerna bestäms. Avgifternas storlek har också framhållits som betungande för flygbolagen. 2016 presenterade därför Transportstyrelsen en sammanställning av de avgifter flygbolag betalar till statliga aktörer. Då kunde myndigheten konstatera att för perioden 2005 till 2014 hade dessa avgifter minskat med knappt 6 procent (se Transportstyrelsen, 2016). Den här rapporten är en fristående fortsättning.

1.1 Bakgrund

Den svenska flygmarknaden har historiskt haft en positiv trend sett till antal passagerare. Inrikesmarknaden kännetecknas av ett fåtal aktörer med nordiskt ägande och utrikesmarknaden kännetecknas av en större bredd i såväl antal aktörer som ägandet. Förutsättningarna för flygbolag påverkas bland annat av storleken på avgifter och andra kostnader. Aktörerna på flygmarknaden påverkas också till stor del av det allmänna ekonomiska läget i samhället.

Enskilda händelser kan också få stor påverkan på marknaden, till exempel terrorattacken i New York 2001. Den enskilda händelse som fått störst påverkan på flygmarknaden, såväl i nutid som historiskt, är den pågående Covid-19 pandemin. Hur stor påverkan den kommer få på flygmarknaden på lång sikt är fortfarande svårt att avgöra men att marknaden är kraftigt påverkad är helt klart och den ekonomiska situationen för flygbolagen är just nu svår.

1.2 Syfte och metod

Syftet med rapporten är att beskriva hur de statliga avgifterna som flygföretag betalar har förändrats 2016–2020 samt att ge en övergripande bild av vad som kan förväntas framöver. Utvecklingen beskrivs dels utifrån ett övergripande perspektiv, dels genom några fiktiva exempel.

Om inget annat anges beskrivs förändringarna i fasta priser med 2016 som basår.

1.3 Avgränsningar

Endast de avgifter svenska flygföretag betalar till Transportstyrelsen, Eurocontrol och Swedavia omfattas. Avgifter på icke-statliga flygplatser eller eventuella försenings- och straffavgifter berörs inte.

Avgifternas utveckling exemplifieras genom tre fiktiva flygbolag och en fiktiv flygning. Hur enskilda bolag har påverkats av avgifternas utveckling fångas därmed inte.

2 Avgifter för tillsyn, tillstånd och registerhållning

Transportstyrelsen ansvarar för tillsyn, tillstånd, regelgivning och registerhållning inom luftfarten. Transportstyrelsens verksamhet för tillståndsprovning, tillsyn och registerhållning ska finansieras med avgifter enligt självkostnadsprincipen. Regelgivning finansieras genom skattemedel.

2.1 Transportstyrelsens årliga avgifter

Transportstyrelsen tar ut årliga avgifter för tillsyn, registerhållning och tillstånd. Dessa baseras på exempelvis luftfartygstyper, antal luftfartyg och vikt.

Avgiftsposterna som tas upp i detta PM är de årliga avgifterna för

- Tillstånd för kommersiella flygtransporter, AOC
- Operativ licens, OL
- Luftfartsskydd
- Luftfartsregistret
- Övervakning av luftvärdigheten
- Luftvärdighetsorganisation, CAMO.

Fram till årsskiftet 2017–2018 tog Transportstyrelsen ut en myndighetsavgift som skulle täcka de delar av myndighetens verksamhet som de direkta avgifterna inte täckte. Från 2011 höjdes de direkta avgifterna med avsikten att kunna avskaffa myndighetsavgiften, och de områden som fortfarande inte har full kostnadstäckning av direkta avgifter finansieras idag istället delvis av skattemedel. Myndighetsavgiften låg oförändrad under 2016 och 2017 på fem kronor per avresande passagerare¹ tills den avskaffades.

De årliga avgifterna för CAMO och OL har inte ändrats i löpande priser under perioden. Avgiften för luftfartsskydd har sänkts och avgifterna för registerhållning, AOC och övervakning av luftvärdighet har höjts.

2.2 Höjda avgifter för alla exempelbolagen

Avgifternas utveckling exemplifieras genom tre fiktiva bolag:

- Bolag 1 har 10 luftfartyg som väger upp till 10 ton (OL kategori B).
- Bolag 2 har 10 luftfartyg som väger upp till 30 ton (OL kategori A).
- Bolag 3 har 10 luftfartyg som väger över 30 ton (OL kategori A).

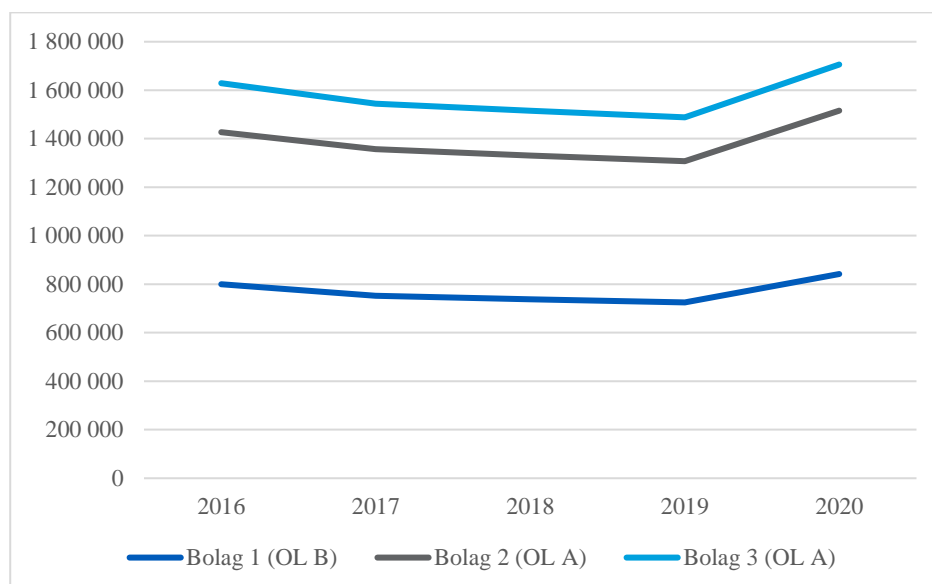
¹ Med vissa undantag, exempelvis barn under två år och passagerare i transfer.² Exempelbolagen har samma typ av luftfartyg, om de istället hade haft flera olika typer hade avgiften istället varierat mellan 261 000 och 771 000 kronor för 2020 i löpande priser.

Tillstånd för kommersiella flygtransporter är den enskilt största avgiften. Den varierar mellan 234 000 (bolag 1) och 678 000 kronor (bolag 3) i löpande priser för 2020.² Avgiften för registerhållning är den enskilt lägsta avgiften och 2020 motsvarade den 6 000 kronor i löpande priser per bolag.

Avgifterna för övervakning av luftvärdigheten och registerhållning har båda ökat 2016–2020. Procentuellt har avgiften för registerhållning förändrats mest, motsvarande en ökning på 41 procent. Effekten på det totala avgiftsuttaget är dock marginell eftersom avgiften är så pass liten. Sett till ökning i kronor har istället avgiften för övervakning av luftvärdigheten ökat mest, motsvarande drygt 27 procent.

Avgiften för luftfartsskydd har minskat med drygt 24 procent och övriga avgifter har minskat med 5–6 procent vardera.

Den totala årliga avgiftsbördan har ökat motsvarande 5–6 procent för alla tre bolag mellan 2016 och 2020. Under tidsperioden har avgifterna dock sänkts flera år men ökningen mellan 2019 och 2020 gjorde att avgifterna ökade totalt för perioden, se figur 1.



Figur 1. Årliga avgifter för AOC, OL, luftfartsskydd, övervakning av luftvärdighet, CAMO och registerhållning 2016–2020 i kronor

Not. 1. Justerat för inflation med basår 2016

² Exempelbolagen har samma typ av luftfartyg, om de istället hade haft flera olika typer hade avgiften istället varierat mellan 261 000 och 771 000 kronor för 2020 i löpande priser.

3 Avgifter kopplat till flygningar

Swedavia äger, förvaltar och driver de 10 statligt ägda flygplatserna i Sverige. För tjänsterna som erbjuds på flygplatserna tar Swedavia ut avgifter som baseras på flygplatsernas kostnader och trafikprognos. De statligt ägda flygplatserna är Stockholm Arlanda (ARN), Bromma Stockholm (BMA), Göteborg Landvetter (GOT), Kiruna (KRN), Luleå (LLA), Malmö (MMX), Ronneby (RNB), Umeå (UME), Visby (VBY) och Åre Östersund (OSD).

Utöver Swedavia tar också Transportstyrelsen och Eurocontrol ut avgifter kopplat till enskilda flygningar dels för det gemensamma avgiftssystemet för säkerhetskontroll (GAS), dels för flygtrafiktjänst.

3.1 Utveckling av Swedavias avgifter

De avgifter Swedavia tar ut är kopplade till olika tjänster, exempelvis passagerarrelaterade tjänster, och baseras bland annat på antal passagerare och flygplanets olika karakteristikas. Alla avgifter tas inte ut på alla Swedavias flygplatser och avgiftsnivåerna varierar i flera fall beroende på flygplats.

Flera av avgifterna som tas ut på Swedavias flygplatser är reglerade, vilket bland annat syftar till att värna flygplatsanvändarnas intressen genom ökad transparens och samråd vid prissättningen.

Under perioden från 2016 till 2020 har de flesta avgiftsnivåerna förändrats i löpande priser, dessutom har också några mindre strukturförändringar gjorts. En övergripande sammanställning av avgifterna och deras utveckling finns i tabell 1. För att beskriva avgifternas utveckling presenteras en exempelflygning i kap. 3.5.

Tabell 1. Sammanställning av Swedavias avgifter 2016–2020

Avgift	Tillämplig på	Avgiften baseras på	Avgiften finansierar	Utveckling (i fasta priser)	Kommentar
Startavgift	Alla statliga flygplatser	Flygplanets maximala startvikt	Service och infrastruktur för flygplan som lyfter och landar på Swedavias flygplatser.	+	
Avgasavgift	Alla statliga flygplatser	Flygplanets certifierade utsläppsnivå av NOx i LTO-cykeln	Kontroll och mätning av utsläpp på flygplatsen och åtgärder för att sänka utsläppen.	+	
Bulleravgift	Alla statliga flygplatser	Flygplanets certifierade bullernivå	Kontroll och mätning av buller samt åtgärder för att sänka bullernivåerna.	–	Oförändrad i löpande priser
Terminalavgift ³	BMA, GOT	Flygplanets maximala startvikt	Flygtrafiktjänst för flygning i flygplatsens nära luftrum/terminalområde	+ GOT – BMA	BMA – oförändrad i löpande priser Avgiften beräknas på samma sätt som på Arlanda.
Terminalavgift	LLA, OSD, KRN, RNB, UME, VBY, MMX	Flygplanets maximala startvikt	Flygtrafiktjänst för flygning i flygplatsens nära luftrum/terminalområde	–	Oförändrad i löpande priser

³ Terminalavgiften på ARN beskrivs i kap. 3.2.

Avgift	Tillämplig på	Avgiften baseras på	Avgiften finansierar	Utveckling (i fasta priser)	Kommentar
Passageraravgift	Alla	Antal passagerare	Tjänster och infrastruktur som nyttjas av passagerare, såsom terminaler	+ inrikes – utrikes	Sedan 2018 är avgiften densamma oavsett destination.
PRM ⁴	Alla statliga flygplatser	Antal passagerare	Assistans till passagerare med nedsatt rörlighet eller funktionshinder	+	
Markttjänst - Passagerarhantering	ARN, BMA, GOT, MMX	Antal passagerare	Infrastruktur och förvaringsutrymmen för ex. bagage, diskar vid check-in och boarding mm.	+	Inklusive bagageavgiften.
- Ramptjänst	ARN, BMA, GOT, MMX	Antal ton	Infrastruktur för ex. dricksvatten, toalettavfall mm. från flygplanen	+ Bromma – övriga	
Bagageavgift	ARN, BMA, GOT, MMX	Antal passagerare	Infrastruktur och förvaring för bagage		Avgiften tillkom 2020. Se utveckling i avgiften för markttjänst passagerarhantering.
Slotkoordinering	ARN, BMA, GOT ⁵	Fast per avgång	Arbetet med att fördela slots på flygplatserna	–	Swedavia tar ut avgiften på uppdrag av ACS ⁶ som sköter slotkoordineringen och bestämmer avgiftsnivån.

⁴ Assistansservice för passagerare med funktionshinder och nedsatt rörlighet.

⁵ GOT blev en slotllokerad flygplats 2017.

⁶ Air Coordination Sweden.

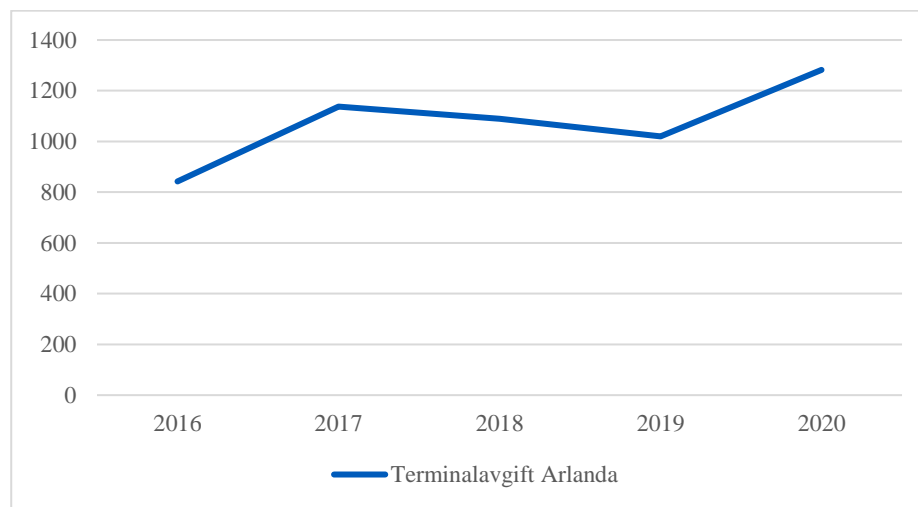
Avgiftsnivåerna, och hur de har förändrats, skiljer sig i vissa fall avsevärt mellan Swedavias flygplatser. Ett exempel är PRM-avgiften som ökat med knappt 16 procent på Malmö och 188 procent på Umeå.

Ett exempel på en strukturförändring är avgiften för passagerarhantering som har delats upp och där en bagageavgift har särskilts. Om dessa avgifter räknas ihop så har avgiften höjts mellan 30 och 130 procent på flygplatserna där avgiften tas ut, se tabell 1. Under perioden har också infrastruktur allokaterats om vilket bland annat inneburit att delar av avgiften för ramtjänst har bakats in i startavgiften. Det har lett till att avgiften för ramtjänst har minskat på tre av fyra flygplatser som avgiften tas ut på.

3.2 Terminalavgiften på Arlanda har ökat

Terminalavgiften (TNC) på Stockholm Arlanda fastställs av Transportstyrelsen eftersom den är reglerad enligt en EU-förordning⁷. Avgiften för Terminal Arlanda täcker ersättning för LFFVs flygtrafikledningstjänst och Swedavias ersättning som infrastrukturhållare som avser Terminalområdet Arlanda (luftrum i anslutning till flygplats).

Avgiften har under perioden höjts motsvarande drygt 52 procent, se figur 2.



Figur 2. Terminalavgift (TNC) i kronor 2016–2020 för Arlanda i kronor

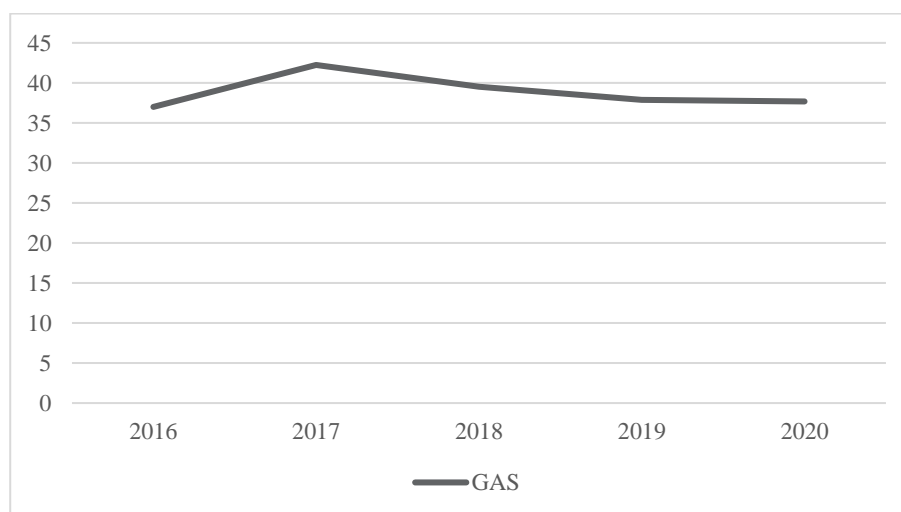
Not. 2. Justerat för inflation med basår 2016

⁷ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/317 om inrättande av ett prestations- och avgiftssystem i det gemensamma europeiska luftrummet och om upphävande av genomförandeförordningarna EU 390/2013 och EU 391/2013.

3.3 GAS-avgiften har ökat

För att jämna ut kostnaderna för säkerhetskontroll administrerar Transportstyrelsen det avgiftsutjämningsystem som gör att kostnaden för säkerhetskontroll är densamma oavsett flygplats i Sverige.⁸

Avgiften för gemensamt avgiftssystem för säkerhetskontroll har justerats näst intill årligen sedan den infördes 2005, vilket är en följd av hur systemet är uppbyggt. Under perioden 2016 till 2020 har avgiften justerats tre gånger för att möta gällande riktlinjer. Mellan 2016 och 2020 har avgiften ökat två procent, se figur 3.



Figur 3. Avgift för GAS per passagerare i kronor 2016–2020

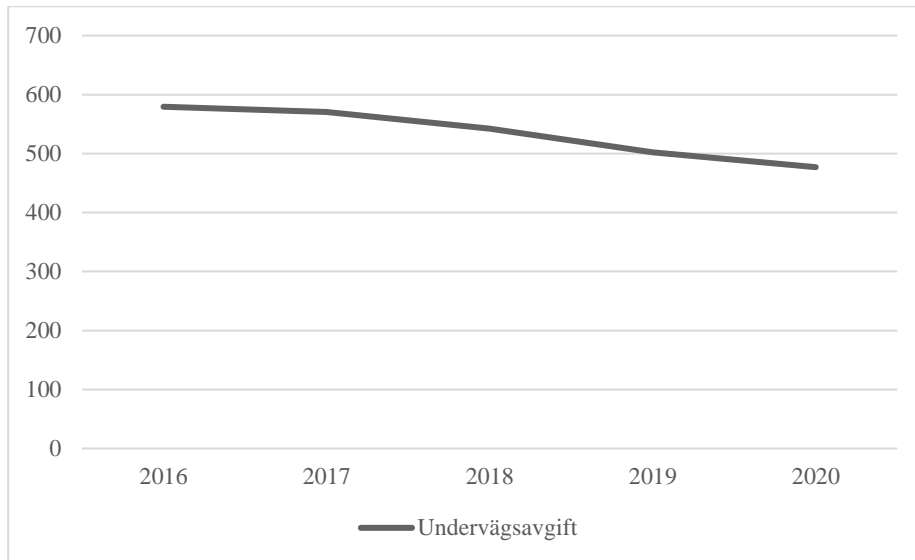
Not. 3. Justerat för inflation med basår 2016

3.4 Undervägsavgift har minskat

Undervägsavgiften tas ut för flygplan över 2 ton som flyger i luftrum där Sverige bedriver flygtrafiktjänst och faktureringen görs av Eurocontrol. Avgiften baseras på flygplanets viktfaktor, flygsträcka och en enhetsavgift.

Mellan 2016 och 2020 har undervägsavgiften sänkts knappt 18 procent, se figur 4.

⁸ Systemet regleras genom Lag (2004:1100) om luftfartsskydd.



Figur 4. Undervägsavgift i kronor 2016–2020 i kronor

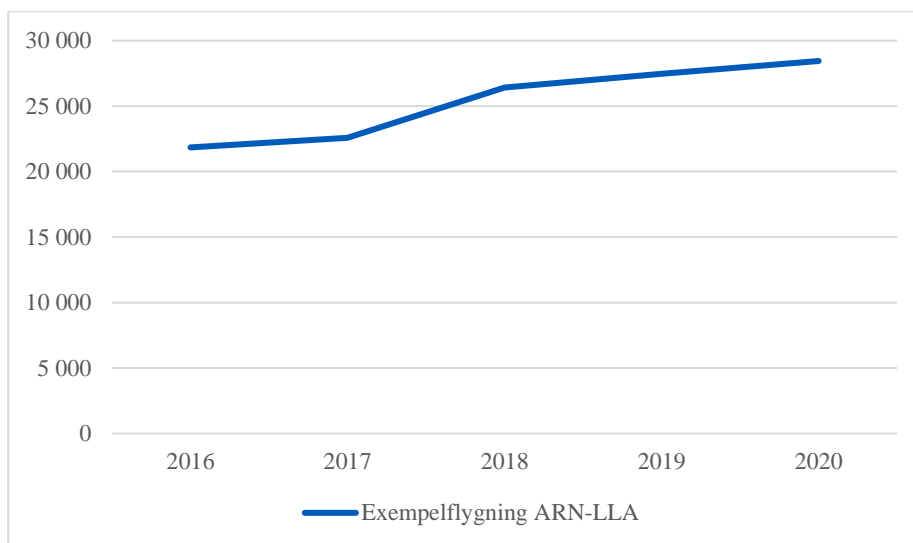
Not. 4. Justerat för inflation med basår 2016

3.5 Avgifterna för en exempelflygning har ökat

Hur avgifterna för flygbolag förändrats 2016–2020 presenteras genom en exempelflygning.⁹ I exemplet flyger en Boeing 737-800 Winglets sträckan Stockholm Arlanda (ARN)–Luleå (LLA)¹⁰ med 129 passagerare, varav 15 transfer. För exempelflygningen har avgifterna ökat med 30 procent, se figur 5.

⁹ I exemplet har endast avgifter kopplade till själva flygningen tagits med, det innebär att Transportstyrelsens årliga avgifter inte är medräknade. Inte heller myndighetsavgiften eller flygskatten är inkluderade.

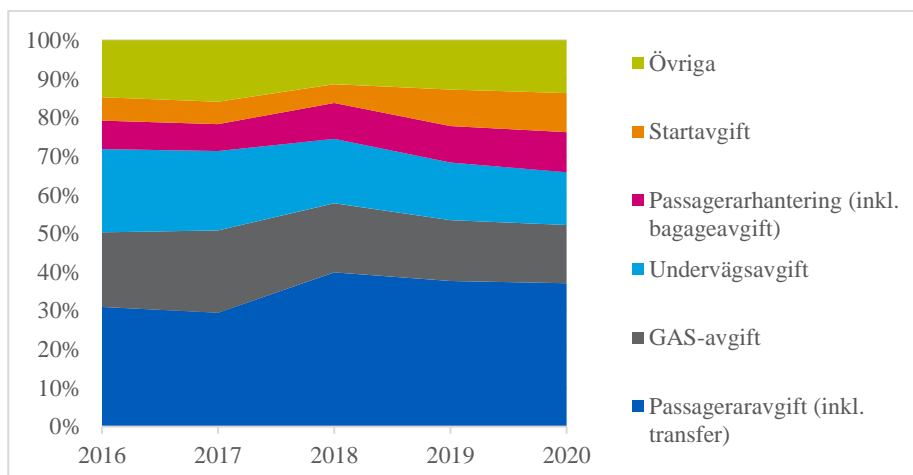
¹⁰ Uppskattat flygsträcka 690 km.



Figur 5. Totala avgifter för en flygning ARN-LLA 2016-2020 i kronor¹¹

Not. 5. Justerat för inflation med basår 2016

Procentuellt sett är de största avgifterna för denna flygning: passageraravgiften, avgiften för passagerarhantering (inklusive bagageavgiften), startavgiften, GAS-avgiften och undervägsavgiften. Tillsammans står dessa avgifter för 86 procent av de totala avgifterna för flygningen. Se fördelningen mellan avgifterna i figur 6.



Figur 6. Avgifter för en flygning ARN-LLA 2016-2020

Not. 6. Justerat för inflation med basår 2016

Not. 7. Övriga avgifter är avgasavgift, PRM-avgift, ramptjänst, slotkoordinering, terminaltjänstavgift och bulleravgift.

¹¹ I diagrammet är följande avgifter inkluderade: avgasavgift, startavgift, passageraravgift, PRM-avgift, passagerarhantering, ramptjänst, bagageavgift, slotkoordinering, bulleravgift, terminaltjänstavgift, GAS-avgift och undervägsavgift.

För denna exempelflygning har startavgiften, avgasavgiften och avgiften för passagerarhantering (inklusive bagageavgiften) höjts mest procentuellt, över 80 procent. Mätt i kronor står istället passageraravgiften för störst ökning. Ökningen har gjort att avgiften ökat från 31 procent till 37 procent av den totala avgiftsbördan 2016–2020 för exempelflygningen.

De avgifter som inkluderats i detta exempel är bara en delmängd av de totala kostnaderna för en flygning. Det finns till exempel andra styrmedel som inte är statliga avgifter som kan påverka, eller kommer att påverka, kostnaderna för en enskild flygning. Några exempel på detta är kostnader för EU ETS, det kommande CORSIA och den svenska flygskatten. Om flygskatten¹² hade tagits med i ovan flygning hade den utgjort 19–20 procent 2018–2020. Flygskatten har alltså till stor del påverkat flygbolagens kostnader för enskilda flygningar i relation till statliga avgifter.¹³

Utöver skatter och avgifter har flygbolag även andra kostnader kopplat till flygningar. Flygbränsle är ett exempel som utgör en stor del av den totala kostnaden för en flygning. I Transportstyrelsens tidigare rapport om luftfartens avgifter konstaterades det att bränslekostnaden är en stor kostnad för bolagen och den kostnad som förändrats mest 2001–2014, vilket lett till en betydande ökning sett till andel av de totala kostnaderna (se Transportstyrelsen, 2016).

¹² Skatten infördes 1 april 2018 och uppgick då till 60 kronor per inrikespassagerare. Skatten justeras årligen utifrån det allmänna prisläget.

¹³ Observera att det inte innebär att flygskatten står för 19-20 procent av de totala kostnaderna för en flygning. Andelen är i relation till de statliga avgifterna som inkluderats i figur 6.

4 En bransch i kris

Covid-19 pandemin har kraftigt påverkat flygföretagens ekonomiska situation. På de svenska flygplatserna minskade antalet passagerare i linje- och chartertrafik med drygt 75 procent 2020 jämfört med 2019 (Transportstyrelsen, 2021a). SCB (2021) uppger att försäljningen inom flygbranschen minskade med 69 procent under 2020 och för hela persontransportbranschen minskade försäljningen med 29 procent.

4.1 Flygbranschen har fått flera stödåtgärder

Många flygbolag och flygplatser har en kraftigt påverkad ekonomisk situation på grund av covid-19. En hög andel fasta kostnader och kraftigt minskade intäkter har påverkat både flygbolag och flygplatser, vilket kommer påverka deras ekonomi också framöver.

Flygbranschen är en av de branscher som fått särskilda stödåtgärder av staten under pandemin. Ett exempel är det garantiprogram som Riksgälden administrerade under 2020 som såväl SAS (Riksgälden, 2020a) som BRA (Riksgälden, 2020b) tog del av. Ett annat exempel är det aktieägartillskott Swedavia fick under 2020 motsvarande 2,5 miljarder kronor (Swedavia, 2021). Utöver kreditgarantier och ägarstöd har såväl flygföretag som flygplatser också kunnat ta del av de generella stödinsatserna, såsom korttidspermitterings- och omställningsstöd.

Trots stödåtgärder har flera bolag behövt vidta ytterligare åtgärder såsom uppsägningar, rekonstruktioner och försäljning av flygplan. Hur svenska flygföretags konkurrensförmåga kommer påverkas framöver beror delvis på om fler åtgärder genomförs och vilka åtgärder andra länder har vidtagit och kommer att vidta för inhemska bolag.

4.2 Statliga aktörer har underlättat för flygbolagen

De flesta avgifter som Transportstyrelsen tar ut är fasta för flygföretagen, det vill säga att de behöver betala dem oavsett om de flyger eller inte. För att underlätta för flygföretagen pausade Transportstyrelsen utskick av fakturor under delar av 2020 och förlängde betalningstiden. Dessutom har myndigheten lämnat merparten av avgifterna för 2021 oförändrade på 2020 års nivå (Transportstyrelsen, 2020). Även Swedavia lämnade avgifterna oförändrade för 2021 på 2020 års nivå (Swedavia, 2020). Eftersom de flesta avgifterna har legat oförändrade 2021 kommer avgiftsnivåerna (givet fortsatt inflation) ha sjunkit mellan 2020 och 2021 i 2016 års prisnivå.

Transportstyrelsen har i dagsläget inte fått några indikationer på att arbetet med de årliga avgifterna för tillsyn, tillstånd och registerhållning ska bedrivas på något annorlunda sätt än tidigare, varför avgifterna framöver kommer att ses över i vanlig ordning. Inför 2022 har förändringar i flera

avgifter skickats ut på remiss (se Transportstyrelsen, 2021b). Även Swedavias process för avgiftsförändringar pågår just nu men hur avgifterna kommer att förändras framöver är för tidigt att säga.

4.3 Obalans i avgiftssystemen måste lösas

Den kraftiga nedgången i efterfrågan på flygresor och svårigheter att sänka kostnaderna i samma utsträckning har lett till stora obalanser i flera avgiftssystem och flygplatsbolags ekonomi.

Ett exempel på detta är GAS-systemet där underskottet för år 2020 motsvarar cirka 397 miljoner kronor. Hur underskottet i systemet ska hanteras är en pågående diskussion. Ett annat exempel är systemet för undervägsavgifterna där det beräknade underskottet uppgår till 2,6 miljarder för 2020 och 2021.

Transportföretagen (2021) lyfter också problematiken med hur underskotten för säkerhetskontroller och drift av infrastruktur ska hanteras framöver och poängterar att branschen ensamt har svårt att bära dessa underskott samtidigt som marknaden kan börja återhämta sig.

4.4 De kommande åren blir troligtvis tuffa för flygbranschen

Redan 2019 konstaterade IATA att många europeiska flygbolag hade det ekonomiskt tufft (IATA, 2019) och situationen för flygbolagen har knappast blivit bättre i och med pandemin. Transportföretagen (2021) uppger att många inom branschen har svårt att uppskatta hur omsättningen kommer utvecklas under 2021 på grund av svårigheter att bedöma utvecklingen av pandemin och dess fortsatta påverkan på resandet.

Med tanke på hur avgiftssystemen är uppbyggda är det rimligt att anta att den statliga avgiftsbördan för enskilda flygbolag kommer att öka de kommande åren. Kännbara avgiftshöjningar kan troligtvis framförallt förväntas i de system som baseras på trafikvolym där stora underskott byggts upp, och kommer fortsätta byggas upp så länge passagerarantalet återhämtar sig. Svårigheter att hålla kostnaderna nere samtidigt som marknaden återhämtar sig kommer troligtvis fortsatt leda till svårigheter för hela luftfartssektorn.

Även om samhället i stort skulle kunna återgå till det normala inom de kommande åren så finns det ytterligare några faktorer, förutom de som redan nämnts, som skulle kunna påverka flygmarknaden framöver. Ett exempel är huruvida beteendeförändringar i spåren av pandemin kvarstår, såsom förändrat affärsresande och hemester och ett annat exempel är kommande styrmedel för att minska klimatpåverkan från flygbranschen.

5 Sammanfattningsvis

De statliga avgifterna för flygbolag har ökat 2016–2020, baserat på tre exempelbolag och en exempelflygning. Avgifterna för tillsyn, tillstånd och registerhållning har ökat med 5–6 procent för tre exempelbolag och avgifterna kopplat till en exempelflygning mellan Stockholm Arlanda och Luleå har ökat med 30 procent.

Flygmarknaden befinner sig just nu i den värsta krisen hittills. Många flygbolag hade redan innan pandemin en tuff ekonomisk situation och den pågående pandemin har inte gjort situationen bättre.

Hur den svenska flygmarknaden kommer att utvecklas framöver återstår att se. Några faktorer som kan påverka utveckling framöver är om regeringen vidtar fler åtgärder för flygbranschen, andra länders åtgärder, om resandemönster förändras, hur avgiftssystemens underskott hanteras samt hur övriga avgifter och bränslepriser utvecklas.

Referenser

- IATA (2019). *European airline failures despite good industry level performance*. <https://www.iata.org/publications/economics/Reports/chart-of-theweek/chart-of-the-week-04-oct-2019.pdf> (2021-06-15)
- Riksgälden (2020a). *Sverige ställer ut garanti för SAS AB*. <https://www.riksdagen.se/sv/press-och-publicerat/pressmeddelanden-och-nyheter/pressmeddelanden/2020/sverige-staller-ut-garanti-for-sas-ab/> (Hämtad 2021-05-26)
- Riksgälden (2020b). *Riksgälden ställer ut kreditgaranti för Braathens Regional Airways*. <https://www.riksdagen.se/sv/press-och-publicerat/pressmeddelanden-och-nyheter/pressmeddelanden/2020/riksdagen-staller-ut-kreditgaranti-for-braathens-regional-airways/> (Hämtad 2021-05-26)
- SCB (2021). *Flygbranschen störtök under 2020*. <https://scb.se/pressmeddelande/flygbranschen-stortdok-under-2020/> (Hämtad 2021-05-31)
- Swedavia (2020). *Swedavia's airport charges unchanged 2021*. <https://www.swedavia.com/about-swedavia/news/swedavias-airport-charges-unchanged-2021/> (Hämtad 2021-05-24)
- Swedavia (2021). *Års- och hållbarhetsredovisning 2020*. https://webtools.bequoted.com/news/post/?key=swedavias-ars-och-hallbarhetsredovisning-2020-84427&file=swedavias-ars-och-hallbarhetsredovisning-2020-84427/Swedavia_ars-_och_hallbarhetsredovisning_2020.pdf&channel=253 (Hämtad 2021-05-31)
- Transportföretagen (2021). *Ett år med pandemin – rapport från en krisande svensk flygbransch*. <https://www.transportforetagen.se/globalassets/rapporter/flyg/ett-ar-med-pandemin-mars2021.pdf?ts=8d8e475ab597b80> (Hämtad 2021-05-25)
- Transportstyrelsen (2020). *Fakturerering av pausade avgifter påbörjas*. <https://transportstyrelsen.se/sv/Nyhetsarkiv/2020/fakturerering-av-pausade-avgifter-paborjas/> (Hämtad 2021-05-31)
- Transportstyrelsen (2021a). *Flygtrafikstatistik. Utvecklingen under 2020*. <https://transportstyrelsen.se/490abb/globalassets/global/publikationer/luftfart/flygtrafikstatistik-2020-kvartal-4.pdf> (Hämtad 2021-06-15)
- Transportstyrelsen (2021b). *Beskrivning av avgiftsförändringar 2022*. <https://transportstyrelsen.se/49d64d/globalassets/global/regler/remisser/avgi>

fter-2022/beskrivning-av-avgiftsforandringar-2022.pdf (Hämtad 2021-06-15)