

Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:113) om gemensamt avgiftsutjämningsystem för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
LFV		Inga synpunkter på remissen	
SFSA Holding KB (Svenska flygplatser)		SFSA Holding KB anser att Transportstyrelsen bör skjuta upp ändringen av säkerhetsavgiften (GAS) tills Regeringskansliet ger ett slutgiltigt svar på och tills beslut har fattats om eventuellt kapitaltillskott samt invänta effekterna av inflationen	<p>Det här svaret omfattar synpunkter från alla remissinstanser.</p> <p>Transportstyrelsen vill särskilt framhålla att detta förslag inte handlar om avgifter som tillfaller myndigheten. Avgiften för GAS är till för att täcka flygplatsernas kostnader för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage.</p> <p>I maj 2023 gjorde Transportstyrelsen en ny avgiftsberäkning baserat på de inlämnade flerårsprognoserna för kostnader från samtliga statliga och icke statliga flygplatser. Resultatet av avgiftsberäkningen visade att med en oförändrad avgift på 46 kr kommer systemet att ha ett underskott om ca 1 980 mkr vid utgången av år 2026, vilket avviker från Transportstyrelsens senaste riktlinje om principer för fastställande av avgift som anges</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
			<p>i Information och anvisningar (GAS) från 22 april 2022 (TSG 2022-2009, version 5.0).</p> <p>Transportstyrelsen har skickat en hemställan till regeringen om att tillskjuta ett kapitaltillskott till systemet på 80 % av systemets totala underskott. Under åren 2021, 2022 samt 2023 kompletterades hemställan med uppdaterad kostnadsprognos, passagerarprognos samt analyser av hur Transportstyrelsens kredit kommer att påverkas vid olika scenarier på återhämtning av underskottet. Denna hemställan om kapitaltillskott påverkar inte den nuvarande föreslagna avgiftshöjningen men kan komma att påverka framtida avgiftshöjningar. Transportstyrelsen har ännu inte fått något besked från regeringen om ett eventuellt kapitaltillskott till systemet för att täcka hela eller delar av underskottet.</p> <p>Transportstyrelsen har fått utökat kreditutrymme vilket nu har utnyttjats nästintill till fullo. Även av den anledningen behöver Transportstyrelsen höja avgiften.</p> <p>Synpunkterna föranleder ingen ändring av förslaget. På grund av begränsningar i likviditet ser Transportstyrelsen inte att den föreslagna avgiftshöjningen kan skjutas på</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
			framtiden och invänta slutligt svar från RK om hemställa av kapitaltillskott.
Swedavia		<p>Sett till Sveriges konkurrenskraft för flygtrafik utgör GAS en avsevärd andel av de totala kostnaderna, sett till en typflygning utgör avgiften ca 15 % av visit cost för flygbolagen. Den aviserade avgiftsökningen om 24 % får en påverkan på konkurrenskraften och hade kunnat dämpas om hemställan om kapitaltillskott till regeringen behandlats och godkänts.</p> <p>I konsekvensbeskrivningen saknar Swedavia ett resonemang om Sveriges konkurrenskraft, efterfrågan och tillgänglighet. Att anta att flygbolagen kan kompensera för höjningen genom att höja biljettpriset utan vidare konsekvenser anser Swedavia saknar helhetsperspektiv. Högre biljettpriser kan komma att påverka efterfrågan negativt och om efterfrågan sjunker kan det leda till att flyglinjer tas bort och därigenom minskar tillgängligheten inom och till och från Sverige.</p> <p>För det aktuella förslaget, att öka avgiften till 57 SEK, blir underskottet vid utgången av år 2026 1 368 MSEK. Swedavia lyfter därför vikten av kapitaltillskott eller andra förändringar i hur säkerhetskontrollen</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		finansieras. Flera länder i Sveriges omvärld betraktar säkerhetskontroll som gränsskydd och finansieringen sker genom exempelvis skattsedeln.	
Norwegian Air Shuttle		<p>Höjda skatter och avgifter påverkar en redan hårt drabbad bransch ännu hårdare. Många flygbolag kämpar fortfarande med återhämtning och överlevnad. Tillgängligheten i Sverige behöver stärkas och att då föreslå ytterligare avgiftshöjningar kommer snarare att begränsa tillgängligheten.</p> <p>Avslutningsvis vill vi poängtera att höjda avgifter kommer att påverkat flygets utveckling i Sverige negativt.</p> <p>Norwegian avråder starkt från att höja säkerhetsavgifterna enligt förslaget och instämmer i remissvaret från Transportföretagen – Flyg (Svenska flygbranschen).</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Transportföretagen Flyg (Svenska Flygbranschen)		<p>Flyget i Sverige befinner sig fortfarande i en återhämtningsfas efter pandemin där framför allt inrikesmarknaden tar längre tid på sig än väntat att komma tillbaka. I skrivande stund rapporterar våra medlemsföretag att de ligger på ca 60% av 2019 års inrikestrafik. Ökande GAS-avgifter slår särskilt mot just inrikesflyget som får betala avgiften för både tur och retur.</p> <p>Den internationellt erkända grundprincipen för flygets avgifter är att systemets användare ska betala för den infrastruktur de faktiskt använder och inget annat. Den extraordinära situation som pandemin skapat gör nu i stället att användarna tvingas betala för icke nyttjad infrastruktur. Vi anser att det inte är tillbörligt och att det svenska avgiftssystemet används på detta sätt.</p> <p>Transportföretagen – Flyg anser att ett ökat avgiftsuttag från flyget i detta läge kommer påverka flygets återhämtning negativt och att det kan komma att påverka tillgängligheten med flyg i Sverige.</p> <p>Vi avstyrker således förslaget att höja säkerhetsavgifterna enligt det framlagda förslaget.</p>	
SAS		Som SAS framfört redan tidigare år så är den massiva kostnadsökning vi nu ser inom GAS-	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>systemet mycket svår att bära för flygbolagen. 2024 är det år då vi dessutom ser kraftiga kostnadsökningar inom flygplatsavgifterna i Sverige. Detta gör att vi totalt sett kommer stå med en kraftigt ökad kostnadsbild för det svenska flyget och därmed ytterligare försämra Sveriges möjligheter att locka till sig och bibehålla flygtrafik.</p> <p>SAS avstyrker förslaget att höja säkerhetsavgifterna och instämmer i övrigt med det inspel som Transportföretagen Flyg inkommit med.</p>	
IATA		<p>Travel restrictions and other Covid19 related measures caused the sharpest traffic decline in the aviation history, which among other things caused a deficit in the Swedish fee equalization system on security charges. IATA's position is that the deficit that occurred due to the Covid19 pandemic should not be financed by the airlines and their future passengers. In 2022, IATA endorsed the government's proposal on amendments of the Aviation Security Act (2004:1100) to enable other sources to finance the deficit in the fee equalization system.</p> <p>Security charges should be directly related to the costs of providing airport security and must not recover more than the relevant costs involved. Therefore, sunk costs should not be</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		borne by airport users. In more general terms and with a view to future discussions on the Swedish Fee Equalization System, we refer to IATA's Position on Security Charges .	
ESV		Förslaget avser avgiftsnivån för hela GAS-systemet. Samrådsskyldighet gäller enbart för den del av avgiften som ska täcka Transportstyrelsens administrativa kostnader för systemet. Nivån på denna följer dock av avgiftsnivån för hela GASsystemet. ESV har inga synpunkter på förslaget.	

Sändlista

AB Dalaflyget; ACR; Amapola flyg AB; AOPA; Arvidsjaur flygplats; Braathens Regional Airlines AB; Braathens International Airways AB; British Airways; Delta; Fyrstad flygplats; Grafair; Gällivare flygplats; Halmstad flygplats; Hemavan Tärnaby Airport; Härjedalen Sveg Airport; Höga Kusten Airport; IATA; Jivair; Jonair; Jönköping Airport; Kalmar Öland Airport; Karlstad Airport; KLM; Kristianstad flygplats; LFV; Linköping City Airport; Lycksele flygplats; Midlanda flygplats; Norrköping Airport; Norwegian Air Sweden AOC AB; Nova Airlines AB; Näringslivets Regelnämnd/NNR; Pajala Airport; Rikspolisstyrelsen; Ryanair; SACO/SR; SAS AB; SEKO; Sensec AB; Sjöfartsverket;