

## **Ändring av avgiftsnivån i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2012:113) om gemensamt avgiftsutjämningsystem för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage (GAS)**

### **Transportstyrelsens förslag:**

Transportstyrelsen föreslår att avgiften för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage (GAS) ska höjas från 46 kr till 57 kr mot bakgrund av aktuella kostnads- och intäktsprognoser. Ändringen föreslås träda i kraft den 1 mars 2024.

### **A. Allmänt**

#### **1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?**

##### **1.1 Bakgrund**

GAS är ett avgiftsutjämningsystem som regleras genom lag och förordning<sup>1</sup> och som Transportstyrelsen har fått i uppdrag att förvalta för statens räkning.

Systemet är slutet genom att ökade kostnader för säkerhetskontroll hos flygplatserna ska täckas av de intäkter som flygbolagen betalar in till systemet. Flygbolagen lägger i sin tur på avgiften för säkerhetskontroll på kostnaden för resenärernas flygbiljetter. Om avgiften för säkerhetskontroll höjs/sänks förväntas resenärernas biljettpriiser höjas/sänkas i motsvarande grad.

Flygplatsernas kostnader för säkerhetskontroll ersätts av systemet genom den avgift som fastställs. En ändring av avgiftsnivån påverkar inte flygplatserna då de erhåller ersättning även om systemet uppbringar över- eller underskott.

Avgiftsutjämningsfunktionen i systemet är till för att demografiska och geografiska kostnadsskillnader ska utjämnas så att passagerare som flyger från mindre flygplatser som har högre kostnader per passagerare för säkerhetskontrollen, inte ska behöva betala mer än passagerare som reser från de större flygplatserna, vilket annars skulle vara fallet eftersom

---

<sup>1</sup> Lagen (2004:1100) och förordningen (2004:1101) om luftfartsskydd.

flygbolagen förmodas lägga över sina kostnader för säkerhetskontroll på biljettpriiset.

## 1.2 Anledningar till avgiftsändringen

Det finns tre huvudsakliga anledningar till att avgiften behöver höjas.

Ett stort ekonomiskt underskott har byggts upp i systemet. Detta beror på att Covid-19-pandemin och de restriktioner som följde innebar att antalet fakturerbara passagerare från svenska flygplatser minskade kraftigt under åren 2020 och 2021. Intäkterna till systemet minskade därmed i mycket stor omfattning, medan utgifterna<sup>2</sup>, dvs. utbetalningarna till flygplatserna, låg kvar på en normalnivå. En återhämtning till 2019 års passagerarnivåer har ännu inte skett även om trafiken ökat, främst utrikestrafiken. Enligt Transportstyrelsens trafikprognos från våren 2023 kommer fakturerbara passagerare år 2028 att vara på samma nivå som innan pandemin.

Det rådande ekonomiska läget har dessutom inneburit en ökad inflation och höjningar av Riksbankens styrränta vilket påverkat systemets förvaltningskostnader. Till förvaltningskostnaderna räknas även de avgifter för säkerhetskontroll som inte betalas in när ett flygbolag går i konkurs.

En annan anledning till att avgifterna behöver höjas nu är att samtidigt som flygplatsernas kostnader för säkerhetskontroll över tid har ökat<sup>3</sup>, har antalet fakturerbara passagerare varierat från år till år. Detta leder till att det blir svårt att nå Transportstyrelsens mål, att avgiftens utveckling över tid ska vara så jämn som möjligt samtidigt som systemet ska vara i balans.

Under hösten 2022 har Transportstyrelsen inhämtat en övergripande långtidsprognos för perioden 2023–2026 från flygplatshavarna om deras kostnader för tillhandahållande av säkerhetskontroll. Under våren 2023 har Transportstyrelsen inhämtat slutligt kostnadsutfall för år 2022.

### Slutlig kostnad 2022

Totala slutliga kostnader för år 2022 uppgår till ca 826 mkr. Kostnaderna är betydligt högre jämfört med slutligt utfall för 2021 som uppgick till ca 565 mkr. Skillnaden beror främst på att Swedavia har ökat sina kostnader för år 2022.

---

<sup>2</sup> Flygplatsernas kostnader för att upprätthålla säkerhetsnivån i säkerhetskontrollen för passagerare och deras bagage minskade inte i samma omfattning som intäkterna till systemet.

<sup>3</sup> Främst till följd av ökade personalkostnader men även på grund av kostnader till följd av skärpta EU-regler för röntgen av incheckat bagage och den utrustning som behöver uppgraderas eller införskaffas, samt att det har blivit dyrare att köpa eller leasa utrustning.

Intäkten för år 2022 uppgår till ca 552 mkr att jämföra med 2021 när de uppgick till ca 237 mkr. Antalet fakturerbara passagerare ökade med ca 124 % år 2022 jämfört med år 2021.

Med en ingående balans för år 2022 på ca -732 mkr och ett resultat om ca -274 mkr uppgår den utgående balansen för år 2022 till ca -1 006 mkr.

Det innebär att kostnadsprognos 1 som presenterades på senaste marknadskonsultationen visade en ingående balans för år 2023 på ca -1 006 mkr. Med ett prognosticerat resultat för år 2023 på ca -299 mkr blir utgående balans för året ca -1 305 mkr. Anledningen till att den utgående balansens underskott ökar jämfört med slutligt utfall för 2022 är att de totala kostnaderna beräknas öka med ca 149 mkr.

#### Flerårsprognos 2023–2026 med 46 kr i avgift

Samtliga flygplatser har under hösten 2022 lämnat en flerårsprognos för åren 2023–2026. Syftet med flerårsprognosen är att möjliggöra en långsiktig och mer hållbar bedömning av avgiftsnivån.

Transportstyrelsen har utifrån erhållna flerårsprognoser från samtliga statliga och icke-statliga flygplatser gjort en bedömning av kostnader och intäkter i systemet om den nu gällande avgiftsnivån om 46 kr behålls oförändrad till och med år 2026.

Vid en oförändrad avgiftsnivå skulle utgående balans år 2026 uppgå till ett underskott om ca 1 998 mkr, se nedan.

#### Flerårsprognos 2023-2026 (oförändrad avgift, 46 kr)

Tkr	Slutlig 2022	Prognos 1 2023	2024	2025	2026
Statliga flygplatser	679 311	796 235	804 245	832 304	850 371
Icke statliga flygplatser	132 531	142 085	157 452	163 667	171 533
Flygplatskostnader totalt	811 842	938 320	961 697	995 971	1 021 904
Förvaltningskostnad	6 373	7 000	7 000	7 000	7 000
Räntekostnad	8 104	30 000	53 275	52 773	19 163
<b>Total kostnad</b>	<b>826 319</b>	<b>975 320</b>	<b>1 021 972</b>	<b>1 055 744</b>	<b>1 048 067</b>
% förändring kostnader	46,18%	18,03%	4,78%	3,30%	-0,73%
Antal pax	13 306	14 700	16 780	18 220	19 170
% förändring pax	124,73%	10,48%	14,15%	8,58%	5,21%
Kostnad/pax	62,10	66,35	60,90	57,94	54,67
Avgift, kr	40/46	46	46	46	46
Intäkt	552 039	676 200	771 880	838 120	840 873
<b>Resultat</b>	<b>-274 280</b>	<b>-299 120</b>	<b>-250 092</b>	<b>-217 624</b>	<b>-207 194</b>
Ingående balans	-731 620	-1 005 900	-1 305 020	-1 555 111	-1 772 736
<b>Utgående balans</b>	<b>-1 005 900</b>	<b>-1 305 020</b>	<b>-1 555 111</b>	<b>-1 772 736</b>	<b>-1 979 930</b>

Enligt prognos 1 2023 beräknas kostnaderna för år 2023 avseende säkerhetskontroller uppgå till ca 975 mkr, dvs. en prognostiserad ökning av kostnaden med ca 149 mkr (18,03 %) jämfört med slutlig kostnad för år 2022. Ökningen beror främst på kostnader för personal hos både de statliga och icke-statliga flygplatserna men även på Riksbankens räntehöjningar. Underskottet i systemet belastar Transportstyrelsens kreditram hos Riksgälden och genererar kostnader för ränta som ingår i systemets förvaltningskostnader.

Flerårsprognosen ovan visar även att antalet passagerare för år 2023 beräknas öka med 10,48 % jämfört med slutligt passagerarantal för år 2022. Med gällande avgiftsnivå om 46 kr/passagerare beräknas intäkten för 2023 till ca 676 mkr, vilket innebär att resultatet för året beräknas uppgå till ca -299 mkr och den ackumulerade utgående balansen i systemet vid utgången av året kommer att ha ökat till ca -1 305 mkr. Kostnaden per fakturerbar passagerare ökar från 62,10 kr till 66,35 kr.

Flerårsprognosen för åren 2023–2026 som presenterades under hösten 2022 visar en förväntad kostnadsökning jämfört med motsvarande prognos för 2022-2025 som presenterades hösten 2021. Totalt beräknas kostnaderna öka med ca 582 mkr för åren 2023-2026 i flerårsprognosen som presenterades hösten 2022 jämfört med flerårsprognosen som presenterades hösten 2021. Den största anledningen till ökningen är främst att kostnader för personal ökat vilket utgör den största andelen av de totala kostnaderna. Intäkterna för åren 2023–2026 ökar på grund av ett ökat passagerarantal jämfört med den passagerarprognos som lämnades våren 2021 för motsvarande period.

I slutet av juni 2021 skickade Transportstyrelsen en hemställan till regeringen om att tillskjuta ett kapitaltillskott till systemet på 80 % av systemets totala underskott per den 31 maj 2021. Detta i syfte att minska underskottet i systemet som byggts upp under pandemin. Sedan dess har hemställan kompletterats 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 avgiftshöjningen men kan komma att påverka framtida avgiftshöjningar. Transportstyrelsen har ännu inte fått besked från regeringen om ett eventuellt kapitaltillskott till systemet.

## **2. Vad ska uppnås?**

Transportstyrelsens övergripande mål är att avgiftens utveckling över tid ska vara så jämn som möjligt samtidigt som avgiften på sikt ger kostnadstäckning. Det Transportstyrelsen vill uppnå med den föreslagna föreskriftsändringen är att minska gapet mellan kostnaderna per fakturerbar passagerare och storleken för säkerhetskontrollavgiften.

### 3. Vilka är lösningsalternativen?

#### 3.1 Effekter om ingenting görs?

Om avgiften inte ändras förväntas avgiftsutjämningsystemet för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage att generera ett balanserat underskott på ca 1 980 mkr vid utgången av år 2026, vilket innebär att systemet inte är i balans.

#### 3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Att administrera avgiftsutjämningsystemet är en uppgift som lagts på Transportstyrelsen genom lag och förordning. Att inte reglera är därför inte ett alternativ.

#### 3.3 Regleringsalternativ

Förslaget är att nuvarande avgift om 46 kr per passagerare höjs med 11 kr till 57 kr fr.o.m. den 1 mars 2024. En avgiftshöjning till 57 kr innebär ett beräknat ackumulerat underskott i avgiftsutjämningsystemet om ca 1 367 mkr vid utgången av år 2026, vilket visas i tabellen nedan.

Eftersom det är svårt att nå ett nollresultat inom en treårsperiod<sup>4</sup> så accepteras ett över- eller underskott på 5 % i utjämningsystemet. Då det skulle krävas stora avgiftshöjningar årligen för att systemet ska nå en balans inom en treårsperiod har Transportstyrelsen arbetat fram en hantering där återhämtningstiden förlängs med successiva avgiftshöjningar under en längre period för att systemet ska nå en acceptabel balans. Konsekvenserna av att förlänga återhämtningstiden har analyserats och förankrats med referensgruppen<sup>5</sup>. Transportstyrelsen har avvaktat med att göra en avgiftshöjning under Covid-19-pandemin för att underlätta för flygbranschen och för systemet att återhämta sig. Sammantaget ser Transportstyrelsen inte att några andra åtgärder kan ge resultat.

#### Flerårsprognos 2023–2026 med 57 kr i avgift

Nedan följer en flerårsprognos med en omräkning utifrån en avgiftshöjning från 46 kr till 57 kr enligt förslaget.

---

<sup>4</sup> Enligt beslut av Transportstyrelsen, Information och anvisningar om avgiftsutjämningsystemet för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage (GAS) TSG 2022-2009

<sup>5</sup> Referensgruppen består av företrädare för Sveriges regionala flygplatser, Swedavia, Skavsta flygplats samt svenska flygbolag.

**Flerårsprognos 2023-2026 (avgift, 57 kr)**

Tkr	Slutlig 2022	Prognos 1 2023	2024	2025	2026
Statliga flygplatser	679 311	796 235	804 245	832 304	850 371
Icke statliga flygplatser	132 531	142 085	157 452	163 667	171 533
Flygplatskostnader totalt	811 842	938 320	961 697	995 971	1 021 904
Förvaltningskostnad	6 373	7 000	7 000	7 000	7 000
Räntekostnad	8 104	30 000	53 275	52 773	19 163
<b>Total kostnad</b>	<b>826 319</b>	<b>975 320</b>	<b>1 021 972</b>	<b>1 055 744</b>	<b>1 048 067</b>
% förändring kostnader	46,18%	18,03%	4,78%	3,30%	-0,73%
Antal pax	13 306	14 700	16 780	18 220	19 170
% förändring pax	124,73%	10,48%	14,15%	8,58%	5,21%
Kostnad/pax	62,10	66,35	60,90	57,94	54,67
Avgift, kr	40/46	46	46/57	57	57
Intäkt	552 039	676 200	931 726	1 038 540	1 092 690
<b>Resultat</b>	<b>-274 280</b>	<b>-299 120</b>	<b>-90 245</b>	<b>-17 204</b>	<b>44 623</b>
Ingående balans	-731 620	-1 005 900	-1 305 020	-1 395 265	-1 412 469
<b>Utgående balans</b>	<b>-1 005 900</b>	<b>-1 305 020</b>	<b>-1 395 265</b>	<b>-1 412 469</b>	<b>-1 367 847</b>

Nedanstående tabell redogör för avgiftens historiska nivåer:

Datum	Avgiftsnivå i löpande priser (SEK)	Förändring i SEK	Avgift i 2006 års priser (SEK)
2006-01-01	30	-1,4	30
2007-11-01	32,5	2,5	32
2008-01-01	37	4,5	35
2009-08-01	43	6	41
2011-03-01	38	-5	35
2013-05-01	35	-3	32
2014-01-01	38	3	34
2014-05-01	40	2	36
2015-05-01	37	-3	34
2017-04-03	43	6	38
2018-09-01	41	-2	35
2019-05-01	40	-1	34
2022-10-01	46	6	30

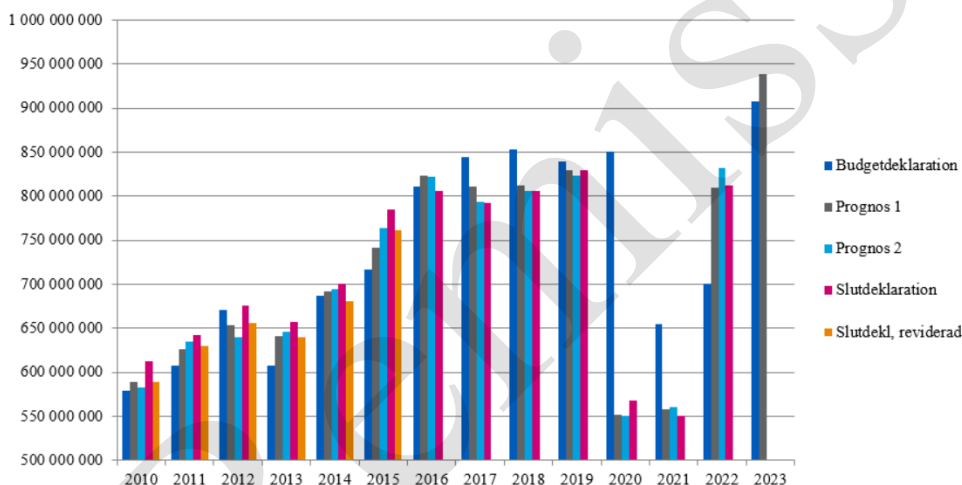
### 3.3.1 Osäkerhetsfaktorer

Vid bedömning och fastställande av en ny avgiftsnivå har Transportstyrelsen bl.a. tagit hänsyn till följande osäkerhetsfaktorer:

- Flygplatshavarna lämnar inför respektive kalenderår en budget och flerårsprognos över kommande års kostnader för säkerhetskontroll. De kostnadsunderlagen ligger till grund för bedömningen av kommande års avgift. Under året lämnar flygplatsen även två prognoser som redogör för eventuella kostnadsförändringar, vilka utgör underlag för nya bedömningar av avgiftens nivå. Efter avslutat kalenderår rapporterar flygplatsen den slutliga kostnaden.

Nedanstående graf redogör för flygplatsernas kostnader vid olika rapporteringstidpunkter sedan 2008.

#### Osäkerhet vid kostnadsrapportering



Grafen visar på stora skillnader i flygplatsernas rapporterade kostnader vid de olika rapporteringstidpunkterna. Variationerna gör det svårt att förutse kostnadsutvecklingen framåt, vilket försvårar Transportstyrelsens bedömning av avgiftens framtida nivå.

- Effekterna av Covid-19 påverkar fortfarande passagerarantalet, vilket gör att kostnaderna för GAS fördelas på färre resenärer och därmed leder till en ökad kostnad per passagerare.
- Flerårsprognosen ovan visar även att kostnaden för säkerhetskontroll per passagerare varierar med ca 10 kr mellan åren 2022–2026 vilket ökar osäkerheten vid avgiftsberäkning.

#### 4. Vilka är berörda?

Samtliga flygbolag som bedriver trafik som kräver säkerhetskontroll på svenska flygplatser berörs.

Flygresenärerna berörs genom att flygbolagen förväntas ta ut den kostnad som avgiften innebär genom en höjning av biljettpriset.

#### 5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

##### 5.1 Företag

( X ) Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

( ) Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt C.

Samtliga flygbolag som bedriver trafik som kräver säkerhetskontroll på svenska flygplatser berörs av avgiftsförslaget. Antalet flygbolag som fakturerades 2022 var ca 125 stycken. Företagens storlek varierar stort, från ett fåtal anställda till ca 100 000 anställda. Majoriteten av flygbolagen är inte svenska. Någon särskild hänsyn till små flygföretag bedöms inte vara aktuell och är inte heller möjlig med tanke på systemets utformning.

För flygbolagen förväntas ingen förändring av de administrativa kostnaderna med anledning av den föreslagna avgiftsförändringen. Avgiftsförändringen föranleder exempelvis inte ökad utbildningskostnad eller inläsning av ny regeländring för flygbolagen.

Höjningen av avgiften för säkerhetskontroll kan få negativa ekonomiska konsekvenser för de berörda flygbolagen, till följd av ledtiden mellan försäljningen av flygbiljetten och den höjda avgiften. Flygbolagen får en ökad kostnad från det att avgiftshöjningen träder ikraft, vilken även träffar de biljetter som redan är sålda. Det intäktsunderskott som flygbolagen således drabbas av under en kort period måste täckas på annat sätt. Hur flygbolagen täcker intäktsunderskottet varierar beroende på bolag och omständigheter. Exempelvis kan de flygbolag som ännu inte har sålt några biljetter ta ut den nya avgiften direkt och de flygbolag som redan har sålt biljetter med den nuvarande avgiften 46 kr får troligtvis ett intäktsunderskott om 11 kr per såld biljett som belastar flygbolagens resultaträkning.

En avgiftshöjning med 11 kr med ikraftträdande 1 mars 2024 enligt förslaget skulle innebära att flygbolagens samlade utgifter till systemet ökar med ca 160 mkr under år 2024.



Under förutsättning att flygbolagen började ta ut en högre avgift för de resor som sker efter 1 mars 2024 redan när Transportstyrelsen den 21 juni 2022 annonserade höjningen, bör kostnaden som flygbolagen inte kan ta ut av passagerarna bli väsentligt lägre. Transportstyrelsen har ingen kännedom om flygbolagens prisstrategier, men vi ser det som rimligt att höjningen av avgiften omhändertas som en del i bolagens arbete med att möta kostnadsförändringar. Hur stora de negativa konsekvenserna blir för det enskilda flygbolaget är svårt att bedöma då flygbolagen hanterar dem på olika sätt.

För år 2024 och år 2025 skulle en avgiftshöjning med 11 kr innebära att flygbolagens samlade utgifter till systemet ökar med ca 360 mkr. Sammantaget skulle en avgiftshöjning med 11 kr inom beräkningsperioden om tre år (2024-2026) öka flygbolagens samlade utgifter med ca 561 mkr jämfört med en oförändrad avgift för samma period.

## 5.2 Medborgare

Flygresenärer, både de som är medborgare och inte, påverkas eftersom flygbolagen förväntas kompensera för den höjda avgiften genom en höjning av biljettpriserna. Dock kan det finnas det en viss ledtid innan den höjda avgiften tas ut av passageraren på grund av att vissa biljetter säljs flera månader innan avresa. Om bolagen speglar avgiftsändringen i biljettpriserna skulle det motsvara en höjning av biljettpriser på 11 kronor, vilket utgör en liten andel av nuvarande biljettpris.

Avgiftsändringen förväntas inte ha olika effekter på olika grupper av resenärer beroende på demografisk eller geografisk tillhörighet.

## 5.3 Staten, regioner eller kommuner

Vissa flygplatser ägs av staten, regioner och kommuner. De flygplatser som bedriver säkerhetskontroll berörs av systemet men bedöms inte påverkas av den föreslagna avgiftsförändringen eftersom systemet täcker deras kostnader för säkerhetskontroll.

## 5.4 Miljö

Förändringen av avgiften för säkerhetskontroll förväntas inte påverka utbudet av flygresor nämnvärt vilket i sin tur inte bör leda till en förändrad miljöpåverkan.

## 5.5 Externa effekter

Inga externa effekter väntas uppstå.

**6. Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?**

Om avgiften inte ändras kommer underskottet i systemet att öka ännu mer. Detta innebär att Transportstyrelsen inte uppfyller behovet av balans i avgiftssystemet och att underskottet i systemet ökar ännu mer. Möjligheterna för Transportstyrelsen att ytterligare utöka kreditramen för att överbrygga skillnaderna mellan intäkter och utgifter i systemet är högst begränsade.

En höjning av avgiften syftar till att undvika att ytterligare underskott upparbetas inom de närmaste åren. Transportstyrelsen har arbetat fram en hantering där återhämningstiden förlängs och med successiva avgiftshöjningar under en längre period för att systemet ska nå en balans om över/underskott om 5 %. Transportstyrelsen har inga andra möjligheter än att ändra avgifterna för att uppfylla behovet av ett avgiftssystem i balans.

**7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?**

Transportstyrelsen har av regeringen fått i uppdrag att förvalta det avgiftsutjämningsystem som följer av 11 § lagen (2004:1100) om luftfartsskydd. Enligt 4 och 7 §§ förordningen (2004:1101) om luftfartsskydd fastställer Transportstyrelsen avgiften för säkerhetskontroll och meddelar de ytterligare föreskrifter som behövs för avgiftsutjämningsystemet. Vidare ska Transportstyrelsen enligt 5 § verka för att avgiftsutjämningsystemet drivs kostnadseffektivt och får, om det bedöms vara lämpligt, lämna rekommendationer om kostnadseffektiva åtgärder till berörda parter. Transportstyrelsen ska också, efter samråd med referensgruppen, ta fram riktlinjer om vilka kostnader för luftfartsskydd som normalt kan bedömas vara skäliga. Transportstyrelsen har beslutat föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2012:113) om gemensamt avgiftsutjämningsystem för säkerhetskontroll och passagerare och deras bagage, och har även gett ut riktlinjer för avgiftsutjämningsystemet.

**8. Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?**

I dagsläget finns ingen EU-reglering på området utöver att medlemsländerna tillåts att ta ut avgifter för att täcka kostnaderna för luftfartsskydd.

## **9. Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?**

Processen styrs dels av förordningen (2004:1101) om luftfartsskydd som anger en minsta tid från kungörelse till ikraftträdande till två månader, dels av Transportstyrelsens föreskriftsprocess. Med beaktande av dessa faktorer är en lämplig tidpunkt för ikraftträdande av föreskriftsändringarna den 1 mars 2024.

Utöver publicering av föreskrifterna kommer särskild information om föreskriftsändringarna att publiceras på anvisad plats på Transportstyrelsens webbsida.

## **B. Transportpolitisk måluppfyllelse**

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljö kvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

## **10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?**

Förslagen förväntas inte påverka funktionsmålet vad gäller tillgänglighet eftersom utbudet av resor förväntas vara oförändrat.

## **11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?**

En höjning av avgiften syftar till att upprätthålla och förstärka trafiksäkerheten i luftfartssystemet. Den ökade avgiften ska bland annat täcka kostnaderna för skärpta regler för röntgen av incheckat bagage och den utrustning som behöver uppgraderas eller införskaffas.

Förslagen förväntas inte påverka målen för miljö och hälsa eftersom vi inte ser att avgiftshöjningen kommer att påverka utbudet av resor i någon större utsträckning.

## D. Sammanställning av konsekvenser

### Förändrad avgift

De aktörer som påverkas av avgiftsförändringen är flygbolagen och resenärerna. Siffrorna nedan omfattar perioden 2024–2026.

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (mkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
<b>Företag</b>	-	Höjda avgifter	- 561	Avgiftshöjningen kommer sannolikt höja biljettpriserna över tid, vilket i så fall antas täcka de höjda avgifterna.
<b>Medborgare</b>	En del av avgiftshöjningen härrör från beslut som syftar till att öka flygsäkerheten.	Eventuellt höjda biljettpriser	+ 11 kr per biljett	Förväntas motsvara företagets ökade kostnader
<b>Staten m.fl.</b>	-	-	0	-
<b>Externa effekter</b>	-	-	0	-
<b>Totalt</b>	-	-	- 561	-

## E. Samråd

I samband med ett möte med den rådgivande referensgruppen den 16 maj 2023 samt vid en marknadskonsultation den 23 maj 2023 presenterades förslaget om att höja avgiften. Vid mötena fördes diskussioner kring att höja avgiftsnivån till 57 kr. Avgiftsförändringen kommer även att samrådas med Ekonomistyrningsverket (ESV) i enlighet med 7 § avgiftsförordningen (1992:191).

Om ni har några frågor med anledning av konsekvensutredningen eller synpunkter ni vill framföra får ni gärna kontakta oss:

Susanne Thörn (gruppledare), Enheten för hållbar utveckling  
010-495 52 67

George Tekmen (sakhandläggare), Enheten för hållbar utveckling  
010-495 55 73

Björn Bengtsson (sakhandläggare), Enheten för hållbar utveckling  
010-495 62 82

Johnny Andersson, (jurist), Enhet Juridik luftfart  
010-495 36 94

Remiss