

Konsekvensutredning av 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 77 kr mot bakgrund av aktuella kostnads- och intäktsprognoser. Ändringen föreslås träda i kraft den 1 mars 2027.

A. Allmänt

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

1.1 Bakgrund

GAS är ett avgiftsutjämningsystem som regleras genom lag och förordning¹ 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 i normalfallet på avgiften för säkerhetskontroll på kostnaden för resenärernas flygbiljetter. Om avgiften för säkerhetskontroll höjs/sänks förväntas resenärernas biljettpriser höjas/sänkas i motsvarande grad. För att ett flygbolag ska omfattas av GAS-avgiften måste luftfartygens maximala startmassa vara 10 ton eller mer². Resenärer som reser med ett sådant luftfartyg är fakturerbara passagerare.

Antalet flygplatser inom GAS uppgår i dagsläget till 36 stycken, varav 10 är statligt ägda av Swedavia. Resterande flygplatser ägs av privata bolag, kommuner och kommunala bolag. Flygplatserna ersätts fullt ut för sina kostnader för säkerhetskontroll genom GAS-systemet. Avgiften i systemet sätts baserat på prognoser av flygplatsernas kostnader och prognoser för antalet fakturerbara passagerare. Om flygplatsernas faktiska kostnader avviker från prognosticerade kostnader eller om antalet fakturerbara passagerare avviker från prognoserna kommer det att uppstå över- eller underskott i systemet.

¹ Lag (2004:1100) om luftfartsskydd och förordning (2004:1101) om luftfartsskydd.

² Se 1 § Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2012:113) om gemensamt avgiftsutjämningsystem för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage.

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 flygbolagen förmodas lägga över sina kostnader för säkerhetskontroll på biljettpriset.

För att GAS-systemet ska vara i balans krävs att intäkterna motsvarar kostnaderna. Avgiften per passagerare behöver således justeras med jämna mellanrum för att motsvara kostnaderna för de svenska flygplatsernas säkerhetskontroller. I normalfallet innebär det att avgiften höjs, men avgiften har också sänkts vid några tillfällen.

Nedanstående tabell redogör för avgiftens historiska nivåer:

Tabell 1. Historiska nivåer av avgiften 2006–2026 (kr)

Datum	Avgiftsnivå i löpande priser (SEK)	Förändring mot fg år (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	31
2026-07-01	0 ³	-45	0

1.2 Anledning till avgiftsändring

Det finns två huvudsakliga anledningar till att avgiften behöver höjas (varav den mest väsentliga beskrivs först).

³ Denna avgiftssänkning är endast tillfällig mellan 1 juli–31 december 2026. Regeringen tillskjuter ett kapitaltillskott om 400 miljoner kronor för att täcka det intäktsbortfall som beräknas ske utifrån denna sänkning. Från 1 januari 2027 beräknas avgiften återigen vara 46 kr per passagerare.

Avgiften för säkerhetskontrollen sätts i förväg och baseras på prognoser för antalet fakturerbara passagerare samt prognoser för flygplatsernas kostnader. När det faktiska utfallet av fakturerbara passagerare och de faktiska kostnaderna för flygplatserna redovisas uppstår vanligtvis en skillnad (över- eller underskott i systemet). Under Covid-19-pandemin byggdes ett stort ekonomiskt underskott upp i systemet. Detta beror på att de restriktioner som infördes under pandemin 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 utgifterna⁴, dvs utbetalningarna till flygplatserna, låg kvar på en normalnivå. Transportstyrelsen valde att inte höja avgiften under den här perioden för att underlätta för flygbolagen då de befann sig i en redan pressad situation. Under 2024 erhöll GAS-systemet ett tillskott om 1 035 mkr som återställde underskottet som upparbetats under pandemin. Dock var kravet för att erhålla tillskottet att avgiften skulle förbli oförändrad i tre år, dvs ligga på samma avgiftsnivå som innan pandemin (46 kr). Underskottet i GAS-systemet har åter börjat byggas upp i takt med att flygplatsernas kostnader ökar varje år, samtidigt som passagerarvolymerna ännu inte återhämtat sig till 2019 års nivåer – även om trafiken ökar, framför allt utrikestrafiken. Eftersom passagerarantalet är lågt innebär det att intäkterna till systemet med 46 kr i avgift, inte räcker till för att hålla systemet i balans. Enligt Transportstyrelsens trafikprognos från våren 2026 kommer antalet fakturerbara passagerare tidigast år 2032 att vara på samma nivå som innan pandemin.

Den andra anledningen till att avgiften behöver höjas beror på den kraftigt ökade inflationen efter pandemin, dessutom förstärkt av andra omvärldsfaktorer, vilket har lett till höjningar av Riksbankens styrränta vilket i sin tur påverkat systemets förvaltningskostnader. Transportstyrelsen utnyttjar sin kreditram för att hantera underskottet i systemet och när kreditramen utnyttjas innebär det att Transportstyrelsen har en skuld. Transportstyrelsen betalar ränta på denna skuld och detta medför att underskottet växer ytterligare. För 2025 uppgick räntekostnaderna för GAS-underskottet till cirka 26 miljoner kronor.

1.3 Utfallet för 2025 innebär ett underskott på 1,3 miljarder kronor i systemet

Nedan visas budget, prognoser och slutligt kostnadsutfall i GAS-systemet för år 2025.

⁴ Flygplatsernas kostnader för att upprätthålla säkerhetsnivån i säkerhetskontrollen för passagerare och deras bagage minskade inte i samma omfattning som intäkterna till systemet.

Tabell 2: budget, prognoser och slutligt utfall för 2025, miljoner kr

Mkr	Budget 2025	Prognos 1 2025	Prognos 2 2025	Slutlig 2025
Statliga flygplatser	981	950	983	1054
Icke statliga flygplatser	163	154	152	151
Totalt flygplatskostnader	1 144	1 104	1 135	1 205
Transportstyrelsens kostnader	7	7	7	8
Räntekostnad	28	28	27	26
Kundförluster (konstaterade)	2	2	2	0
Totala kostnader	1 181	1 141	1 171	1 239
Fakturerbara passagerare	16,262	15,419	15,547	15,716
Summa avgifter (intäkter)	748	709	715	723
Resultat 2025	-433	-432	-456	-516
Ingående balans 2025	-824	-824	-824	-812
Utgående balans 2025	-1 257	-1 256	-1 280	-1 328

Som visas i tabellen ovan uppgår totala slutliga kostnader för år 2025 till ca 1 239 mkr. Kostnaderna är högre jämfört med slutligt utfall för år 2024 som uppgick till ca 1 202 mkr. Skillnaden beror på att Swedavia har fått ökade kostnader för år 2025. De stora kostnadsökningarna beror framförallt på ändrad redovisningsprincip hos Swedavia som gör att kostnaderna för overhead har ökat. På Arlanda och Landvetter har kostnaden för overhead ökat med 50 miljoner kronor respektive 10 miljoner kronor jämfört med 2024. Även personalkostnaderna har ökat på båda flygplatserna. För Bromma har kostnaderna istället minskat med 29 mkr mellan åren. Swedavias övriga flygplatser varierar mellan kostnadsökningar och minskningar men inte i samma omfattning som Arlanda och Landvetter. De 26 icke-statliga flygplatserna har minskat sina kostnader med ca 4,5 miljoner kronor jämfört med 2024. Det är ingen speciell kostnadspost som sticker ut avseende de icke-statliga flygplatserna. Vissa av dem har något högre kostnader och vissa av flygplatserna har något lägre kostnader jämfört med 2024.

Intäkterna för år 2025 uppgår till ca 723 mkr att jämföra med år 2024 när de uppgick till ca 711 mkr. Antalet fakturerbara passagerare ökade med ca 265 000 år 2025 jämfört med år 2024.

Med en ingående balans för år 2025 på ca -812 mkr och ett resultat om ca - 516 mkr uppgår den utgående balansen för år 2025 till ca -1 328 mkr.

1.4 De prognosticerade kostnaderna för 2026–2029 leder till ökat underskott i systemet med oförändrad avgift

Under hösten 2025 har Transportstyrelsen inhämtat en övergripande långtidsprognos för perioden 2026–2029 från flygplatshavarna om deras kostnader för tillhandahållande av säkerhetskontroll (se tabell 3 under avsnitt 3.1 för flygplatsernas prognosticerade kostnader).

Varje år håller Transportstyrelsen två marknadskonsultationer, vår och höst. På dessa konsultationen finns flygplatser, flygbolag och andra intresseorganisationer representerade. Vid konsultationerna redovisar Transportstyrelsen prognoser och utfall av kostnader. På senaste

marknadskonsultationen i maj 2026 presenterades kostnadsprognos 1 som visade en ingående balans för år 2026 på ca -1 328 mkr. Med ett prognosticerat resultat för år 2026 på ca -529 mkr blir utgående balans för året ca -1 858 mkr. Anledningen till att den utgående balansens underskott ökar jämfört med slutligt utfall för år 2025 är att de totala kostnaderna beräknas öka med ca 32 mkr förutsatt att avgiften ligger oförändrat på 46 kr.

1.5 Regeringsbeslut om 0 kr i GAS-avgift andra halvåret 2026

Under juni 2026 tog regeringen beslut om att sätta GAS-avgiften till 0 kr mellan 1 juli–31 december 2026. Regeringen tillskjuter ett kapitaltillskott om 400 miljoner kronor för att täcka det intäktsbortfall som beräknas ske utifrån denna sänkning. Utfallet för systemet ska i princip vara neutralt, dvs skulden kommer att vara på samma nivå som om avgiften fortsatt varit 46 kr per passagerare och inget tillskott av kapital skett. Däremot blir det en lättnad för flygbolagen då de inte behöver betala någon avgift under perioden. Från 1 januari 2027 beräknas avgiften återigen vara 46 kr per passagerare.

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 avgiftsändringen är att minska gapet mellan de faktiska kostnaderna per fakturerbar passagerare och nivån på säkerhetskontrollavgiften. Syftet med avgiftshöjningen är också att underskottet i systemet ska minska för att vid utgången av år 2033 vara i balans.

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1 Effekter om ingenting görs?

Utan höjning av avgiften kommer systemets underskott att fortsätta öka, vilket är i strid med förordningens krav på utjämning där systemet ska vara i balans till utgången av 2033⁵. Ytterligare underskott i systemet skulle innebära att kreditramen för Transportstyrelsen behöver höjas, något som kräver riksdagsbeslut och som inte löser grundproblematiken med att underskottet i systemet ständigt ökar. Dessutom ökar räntekostnaderna vilket även det påverkar systemet negativt då räntekostnaden ingår som en del av förvaltningskostnaden och gör att underskottet ökar ytterligare. Se avsnitt 1.2 för ytterligare beskrivning.

Redan idag finns ett underskott om drygt 1,3 miljarder kronor och som förväntas öka till cirka 1,9 miljarder kronor till slutet av 2026. Om avgiften inte höjs förväntas skulden öka årligen med 400–500 miljoner kronor, beroende på hur trafiken och passagerarantalet utvecklar sig. I detta är inte kostnaderna för kommande nya investeringar av säkerhetsutrustning på flygplatserna inräknade i resultatet. En planerad kommande lagändring inom

⁵ 9 § förordning (2004:1101) om luftfartsskydd.

EU om vilken utrustning som krävs på säkerhetsgodkända flygplatser pågår, vilket förväntas öka kostnaden för utrustning och personal ytterligare.

Om en avgiftshöjning inte sker beräknas underskottet vid utgången av 2029 uppgå till ca 3 175 mkr (se tabell 3). Även efter år 2029 förväntas skulden i systemet öka om avgiftsnivån inte höjs.

*Tabell 3: Flerårsprognos 2026–2029 med 46 kr i avgift (kr).
Passagerarvolymen utgår från Transportstyrelsen Trafikprognos, våren 2026.*

(kr)	Intäkter	Kostnader	Kommentar kostnader	Resultat	Ack.resultat	Kapitaltillskott	Avgiftsnivå	Passagerarvolym
2025	722 918 888	1 239 349 407	Slutlig kostnad 2025	- 516 430 519	- 1 328 896 957		46	15 715 628
2026	341 649 728	1 271 098 121	Prognos 1 2026	- 929 448 393	- 1 858 345 350	400 000 000	46/0	15 904 000
2027	772 570 000	1 213 390 563	Flerårsprognos 2027	- 440 820 563	- 2 299 165 913		46	16 795 000
2028	791 890 000	1 228 144 360	Flerårsprognos 2028	- 436 254 360	- 2 735 420 273		46	17 215 000
2029	814 614 000	1 254 479 088	Flerårsprognos 2029	- 439 865 088	- 3 175 285 361		46	17 709 000

Sammanfattningsvis innebär alternativet att inte höja avgiften att avgiftssystemets långsiktiga finansiella hållbarhet försämras och möjligheten att återställa den ekonomiska balansen genom avgiftsuttaget minskar. Om denna utveckling går för långt finns risk att systemet inte längre kan finansieras inom sina egna ramar, utan blir beroende av statliga kapitaltillskott för att upprätthålla sin funktion.

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

Enligt förordningen ska systemet nå balans under en 10-årsperiod. Innevarande 10-årsperiod slutar 2033 vilket innebär att GAS-systemet ska vara i balans vid utgången av detta år, och det innebär att dagens stora underskott ska vara borta då.

Förslaget är att nuvarande avgift om 46 kr per passagerare höjs med 31 kr till 77 kr fr.o.m. den 1 mars 2027. En bibehållen avgift på 46 kr innebär ett beräknat ackumulerat underskott i avgiftsutjämningsystemet 3 175 mkr vid utgången av 2029. Transportstyrelsens bedömning är att en höjning med ett lägre belopp gör att vi inte kommer att hinna nå en balans 2033 och att en höjning med ett högre belopp bedöms ge för stor påverkan för flygbolagen. Ett alternativ skulle kunna vara att göra en låg höjning nu och om några år en mycket stor höjning. Detta bedöms inte vara ett bra alternativ då den stora höjningen om några år potentiellt kommer att påverka flygbolagen i stor omfattning.

Kolumnen "Avgiftsnivå" i tabell 4 nedan visar den avgift som tas ut av Transportstyrelsen för varje fakturerbar passagerare. Under 2026 kommer avgiften att sättas till 0 kr under perioden 1 juli – 31 december (se ytterligare beskrivning under 1.5). Under perioden 1 januari – 28 februari 2027 kommer avgiften att återgå till 46 kr per passagerare.

Tabell 4. Flerårsprognos 2026-2029 med 77 kr i avgift (kr)

	Intäkter	Kostnader	Resultat	Ack.resultat	Kapitaltillskott	Avgiftsnivå	Passagerarvolym
2025	722 918 888	1 239 349 407	-516 430 519	-1 328 896 957		46	15 715 628
2026	341 649 728	1 271 098 121	-929 448 393	-1 858 345 350	400 000 000	46/0	15 904 000
2027	1 229 175 665	1 213 390 563	15 785 102	-1 842 560 248		46/77	16 795 000
2028	1 325 555 000	1 228 144 360	97 410 640	-1 745 149 608		77	17 215 000
2029	1 363 593 000	1 254 479 088	109 113 912	-1 636 035 696		77	17 709 000

Avgiftshöjningen har kommunicerats till branschen, senast i maj 2026.

Transportstyrelsen förutspår ytterligare höjningar senare under 10-årsperioden för att systemet ska nå balans vid utgången av år 2033.

4. Vilka är berörda?

Samtliga flygbolag som bedriver trafik som kräver säkerhetskontroll på svenska flygplatser berörs. Även flygplatserna berörs av avgiften, eftersom passagerarantalet påverkas av biljettpriserna. Biljettpriserna förmodas öka när avgifterna höjs. Det kan medföra att den förmodade ökningstakten av passagerarantalet kan minska. En höjd avgift kan även få spridningseffekter till att påverka flygplatserna och dess personal om passagerarantalet påverkas. Det kan även komma att påverka företag som serverar flygplatserna och flygbolagen på olika sätt, exempelvis marktförmedlare samt butiker och restauranger på flygplatserna.

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

5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

GAS-avgiften finansierar säkerhetskontrollerna på säkerhetsgodkända flygplatser i Sverige och tas ut per avresande passagerare. Avgiften är obligatorisk och läggs direkt på flygbolagens kostnader, vilket i sin tur påverkar biljettpriserna. En höjning av avgiften innebär därför en kostnadsökning för varje resa.

Ökningstakten av passagerarantalet förväntas gå ned när kostnaden för säkerhetskontroll går upp därför att en högre avgift direkt höjer den totala kostnaden för att flyga, vilket minskar efterfrågan. Detta gäller särskilt på kortare resor där andra alternativ som tåg eller bil finns eller på mer priskänsliga rutter. Detta kan leda till lägre intäkter för flygbolag och flygplatser (inklusive företag som utför service till dessa bolag på olika sätt), minskad regional tillgänglighet, försämrade förutsättningar för näringsliv och turism samt risk för att vissa linjer avvecklas om volymerna faller under lönsamhetsgränsen.

Nedan beskrivs konsekvenserna för företag, enskilda, stat, region eller kommun, miljö och externa effekter. Företag

☐ 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.

5.2 Enskilda

Flygresenärer påverkas eftersom flygbolagen förväntas kompensera för den höjda avgiften genom en höjning av biljettpriserna. Det kan det finnas 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 priset på 31 kronor per biljett, vilket utgör en liten andel av nuvarande biljettpris. Dock sker prishöjningar inom andra områden som påverkar flygbolagen. Kostnaderna för flygbränsle är för närvarande ovanligt höga till följd av konflikten i Mellanöstern. Även om just denna avgiftshöjning är liten i sammanhanget för resenärer kan den sammanlagda effekten av flera samtidiga prisökningar därför upplevas som märkbar, särskilt för grupper med lägre betalningsförmåga, exempelvis unga, pensionärer och barnfamiljer.

Ökade kostnader kan leda till minskat resande, men vi har inte kunnat kvantifiera hur mycket resandet kan förväntas gå ner eftersom det är många olika parametrar som spelar in. I promemorian Sänkt flygskatt⁶ räknade regeringen med att en minskning av flygskatten med mellan 21 och 141 kronor per passagerare, beroende på slutdestination, förväntades leda till att antalet avresande resenärer från svenska flygplatser skulle öka med ca 1,7 procent. En ökning av biljettpriset med 31 kr per passagerare skulle utifrån det resonemanget sannolikt minska antalet resenärer något, särskilt med beaktandet av andra kostnader som ökar för flygbolagen.

För resenärer i glesbygd, där flyget ofta är det enda realistiska alternativet för längre resor, kan även en mindre prisökning påverka tillgängligheten. För resor som är nödvändiga för arbete, studier eller vård kan kostnadsökningen få större relativ betydelse än för fritidsresor.

5.3 Staten, regioner eller kommuner

En stor del av flygplatserna inom det gemensamma avgiftssystemet (GAS) ägs av staten, regioner eller kommuner. Dessa aktörer berörs av förslaget genom att de flygplatser som bedriver säkerhetskontroll omfattas av systemet. Eftersom avgiftssystemet är utformat för att täcka flygplatsernas kostnader för säkerhetskontroll bedöms den föreslagna avgiftsförändringen inte medföra någon direkt ekonomisk påverkan för dessa flygplatser.

⁶ [Finansdepartementets promemoria Sänkt flygskatt Fi2024/01009](#).

Däremot kan en indirekt påverkan uppstå om ett minskat passagerarantal leder till lägre intäkter från kommersiella verksamheter såsom restauranger, butiker och taxfree-försäljning.

Ett minskat passagerarantal kan även påverka flygplatsens kostnadsfördelning. Om färre flygningar ska bära samma fasta kostnader kan detta leda till höjda flygplatsavgifter, vilket i sin tur kan påverka flygbolagens kostnader och därmed resenärernas biljettpriser. Effekten bedöms vara större för mindre regionala flygplatser där trafikvolymerna redan är begränsade.

Även marktjänstföretag, såsom de som hanterar bagage, rampservice och passagerarservice, kan påverkas negativt vid ett minskat passagerarantal. Minskad efterfrågan kan leda till lägre intäkter och i vissa fall behov av att anpassa bemanning eller verksamhetsvolym.

Ytterligare en effekt som skulle kunna uppstå för regionerna är en minskad regional tillgänglighet om vissa flyglinjer upphör om de blir olönsamma.

5.4 Miljö

Ökande biljettpriser kan leda till minskat antal flygresor, se resonemang under 5.2 ovan. Detta påverkar dock sannolikt flygets utsläpp endast marginellt, eftersom koldioxidutsläppen från flygningar inom EU omfattas av EU:s utsläppshandelssystem EU ETS. Om någon aktör inom ETS-systemet av någon anledning använder färre utsläppsrätter, så används dessa istället av någon annan aktör.

En minskning av resor utanför EU ETS kan leda till minskade utsläpp och därmed en positiv effekt på miljön.

5.5 Externa effekter

Den föreslagna avgiftshöjningen syftar till att minska dagens stora underskott i GAS-systemet. En minskning av underskottet påverkar Transportstyrelsens kreditutrymme positivt vilket också kommer att påverka förvaltningskostnaderna av systemet positivt pga. lägre räntekostnader när underskottet minskar.

6. **Sammanfattning av övervägda alternativ och varför föreslagen reglering anses vara det bästa alternativet**

Om avgiften inte ändras kommer underskottet i GAS systemet att fortsätta öka. Detta innebär att Transportstyrelsen inte uppfyller kravet på ett avgiftssystem i balans. Möjligheterna att utöka kreditramen för att täcka underskottet är begränsade, vilket innebär att nollalternativet inte är hållbart vare sig ekonomiskt eller regelmässigt. Ett fortsatt växande underskott skulle dessutom kräva ännu större avgiftshöjningar längre fram.

Transportstyrelsen har inte möjlighet att finansiera säkerhetskontrollen genom andra medel än avgifter inom GAS-systemet. Statlig finansiering eller andra externa finansieringslösningar är inte möjliga inom ramen för gällande förordning. Det finns inte heller möjlighet att införa differentierade

avgifter eller rabatter för vissa aktörer, eftersom systemet är utformat för att vara enhetligt och kostnadstäckande.

Därmed finns inga genomförbara alternativ som inte innebär en avgiftsändring. Anledningen till att Transportstyrelsen höjer avgiften till 77 kr är för att det är först vid den nivån underskottet börjar minska enligt de kostnads- och passagerarprognoser vi har tillgång till. Alternativet att höja med ett lägre belopp gör att systemet fortsatt går med underskott och det blir svårt att nå ett system i balans till år 2033. Det är värt att notera att en avgiftsnivå på 77 kr inte heller kommer att leda till att dagens stora underskott försvinner, utan att det kommer att behövas ytterligare höjningar för att systemet ska vara i balans till 2033.

7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

Transportstyrelsen har av regeringen fått i uppdrag att förvalta det avgiftsutjämnningssystem som följer av 11 § lagen (2004:1100) om luftfartsskydd. Enligt bemyndigandena i 4 och 7 §§ förordningen (2004:1101) om luftfartsskydd fastställer Transportstyrelsen avgiften för säkerhetskontroll och meddelar de ytterligare föreskrifter som behövs för avgiftsutjämnningssystemet.

I sammanhanget kan nämnas att Transportstyrelsen enligt 5 § ska verka för att avgiftsutjämnningssystemet 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 skäligen. Transportstyrelsen har beslutat föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2012:113) om gemensamt avgiftsutjämnningssystem för säkerhetskontroll och passagerare och deras bagage, och har även gett ut riktlinjer för avgiftsutjämnningssystemet.

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

Syftet med förordning (EG) nr 300/2008⁷ är att fastställa gemensamma regler för att skydda den civila luftfarten mot olagliga handlingar. Av förordningen framgår att det är upp till varje enskild medlemsstat att bestämma hur kostnaderna för att tillhandahålla de skyddsåtgärder som framgår av förordningen ska hanteras. I dagsläget finns alltså ingen EU-reglering avseende hur dessa kostnader ska hanteras utöver att medlemsländerna tillåts att ta ut avgifter för att täcka kostnaderna för luftfartsskydd. Sverige har lagstiftat kring att avgift ska tas ut för att täcka kostnaderna för luftfartsskydd och det är Transportstyrelsen som är utsedd att förvalta systemet. Transportstyrelsen bedömer att avgiftsutjämnningssystemet och den nu aktuella höjningen ryms inom det

⁷ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 av den 11 mars 2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och om upphävande av förordning (EG) nr 2320/2002.

mandat medlemsstaterna har getts att själva ordna med lämpliga kostnadslösningar.

Avgiften tas ut för samtliga passagerare som passerar säkerhetskontrollen på en säkerhetsgodkänd flygplats i Sverige, oavsett vilken nationalitet passageraren har och oavsett om de flyger inom Sverige eller till utlandet. På samma vis är den avgift som ska betalas av flygföretagen som transporterar passagerarna lika oavsett om det rör sig om svenska eller utländska flygbolag och oavsett om flygningen sker inrikes eller utrikes. Transportstyrelsens bedömning är således att förslaget är förenligt med EU:s primärrätt och reglerna om fri rörlighet. GAS-avgiften, som endast avser passagerare som passerar säkerhetskontrollen på flygplatsen, bedöms inte utgöra ett hinder mot den fria rörligheten för personer enligt EU-rätten. Avgiften påverkar inte EU-medborgares rätt att resa, arbeta eller bosätta sig i andra medlemsstater, vilket är kärnan i den fria rörligheten för personer. Avgiften påverkar inte heller den fria rörligheten för varor, tjänster eller kapital.

Eftersom denna reglering inte avser tekniska föreskrifter, krav på tjänsteleverantörer eller datalokaliseringskrav är Transportstyrelsens bedömning att föreskriftsförslaget inte behöver anmälas till Europeiska kommissionen.

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 2027.

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

Transportstyrelsen har aviserat avgiftshöjningen vid flertalet referensgruppsmöten och marknadskonsultationer, senast i maj 2026.

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 miljökvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

En höjning av avgiften leder sannolikt till en ökning av biljettpiserna, vilket i sin tur kan leda till försämrad tillgänglighet med flyg om resenärer väljer bort resor till följd av kostnadsökningen.

Däremot kan GAS-systemet i sig bidra till ökad tillgänglighet på mindre flygplatser, som utan utjämnningssystemet sannolikt skulle ha högre kostnad per resenär för att täcka kostnaderna för säkerhetskontroll.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Avgiften syftar till att upprätthålla och förstärka trafiksäkerheten i luftfartssystemet men nivån på avgiften har i sig ingen påverkan på flygsäkerheten. Bedömningen är att den föreslagna förändringen inte kommer att ha någon direkt påverkan på hänsynsmålet. Ett minskat antal flygresor till följd av ökande biljettpiserna påverkar sannolikt flygets utsläpp endast marginellt, eftersom koldioxidutsläppen omfattas av EU ETS. Om någon aktör inom systemet använder färre utsläppsrätter av någon anledning, så används dessa istället av någon annan aktör.

C. Företag

12. Hur många företag berörs, i vilka branscher är de verksamma och hur stora är företagen?

12.1 Flygbolag

Flygbolagen är de som berörs i första hand av höjningen av avgiften.

Samtliga flygbolag som bedriver trafik som kräver säkerhetskontroll på svenska flygplatser berörs av avgiftsförslaget. Antalet flygbolag som fakturerades 2025 var 96 stycken. Företagens storlek varierar stort, från ett mindre antal anställda till ca 100 000 anställda. Nedan siffror är en uppskattning. De flesta av bolagen är utländska och det är svårt att ta reda på de exakta siffrorna.

Företagens storlek (antal anställda, bokslut 2024):

- 20 bolag hade färre än 100 anställda
- 18 bolag hade 100–500 anställda

- 9 bolag hade 500–1 000 anställda
- 34 bolag hade 1 001 – 10 000 anställda
- 13 bolag hade 10 001 – 100 000 anställda
- 2 bolag hade 100 000 anställda eller mer

Omsättning (utifrån bokslut 2024):

- 4 bolag omsatte under 100 miljoner kronor
- 14 bolag omsatte 100 miljoner – 1 miljard kronor
- 33 bolag omsatte 1–10 miljarder kronor
- 45 bolag omsatte över 10 miljarder kronor

Om passagerarantalet skulle minska till följd av avgiftshöjningen så skulle sannolikt små flygbolag påverkas mer än stora flygbolag då de inte har lika stora volymer att sprida ut sina kostnader på. För små flygbolag skulle också intäkterna få en märkbar försämring om passagerarantalet går ned jämfört med stora flygbolag. En minskning i passagerarantalet skulle därför kunna få proportionellt större konsekvenser för små flygbolag. Utifrån systemets utformning, där avgiften tas ut per passagerare, har Transportstyrelsen inte möjlighet att justera avgiftsnivån så att effekterna för små flygbolag minskar.

12.2 Flygplatser och företag som är verksamma på flygplatser

Flygplatserna kan också komma att påverkas om passagerarantalet går ned. Antalet flygplatser inom GAS uppgår i dagsläget till 36 stycken, varav 10 är statligt ägda av Swedavia. Resterande flygplatser ägs av privata bolag, kommuner och kommunala bolag. Flygplatsernas storlek varierar kraftigt och det kan röra sig om miljontals passagerare till ett fåtal passagerare per flygplats. Flygplatserna påverkas inte direkt av avgiftsförändringen eftersom systemet täcker deras kostnader för säkerhetskontroll. Däremot kan ett minskat passagerarantal leda till lägre intäkter från restauranger, butiker och taxfree, behov av att anpassa öppettider och högre flygplatsavgifter om färre flygningar ska bära de fasta kostnaderna.

Effekten bedöms vara större för mindre regionala flygplatser som kan antas vara känsligare för variationer i antalet passagerare. Dock innebär systemets utformning att utjämningsfunktionen, dvs att det är samma kostnad för varje passagerare oavsett vilken flygplats de reser från, ger ekonomiska fördelar åt mindre flygplatser, som annars sannolikt skulle ha högre kostnader per passagerare för säkerhetskontrollen.

Marktjänstföretag kan beröras mer indirekt av en passagerarminskning. Marktjänstföretag hanterar bagage, rampservice och passagerarservice kan påverkas negativt vid minskat resande. Minskad efterfrågan kan leda till lägre intäkter, behov av anpassad bemanning och minskad verksamhetsvolym.

Små marktföretag bedöms vara mest sårbara eftersom de har begränsade möjligheter att sprida kostnader över flera flygplatser eller kundsegment.

13. Vilka intäkter och kostnader medför regleringen för företagen och vilka förändringar i verksamheten kan de behöva vidta?

Ändringen medför ökade kostnader för flygbolagen om 31 kr per passagerare. Denna ökning tas i normalfallet sedan ut av passagerarna genom ett ökat biljettpris.

Höjningen av avgiften för säkerhetskontroll kan få negativa ekonomiska konsekvenser för de berörda flygbolagen, till följd av ledtiden mellan försäljningen av flygbiljetter och den höjda avgiften. Flygbolagen får en ökad kostnad från det att avgiftshöjningen träder ikraft, vilken även träffar de biljetter som redan är sålda. Dock fattas beslut om avgiftshöjning ca två månader innan höjningen träder i kraft, vilket innebär att bolagen kan höja biljettpriserna från och med då. Det intäktsunderskott som flygbolagen drabbas av för de biljetter som såldes innan höjningen beslutades, måste täckas på annat sätt. Hur flygbolagen täcker intäktsunderskottet varierar beroende på bolag och omständigheter. Flygbolag som redan har sålt biljetter med den nuvarande avgiften 46 kr får troligtvis ett intäktsunderskott om 31 kr per såld biljett som belastar flygbolagens resultaträkning, dvs flygbolagen går minus på just den delen som avser GAS-avgiften.

En avgiftshöjning med 31 kr med ikraftträdande 1 mars 2027 enligt förslaget skulle innebära att flygbolagens samlade utgifter till systemet ökar med ca 457 mkr under år 2027. Under förutsättning att flygbolagen började ta ut en högre avgift för de resor som sker efter 1 mars 2027 redan när Transportstyrelsen den 26 maj 2026 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. Sammantaget skulle en avgiftshöjning med 31 kr inom beräkningsperioden om tre år (2027–2029) öka flygbolagens samlade utgifter med ca 1 539 mkr jämfört med en oförändrad avgift för samma period. En ökning med 31 kr per passagerare bedöms inte enskilt ha en stor effekt på passagerarantalet men tillsammans med oroligheterna i omvärlden och övriga prisökningar som sker bedömer vi att det sammantaget kan ha en negativ effekt på passagerarantalet.

En eventuellt minskad ökningstakt av passagerarantal pga. avgiftshöjningen kan påverka intäkterna och det skulle i förlängningen kunna innebära färre antal flygningar och ett minskat behov av personal för flygbolagen.

Om flygbolagen minskar sina avgångar kan flygplatserna behöva minska sina öppettider. Detta, tillsammans med färre antal passagerare kan få till följd att försäljning på flygplatsen minskar och därmed kan personal behöva

sägas upp. Även de som hanterar marktkjänster på flygplatser kan påverkas negativt av minskat passagerarantal. Marktkjänster omfattar en rad olika tjänster som utförs på en flygplats åt ett flygbolag. Det handlar till exempel om incheckning, bagagehantering, ramptjänster samt påfyllning av olja och bränsle. Om flygbolagen minskar sina flygningar leder det i förlängningen till att även marktjänstbolagen får mindre att göra.

14. Vilken tidsåtgång medför regleringen för företagen och vad innebär regleringen för företagens administrativa kostnader?

Den föreslagna avgiftsförändringen bedöms inte medföra någon väsentlig förändring av de administrativa kostnaderna för flygbolagen. En mindre administrativ kostnad för att ändra kostnaden i bolagens system eller i information som går ut till resenärer kan tänkas tillkomma, Transportstyrelsen kan dock inte uppskatta vilka belopp det rör sig om. Avgiften hanteras inom ramen för det befintliga GAS-systemet och kräver varken nya rutiner, nya rapporteringskrav eller någon form av utbildningsinsats. Hanteringen av GAS-fakturorna kommer att ske på samma sätt som tidigare, vilket innebär att varken tidsåtgång eller administrativa kostnader påverkas i detta avseende.

Eftersom avgiftsförändringen inte innebär någon ny informationsinhämtning, dokumentation, rapportering eller anpassning av interna system bedöms även små flygbolag få en mindre påverkan ur ett administrativt perspektiv. Det skulle kunna uppstå en kostnad för att uppdatera sin information till passagerare samt faktureringsystem till den nya avgiften. Transportstyrelsen kan dock inte uppskatta hur stor denna kostnad är men den bedöms vara av mindre omfattning.

För flygplatserna medför förslaget inte heller några administrativa förändringar. Avgiften påverkar inte deras rapporteringsskyldigheter, interna processer eller hantering av säkerhetskontrollsystemet. Därmed bedöms ingen ökad tidsåtgång eller administrativa kostnader uppstå för flygplatserna.

15. I vilken utsträckning kan regleringen komma att påverka konkurrensförhållandena för företagen?

Eftersom samtliga flygbolag inom GAS-systemet betalar samma avgift per passagerare innebär förslaget ingen direkt snedvridning av konkurrensen mellan bolagen. Avgiften är utformad för att vara enhetlig och kostnadstäckande, vilket innebär att regleringen i sig inte gynnar eller missgynnar någon specifik aktör. Däremot gynnar systemet små flygplatser då det utan utjämningsystemet skulle vara dyrare att resa från de mindre flygplatserna. Transportstyrelsen kan inte se att GAS-avgiftens storlek har upplevts som ett hinder för nya flygbolag som vill etablera sig eller för företagens möjligheter att växa.

Även om avgiften är lika för alla kan effekten på konkurrensen skilja sig åt beroende på företagens storlek. Små flygbolag bedöms påverkas i större

utsträckning eftersom de har lägre passagerarvolymmer att fördela kostnaderna på, ofta har mindre finansiella marginaler, är mer känsliga för variationer i efterfrågan samt har färre ruttor och därmed mindre möjlighet att kompensera för kostnadsökningar.

En minskning i ökningstakten av passagerarantalet skulle därför kunna få proportionellt större negativa effekter för små flygbolag än för stora bolag. Några särskilda lättnader för små företag är dock inte möjliga eftersom avgiftssystemet är reglerat och inte medger differentierade avgifter.

Små regionala flygplatser bedöms vara mer sårbara vid en minskad ökning av passagerarantalet. Många av dessa flygplatser har redan idag begränsade marginaler och är beroende av kommunala eller regionala bidrag. Ett minskat resande kan leda till lägre kommersiella intäkter, behov av att minska öppettider och risk för att vissa linjer blir olönsamma.

Detta kan i sin tur påverka konkurrensen mellan flygplatser, där större flygplatser med högre volymer är mindre känsliga för förändringar.

Marktjänstföretag påverkas indirekt genom minskat resande och färre flygningar. Mindre marktjänstföretag bedöms vara mest utsatta, eftersom de ofta verkar på en eller ett fåtal flygplatser, har begränsade möjligheter att sprida kostnader och är mer beroende av stabila trafikvolymmer.

Större marktjänstföretag med verksamhet på flera flygplatser har bättre förutsättningar att hantera variationer i efterfrågan.

Regleringen bedöms inte snedvrider konkurrensen direkt, eftersom avgiften är lika för alla aktörer. Däremot kan indirekta effekter uppstå, särskilt för små flygbolag, små flygplatser och små marktjänstföretag som har begränsade möjligheter att hantera kostnadsökningar eller minskat resande.

Transportstyrelsen bedömer att en nyetablering av flygbolag i Sverige medför så stora kostnader att GAS-avgiftens storlek inte torde vara avgörande. Dock skulle denna höjning kunna påverka etablering av en ny flyglinje för ett befintligt bolag.

16. Hur kan regleringen i andra avseenden komma att påverka företagen?

Utöver de direkta ekonomiska effekterna av avgiftshöjningar, har branschen under flera år framfört synpunkter på GAS-systemets konstruktion. Kritiken har bland annat handlat om att systemet är utformat för att hantera ett långsiktigt ökande passagerarantal, medan utvecklingen de senaste åren i stället präglats av en långsam återhämtning mot nivån som gällde före pandemiåren. Branschen menar att detta gör systemet mindre robust vid trafiknedgångar och att det inte upplevs som långsiktigt hållbart.

Flygbolagen har även uttryckt att de bär en stor del av risken när kostnaderna för säkerhetskontroll ökar. Eftersom ökade kostnader hos flygplatserna förs direkt in i GAS-systemet innebär det att flygbolagen får bära hela kostnadsökningen, vilket enligt branschen kan påverka deras

ekonomiska planering och upplevs som orättvist. Vissa aktörer har också framfört att säkerhetskontrollen är en nationell angelägenhet och att staten därför helt eller delvis borde finansiera den.

Transportstyrelsen har informerat om den föreslagna avgiftsökningen vid referensgruppsmöten och marknadskonsultationer, senast i maj 2026. Reaktionerna från branschen har varit att ökningen upplevs som stor och att den, tillsammans med andra kostnadsökningar i omvärlden, kan bli utmanande att hantera. Vissa flygplatser har framfört att en avgiftshöjning kan försvåra deras möjligheter att attrahera nya flyglinjer, särskilt i konkurrens med andra flygplatser i Sverige och utomlands.

Sammantaget bedöms regleringen i form av föreslagen avgiftshöjning inte i sig skapa nya strukturella problem för branschen, men den kan förstärka redan befintliga utmaningar för flygbranschen.

17. Hur kan regleringen påverka små företag och behöver särskild hänsyn tas till sådana företag vid reglernas utformning?

Som nämnts ovan förväntar vi oss att en eventuell nedgång av antalet passagerare med anledning av avgiftsökningen drabbar små flygbolag och små flygplatser hårdast. Det finns ingen möjlighet i regelverket att differentiera avgiften mellan olika kategorier av flygbolag. Däremot är hela regelverket uppbyggt just för att underlätta för små flygplatser då alla betalar samma avgift oavsett vilken flygplats man flyger ifrån. Om utjämnningssystemet inte fanns så skulle det gynna de stora flygplatserna som har många passagerare och stordriftsfördelar jämfört med de mindre flygplatserna.

Små flygbolag bedöms påverkas i större utsträckning än stora bolag av en eventuell avtrappning av ökningstakten förpassagerarantalet till följd av avgiftshöjningen. Detta beror på att små bolag har:

- lägre passagerarvolymen att fördela kostnaderna på
- mindre finansiella marginaler
- större känslighet för variationer i efterfrågan

En minskning av ökningstakten i passagerarantalet kan därför få proportionellt större ekonomiska konsekvenser för små flygbolag än för större aktörer.

När det gäller flygplatser bedöms små regionala flygplatser vara mer sårbara vid minskat resande. Många av dessa flygplatser har redan idag begränsade ekonomiska marginaler och är beroende av kommunala eller regionala bidrag. En minskning i antalet flygningar kan leda till:

- lägre kommersiella intäkter
- behov av att minska öppettider

- risk för att vissa linjer inte längre är ekonomiskt hållbara

Det finns dock ingen möjlighet att ge särskilda lätnader eller differentierade avgifter till små flygbolag inom ramen för GAS-systemet. Systemet är reglerat och bygger på en enhetlig avgift per passagerare, vilket innebär att alla aktörer behandlas lika oavsett storlek.

Samtidigt är systemet utformat för att underlätta för små flygplatser, eftersom en enhetlig avgift innebär att kostnaderna för säkerhetskontroll inte blir högre på mindre flygplatser än på större. Utan GAS-systemet skulle kostnaden per passagerare sannolikt vara betydligt högre på små flygplatser, vilket skulle försämra deras konkurrenskraft och tillgänglighet.

Sammantaget bedöms den föreslagna avgiftsökningen påverka små företag i något större utsträckning, men systemets konstruktion innebär att särskilda lätnader inte är möjliga och att små flygplatser samtidigt gynnas av den enhetliga avgiftsmodellen.

D. Sammanställning av konsekvenser

Förändrad avgift

De aktörer som påverkas av avgiftsförändringen är flygbolagen och resenärerna. Siffrorna nedan omfattar perioden 2027–2029.

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
Företag flygbolag	-	-	- 1 539 000	Avgiftshöjningen kommer sannolikt höja biljettpriserna över tid, vilket i så fall antas täcka de höjda avgifterna. Den beräknade kostnaden avser avgiftsökning mars 2027 - december 2029
Företag flygbolag	-	Minskat passagerarantal. En höjning med 31 kr per passagerare förväntas påverka antalet resenärer	-	-
Företag - flygplatser	-	Ett minskat antal resenärer kan påverka öppettider samt försäljning i butiker och restauranger	-	-
Företag – marktjänstbolag	-	Ett minskat antal resenärer kan påverka antalet flygplan och resenärer att ge service till	-	-
Enskilda	-	-	+ 31 kr per biljett	Förväntas motsvara företagens ökade kostnader och förväntas höja biljettpriset. En del av avgiftshöjningen härrör från beslut som syftar till att öka flygsäkerheten
Staten m.fl.	Systemet kommer i balans	Minskad regional tillgänglighet om vissa linjer upphör då de blivit olönsamma	-	-
Externa effekter	Utrymmet i Transportstyrelsens kreditram förbättras	-	-	-
Totalt	-	-	- 1 539 000	-

E. Förslagets proportionalitet

Förslaget att höja avgiften med 31 kronor, från nuvarande 46 kronor per passagerare till 77 kronor per passagerare bedöms inte medföra mer långtgående kostnader och begränsningar för de som berörs än vad som är nödvändigt för att uppnå syftet med reglerna.

F. Uppföljning och utvärdering

Uppföljning av avgiften görs flera gånger under året. Det sker när flygplatserna lämnar in underlag för budget, vid två prognostillfällen under året samt vid slutredovisning. Under dessa tillfällen sammanställs alla kostnader och intäkter och vi erhåller passagerarprognoser från Transportstyrelsens analyssektion. Avgiftsprognosen för de kommande 10 åren baseras på passagerarprognoserna tillsammans med flygplatsernas prognoser för kostnader de kommande åren.

Utöver detta har Transportstyrelsen löpande dialoger med både branschen och brukare under referensgruppsmöten och marknadskonsultationer. Både referensgruppsmöten och marknadskonsultationen har möte vår och höst vilket innebär minst fyra möten under året som ett minimum. Vid behov hålls även ytterligare möten, framförallt inom referensgruppen.

G. Samråd

I samband med ett möte med den rådgivande referensgruppen den 19 maj 2026 och vid en marknadskonsultation den 26 maj 2026 presenterades förslaget om att höja avgiften. Vid mötena fördes diskussioner kring att höja avgiftsnivån till 77 kr. Avgiftsförändringen kommer även att samrådas med Ekonomistyrningsverket (ESV) i enlighet med 7 § avgiftsförordningen (1992:191).