

# Lagrådsremiss

## Flygplatshavarnas kostnader för säkerhetskontroller

---

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 22 februari 2024

*Andreas Carlson*

*Jonas Ragell*  
(Landsbygds- och infrastrukturdepartementet)

## Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I lagrådsremissen lämnas förslag till ändringar i lagen (2004:1100) om luftfartsskydd. Förslaget innebär att flygplatshavarnas kostnader för säkerhetskontroller av passagerare och deras bagage till viss del ska få täckas på annat sätt än av en avgift om det behövs för att hantera de ekonomiska effekterna av spridningen av sjukdomen covid-19.

Lagändringen föreslås träda i kraft den 1 augusti 2024 och upphöra att gälla den 31 juli 2025.

## Innehållsförteckning

1	Beslut .....	3
2	Lagtext .....	4
2.1	Förslag till lag om ändring i lagen (2004:1100) om luftfartsskydd.....	4
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (2004:1100) om luftfartsskydd.....	5
3	Ärendet och dess beredning .....	6
4	Tillfällig ändring i avgiftsutjämningsystemet.....	6
5	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser.....	9
6	Konsekvenser.....	9
6.1	Statsfinansiella konsekvenser.....	9
6.2	Konsekvenser för statliga myndigheter .....	10
6.3	Konsekvenser för enskilda och företag .....	10
6.4	Övriga konsekvenser .....	11
7	Författningskommentar .....	13
7.1	Förslaget till lag om ändring i lagen (2004:1100) om luftfartsskydd.....	13
7.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (2004:1100) om luftfartsskydd.....	13
Bilaga 1	Sammanfattning av promemorian Flygplatshavares kostnader för säkerhetskontroller .....	15
Bilaga 2	Promemorians lagförslag.....	16
Bilaga 3	Förteckning över remissinstanser .....	18

# 1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ändring i lagen (2004:1100) om luftfartsskydd,
2. lag om ändring i lagen (2004:1100) om luftfartsskydd.

## 2 Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

### 2.1 Förslag till lag om ändring i lagen (2004:1100) om luftfartsskydd

Härigenom föreskrivs att 11 § lagen (2004:1100) om luftfartsskydd ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

#### 11 §<sup>1</sup>

Flygplatshavarnas kostnader för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage ska täckas av en avgift. Denna avgift ska tas ut i ett avgiftsutjämningsystem som omfattar alla flygplatser som är säkerhetsgodkända i enlighet med förordning (EG) nr 300/2008. Avgiften ska tas ut för varje avresande passagerare och ska vara lika för alla flygplatser i landet som ingår i avgiftsutjämningsystemet. Avgiften ska tas ut av de flygföretag som transporterar passagerarna.

För en ankommande passagerare som redan blivit föremål för säkerhetskontroll som uppfyller kraven i förordning (EG) nr 300/2008 och som fortsätter sin resa utan att bli kontrollerad på nytt ska någon avgift enligt denna paragraf inte betalas.

*Flygplatshavarnas kostnader får till viss del täckas på annat sätt än av en avgift om det behövs för att hantera de ekonomiska effekterna av spridningen av sjukdomen covid-19.*

---

Denna lag träder i kraft den 1 augusti 2024.

## 2.2 Förslag till lag om ändring i lagen (2004:1100) om luftfartsskydd

Härigenom föreskrivs att 11 § lagen (2004:1100) om luftfartsskydd ska ha följande lydelse.

*Lydelse enligt förslag 1.1*

*Föreslagen lydelse*

### 11 §<sup>1</sup>

Flygplatshavarnas kostnader för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage ska täckas av en avgift. Denna avgift ska tas ut i ett avgiftsutjämningsystem som omfattar alla flygplatser som är säkerhetsgodkända i enlighet med förordning (EG) nr 300/2008. Avgiften ska tas ut för varje avresande passagerare och ska vara lika för alla flygplatser i landet som ingår i avgiftsutjämningsystemet. Avgiften ska tas ut av de flygföretag som transporterar passagerarna.

För en ankommande passagerare som redan blivit föremål för säkerhetskontroll som uppfyller kraven i förordning (EG) nr 300/2008 och som fortsätter sin resa utan att bli kontrollerad på nytt ska någon avgift enligt denna paragraf inte betalas.

*Flygplatshavarnas kostnader får delvis täckas på annat sätt än av en avgift om det behövs för att hantera de ekonomiska effekterna av spridningen av sjukdomen covid-19.*

---

Denna lag träder i kraft den 1 augusti 2025.

<sup>1</sup> Ändringen innebär att tredje stycket tas bort.

### 3 Ärendet och dess beredning

Inom dåvarande Infrastrukturdepartementet utarbetades under vintern 2021/22 en promemoria om flygplatshavares kostnader för säkerhetskontroller. Promemorian innehåller förslag till en tidsbegränsad lagändring om att nämnda kostnader ska få täckas delvis på annat sätt än av en avgift om det behövs för att hantera de ekonomiska effekterna av spridningen av sjukdomen covid-19.

En sammanfattning av promemorian finns i *bilaga 1*. Promemorians lagförslag finns i *bilaga 2*. Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 3*. Remissyttrandena finns tillgängliga i Landsbyggs- och Infrastrukturdepartementet (dnr LI2023/00994).

I denna lagrådsremiss behandlas promemorians förslag.

### 4 Tillfällig ändring i avgiftsutjämningsystemet

**Regeringens förslag:** Flygplatshavarnas kostnader för säkerhetskontroller av passagerare och deras bagage ska tillfälligt till viss del få täckas på annat sätt än av en avgift om det behövs för att hantera de ekonomiska effekterna av spridningen av sjukdomen covid-19.

Förslaget att införa en möjlighet till avsteg från avgiftsutjämningsystemet innebär endast att lagenliga förutsättningar för detta införs. Ett faktiskt avsteg förutsätter ett riksdagsbeslut om en anslagsökning.

**Promemorians förslag** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Trafikanalys* och *Braathens Regional Airlines* tillstyrker förslaget i sak. Även *International Air Transport Association (IATA)*, *Novair*, *SAS AB*, *Sveriges Regionala Flygplatser*, *Svenskt Näringsliv*, *Swedavia AB*, Transportföretagen – Flyg, *Trafikverket* och *Transportstyrelsen* tillstyrker förslaget i sak, men förordar en mer generell utformning av bestämmelsen så att den inte enbart hänför sig till konsekvenser av pandemin. När det gäller tidsbegränsningen anser samtliga nämnda remissinstanser utom *Trafikanalys* att lagändringen inte ska tidsbegränsas.

#### Skälen för regeringens förslag

##### *Tidigare avväganden*

Efter terrordåden i USA den 11 september 2001 utarbetades det inom Europeiska kommissionen ett regelverk om utökade skyddsåtgärder mot brottsliga handlingar som drabbar luftfarten, nämligen 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. EU-förordningen innehåller detaljerade

bestämmelser med krav på bland annat hur passagerare och deras bagage ska säkerhetskontrolleras. När det gäller kostnaderna för kontrollerna anges att varje medlemsstat får besluta under vilka förhållanden och i vilken omfattning kostnaderna bör åläggas staten, flygplatserna, lufttrafikföretagen, andra verksamhetsutövare eller användarna.

I förarbetena till lagen om luftfartsskydd behandlades frågan om hur de kostnader som de ökade säkerhetskontrollerna kommer att medföra skulle finansieras. En majoritet av remissinstanserna hade gett uttryck för att eftersom det är fråga om skydd mot terrorhandlingar som riktar sig mot hela samhället borde det också vara samhällets ansvar att se till att medborgarna skyddas mot sådana handlingar. Det konstaterades samtidigt att offentligt stöd har snedvridit konkurrensen i andra länder där sådant stöd tillämpats och att den utvecklingen hade lett till en ond spiral med ständigt ökade krav på offentliga insatser. En sådan utveckling ville regeringen undvika. I stället ansågs att ett avgiftsutjämningsystem, som bygger på att de som reser fullt ut betalar kostnaderna för kontrollerna, skulle kunna medverka till att flygföretagen och flygplatserna inte belastades med ytterligare kostnader även om ansvaret läggs på dem. Flygplatsernas kostnader för säkerhetskontrollerna föreslogs därför täckas genom avgifter, se propositionen Lag om luftfartsskydd (prop. 2003/04:154).

Enligt lagen (2004:1100) om luftfartsskydd ska alltså flygplathavarnas kostnader täckas av en avgift som tas ut i ett avgiftsutjämningsystem som omfattar alla flygplatser som är säkerhetsgodkända i enlighet med EU-förordningen. Avgiftsutjämningsystemet innebär att samtliga svenska säkerhetsgodkända flygplatser kostnader för säkerhetskontroll ackumuleras och fördelas per avresande passagerare. Transportstyrelsen fakturerar därefter flygföretagen för kostnaderna baserat på antal transporterade passagerare. Utbetalningarna till flygplathavarna sker före inbetalningarna i enlighet med regelverket, vilket innebär en belastning på Transportstyrelsens likviditetsförsörjning.

Avgiften för säkerhetskontroll ska beräknas och fastställas för ett år i taget. Den får dock justeras oftare om det finns synnerliga skäl. När avgiften fastställs ska ett tidigare uppkommet underskott eller överskott i avgiftsutjämningsystemet om möjligt utjämnas.

### *Pandemin har påverkat avgiftsutjämningsystemet*

Den minskade flygtrafik som följde med pandemin innebar att intäkterna till avgiftsutjämningsystemet minskade kraftigt. Flygplatserna var dock öppna både för den luftfart som ändå förekommit och den som under krisen varit helt nödvändig ur ett samhällsberedskapsperspektiv. Eftersom luftfartsskyddet är reglerat på global nivå, gick det inte att minska skyddsåtgärderna i samma utsträckning som resandet minskat, utan de var tvungna att upprätthållas på en viss nivå. Detta medför att ett underskott uppstod i avgiftsutjämningsystemet. Underskottet kvarstår alltjämt och uppgick vid utgången av 2023 till 1 366 mnkr.

Riksdagen har därför för varje år sedan riksdagens beslut om budgetpropositionen för 2021 bemyndigat regeringen att besluta om en särskild kredit i Riksgäldskontoret för att tillgodose Transportstyrelsens behov av rörelsekapital för att hantera bland annat utbetalningar inom ramen för det gemensamma avgiftsutjämningsystemet för säkerhets-

kontroll av passagerare och deras bagage (prop. 2020/21:1 utg.omr. 22, bet. 2020/21:TU1, rskr. 2020/21:131 och prop. 2021/22:1 utg.omr. 22, bet. 2021/22:TU1, rskr. 2021/22:98).

*En tillfällig möjlighet att vid behov täcka delar av flygplatsernas kostnader för säkerhetskontrollerna på annat sätt än genom en avgift*

Vid tiden för lagens tillkomst kunde det inte förutses att det skulle uppstå en situation av den art och omfattning som pandemin covid-19 orsakat och som fortfarande påverkar luftfartens förutsättningar. Situationen medför att avgiften skulle kunna behöva höjas i en omfattning som inte fanns med i bedömningen när avgiftsutjämningsystemet beslutades. Om det underskott som uppstått till följd av pandemin kräver avgiftsökningar som inte bedöms kunna bäras av flygbolagen behöver en alternativ hantering möjliggöras. Ingen av de remissinstanser som har yttrat sig tycker annorlunda.

Det bör därför införas en möjlighet att låta flygplatshavarnas kostnader för säkerhetskontrollerna till viss del täckas på annat sätt än genom en avgift om det behövs för att hantera de ekonomiska effekterna av spridningen av sjukdomen covid-19. I praktiken handlar det om att kostnaderna i stället till viss del får täckas av statliga medel. Med anledning av det som remissinstanserna har anfört om att lagändringen inte bör vara motiverad enbart av pandemins effekter och om att lagändringen inte bör vara tidsbegränsad konstaterar regeringen att även om pandemin och dess konsekvenser nu sammantaget har varat i flera år bedöms effekterna ändå vara av övergående natur. Även om underskottet kvarstår och har ökat bör därför, i linje med intentionen vid avgiftsutjämningsystemets tillkomst, den föreslagna möjligheten att finansiera på annat sätt vara tidsbegränsad. Det har inte kommit fram något som ger tillräckligt underlag för att permanenta den möjligheten.

Förslaget läggs för att kunna mildra de ekonomiska konsekvenserna av pandemin för flygföretagen. Någon utvidgning av förslaget i enlighet med flera remissinstansers synpunkter bedömer regeringen inte vara aktuell.

Ett beslut om att ersätta flygplatsernas kostnader måste tas i enlighet med EU:s regelverk om statligt stöd.

*Budgetära förutsättningar för förslaget*

Förslaget att införa en möjlighet till avsteg från avgiftsutjämningsystemet om det behövs för att hantera de ekonomiska effekterna av spridningen av sjukdomen covid-19 innebär endast att lagenliga förutsättningar för detta införs. Ett faktiskt avsteg från avgiftsutjämningsystemet som innebär att statliga medel behöver tillföras måste dock behandlas i sedvanlig ordning i en budgetprocess om behovet uppstår. En sådan tillämpning av bestämmelsen förutsätter därför att riksdagen beslutar om en anslagsökning.



## 5 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

**Regeringens förslag:** Den föreslagna lagändringen ska träda i kraft den 1 augusti 2024 och upphöra att gälla den 31 juli 2025.

**Regeringens bedömning:** Några övergångsbestämmelser behövs inte.

**Promemorians förslag** avsåg kalenderåret 2023.

**Remissinstanserna** tillstyrker förslaget om ikraftträdande.

**Skälen för regeringens förslag och bedömning:** Den situation som ändrat förutsättningarna för avgiftsutjämningsystemets tänkta funktion råder fortfarande. Det finns inget skäl att skjuta ett ikraftträdande av den föreslagna lagändringen på framtiden. Den bör därför träda i kraft så snart som möjligt vilket bedöms vara den 1 augusti 2024. Lagändringen bör där- efter upphöra att gälla den 31 juli 2025.

Några övergångsbestämmelser bedöms inte behövas.

## 6 Konsekvenser

### 6.1 Statsfinansiella konsekvenser

**Regeringens bedömning:** Förslaget som sådant medför inga direkta konsekvenser för statens budget eftersom det enbart innebär att det införs en möjlighet att låta flygplatshavarnas kostnader för säkerhetskontroll till viss del täckas på annat sätt än genom en avgift om det behövs för att hantera de ekonomiska effekterna av spridningen av sjukdomen covid-19. Om riksdagen på förslag från regeringen skulle besluta om ett medelstillskott, medför detta dock ökade utgifter på statens budget.

**Promemorians bedömning** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Svenskt Näringsliv* anser att en brist i det remitterade förslaget är avsaknaden av finansiering och att det därför är svårt att bedöma konsekvenserna för näringslivet.

**Skälen för regeringens bedömning:** I denna lagrådsremiss föreslås att det införs en möjlighet att låta flygplatshavarnas kostnader för säkerhetskontrollerna delvis täckas på annat sätt än genom en avgift om det behövs för att hantera de ekonomiska effekterna av spridningen av sjukdomen covid-19. Det innebär att det blir möjligt att undantagsvis täcka kostnaderna med hjälp av statliga medel men för det krävs ytterligare ställningstagande från riksdagen. Förslaget som sådant medför därmed inga direkta konsekvenser för statens budget.

Om den föreslagna bestämmelsen tillämpas och riksdagen på förslag från regeringen senare beslutar om ett medelstillskott för att undantagsvis låta flygplatshavarnas kostnader för säkerhetskontrollerna till viss del täckas med statliga medel, skulle detta dock medföra ökade utgifter på statens budget.

## 6.2 Konsekvenser för statliga myndigheter

**Regeringens bedömning:** Förslaget bedöms ha en mindre administrativ påverkan på Transportstyrelsen som kan hanteras inom befintliga ramar.

**Promemorians bedömning** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna** har inte lämnat några synpunkter.

**Skälen för regeringens bedömning:** Transportstyrelsen förvaltar avgiftsutjämningsystemet och fastställer avgifter för säkerhetskontroll. Transportstyrelsen meddelar också de ytterligare föreskrifter som behövs för avgiftsutjämningsystemet. I dessa föreskrifter anges att avgiftens storlek fastställs utifrån flera olika faktorer, bl.a. återföring av tidigare uppkommet underskott eller överskott i avgiftsutjämningsystemet. Eftersom förslaget enbart innebär att det införs en möjlighet att under vissa förutsättningar låta flygplatshavarnas kostnader för säkerhetskontrollerna till viss del täckas på annat sätt än genom en avgift, medför det inga direkta konsekvenser för Transportstyrelsen. Om den föreslagna bestämmelsen tillämpas på så sätt att riksdagen på förslag från regeringen beslutar om ett medelstillskott, skulle detta för Transportstyrelsen egentligen inte medföra något annat än en initial redovisningsmässig hantering. Hanteringen innebär att anvisade medel används för att minska underskottet i avgiftsutjämningsystemet och följaktligen att beräkningsunderlaget för fastställande av avgiften ändras. Sammantaget bedöms det innebära en marginellt ökade administration som kan hanteras inom ram.

## 6.3 Konsekvenser för enskilda och företag

**Regeringens bedömning:** Förslaget har inte några direkta konsekvenser för enskilda eftersom det endast innebär en möjlighet att låta flygplatshavarnas kostnader för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage till viss del täckas på annat sätt än genom en avgift om det behövs för att hantera de ekonomiska effekterna av spridningen av sjukdomen covid-19. Inte heller företag påverkas direkt av förslaget. Både enskilda och företag kan dock indirekt påverkas positivt om möjligheten används.

**Promemorians bedömning** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Svenskt Näringsliv* och *Swedavia AB* delar promemorians bedömning och anför att förslaget troligen leder till bättre tillgänglighet respektive att det skulle kunna ha en positiv påverkan på svensk luftfarts konkurrenskraft. *Novair* och *Transportföretagen – Flyg* menar att konkurrens snedvrids utan stöd. *Trafikanalys* påtalar att det ur ett tillgänglighetsperspektiv vore en risk att inte följa förslaget eftersom flygtrafiken riskerar att upphöra till följd av de ökade kostnaderna.

**Skälen för regeringens bedömning:** För enskilda har förslaget inga direkta konsekvenser, eftersom det endast innebär en möjlighet att under vissa förutsättningar täcka flygplatshavarnas kostnader på annat sätt än genom en avgift. Däremot kan enskilda i egenskap av resenärer möjligen påverkas indirekt om riksdag och regering senare skulle välja att utnyttja

möjligheten. En annan finansiering än enbart avgifter skulle exempelvis kunna bidra till att biljettprisets ökning blir mindre än annars.

Flygplatser, flygföretag och andra aktörer och företag inom luftfarten påverkas inte heller direkt av förslaget, men flygbolagen som betalar avgifterna skulle på motsvarande sätt få lägre kostnader om riksdag och regering väljer att utnyttja den möjlighet som förslaget ger. En annan finansiering av flygplatshavarnas kostnader än genom enbart avgifter skulle därmed kunna ha en positiv påverkan på luftfartens konkurrenskraft.

## 6.4 Övriga konsekvenser

**Regeringens bedömning:** Förslaget har inte några direkta konsekvenser på miljön och klimatet eftersom det endast innebär en möjlighet att låta flygplatshavarnas kostnader för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage till viss del täckas på annat sätt än genom en avgift om det behövs för att hantera de ekonomiska effekterna av spridningen av sjukdomen covid-19. Miljön och klimatet kan dock indirekt påverkas negativt om möjligheten används och detta därmed leder till en positiv påverkan på luftfartens konkurrenskraft. Indirekt kan förslaget också, om möjligheten används, ha positiva konsekvenser på sysselsättningen inom luftfarten och den offentliga servicen. Förslaget har inte någon påverkan i övrigt.

**Promemorians bedömning** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Svenskt Näringsliv* och *International Air Transport Association (IATA)* håller inte med om promemorians bedömning utan anser att en bibehållen konkurrenskraft är en förutsättning för klimatomställning.

**Skälen för regeringens bedömning:** För miljön eller klimatet bedöms inte förslaget ha några direkta konsekvenser. Miljön och klimatet kan dock indirekt påverkas negativt om riksdag och regering senare skulle välja att utnyttja den möjlighet som förslaget ger och till viss del täcka kostnaderna på ett annat sätt än genom en avgift. Det skulle dämpa underskottet i avgiftsutjämningsystemet och därmed också avgiftshöjningen. Om kostnaderna alltså till viss del skulle täckas på ett annat sätt än enbart genom en avgift, kan det bidra till att upprätthålla efterfrågan och tillgången till flygresor och därmed även den påverkan som luftfarten har på miljö och klimat. Å andra sidan kan en sådan finansiering endast aktualiseras om det behövs för att hantera de ekonomiska effekterna av spridningen av covid-19, dvs. effekter som orsakat en långvarig trafiknedgång. Luftfartens miljö- och klimatpåverkan är vid sådana omständigheter sannolikt långt under luftfartens genomsnittliga utsläpps- och bullernivåer.

Som nämnts i avsnitt 5.3 kan förslaget indirekt ha en positiv påverkan på luftfartens konkurrenskraft om riksdag och regering senare skulle välja att utnyttja möjligheten att i vissa fall låta flygplatshavarnas kostnader för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage till viss del täckas på annat sätt än genom en avgift. Följaktligen kan även den offentliga servicen i olika delar av landet indirekt gynnas positivt. Förslaget bedöms inte ha någon påverkan på kommuner.

Förslaget bedöms inte påverka jämställdheten mellan kvinnor och män, brottsligheten, det brottsförebyggande arbetet eller möjligheten att nå de integrationspolitiska målen.

## 7 Författningskommentar

### 7.1 Förslaget till lag om ändring i lagen (2004:1100) om luftfartsskydd

**11 §** Flygplathavarnas kostnader för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage ska täckas av en avgift. Denna avgift ska tas ut i ett avgiftsutjämningsystem som omfattar alla flygplatser som är säkerhetsgodkända i enlighet med förordning (EG) nr 300/2008. Avgiften ska tas ut för varje avresande passagerare och ska vara lika för alla flygplatser i landet som ingår i avgiftsutjämningsystemet. Avgiften ska tas ut av de flygföretag som transporterar passagerarna.

För en ankommande passagerare som redan blivit föremål för säkerhetskontroll som uppfyller kraven i förordning (EG) nr 300/2008 och som fortsätter sin resa utan att bli kontrollerad på nytt ska någon avgift enligt denna paragraf inte betalas.

*Flygplathavarnas kostnader får till viss del täckas på annat sätt än av en avgift om det behövs för att hantera de ekonomiska effekterna av spridningen av sjukdomen covid-19.*

Paragrafen behandlar flygplathavarnas kostnader för säkerhetskontroll och hur dessa ska täckas. Övervägandena finns i avsnitt 4.

I ett nytt *tredje stycke* föreskrivs att flygplathavarnas kostnader till viss del får täckas på annat sätt än av en avgift om det behövs för att hantera de ekonomiska effekterna av spridningen av sjukdomen covid-19. I praktiken är det fråga om att i stället till viss del täcka flygplatsernas kostnader genom statliga medel. Det är alltså flygplathavarnas kostnader och inte underskottet som sådant som kriteriet ”till viss del” syftar på. Att flygplathavarnas kostnader endast till viss del får täckas på annat sätt hindrar arrangemang som i praktiken skulle innebära helfinansiering genom statliga medel. En avgift kommer således fortsatt att tas ut. Förutsättningen att det endast får ske om det behövs för att hantera de ekonomiska effekterna av spridningen av sjukdomen covid-19 innebär att den grundläggande principen om att kostnaderna ska täckas av en avgift även fortsättningsvis ska gälla. En tillämpning av bestämmelsen förutsätter beslut av riksdagen om medelstillskott. Bestämmelsens giltighetstid är begränsad.

### 7.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (2004:1100) om luftfartsskydd

**11 §** Flygplathavarnas kostnader för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage ska täckas av en avgift. Denna avgift ska tas ut i ett avgiftsutjämnings-system som omfattar alla flygplatser som är säkerhetsgodkända i enlighet med förordning (EG) nr 300/2008. Avgiften ska tas ut för varje avresande passagerare och ska vara lika för alla flygplatser i landet som ingår i avgiftsutjämnings-systemet. Avgiften ska tas ut av de flygföretag som transporterar passagerarna.

För en ankommande passagerare som redan blivit föremål för säkerhetskontroll som uppfyller kraven i förordning (EG) nr 300/2008 och som fortsätter sin resa utan att bli kontrollerad på nytt ska någon avgift enligt denna paragraf inte betalas.

Paragrafen behandlar flygplatshavarnas kostnader för säkerhetskontroll och hur dessa ska täckas. Övervägandena finns i avsnitt 4.

Ändringen innebär att det tredje stycket tas bort. Möjligheten att till viss del täcka flygplatshavarnas kostnader för säkerhetskontroll på annat sätt än genom en avgift tas därmed bort från och med den 1 augusti 2025.

# Sammanfattning av promemorian Flygplatshavares kostnader för säkerhetskontroller

I promemorian föreslås ändringar i lagen (2004:1100) om luftfartsskydd. Förslagen innebär att flygplatshavarnas kostnader för säkerhetskontroller av passagerare och deras bagage få delvis täckas på annat sätt än av en avgift om det behövs för att hantera de ekonomiska effekterna av spridningen av sjukdomen covid-19.

Lagändringen föreslås träda i kraft den 1 januari 2023 och uppföra att gälla den 31 december 2023.

## Promemorians lagförslag

### Förslag till lag om ändring i lagen (2004:1100) om luftfartsskydd

Härigenom föreskrivs att 11 § lagen (2004:1100) om luftfartsskydd ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

#### 11 §

Flygplatshavarnas kostnader för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage ska täckas av en avgift. Denna avgift ska tas ut i ett avgiftsutjämningsystem som omfattar alla flygplatser som är säkerhetsgodkända i enlighet med förordning (EG) nr 300/2008. Avgiften ska tas ut för varje avresande passagerare och ska vara lika för alla flygplatser i landet som ingår i avgiftsutjämningsystemet. Avgiften ska tas ut av de flygföretag som transporterar passagerarna.

För en ankommande passagerare som redan blivit föremål för säkerhetskontroll som uppfyller kraven i förordning (EG) nr 300/2008 och som fortsätter sin resa utan att bli kontrollerad på nytt ska någon avgift enligt denna paragraf inte betalas.

*Flygplatshavarnas kostnader får delvis täckas på annat sätt än av en avgift om det behövs för att hantera de ekonomiska effekterna av spridningen av sjukdomen covid-19.*

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2023.



# Förslag till lag om ändring i lagen (2004:1100) om luftfartsskydd Bilaga 2

Härigenom föreskrivs att 11 § lagen (2004:1100) om luftfartsskydd ska ha följande lydelse.

*Lydelse enligt förslag 1.1*

*Föreslagen lydelse*

## 11 §

Flygplatshavarnas kostnader för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage ska täckas av en avgift. Denna avgift ska tas ut i ett avgiftsutjämningsystem som omfattar alla flygplatser som är säkerhetsgodkända i enlighet med förordning (EG) nr 300/2008. Avgiften ska tas ut för varje avresande passagerare och ska vara lika för alla flygplatser i landet som ingår i avgiftsutjämningsystemet. Avgiften ska tas ut av de flygföretag som transporterar passagerarna.

För en ankommande passagerare som redan blivit föremål för säkerhetskontroll som uppfyller kraven i förordning (EG) nr 300/2008 och som fortsätter sin resa utan att bli kontrollerad på nytt ska någon avgift enligt denna paragraf inte betalas.

*Flygplatshavarnas kostnader får delvis täckas på annat sätt än av en avgift om det behövs för att hantera de ekonomiska effekterna av spridningen av sjukdomen covid-19.*

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2024.

## Förteckning över remissinstanser

Efter remiss har yttranden inkommit från Braathens Regional Airlines, International Air Transport Association - IATA, Novair, SAS AB, Svenska Regionala Flygplatser, Svenskt Näringsliv, Swedavia AB, Trafikanalys, Trafikverket, Transportföretagen - Flyg och Transportstyrelsen.

Följande remissinstanser har inte svarat eller angett att de avstår från att lämna några synpunkter: Konkurrensverket, Luftfartsverket, Naturvårdsverket, Norwegian Air Sweden, Skavsta flygplats, Sveriges Kommuner och Regioner, Svenskt Flyg och TUIfly Nordic.