

[Arne Christiansen.]

mange erhvervsdrivende, der benytter mindre fly til hurtig og tidssparende transport i ølandet Danmark, men jeg håber, vi kan få en ændring af oplagte urimeligheder.

Må jeg som eksempel nævne, at hvis man på vej fra Skovlunde til Billund, en tur, der i de fleste af de fly, der anvendes her i landet, vel koster 150-160 kr., flyver ind i et vejr, der kræver instrumentflyvning, øges omkostningerne med 50 pct.; det er en afgift, der ikke står i noget rimeligt forhold til de navigationshjælpemidler, som almenflyvningen stiller krav om.

Når jeg i min motivering anfører sikkerhedsspørgsmålet, må det ses på baggrund af de reaktioner, man kan forvente hos selv den mest ansvarsbevidste pilot. Møder han eller hun undervejs vejr, der betinger IFR-flyvning, kan det være fristende — og jeg kan fortælle ministeren, at jeg taler her af egen erfaring — at gå nedenunder eller udenom i stedet for at benytte de tekniske muligheder, som findes. Derved kan man bringe ikke alene sit eget liv i fare, men — hvad der vel vil tælle endnu stærkere — de mange andres, som færdes i det pågældende luftrum; der er altså både tale om et spørgsmål om rimelighed og om sikkerhed.

Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann): Den afgift, der er indført pr. 1. april i år, skal dække en del af statens udgifter — jeg understreger udtrykkelig en del af statens udgifter — til sikringstjenesteanlæg og ydelser, som stilles til rådighed for luftfartøjer under flyvning til og fra danske lufthavne og ved overflyvninger i dansk flyvekontrolområde.

De ydelser, der af flyveledertjenesten, flyveradiotjenesten og flyvevejrtjenesten stilles til disposition for luftfarten er de samme, hvad enten brugeren er et stort fly eller et lille fly, og det samme gælder stort set de anlæg, der anvendes af de pågældende tjenester. Man kan derfor ikke betragte den såkaldte en route-afgift på samme måde som startafgifterne i lufthavnene, hvor der er tale om en vis graduering efter flyets vægt under hensyn til, at det lille fly ikke stiller de samme krav til eller forårsager samme slid på de forskellige anlæg, startbaner, terminalanlæg osv. som et stort fly.

En lignende graduering af afgiften for

benyttelse af de navigationshjælpemidler, som sikringstjenesterne stiller til disposition, ville i øvrigt indebære, at den kollektive trafik kom til at betale for den individuelle, og det mener jeg og mange andre i folketinget ikke kan være rimeligt. Lad mig understrege, at vi har haft en drøftelse af dette forhold med samtlige folketingets partier i trafikudvalget.

Med hensyn til det sikkerhedsmæssige forholdet det sig sådan, at navigationshjælpemidlerne kun kan benyttes af fly, der kan flyve instrumentflyvning, og det ville derfor være åbenbart urimeligt, hvis man også lagde afgifter på den såkaldte VFR-flyvning, altså flyvning, der kun kan finde sted under særlige sigtbarhedsbetingelser.

Jeg har hele tiden syntes, det var meget ubetænksomt af almenflyvningens organisationer at anføre sikkerhedsbetragtninger som argument mod afgiften, og jeg undrer mig i og for sig over, hvorfor spørgeren er hoppet på den galej. Jeg tror, at piloterne er helt klar over, at de ved at undlade at flyve instrumentflyvning i de tilfælde, hvor sikkerhedsforskrifterne kræver det, ikke alene udsætter deres eget og deres passagerers liv for fare, men også risikerer strafansvar og fortabelse af certifikat.

Jeg må derfor meddele hr. Arne Christiansen, at heller ikke de sikkerhedsmæssige hensyn kan overbevise mig om nødvendigheden af at lempe afgiften til fordel for almenflyvningen. Men jeg kan tilføje, at der vil blive udøvet en skærpet kontrol med almenflyvningens overholdelse af sikkerhedsforskrifterne, således at der kan gribes hårdt ind i tilfælde af uforsvarlig flyvning.

Arne Christiansen: Selv om jeg måske kunne sige, at jeg havde ventet dette svar, overraskede det mig alligevel, for ministeren er jo ude af trit med den politik, der føres i lande, vi er nært knyttet til. Jeg kan nævne, at de gamle EF-lande, Schweiz og Portugal har regler under det, der hedder Eurocontrol, som fritager alle fly i almenflyvningen op til en fuldvægt af 2.000 kg, og derefter kan man formedelst 2 dollars flyve strækninger, der svarer til f. eks. København-London-København, Paris-København-Zürich. Der har man altså ikke fundet det nødvendigt så ensidigt at lægge samme byrder over på almenflyvningen.