

## Bemærkninger til lovforslaget

### *Almindelige bemærkninger*

#### *1. Lovens formål*

Hovedformålet med lovforslaget er at tilvejebringe et sikkert hjemmelsgrundlag for, at tilsynet med den civile luftfart fortsat kan finansieres ved brugerbetaling, uden at en sådan brugerbetaling får uheldige konsekvenser for luftfartsbranchen og for sikkerheden, og således at betalingen anvendes til dækning af de samlede omkostninger forbundet med tilsynsvirksomheden. Dette indebærer, at den nuværende gebyrordning og gebyrstruktur vedrørende Statens Luftfartsvæsenes tilsynsvirksomhed med den civile luftfart kan videreføres i princippet uændret, dog således at gebyrerne for nogle nærmere angivne forretninger fastsættes i selve loven. Herudover foreslås 2 mindre præciseringer af bestemmelser i luftfartslovens § 127 og § 146 a.

#### *2. Lovforslagets baggrund*

##### *2.1 Rigsrevisionens beretning om Statens Luftfartsvæsenes gebyrer*

I Rigsrevisionens beretning fra 2002 (RB B301/102) om Statens Luftfartsvæsenes gebyrer blev luftfartsvæsenets gebyrforvaltning gennemgået, og det blev bl.a. undersøgt, om der er hjemmel til at opkræve gebyrer eller formålsbestemte afgifter, hvorved Rigsrevisionen forstår opkrævningen af et beløb, der skal gå til et særligt formål, eventuelt inden for den kreds, som afgifterne er opkrævet hos. Det fremgår af beretningen, at Statens Luftfartsvæsen i henhold til luftfartslovens § 148 har hjemmel til at opkræve betaling vedrørende administrationen af tilsynsvirksomheden i relation til alle individer og objekter i luftfarten, herunder personer, luftfartøjer, flyvepladser, virksomheder, tekniske anlæg m.v. Derimod fandt Rigsrevisionen ikke, at betalingen kunne karakteriseres som formålsbestemte afgifter, hvilket indebærer, at der alene skal opkræves de medgåede administrationsudgifter ved de udførte myndighedshandlinger.

Rigsrevisionens undersøgelse viste, at betalingen for Statens Luftfartsvæsenes ydelser udelukkende dækkede administrationsomkostningerne, men at der heri ikke var medregnet en korrekt fastsat andel af de fælles administrationsomkostninger, hvorfor ikke alle relevante omkostninger indgik i budgettet vedrørende gebyrer. Rigsrevisionen konstaterede videre, at der ikke til grund for fastsættelsen af betalingen for tilsynsforretningerne blev foretaget en detaljeret tidsregistrering for den enkelte gebyrtype, ligesom de otte gebyrområder, der er indeholdt i gebyrreglementet, ikke balancerede, idet der skete finansiering af underskud på nogle områder ved overførsel af midler fra andre områder først og fremmest i form af, at de store luftfartsselskaber betaler en forholdsmæssig større andel af omkostningerne end den mindre og mellemstore luftfart, herunder privatflyvningen.

Flyvesikringstjenesten (NAVIAIR) blev i 2001 udskilt fra Statens Luftfartsvæsen som en selvstændig statsvirksomhed, jf. aktstykke nr. 199 af 7. maj 2001. I forbindelse hermed fik Statens Luftfartsvæsen en manko på ca. 20 mio. kr., fordi Flyvesikringstjenesten ikke længere kunne bidrage til dækning af de fælles administrationsomkostninger. I konsekvens heraf skal Statens Luftfartsvæsen skaffe dækning for dette beløb primært ved gebyrforhøjelser kombineret med effektiviseringer. Af hensyn til luftfartserhvervet, der for en stor del består af relativt små virksomheder, blev det besluttet at indføre gebyrforhøjelserne gradvist over en årrække. Der blev derfor ved aktstykket givet tilslutning til, at den tildelte bevillingsforøgelse skulle aftrappes frem til og med 2006. I finansåret 2004 ydes der derfor et statsligt tilskud på ca. 9,7 mio. kr., hvilket beløb skal ses i forhold til en samlet brugerbetaling i form af gebyrer i 2004, der på det nu foreliggende grundlag vurderes til at udgøre et beløb af i alt ca. 62 mio. kr., hvortil dog knytter sig usikkerhed som følge af den krise, luftfarten oplever i disse år.

Statens Luftfartsvæsen har i 2003 gennemført yderligere effektiviseringer med det sigte at reducere behovet for gebyrforhøjelser.