

ning kunne indebære risiko for, at tilsvarende gebyrer pålægges danske selskaber i udlandet.

Derimod fandt hovedparten af repræsentanterne for luftfartserhvervet og luftfartsorganisationerne i Gebyrudvalget, at den nuværende gebyrordning skal videreføres, og anbefalede, at der derfor bør søges skabt den fornødne lovgivningsmæssige hjemmel herfor. Repræsentanten for rute- og charterselskaberne betingede dog sin støtte hertil af, at der sker en begrænsning af omfordelingen fra de store kommercielle luftfartsselskaber.

2.4. Statens Luftfartsvæsenes indstilling

Såfremt disse konklusioner lægges til grund for overvejelserne om den fremtidige gebyrordning, indebærer det, at der er følgende tre mulige modeller: Bevarelse af den nuværende gebyrordning, en mellemform mellem den nuværende gebyrordning og omkostningsbestemte gebyrer på visse områder/kapitler af luftfartsvæsenets gebyrforretninger, eller gebyrfastsættelse efter regning baseret på faktisk anvendt tid ved den enkelte tilsynsforretning.

Statens Luftfartsvæsen kan ikke tilråde, at sidstnævnte model, hvorefter gebyrfastsættelsen udelukkende sker efter regning, danner grundlag for den fremtidige gebyrordning. En sådan ordning vil give et fejlagtigt indtryk af, at luftfartsvæsenets løbende tilsynsindsats er efterspørgselsstyret. For det enkelte tilsynsobjekt vil det derfor generelt forstærke ønsket om, at der gennemføres så få eller så reduceret et tilsyn som muligt for derved at opnå en omkostningsbesparelse, og der må derfor forudses et øget antal indsigelser mod gennemførelsen og omfanget af luftfartsvæsenets tilsynsvirksomhed. Modellen vil derfor også kunne medføre, at fokus i luftfartsvæsenets tilsynsvirksomhed i en u hensigtsmæssig grad flytter fra sikkerhed til økonomi. Det kan som eksempel nævnes, at Statens Luftfartsvæsen i dag øger tilsynsaktiviteterne, når et luftfartsselskab får økonomiske problemer, for at forhindre, at selskabet af økonomiske årsager nedprioriterer sikkerheden. Hvis tilsyn skal foretages efter individuel regning, vil dette medføre en øget økonomisk byrde for et sådant selskab og dermed yderligere forstærke de økonomiske problemer. En sådan model vil desuden være administrativt meget tung at håndtere ikke mindst i lyset af, at Statens Luftfartsvæsen har ca. 20.000 debitorer i relation til tilsynsområdet. Den kan derfor ikke gennemføres på kortere sigt og med de nuværende ressourcer.

Statens Luftfartsvæsen har derfor indstillet, at der arbejdes videre med udgangspunkt i den model, som har tilslutning fra størsteparten af repræsentanterne

for luftfartserhvervet og luftfartsorganisationerne. Det vil indebære, at der søges tilvejebragt det fornødne lovgrundlag for, at den nuværende gebyrordning og -struktur kan bevares, dog således, at den nuværende ordning, hvorefter privatflyvningen og den mindre og mellemstore kommercielle luftfart »understøttes« af den store kommercielle luftfart, kun videreføres i et mere begrænset omfang. Dette udelukker ikke, at der vil kunne fastsættes omkostningsbestemte gebyrer på enkelte områder/kapitler i gebyrreglementet, hvor tilsynene har en karakter og omfang, der egner sig hertil.

3. Lovforslagets indhold

Forslaget til bestemmelser om fastsættelse af gebyrerne er i princippet udarbejdet i overensstemmelse med indstillingen fra Statens Luftfartsvæsen og indebærer en ændring af bestemmelsen i § 148, hvorefter enkelte afgifter fastsættes direkte i loven, jf. forslaget § 148, stk. 1-6, mens øvrige gebyrer fastsættes årligt af trafikministeren, jf. forslaget § 148, stk. 8. Formålet med disse bestemmelser er, at de samlede betalinger skal dække de samlede omkostninger ved luftfartsvæsenets tilsynsvirksomhed, men uden at der nødvendigvis skal være en snæver forbindelse mellem det beløb, som den enkelte skal betale, og omkostningerne ved det tilsyn m.v., som udøves over for den pågældende. Derfor indebærer forslaget, at for et antal gebyrer, hvor der hidtil er betalt mere end de med tilsynet forbundne omkostninger, fastsættes gebyrernes størrelse uændret i selve loven, hvilket muliggør, at andre gebyrer kan fastsættes til et lavere beløb end de omkostninger, der er forbundet med disse tilsyn m.v. Formålet hermed er at kunne sikre »underskoven« i dansk luftfart bl.a. ud fra princippet om, at »de bredeste skuldre bærer den tungeste byrde«. Det bemærkes, at der også i andre lande anvendes tilsvarende ordninger, herunder i Norge og Sverige.

Underskoven er den private luftfart, den mindre og den mellemstore kommercielle luftfart, som udgør en del af den såkaldte »fødekæde« inden for dansk luftfart. For at underskoven skal bestå, kræver det tilstedeværelsen af et kapitalapparat i form af fly, værksteder, flyvepladser osv., som skal være rentable.

»Fødekæden« består groft sagt i tre forhold. For det første i, at den mindre og mellemstore kommercielle luftfart henter sine piloter blandt privatpiloter, der har opnået erfaring nok (mindst 200 flyvetimer) til at kunne få erhvervs-certifikat, mens den store kommercielle luftfart kan få sine piloter fra den mindre og mellemstore kommercielle luftfart, når piloterne har opnået de mindst 1500 flyvetimer, der kræves for at kunne fungere som luftfartøjschef i den store luftfart. For det