

Til lovforslag nr. L 204. Skriftlig fremsættelse (31. marts 2004)

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Herved tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om luftfart (Betaling for offentlige forretninger og tilsynsvirksomhed m.v.)

(Lovforslag nr. L 204).

Rigsrevisionen kritiserede i 2002 Statens Luftfartsvæsenes gebyrpolitik, idet Rigsrevisionen fandt, at Statens Luftfartsvæsen tog overbetaling for visse forretninger og tilsyn, dvs. mere end omkostningerne betingede. Rigsrevisionen konstaterede endvidere, at der ikke som grundlag for fastsættelsen af betalingen for tilsynsforretningerne blev foretaget detaljeret tidsregistrering for den enkelte gebyrtype. Endelig fastslog Rigsrevisionen, at der ikke indenfor de enkelte gebyrområder var balance, idet der overførtes midler fra nogle områder til dækning af underskud på andre områder.

Som følge af kritikken har Statens Luftfartsvæsen siden 1. april 2002 gennemført en detaljeret tidsregistrering, og har dermed kunnet beregne omkostningerne ved de enkelte gebyrtyper. Tidsregistreringen og beregningerne har jeg orienteret Folketingets Trafikudvalg om i forbindelse med min besvarelse af spørgsmål 514-516 (Alm. del – bilag 1496) den 2. september 2003.

Det har vist sig, at konsekvenserne af en ændret gebyrberegning baseret alene på tidsregistrering vil indebære en stigning i betalingen for privatflyvningen og en markant forøget gebyrbetaling for den mindre og mellemstore kommercielle luftfart, herunder de mindre flyvepladser, mens den store kommercielle luftfart vil få reduceret gebyrbetalingen.

Den mindre og den mellemstore kommercielle luftfart er et vigtigt vækstlag for det danske luftfartserhverv, de er "fødekæde" til den store kommercielle luftfart, og skal denne "fødekæde" be-

stå, kræver det tilstedeværelse af det nødvendige kapitalapparat i form af fly, værksteder, flyvepladser m.v., som skal være rentable. Denne rentabilitet kan forsvinde, hvis virksomhederne pålægges for store gebyrer i forbindelse med de nødvendige tilsyn, tilladelser m.v., og der er derfor behov for, at der i et vist omfang sker en omfordeling, således at de store luftfartsselskaber betaler en forholdsmæssig større andel af tilsynsomkostningerne end den mindre og mellemstore luftfart, herunder privatflyvningen og de mindre og små flyvepladser.

Gebyrstrukturen har da også været drøftet med erhvervet, i det såkaldte Gebyrudvalg, der er et rådgivende organ nedsat af Statens Luftfartsvæsen.

Hovedparten af repræsentanterne i Gebyrudvalget har anbefalet, at der skabes den fornødne hjemmel til at videreføre den nuværende gebyrordning, og det er således det, jeg følger op på med fremlæggelsen af dette lovforslag. Jeg har samtidig i lovforslaget taget højde for de store luftfartsselskabers tilkendegivelse om, at der over tid skal ske en mindskelse af krydssubsidieringen mellem de store og de mindre luftfartsvirksomheder.

Det primære sigte med lovforslaget er at skabe et sikkert hjemmelsgrundlag for, at tilsynet med den civile luftfart fortsat kan finansieres ved brugerbetaling, uden at denne brugerbetaling får uheldige konsekvenser for luftfartsbranchen og for sikkerheden i branchen.

Der sker også med forslaget et par præciseringer i den nuværende luftfartslov, dels en tydeliggørelse af, at det objektive ansvar for skade på personer og ting udenfor et luftfartøj, påhviler ejeren eller brugeren af luftfartøjet, og dels en præcisering af, at reglen om at afslå eller inddrage tilladelser, hvor indehaveren af tilladelsen har en betydelig gæld til det offentlige, også gælder