

I Rigsrevisionens beretning fra 2002 om Statens Luftfartsvæsenes gebyrer blev luftfartsvæsenets gebyrforvaltning gennemgået. Rigsrevisionens undersøgelse viste, at betaling for Statens Luftfartsvæsenes ydelser udelukkende dækkede administrationsomkostningerne, og at ikke alle relevante omkostninger indgik i budgettet vedrørende gebyrer. Lovforslaget er således en konsekvens af kritikken i Rigsrevisionens beretning.

Forslaget har bred opbakning i Gebyrudvalget, hvor der er repræsentanter fra luftfartserhvervet og luftfartsorganisationerne.

Lovforslaget er en videreførelse af den hidtidige gebyrordning og gebyrstruktur, der har været gældende siden 1981. Ved gebyrfastsættelsen er tilstræbt en reel brugerbetaling. Man kan måske diskutere, om tilsynets hyppighed og tidsforbrug er det rigtige, eller om der kan ske yderligere effektiviseringer og rationaliseringer i Statens Luftfartsvæsen ud over det, der er sket her i det sidste års tid.

Kl. 13.00

Derimod mener jeg ikke, at det kan diskuteres, at vi ønsker at opretholde et højt sikkerhedsniveau. Tilsynet er vigtigt for opretholdelsen af sikkerheden.

Forslaget tager højde for, at visse tilladelser til luftfart i dag udstedes i medfør af EU-regler. Ifølge bemærkningerne vil Trafikministeriet inden tredje behandling få klargjort forholdet til EU-retten.

Desuden indeholder lovforslaget en præcisering af erstatningsansvarsreglerne.

Venstre kan støtte lovforslaget.

Jytte Wittrock (S):

Som det fremgår af bemærkningerne, er baggrunden for dette lovforslag, at Rigsrevisionen i 2002 kritiserede luftfartsvæsenets gebyrforvaltning. Rigsrevisionen påpegede, at der ikke var hjemmel til at opkræve gebyrer, som man gjorde. Gebyrerne afspejlede ikke direkte de omkostninger, de skulle dække, og kunne derfor karakteriseres som formålsbestemte afgifter, hvilket Statens Luftfartsvæsen ikke har hjemmel til at opkræve. Konklusionen fra Rigsrevisionen var klar: Enten måtte der fremskaffes en klar hjemmel, der tillader krydssubsidiering, eller gebyrerne skal afspejle de reelle omkostninger.

Efter forhandlingerne i det nedsatte Gebyrudvalg og med kontakter til luftfartens aktører, både de store og de mindre, fremsætter ministeren nu et forslag, der sikrer Statens Luftfartsvæsen et sikkert hjemmelgrundlag til opkrævning

af gebyrer. Forslaget har tilslutning i hele branchen.

Det betyder, at de samlede omkostninger for luftfartsvæsenets tilsynsvirksomhed fortsat dækkes ved brugerbetaling, uden at der nødvendigvis er en snæver forbindelse mellem det beløb, som den enkelte skal betale, og de konkrete omkostninger ved tilsyn m.v.

Hvis alle gebyrer skulle afspejle de reelle omkostninger, ville den mindre luftfart, også kaldet underskoven i dansk luftfart, blive økonomisk kvalt, og dermed ville vi risikere at skade hele erhvervet. Underskoven udgør et vigtigt led i dansk og nordisk luftfart, fordi den bl.a. i høj grad kvalificerer piloter til den større kommercielle luftfart samt sikrer passagertilstrømningen til de store lufthavnes udenrigsruter. Derfor er det i orden, at der fortsat sker en vis omfordeling, så de store aktører betaler en forholdsvis større andel af tilsynsomkostningerne end de mindre og mellemstore, herunder også privatflyvningen og de små flyvepladser, en gebyrpolitik, som også praktiseres i de andre nordiske lande.

Vi har bemærket, at forslaget også indeholder et par præciseringer af det objektive ansvar for personer og ting uden for selve fartøjet og en præcisering af afslag eller inddragelse af tilladelser, hvor indehaveren har en betydelig gæld til det offentlige.

Vi finder, at trafikministerens forslag er en fornuftig løsning. Socialdemokraterne kan på denne baggrund støtte lovforslaget og medvirke til en velvillig og hurtig behandling i Trafikudvalget.

Poul Fischer (DF):

Rigsrevisionen har i en rapport fra 2002 konstateret, at Statens Lufthavnsvæsen af brugerne tog overbetaling for visse tjenester i forhold til de afholdte omkostninger, at der ikke var foretaget en tidsregistrering af den enkelte gebyrtype, ligesom gebyrområderne ikke var i balance inden for det enkelte område, altså at der fandt en krydssubsidiering sted.

Der er efterfølgende som en følge af kritikken af Statens Lufthavnsvæsen foretaget beregninger over, hvad gebyrerne ville være med basis i en tidsregistrering og med fuld brugerbetaling. Konsekvensen af dette ville i forhold til i dag betyde store stigninger for privatflyvningen, den mindre og mellemstore kommercielle luftfart og følgelig heraf et fald i gebyrerne for den store kommercielle luftfart.