

fredse med de ydelser, der leveres på luftfartsområdet.

- Der er et højt sikkerhedsniveau, og der en fornuftig balance mellem initiativer på sikkerhedsområdet og de dertil knyttede omkostninger.
- Der er gode trafikforbindelser til de centrale lufthavne.
- Danmark støtter initiativer, der er rettet mod øget effektivitet og reduktion af trængsel i såvel lufthavne som i luften.
- Miljø- og energispørgsmål håndteres på bred international basis, og der er balance mellem hensynene til miljø, konkurrenceevne og beskæftigelse.
- Danmark har de bedst mulige luftfartsuddannelser.

Fælles internationale rammer

Luftfarten er meget international. Det er derfor tydeligt og helt nødvendigt, at reguleringen af luftfarten i stadig større omfang sker i internationalt regi. Det gælder såvel i FN's internationale luftfartsorganisation ICAO, som det gælder i EU. Det drejer sig om eksempelvis konkurrenceregler, statsstøtte, regler for lufttrafiktjeneste, security-bestemmelser, miljøkrav og adgangen til at forhandle luftfartsaftaler med lande uden for EU.

Det er generelt en fordel for et lille og internationalt orienteret land som Danmark, at der gælder ensartede internationale spilleregler på luftfartsområdet. Det stiller Danmark bedst konkurrencemæssigt. Regeringen vil arbejde for, at de internationale regler på luftfartsområdet udformes i dansk interesse. Regeringen vil internationalt arbejde for øget liberalisering i luftfartssektoren – ikke mindst i andre verdensdele, hvor der pt. ikke er fri konkurrence. Det internationale samarbejde skal sikre, at fly ledes sikkert gennem luftrummet med så få omkostninger som muligt. Forbrugernes rettigheder skal sikres – også i luftfarten. Og internationale regler for begrænsning af miljøbelastningen af luftfart skal give ensartede spilleregler globalt til fordel for danske borgere og borgerne i alle verdens lande.

Luftfartsbranchen skal have mulighed for at tegne de nødvendige forsikringer. Forsikrings-selskaberne har imidlertid flere gange varslet, at der kan opstå en situation, hvor det ikke vil være muligt at tegne terrordækning på det internationale forsikringsmarked. Som udgangspunkt finder Danmark, at det bør tilstræbes, at

markedet selv tilvejebringer den fornødne forsikringsdækning.

Transport- og Energiministeriet har gennemført en række initiativer for at styrke indsatsen i EU-arbejdet, både i Bruxelles, i ministeriets departement og i Statens Luftfartsvesen mhp. at varetage danske interesser internationalt bedst muligt.

Gode økonomiske rammebetingelser

Hvis Danmark skal være et attraktivt land i luftfartsmæssig sammenhæng, kræver det, at erhvervet har gode rammevilkår. En positiv udvikling i luftfarten handler først og fremmest om erhvervet selv. Internationalt og i dansk regi kan myndigheder m.v. dog arbejde for, at luftfarten har gode rammebetingelser, herunder ved at arbejde for størst mulig international konkurrence. Rammebetingelserne handler også om omfanget af administrative byrder, niveauet for lufthavnstakster samt brugerbetaling for myndigheds- og serviceydelser.

Regler skal være enkle og effektive. Administrative byrder stammer både fra international og national regulering. Transport- og Energiministeriet vil sammen med luftfartserhvervet vurdere mulighederne for at gennemføre administrative lettelse for luftfartserhvervet. Samtidig vil Danmark sætte øget fokus på administrative byrder i forbindelse med gennemførelse af ny EU-lovgivning.

Administrative lettelse må dog ikke ske på bekostning af sikkerhedsniveauet.

Transport- og Energiministeriet vil også fremadrettet analysere, hvorledes reguleringen af Københavns Lufthavne A/S kan tilrettelægges, så reguleringen understøtter lufthavnens incitament til at arbejde for en positiv trafikal udvikling. Som børsnoteret aktieselskab har lufthavnen et helt naturligt fokus på at sikre et højt afkast af lufthavnsløbet. I den forbindelse er det vigtigt for lufthavnen, at der er en positiv trafikal udvikling. Lufthavnens evne til at opretholde og tiltrække nye ruter er imidlertid også interessant set fra et transportpolitisk synspunkt.

Parterne bag finanslovsaftalen for 2006 har besluttet, at passagerafgiften på 75 kr., som betales til staten ved afrejse fra en dansk lufthavn, halveres til 37 ½ kr. pr. passager i 2006 og helt bortfalder i 2007. Med beslutningen ønsker parterne at understøtte rammevilkårene for de danske lufthavne og styrke grundlaget for flytrafik i Danmark, herunder indenrigsflytrafikken. Afskaffelsen af passagerafgiften vil blandt andet