



Transportministeriet

Transportministeren

Transportudvalget
Folketinget

1. november 2024

2024-4413

Frederiksholms Kanal 27 F

1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 11. oktober 2024 stillet mig følgende spørgsmål vedrørende L9 – Forslag til lov om ændring af lov om luftfart og om ophævelse af lov om forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde (Ændring af safetyafgiften og erstatningsansvarsgrænser, præcisering af bestemmelser vedrørende EU-/EØS-statsborgeres og EU-/EØS-selskabers registrering af luftfartøjer i Danmark m.v.), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Mai Mercado (KF).

Spørgsmål nr. 3:

Mener ministeren, det er hensigtsmæssigt for en konkurrenceudsat branche med en safety-afgift, der løbende fluktuerer, og som derved skaber usikre rammevilkår for branchen?

Svar:

Safetyafgiftsordningen blev indført i 2013 ud fra en intention om, at Trafikstyrelsens løbende tilsyn med den civile luftfart skulle finansieres til fulde af de passagerer, der rejser fra en dansk lufthavn, uanset om passagererne flyver med danske eller udenlandske luftfartsselskaber. Selve safetyafgiften skulle opkræves hos luftfartsselskaberne. Indførelsen af ordningen indebærer, at tilsynet overgik fra at blive finansieret af de danske luftfartsselskaber, lufthavne, flyvesikringstjenesten Naviair, luftfartsskoler, licens- og certifikatindehavere mv. via deres betaling af afgifter og gebyrer, til at også de udenlandske luftfartsselskaber skulle bidrage til finansieringen. Ordningen havde således til formål at styrke de danske luftfartsselskabers konkurrenceevne ved at lægge en del af betalingen for det nationale tilsyn med den civile luftfart over på udenlandske luftfartsselskaber.

Jeg skal i den forbindelse også henvise til Det Konservative Folkepartis ordførers, Mike Legarths, tale i forbindelse med 1. behandlingen af lovforslaget, med hvilket den nuværende safetyafgiftsordning blev indført: *”Også Det Konservative Folkeparti støtter lovforslaget, og det gør vi, fordi det er fornuftigt, at man med den her metode, den nye model, kan få finansieret det tilsyn, der skal*



være med civil luftfart på en måde, sådan at dem, der bruger lufthavnene, også er dem, der er med til at betale, altså ved at årsafgift og og årsgebyr slettes, og så pålægges der et safetygebyr, som det hedder, på 6 kr. pr. passager, der flyver ud af danske lufthavne. På den måde bidrager altså også udenlandske flyselskaber til at betale for den her omkostning, og det er jo fair, eftersom de også bruger lufthavnene. Så det støtter vi.”

Som Det Konservative Folkepartis ordfører fremførte dengang ved indførelsen af safetyafgiftsordningen, er der her tale om fornuftig ordning.

Det har i forlængelse heraf siden safetyafgiftsordningens indførelse være hensigten, at ordningen skal balancere i sig selv, således at der er overensstemmelse mellem Trafikstyrelsens omkostninger til tilsyn med den civile luftfart og indtægterne til dækning heraf via safetyafgiftsordningen.

Dette indebærer i praksis, at safetyafgiften løbende vil skulle justeres ved lov, hvis der ikke er overensstemmelse med indtægter og omkostninger i ordningen.

Det er min opfattelse, at det er i branchens interesse at have en safetyafgiftsordning, hvor der inden for den kortest mulige tidshorizont tilsigtes balance mellem indtægter og omkostninger i ordningen. På den måde betaler branchen over længere tid hverken for lidt eller for meget i forhold til omkostningerne til Trafikstyrelsens tilsyn med den konsekvens, at safetyafgiften skal enten nedjusteres eller opjusteres voldsomt, når denne justeres.

Der lægges i forlængelse af dette hensyn ligeledes op til en løbende opjustering af satsen frem mod 2028 med dette lovforslag for at undgå en meget stor stigning i afgiften fra den 1. januar 2025.

Med venlig hilsen

Thomas Danielsen