



## Transportministeriet

### Transportministeren

Transportudvalget  
Folketinget

29. oktober 2024

2024-4413

Frederiksholms Kanal 27 F

1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 23. 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 Jette Gottlieb (EL).

#### Spørgsmål nr. 8:

Vil ministeren yde teknisk bistand til et ændringsforslag, hvormed privatfly med under 10 sæder også omfattes af safety-afgiftsordningen?

#### Svar:

Jeg vil først og fremmest gerne understrege, at safetyafgiftsordningen fra dens indførelse har været indrettet således, at det er *luftfartsselskaberne*, der betaler en afgift til Trafikstyrelsen for hver passager, som selskabet befordrer. Luftfartsselskaberne skal betale afgiften, når de befordrer passagererne med et luftfartøj, der er godkendt til mere end 10 passagersæder, eller hvor luftfartøjet har en maksimal startvægt på over 5.700 kg. Og det vel og mærke kun, når luftfartøjet afgår fra en flyveplads, hvis benyttelse står åben for offentligheden.

Dette betyder i praksis, at alle de øvrige luftfartsbrugere ikke skal betale afgiften, der finansierer Trafikstyrelsens tilsyn med det samlede luftfartsområde. Dette hvad enten der er tale om f.eks. et luftfartsrelateret værksted, flyvepladserne, ejerne af de hobbyprægede luftfartøjer eller passagerer på et privat luftfartøj.

I forbindelse med anmodningen om teknisk bistand til udarbejdelse af et ændringsforslag vil jeg gerne komme med følgende bemærkninger:



Som jeg også gjorde opmærksom på under 1. behandlingen af lovforslaget, er der med lovforslaget ikke lagt op til at ændre på, hvem der betaler safetyafgiften. Der er alene lagt op til at regulere størrelsen af safetyafgiften, således at der bliver balance mellem de faktiske omkostninger, Trafikstyrelsen har til sit tilsyn, og de indtægter, der skal finansiere dette tilsyn.

Ændringsforslaget vil i praksis indebære en omlægning af safetyafgiftsordningen. Ordningen vil således blive ændret fra alene at omfatte luftfartsselskaber til også at omfatte private luftfartøjer. Dette giver anledning til en større faglig konsekvensvurdering af forslaget. Eftersom "privatfly" ikke er nærmere defineret i luftfartslovgivningen, vil der bl.a. skulle ske en nærmere stillingtagen til, om og hvordan disse luftfartøjer kan defineres. Der vil endvidere skulle tages stilling til, hvorvidt afgrænsningen af disse private luftfartøjer vil skulle basere sig på minimumsvægt for luftfartøjet. Der ville ligeledes bl.a. skulle tages stilling til, hvordan flyvepladserne i praksis vil skulle opgøre opkrævningsgrundlaget i forhold til flyvninger med private luftfartøjer, der alt andet lige adskiller sig væsentligt fra flyvninger med luftfartsselskaber, og i den forbindelse, bør der også foretages en vurdering af de erhvervsøkonomiske og administrative konsekvenser.

Ved en omlægning af safetyafgiftsordningen bør der således ske en grundig faglig stillingtagen til og beskrivelse af denne omlægning.

Foruden omlægningen af den eksisterende safetyafgiftsordning vil ændringsforslaget også medføre en udvidelse af kredsen af personer og virksomheder, der er pålagt afgiften. Fordi der er tale om et ændringsforslag, vil forslaget ikke blive sendt i offentlig høring på lige fod med lovforslaget, og den udvidede person- og virksomhedskreds vil således ikke blive hørt forud for en eventuel vedtagelse af ændringsforslaget.

Det efterspurgte ændringsforslag vil generelt have et betydeligt bredere sigte end de afgiftssats- og pris- og lønindeksrelaterede ændringer af safetyafgiftsordningen, der er lagt op til i det fremsatte lovforslag.



Jeg skal i forlængelse heraf bemærke, at det efterspurgte ændringsforslag dermed ikke har samme formål som lovforslaget, og at ændringsforslaget indebærer afgiftsregulering af en helt ny personkreds. Mit ministerium er den forbindelse tvivlende over for, om identitetskravet til ændringsforslag som følge af grundlovens § 41, stk. 2, er opfyldt.

Jeg vil i min rolle som transportminister så vidt muligt altid imødekomme forespørgsler fra udvalget, herunder en anmodning om teknisk bistand til udarbejdelse af et ændringsforslag. Jeg kan dog i forlængelse af ovenstående ikke udarbejde et ændringsforslag.

Med henblik på at sikre en ordentlig lovproces er det vigtigt for mig, at Folketinget har et oplyst grundlag at træffe beslutninger ud fra i forbindelse med vedtagelse af ny lovgivning, og at relevante parter eventuelle høringssvar indgår som en del af Folketingets beslutningsgrundlag.

Jeg ser mig derfor desværre ikke i stand til at yde teknisk bistand i dette konkrete tilfælde.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink that reads "Thomas W. Danielsen".

Thomas Danielsen