



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. 7:

Vil ministeren redegøre for, hvorfor ordningen kun gælder passagerfly med over ti sæder? Og er ministeren enig i, at det også vil være rimeligt, at privatfly bidrager til finansieringen af Trafikstyrelsens sikkerhedstilsyn?

Svar:

Safetyafgiftsordningen, som vi kender den i dag, fastslår, at luftfartsselskaberne skal betale en afgift til Trafikstyrelsen for hver passager, som selskabet befordrer, når passageren rejser fra en dansk lufthavn, der står åben for offentligheden, med et luftfartøj, der er godkendt til mere end 10 passagerer, eller som har en maksimal start vægt på mere end 5.700 kg.

Som jeg nævnte under 1. behandlingen af lovforslaget, så handler lovforslaget ikke om selve afgiftsmodellen, og dermed hvad der betales afgift for og hvem, der skal betale den, men alene om størrelsen på afgiften.

Da spørgsmålet imidlertid vedrører selve modellen og enkelte af de elementer, der indgår i modellen, som vi kender den i dag, vil jeg kort redegøre for historien bag modellen.

I 2004 vedtog Folketinget en afgiftsmodel på luftfartsområdet, der skulle sikre finansiering af tilsynet med den civile luftfart.



Der var tale om et komplekst afgiftssystem, hvor afgiftens størrelse blandt andet afhang af luftfartøjernes vægt, og hvor en lang række små som store luftfartsbrugere med forskellige tilsynsbehov bidrog til finansieringen.

Det var udelukkende luftfartsbrugere, der havde danske certifikater mv., der bidrog til finansieringen af ordningen. De udenlandske luftfartsselskaber og deres passagerer, der begge havde gavn af det høje sikkerhedsniveau i det danske luftrum, bidrog således ikke til finansieringen af tilsynet. Det samme gjorde sig gældende for f.eks. udstedelse af luftdygtighedsbeviser udstedt til danske luftfartøjer, der udelukkende blev anvendt privat.

Med indførelsen af den gældende safetyafgiftsordning i 2013 ønskede man blandt andet at forbedre dansk luftfarts erhvervsmæssige rammebetingelser, skabe større gennemsigtighed for brugerne og skabe en væsentlig forenkling i Trafikstyrelsens administration af området.

Før lovforslaget blev fremsat, var forholdene i Norge, Sverige og Finland blevet undersøgt. I alle landene blev tilsynet finansieret via brugerbetaling af forskellig art. I Sverige og Finland blev passagerafgifterne pålagt de passagerer, der rejste fra henholdsvis svenske og finske lufthavne. I Sverige blev passagerafgiften betalt for passagerer, der benyttede et luftfartøj med mindst 20 sæder eller en startmasse på minimum 10.000 kg.

For at skabe en ny dansk model, der rent faktisk kunne imødekomme de nævnte hensyn bag modellen, var det nødvendigt, at både danske og udenlandske luftfartsbrugere, der udøvede luftfartsrelateret virksomhed på dansk område, blev opkrævet betaling for at finansiere det løbende tilsyn med luftfartssikkerheden inden for dansk område. Derudover var det nødvendigt for at understøtte forenkling af Trafikstyrelsens administration, at modellen definerede en snævrere luftfartsbrugerreds end hidtil, blandt hvilken opkrævningen kunne foregå. Dette var i tråd med overvejelser om omfordeling af betalingsbyrden, der allerede var gjort i modellen, der gik forud for safetyafgiftsmodellen.

Da hovedparten af de luftfartsbrugere, der drev luftfartsvirksomhed på dansk område, og som ikke var danske, var at finde blandt luftfartsselskaberne (den kommercielle passagertransport), og da der var et ønske om at forbedre dansk luftfarts erhvervsmæssige rammebetingelser, førte det i 2013 til en ordning, hvor afgiften blev opkrævet hos luftfartsselskaberne, uanset om de var danske eller udenlandske.



Da der allerede i den afgiftsmodel, der var gældende før indførelsen af safetyafgiftsordningen, var anvendt vægtgrænser til at definere afgiftsstørrelsen, og da en klart defineret vægtgrænse gør det nemt for luftfartsselskaberne at vurdere, om en passager skal betale afgift, blev vægtgrænsen videreført i safetyafgiftsordningen.

Der blev derudover indført en bestemmelse om, at der også skulle betales afgift, hvis luftfartøjet var under vægtgrænsen på de 5.700 kg., men indrettet og godkendt til mere end 10 passagersæder.

Med indførelse af safetyafgiftsordningen i 2013, blev der således indført en afgift, der opkræves hos luftfartsselskaberne, uanset om de er danske eller udenlandske og som betales for hver passagerer, et luftfartsselskab befordrer, når passageren rejser fra en dansk lufthavn, der står åben for offentligheden, med et luftfartøj der er godkendt til mere end 10 passagersæder eller som har en maksimal startvægt på mere end 5.700 kg. Ud over luftfartsselskaberne, blev ingen andre luftfartsbrugere, heller ikke private, omfattet af safetyafgiftsordningen.

Der er som sagt ikke lagt op til en omlægning af modellen bag safetyafgiftsordningen med dette lovforslag. Med lovforslaget lægges udelukkende op til en justering af safetyafgiftssatserne hen over de kommende år og en ændring af reguleringsmetoden for afgiften. Hvis der måtte være politisk ønske om en større omlægning af og ændring af fundamentet for safetyafgiftsordningen, mener jeg, at dette bør ske ud fra en grundigere faglig stillingtagen og med en større inddragelse af branchen, end der kan ske inden for rammerne af besvarelsen af et udvalgsspørgsmål.

Med venlig hilsen

Thomas Danielsen