

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Formål

Formålet med lovforslaget er at muliggøre Danmarks ratifikation af *dels* Den Internationale (EUROCONTROL) Konvention af 13. december 1960 vedrørende samarbejde om luftfartens sikkerhed, som ændret ved protokol af 12. februar 1981, *dels* den Multilaterale Aftale vedrørende en route-afgift af 12. februar 1981.

2. De gældende bestemmelser i luftfartsloven

Efter luftfartslovens § 71, stk. 1, skal regler for afgifter for benyttelse af offentlige flyvepladser fastsættes af trafikministeren. Efter bestemmelsens stk. 2 skal trafikministeren også fastsætte regler for de afgifter, der opkræves til dækning af udgifterne ved anlæg og drift af andre hjælpemidler i luftfartens tjeneste. Om inddrivelsen af såvel de i stk. 1 som i stk. 2 nævnte afgifter siges det i stk. 4, at den kan ske ved udpanntning.

De afgifter, der nævnes i § 71, stk. 2, er de såkaldte en route-afgifter («overflyvningsafgifter»), som er afgifter, der betales af brugerne, d.v.s. primært luftfartsselskaberne, for de ydelser, som staten leverer til luftfarten i forbindelse med flyenes navigering i luft rummet: Lufttrafiktjeneste, kommunikations- og navigationshjælpemidler, meteorologisk tjeneste m.v. Afgiftsprovenuet er for 1993 budgetteret til 298,8 mio. kr. svarende til de samlede udgifter til drift af tjenesterne, herunder forrentning og afskrivning af investeringer i kommunikations- og navigationshjælpemidler m.m. Det bemærkes i den forbindelse, at de pågældende beløb ikke er afgifter i grundlovens § 43's forstand, da de er beregnet til dækning af statens udgifter til de nævnte sikringstjenester.

3. En route-afgiftssystemets udvikling i Danmark

En route-afgifter blev først indført i Danmark i 1973, efter at en række andre europæiske lande havde indført sådanne afgifter. Disse lande, som også var medlemmer af den i 1960 stiftede Europæiske Organisation for Luftfartens Sikkerhed, EURO-

CONTROL, indgik i 1970 en særlig aftale om at lade organisationen foretage opkrævningen af en route-afgifterne på medlemmernes vegne. Organisationens primære opgave er iøvrigt at udarbejde planer for en sikker og effektiv afvikling af lufttrafikken i medlemsstaterne samt bidrage til forskning og uddannelse på dette område.

Det danske en route-afgiftssystem adskilte sig ved indførelsen i 1973 en hel del fra EUROCONTROL's system, og det var derfor ikke aktuelt at overlade opkrævningen til EUROCONTROL, som man iøvrigt dengang ikke fandt behov for at tilslutte sig. De andre nordiske lande, som kort tid efter også indførte en route-afgifter, ønskede heller ikke at blive medlemmer, og de nordiske luftfartsselskaber var ikke interesserede i en centralisering af opkrævningen.

I de følgende år blev afgiften fra tid til anden forhøjet, således at en stigende andel af statens udgifter til de nævnte tjenester blev dækket. Siden 1. januar 1989 har udgiftsområdet været 100% dækket. I forbindelse med en forhøjelse i 1984 gik man over til samme beregningssystem, som EUROCONTROL anvender, hvorefter afgiftens størrelse afhænger af flyets vægt og den gennemføjne distance på den enkelte flyvning. Dette system fandtes mere rimeligt for luftfarten end den indtil da anvendte standardafgift.

4. Begrundelse for Danmarks tilslutning til EUROCONTROL

EUROCONTROL's primære opgave med at udarbejde planer for en sikker og effektiv afvikling af lufttrafikken har i de senere år fået stærkt voksende betydning på baggrund af de problemer, den stigende trafikmængde har skabt, og som har medført, at der i spidsbelastningsperioder opstår trafikophobning med betydelige forsinkelser til følge. På ministerkonferencer i den europæiske civile luftfartsorganisation ECAC (European Civil Aviation Conference) er der vedtaget planer for en forøget integrering af de europæiske landes flyvekontrollsystemer, samt forbedring og harmonisering af teknisk udstyr m.m. Den praktiske udvikling og gennemførelse af