

sterne. Denne høring har alene resulteret i en konstatering af, at konventionens artikel 24 er uforenelig med dansk lovgivning, jf. det ovenfor under afsnit 5.2 anførte.

Endvidere har udkastet været udsendt til orientering og eventuel kommentering hos de større danske luftfartselskaber, Erhvervsflyvningens sammenslutning (taxaflyvning m.m.), Foreningen Aircraft Owners and Pilots Association of Denmark (forretningsflyvning) samt Forbrugerrådet. Ingen af de hørte har givet udtryk for modstand mod forslaget eller mod Danmarks tilslutning til EUROCONTROL.

### 7. Økonomiske konsekvenser

EUROCONTROL's omkostninger herunder anlæg og drift (excl. opkrævningssystemet) finansieres ved årlige bidrag fra medlemsstaterne beregnet efter en fordelingsnøgle på baggrund af staternes bruttonationalprodukt og udgifter til lufttrafiktjeneste m.v. Danmarks årlige bidrag til EUROCONTROL er for 1994 beregnet til ca. 27 mio. kr. For at kunne betale dette bidrag vil Statens Luftfartsvæsen være nødsaget til at forhøje grundbeløbet (serviceenhedsraten) for den danske en route-afgift med formentlig 7-10 %, men selv efter en sådan forhøjelse vil den danske serviceenhedsrate fortsat ligge omkring middel i forhold til serviceenhedsraterne i de øvrige EUROCONTROL-lande. Da udgifterne dækkes 100 % af afgifterne, vil tilslutningen ikke få statsfinansielle konsekvenser. Da EUROCONTROL's udgifter ikke forøges som følge af Danmarks optagelse i organisationen, vil tilkomsten af det danske bidrag betyde, at forhøjelsen af den danske en route-afgift vil blive modsvaret af en tilsvarende nedsættelse af afgifterne i de andre EUROCONTROL-lande. Den danske forhøjelse vil derfor ikke få konsekvenser for trafikken mellem Danmark og disse lande. For den danske indenrigstrafik vil forhøjelsen kun kunne medføre ubetydelige forhøjelser af billetpriserne.

EUROCONTROL's opkrævningssystem finansieres ved, at der til de nationale serviceenhedsrater lægges en administrativ enhedsrate ved opkrævning af afgifter hos brugerne. EUROCONTROL's administrative enhedsrate forventes for 1994 at udgøre 0,33 ECU, hvilket på basis af dagens flyvninger sva-

rer til en forhøjelse af afgiftsbetalingen for brugerne af dansk lufttrafiktjeneste m.v. med ca. 0,7%.

Ved tilslutningen til opkrævningssystemet forventer Statens Luftfartsvæsen at kunne spare ressourcer svarende til 1-2 årsværk.

### *Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

#### *Til § 1*

##### Til nr. 1

Ændringen er nødvendig for at opnå overensstemmelse med opkrævningsaftalens artikler 9 og 10. Efter disse bestemmelser hæfter ejer og bruger ikke solidarisk for en route-afgiften.

##### Til nr. 2

Den nugældende bestemmelse i luftfartslovens § 71, stk. 5, om opkrævning og inddrivelse af afgifter indeholder ikke tilstrækkelig hjemmel til at overdrage opkrævningen til EUROCONTROL. Bestemmelsen blev i 1980 indsat i loven for at skabe hjemmel for en aftale om Storbritanniens inddrivelse af afgifter for flyvning over Grønland og Færøerne. Denne aftale berøres ikke af EUROCONTROL-tilslutningen. Medlemskabet af EUROCONTROL indebærer imidlertid, at afgifter for flyvning i andre EUROCONTROL-medlemslande skal kunne inddrives af Danmark. Det foreslås derfor, at der gives trafikministeren en generel bemyndigelse til at fastsætte regler om opkrævning og inddrivelse af en route-afgifter. Den foreslåede nye formulering af stk. 5 svarer til det nugældende stk. 4.

#### *Til § 2*

Da tilslutningen til EUROCONTROL's opkrævningssystem vil kræve en del forberedelse, er det ved forhandlingerne om Danmarks optagelse i EUROCONTROL aftalt, at EUROCONTROL's overtagelse af opkrævningsfunktionen først skal ske pr. 1. januar 1995.

#### *Til § 3*

Da EUROCONTROL's funktioner ikke vedrører det færøske og det grønlandske luftrum, skal de ændrede bestemmelser ikke gælde for Færøerne og Grønland.