

andet i, at de mindre lufthavne fungerer som leverandører af passagerer til de store lufthavnes udenrigsru-ter. For det tredje i, at de små og mindre offentlige godkendte flyvepladser fungerer som base for privatflyvningen og den mindre kommercielle luftfart, således at disse kan fungere som leverandører af piloter, jf. ovenfor, og samtidig ikke optager kapacitet på de større lufthavne.

Forudsætningen for, at ovennævnte tre forhold kan fungere, er, at privatflyvningen, den mindre og mellemstore kommercielle luftfart og de små og mindre, offentlige, godkendte flyvepladser samlet set har økonomiske muligheder for at eksistere. Hvis der ikke sker omfordeling, således at de store luftfartsselskaber betaler en forholdsvis større andel af tilsyns-kostningerne end den mindre og mellemstore luftfart, herunder privatflyvningen og de mindre og små flyvepladser, vil sidstnævnte blive pålagt så store omkostninger, at de i større antal må befrygtes at lukke, således at denne del af «fødekæden», dvs. underskoven, forsvinder. Omfordelingen mellem den mindre og mellemstore luftfart og den store luftfart har således også fordele for de større selskaber. Som tidligere anført er det eksisterende gebyrreglement udformet med bred tilslutning fra luftfartserhvervet.

Hvis underskoven forsvinder, vil der blive færre, men større enheder tilbage til at betale omkostningerne ved luftfartsvæsenets tilsynsvirksomhed. Selv om der bliver færre enheder at føre tilsyn med, kræver et effektivt sikkerhedsmæssigt tilsyn stadig, at luftfartsvæsenet skal råde over en række meget forskellige faglige kompetencer, som i dag kan udnyttes effektivt på grund af de stordriftsfordele, der følger af, at der er mange at føre tilsyn med. Disse stordriftsfordele ville forsvinde, hvis underskoven i dansk luftfart formindskes kraftigt eller helt forsvinder.

Den foreslåede ændring af § 148 indebærer, at betalingen for offentlige forretninger og tilsynsvirksomhed efter luftfartsloven skal anvendes til dækning af de samlede omkostninger ved luftfartsvæsenets administration af tilsynsvirksomheden vedrørende den civile luftfart, herunder bl.a. administration i forhold til internationale organisationer. Videre indebærer ændringen, at gebyrerne for en række forretninger og tilsynsvirksomheden fastsættes i selve loven med mulighed for overdækning, mens den årlige fastsættelse af de øvrige gebyrer ikke nødvendigvis skal afspejle omkostningerne ved de pågældende enkelte ydelser, idet disse gebyrer kan fastsættes til hel eller delvis dækning af de med tilsynet m.v. forbundne omkostninger. Herved betaler den store luftfart en forholdsvis større andel af omkostningerne end den min-

dre og mellemstore luftfart, herunder privatflyvningen. Den samlede betaling ved denne ordning kan som nævnt ikke overstige de samlede omkostninger, der er forbundet ved tilsynsvirksomheden. Det vil sige, at eventuel overdækning ved de gebyrer, som fastsættes i selve loven, skal bruges til delvis nedsættelse af nogle af de øvrige gebyrer.

Herudover foretages en sproglig tydeliggørelse af § 127, således at ansvaret for skade på personer og ting uden for et luftfartøj, der opereres af en selvstændig bruger, påhviler brugeren i stedet for ejeren, hvis der mellem ejeren og brugeren er indgået en aftale om, at brugeren har påtaget sig det fulde ansvar for luftfartøjets operation og vedligeholdelse.

Endelig foreslås det præciseret, at bestemmelsen i § 146 a om afslag på eller tilbagekaldelse af tilladelse til at udøve luftfartsvirksomhed, når ansøgeren eller indehaveren har betydelig gæld til det offentlige, også gælder i tilfælde, hvor tilladelsen er udstedt i medfør af fællesskabsretlige regler.

4. Forslagets administrative og økonomiske konsekvenser for det offentlige

Forslaget har ingen administrative og økonomiske konsekvenser for staten, amtskommuner eller kommuner.

5. Forslagets administrative og økonomiske konsekvenser for erhvervslivet

Forslaget vedrørende § 148 indebærer mulighed for en videreførelse af den hidtidige gebyrordning og -struktur, hvorfor forslaget ikke i sig selv vil medføre ændrede administrative og økonomiske konsekvenser for luftfartserhvervet. Statens Luftfartsvæsenes årlige fastsættelse af betalingen for offentlige forretninger i gebyrreglementet vil fortsat ske efter forudgående behandling i Gebyrudvalget, der som nævnt er et rådgivende organ nedsat af Statens Luftfartsvæsen, og hvori er repræsentanter for luftfartserhvervet og luftfartsorganisationerne. Ved en reduktion af den nuværende omfordeling på gebyrområdet vil dette alt andet lige relativt medføre en mindsket økonomisk byrde for den store kommercielle luftfart og en øget økonomisk belastning for privatflyvningen og den mindre og mellemstore kommercielle luftfart.

Forslaget til § 127 om tydeliggørelse af bestemmelsen om ansvar for skade på personer og ting uden for luftfartøjer skal sikre, at danske luftfartsselskaber ikke i fremtiden får problemer med at leje luftfartøjer.

Lovforslaget har været forelagt Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i Erhvervsregulering, som har vurderet, at forslaget ikke indeholder ad-