

danske luftfartsselskaber ikke ejer de luftfartøjer, de opererer, men lejer dem, typisk fra udenlandske finansieringsselskaber. Fra udenlandske ejere af sådanne luftfartøjer er der udtrykt bekymring over, at ansvarsforholdet mellem ejer og lejer ikke tilstrækkeligt tydeligt kan læses i selve lovteksten, men skal søges i bemærkningerne til en lov fra 1923. For at undgå eventuelle problemer for de større danske luftfartsselskaber med at leje luftfartøjer i fremtiden foreslås ansvaret præciseret i selve loven.

Til nr. 2

I de senere år er EU-retsakter på luftfartsområdet blevet gennemført som forordninger, der er direkte bindende for luftfartens brugere. Med forslaget præciseres det, at adgangen til at afslå eller inddrage en tilladelse til visse former for erhvervsvirksomhed på luftfartsområdet i tilfælde, hvor ansøgeren, respektive indehaveren, har betydelig forfalden gæld til det offentlige, også gælder, hvis tilladelsen er udstedt i medfør af forordninger på luftfartsområdet.

Til nr. 3

Formålet med forslaget til ændring af §148 er som anført i de almindelige bemærkninger at skabe mulighed for, at de gebyrer, der opkræves til dækning af omkostningerne ved luftfartsvæsenets administration af den samlede tilsynsvirksomhed med den civile luftfart, kan fastsættes i princippet som hidtil. Dette indebærer, at betalingen ikke skal fastsættes udelukkende baseret på en tidsregistrering og en omkostningsberegning for de enkelte typer af tilsynsforretninger. Forslaget gør det således muligt at fordele omkostningerne mellem brugerne, som det i praksis er sket hidtil, således at den store luftfart betaler en forholdsvis større andel af omkostningerne, og privatflyvningen og den mindre og mellemstore luftfart betaler tilsvarende mindre, idet den store luftfart ud fra en overordnet betragtning nyder godt af ordningen, jf. den under afsnit 3 i de almindelige bemærkninger nævnte underskov.

Forslaget indebærer, at der i bestemmelsen i stk. 1 – 6 er angivet betalingen for en række forretninger og tilsyn. Betalingen for disse overstiger de hermed forbundne omkostninger, og herved skabes der mulighed for at fastsætte betalingen for en række andre forretninger og tilsyn til et mindre beløb end de hermed forbundne omkostninger. Betalingen fastsættes i overensstemmelse med de principper, der hidtil har været anvendt i Statens Luftfartsvæsenes gebyrreglement, og betalingen, der er anført i stk. 1 – 6, er de beløb, der bliver opkrævet i 2004. Afgiften for udstedelser om-

fatter også årsafgiften for det første år efter udstedelsen.

En konsekvens af lovforslaget vil være, at den forholdsvis større andel af omkostningerne, den store luftfart betaler, alt andet lige mindskes gradvist frem til 2007. Det skyldes, at afgifterne i stk. 1 – 6, jf. stk. 7, skal reguleres med 2% tillagt tilpasningsprocenten, jf. lov om en satsreguleringsprocent. Betalingerne til den forudsatte nedtrapning af den særlige bevilling på 20 mio. kr., der blev givet i forbindelse med udskillelsen af Flyvesikringstjenesten, må derfor i det omfang, de ikke kan findes ved besparelser i Statens Luftfartsvæsen, opkræves over de betalinger, der fastsættes administrativt i henhold til stk. 8 vedrørende betalinger for øvrige offentlige forretninger og tilsynsvirksomhed. Den særlige bevilling udgør i 2004 ca. 9,7 mio. kr. og skal aftrappes årligt frem til 2007.

I stk. 1 – 4 fastsættes beløbene for luftdygtighedsbevis. Bestemmelserne omfatter ikke luftfartøjer, der udelukkende anvendes til privatflyvning. For disse luftfartøjer vil gebyrerne blive fastsat administrativt efter stk. 8. Betalingen for luftdygtighedsbevis fastsættes som hidtil efter luftfartøjets vægt. Udstedelsesgebyr betales første gang, et luftfartøj skal have dansk luftdygtighedsbevis i forbindelse med den såkaldte tiltrædelseskontrol. Herefter betales der årsafgift for det løbende tilsyn med luftfartøjet.

I stk. 5 fastsættes betalingen for tilsynet med teknisk anlæg, der består af navigations-, indflyvnings- og landingshjælpemidler. Det drejer sig om følgende anlæg:

ILS (Instrument Landing System):

Et anflyvnings- og landingshjælpemiddel, der bl.a. består af en sender, benævnt *localizer*, som angiver indflyvningsretningen, og en sender, benævnt *glide path*, der angiver glidevinklen. Kategori I, II og III angiver, hvor præcist og hvor langt ned i forhold til jordens overflade systemet kan anvendes, idet kategori III er det mest præcise system, og hvor luftfartøjet kan bringes helt ned til landing.

Localizer:

Sender i ILS der ved radiosignaler angiver indflyvningsretningen.

VOR (VHF-omni-directional radio range):

Et navigationshjælpemiddel i radiofrekvensområdet VHF (Very High Frequence).

DME (Distance Measuring Equipment):

Et sekundært radarsystem til måling af afstanden mellem et luftfartøj og en station på jorden.