


2003/1 LSF 204  
Offentliggørelsesdato: 31-03-2004  
Transport- og Energiministeriet

 [Vis mere...](#)

**Sagsforløb 2003/1 LF 204**

Skriftlig fremsættelse af lovforslag

*Lovforslag som fremsat*

Udvalgsarbejde

Betænkning over lovforslag

Lovforslag som vedtaget

Ændringslov

#### Den fulde tekst

Fremsat den 31. marts 2004 af trafikministeren (Flemming Hansen)

## Forslag

til

# Lov om ændring af lov om luftfart

(Betaling for offentlige forretninger og tilsynsvirksomhed m.v.)

### § 1

I lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 543 af 13. juni 2001, som ændret ved lov nr. 1074 af 17. december 2002, foretages følgende ændringer:

1. § 127, stk. 1, affattes således:

»Sker der som følge af et luftfartøjs benyttelse til luftfart skade på person eller ting uden for fartøjet, er ejeren forpligtet til at erstatte skaden. Har ejeren overladt benyttelsen af luftfartøjet til en selvstændig bruger, som har påtaget sig det fulde ansvar for luftfartøjets operation og vedligeholdelse, påhviler denne forpligtelse i stedet brugeren.«

2. I § 146 a, stk. 1, ændres »eller § 75« til: », § 75 eller fællesskabsretlige regler på området« .

3. § 148 affattes således:

»§ 148. For luftdygtighedsbevis til luftfartøjer til og med 300 kg, som ikke udelukkende anvendes privat, betales:

- 1) 1.280 kr. i udstedelsesafgift og
- 2) 205 kr. i årsafgift.

Stk. 2. For luftdygtighedsbeviser til luftfartøjer på over 300 kg til og med 2.730 kg, som ikke udelukkende anvendes privat, betales:

- 1) 1.280 kr. plus 575 kr. pr. påbegyndt 100 kg over 300 kg i udstedelsesafgift og
- 2) 205 kr. plus 370 kr. pr. påbegyndt 100 kg over 300 kg i årsafgift.

Stk. 3. For luftdygtighedsbeviser til luftfartøjer på over 2.730 kg til og med 5.700 kg, som ikke udelukkende anvendes privat, betales:

- 1) 15.475 kr. plus 575 kr. pr. påbegyndt 100 kg over 2.800 kg i udstedelsesafgift og
- 2) 9.335 kr. plus 370 kr. pr. påbegyndt 100 kg over 2.800 kg i årsafgift.

Stk. 4. For luftdygtighedsbeviser til luftfartøjer på over 5.700 kg, som ikke udelukkende anvendes privat, betales:

- 1) 32.515 kr. plus 2.215 kr. pr. påbegyndt 1.000 kg over 6.000 kg i udstedelsesafgift og
- 2) 19.925 kr. plus 1.060 kr. pr. påbegyndt 1.000 kg over 6.000 kg i årsafgift.

Stk. 5. For tilsyn med teletekniske anlæg, inkl. betaling for kontrol af måleresultater, betales i årsafgift:

- 1) 45.815 kr. for ILS kategori I, II og III, inkl. markers,
- 2) 26.185 kr. for localizer eller VOR,
- 3) 13.095 kr. for DME,
- 4) 9.825 kr. for radar,

- 5) 6.550 kr. for VDF,
- 6) 1.745 kr. for kommunikationsanlæg og
- 7) 6.550 kr. for NDB eller locator.

*Stk. 6.* For tilsyn med flyvekontrolltjeneste (en-route), herunder teknisk tilsyn med en-route systemet, betales i årsafgift 7.135.650 kr.

*Stk. 7.* De i stk. 1 - 6 anførte beløb reguleres en gang årligt med 2 pct. tillagt tilpasningsprocenten for det pågældende finansår, jf. lov om en satsreguleringsprocent. De herefter fremkomne beløb afrundes til nærmeste med 5 delelige beløb. Trafikministeren bekendtgør reguleringerne hvert år.

*Stk. 8.* Trafikministeren kan herudover fastsætte regler om betaling til hel eller delvis dækning af omkostningerne ved de øvrige offentlige forretninger og tilsynsvirksomhed i henhold til denne lov eller fællesskabsretlige regler på luftfartsområdet.

*Stk. 9.* Hvis betalingerne i stk. 1-6 og stk. 8 ikke erlægges rettidigt, tillægges renter i overensstemmelse med rentelovens regler for rente af pengekrav på formuerettens område. Trafikministeren kan fastsætte regler om opkrævning m.v. af betalingerne, herunder regler om betaling for erindringsskrivelser. Betalingerne med påløbne renter kan inddrives ved udpantning. «

## § 2

*Stk. 1.* Loven træder i kraft den 1. juli 2004, idet trafikministeren dog fastsætter tidspunktet for ikrafttræden af § 1, nr. 3.

*Stk. 2.* Regler, der er fastsat i medfør af § 148 i lov om luftfart, forbliver i kraft, indtil de ophæves eller afløses af bestemmelser fastsat i medfør af denne lov.

# ***Bemærkninger til lovforslaget***

## *Almindelige bemærkninger*

### 1. Lovens formål

Hovedformålet med lovforslaget er at tilvejebringe et sikkert hjemmelsgrundlag for, at tilsynet med den civile luftfart fortsat kan finansieres ved brugerbetaling, uden at en sådan brugerbetaling får uheldige konsekvenser for luftfartsbranchen og for sikkerheden, og således at betalingen anvendes til dækning af de samlede omkostninger forbundet med tilsynsvirksomheden. Dette indebærer, at den nuværende gebyrordning og gebyrstruktur vedrørende Statens Luftfartsvæsenes tilsynsvirksomhed med den civile luftfart kan videreføres i princippet uændret, dog således at gebyrerne for nogle nærmere angivne forretninger fastsættes i selve loven. Herudover foreslås 2 mindre præciseringer af bestemmelser i luftfartslovens § 127 og § 146 a.

### 2. Lovforslagets baggrund

#### 2.1 Rigsrevisionens beretning om Statens Luftfartsvæsenes gebyrer

I Rigsrevisionens beretning fra 2002 (RB B301/102) om Statens Luftfartsvæsenes gebyrer blev luftfartsvæsenets gebyrforvaltning gennemgået, og det blev bl.a. undersøgt, om der er hjemmel til at opkræve gebyrer eller formålsbestemte afgifter, hvorved Rigsrevisionen forstår opkrævningen af et beløb, der skal gå til et særligt formål, eventuelt inden for den kreds, som afgifterne er opkrævet hos. Det fremgår af beretningen, at Statens Luftfartsvæsen i henhold til luftfartslovens § 148 har hjemmel til at opkræve betaling vedrørende administrationen af tilsynsvirksomheden i relation til alle individer og objekter i luftfarten, herunder personer, luftfartøjer, flyvepladser, virksomheder, tekniske anlæg m.v. Derimod fandt Rigsrevisionen ikke, at betalingen kunne karakteriseres som formålsbestemte afgifter, hvilket indebærer, at der alene skal opkræves de medgåede administrationsudgifter ved de udførte myndighedshandlinger.

Rigsrevisionens undersøgelse viste, at betalingen for Statens Luftfartsvæsenes ydelser udelukkende dækkede administrationsomkostningerne, men at der heri ikke var medregnet en korrekt fastsat andel af de fælles administrationsomkostninger, hvorfor ikke alle relevante omkostninger indgik i budgettet vedrørende gebyrer. Rigsrevisionen konstaterede videre, at der ikke til grund for fastsættelsen af betalingen for tilsynsforretningerne blev foretaget en detaljeret tidsregistrering for den enkelte gebyrtype, ligesom de otte gebyrområder, der er indeholdt i gebyrreglementet, ikke balancerede, idet der skete finansiering af underskud på nogle områder ved overførsel af midler fra andre områder først og fremmest i form af, at de store luftfartsselskaber betaler en forholdsmæssig større andel af omkostningerne end den mindre og mellemstore luftfart, herunder privatflyvningen.

Flyvesikringstjenesten (NAVIAIR) blev i 2001 udskilt fra Statens Luftfartsvæsen som en selvstændig statsvirksomhed, jf. aktstykke nr. 199 af 7. maj 2001. I forbindelse hermed fik Statens Luftfartsvæsen en manko på ca. 20 mio. kr., fordi Flyvesikringstjenesten ikke længere kunne bidrage til dækning af de fælles administrationsomkostninger. I konsekvens heraf skal Statens Luftfartsvæsen skaffe dækning for dette beløb primært ved gebyrforhøjelser kombineret med effektiviseringer. Af hensyn til luftfartserhvervet, der for en stor del består af relativt små virksomheder, blev det besluttet at indføre gebyrforhøjelserne gradvist over en årrække. Der blev derfor ved aktstykket givet tilslutning til, at den tildelte bevillingsforøgelse skulle aftrappes frem til og med 2006. I finansåret 2004 ydes der derfor et statsligt tilskud på ca. 9,7 mio. kr., hvilket beløb skal ses i forhold til en samlet brugerbetaling i form af gebyrer i 2004, der på det nu foreliggende

grundlag vurderes til at udgøre et beløb af i alt ca. 62 mio. kr., hvortil dog knytter sig usikkerhed som følge af den krise, luftfarten oplever i disse år.

Statens Luftfartsvæsen har i 2003 gennemført yderligere effektiviseringer med det sigte at reducere behovet for gebyrforhøjelser.

## 2.2. Statens Luftfartsvæsens tidsregistrering

For at kunne beregne gebyrerne i forhold til de medgåede omkostninger som foreskrevet af Rigsrevisionen, har Statens Luftfartsvæsen fra den 1. april 2002 gennemført en detaljeret tidsregistrering på de enkelte typer af gebyrforretninger og har dermed kunnet foretage beregninger af de enkelte gebyrtyper på grundlag af et helt års registreringer. Tidsregistreringen og beregningerne er nærmere beskrevet i Statens Luftfartsvæsens notat af 29. juli 2003, som er fremsendt til Folketingets Trafikudvalg ved besvarelsen af spørgsmål 514-516 (Alm. del - bilag 1496).

Konsekvenserne for den danske luftfart ved indførelse af en ændret gebyrordning baseret på alene tidsregistrering er vurderet i notatet fra Statens Luftfartsvæsen. Beregningerne viser, at gebyrer beregnet i forhold til de medgåede omkostninger vil indebære en stigning i gebyrbetalingen for privatflyvningen og en markant forøget gebyrbetaling for den mindre og mellemstore kommercielle luftfart, herunder de mindre flyvepladser, mens den store kommercielle luftfart vil få reduceret gebyrbetalingen.

Konsekvensen af en sådan ændret gebyrberegning baseret på fastsættelse af omkostningerne på grundlag af tidsregistrering kan blive, at den mindre og mellemstore luftfart, der udgør vækstlaget for det danske luftfartserhverv, pålægges omkostninger af en sådan størrelsesorden, at der er risiko for, at virksomheder i større antal enten lukker eller vælger at flytte til et andet EU-medlemsland. For de mindre flyvepladser kan der blive tale om, at de vælger at skifte status fra offentlige, godkendte flyvepladser til private flyvepladser med risiko for faldende sikkerhedsniveau til følge.

Som følge af den fremsatte kritik fra luftfartens side af en sådan ændret gebyrordning anmodede trafikministeren i august 2003 Statens Luftfartsvæsen om at udarbejde alternative modeller for fastsættelse af gebyrer i forhold til fastsættelse af gebyrerne alene på grundlag af tidsregistreringer. Folketingets Trafikudvalg blev orienteret herom ved besvarelsen af spørgsmål 514 (Alm. del – bilag 1496).

## 2.3. Gebyrudvalget

Gebyrerne for Statens Luftfartsvæsens tilsynsforretninger er fastsat i et gebyrreglement, der udfærdiges årligt. Inden der træffes endelig afgørelse om udformningen heraf, behandles gebyrspørgsmålet i Gebyrudvalget, der er et rådgivende organ nedsat af Statens Luftfartsvæsen, og hvori der er repræsentanter for luftfartserhvervet og luftfartsorganisationerne. Udformningen af gebyrreglementet er således gennem en længere årrække sket med tilslutning fra Gebyrudvalget, herunder tilslutning til den ovenfor nævnte omfordeling, der hidtil er foretaget ved, at den store kommercielle luftfart har betalt gebyrer, der overstiger omkostningerne i forbindelse med administrationen af den tilsynsvirksomhed, der er knyttet til disse selskaber, idet denne betaling er anvendt til at nedsætte gebyrerne for det øvrige luftfartserhverv og privatflyvningen.

Spørgsmålet om den fremtidige gebyrordning har været behandlet på to møder i Gebyrudvalget. Ved mødet den 20. august 2003 var der enighed om, at udformningen af det nugældende gebyrreglement er udtryk for, at der hidtil har været enighed herom i Gebyrudvalget, samt at dette reglement videre er udtryk for, at der gennem omfordeling bl.a. er taget specielt hensyn til underskoven af virksomheder i branchen. Der var videre enighed om, at anvendelsen af

tidsregistreringen ved gebyrfastsættelsen vil have negative konsekvenser for især underskoven i dansk luftfart.

Ved et møde ultimo september 2003 blev der på baggrund af et oplæg fra Statens Luftfartsvæsen drøftet mulige alternative modeller for den fremtidige gebyrordning, der kan opdeles i følgende to overordnede grupper:

Forslag baseret på den eksisterende struktur, herunder:

- Bevarelse af den nuværende gebyrordning
- Mellemløst af den nuværende gebyrordning og omkostningsbestemte gebyrer
- Gebyrfastsættelse efter regning
- Gebyrindtægter fra udenlandske selskaber

Forslag baseret på nye alternativer, herunder:

- Afgift på flyvetimer
- Vægtafgift
- Afgift baseret på operationer på flyvepladser

Behandlingen i Gebyrudvalget resulterede i følgende konklusioner: Der kunne ikke findes støtte til en model med hel eller delvis finansiering af Statens Luftfartsvæsenes obligatoriske virksomhed ved øget brugerbetaling, hvorimod udvalget fandt det hensigtsmæssigt med øget statslig finansiering af luftfartsvæsenets omkostninger på gebyrområdet, således at fremtidige gebyrforhøjelser kunne undgås. Der kunne heller ikke findes støtte til en model, hvor gebyrfastsættelsen fremover sker på basis af en ren tidsregistrering, eller for modeller, hvor gebyrerne blev baseret på enten fløjne timer, vægten af luftfartøjet eller antal operationer på godkendte flyvepladser. En model, hvor der indførtes et nyt gebyr for tilsyn med udenlandske selskaber (SAFA-inspektioner), fandt heller ikke støtte i udvalget, som påpegede, at en sådan ordning kunne indebære risiko for, at tilsvarende gebyrer pålægges danske selskaber i udlandet.

Derimod fandt hovedparten af repræsentanterne for luftfartserhvervet og luftfartsorganisationerne i Gebyrudvalget, at den nuværende gebyrordning skal videreføres, og anbefalede, at der derfor bør søges skabt den fornødne lovgivningsmæssige hjemmel herfor. Repræsentanten for rute- og charterselskaberne betingede dog sin støtte hertil af, at der sker en begrænsning af omfordelingen fra de store kommercielle luftfartsselskaber.

#### 2.4. Statens Luftfartsvæsenes indstilling

Såfremt disse konklusioner lægges til grund for overvejelserne om den fremtidige gebyrordning, indebærer det, at der er følgende tre mulige modeller: Bevarelse af den nuværende gebyrordning, en mellemform mellem den nuværende gebyrordning og omkostningsbestemte gebyrer på visse områder/kapitler af luftfartsvæsenets gebyrforretninger, eller gebyrfastsættelse efter regning baseret på faktisk anvendt tid ved den enkelte tilsynsforretning.

Statens Luftfartsvæsen kan ikke tilråde, at sidstnævnte model, hvorefter gebyrfastsættelsen udelukkende sker efter regning, danner grundlag for den fremtidige gebyrordning. En sådan ordning vil give et fejlagtigt indtryk af, at luftfartsvæsenets løbende tilsynsindsats er efterspørgselsstyret. For det enkelte tilsynsobjekt vil det derfor generelt forstærke ønsket om, at der gennemføres så få eller så reduceret et tilsyn som muligt for derved at opnå en omkostningsbesparelse, og der må derfor forudses et øget antal indsigelser mod gennemførelsen og omfanget af luftfartsvæsenets tilsynsvirksomhed. Modellen vil derfor også kunne medføre, at fokus i luftfartsvæsenets tilsynsvirksomhed i en u hensigtsmæssig grad flytter fra sikkerhed til økonomi. Det kan som eksempel nævnes, at Statens Luftfartsvæsen i dag øger tilsynsaktiviteterne, når et luftfartsselskab får økonomiske problemer, for at forhindre, at selskabet af økonomiske årsager nedprioriterer sikkerheden. Hvis tilsyn skal foretages efter individuel regning, vil dette medføre en øget økonomisk byrde for et sådant selskab og dermed yderligere forstærke de

økonomiske problemer. En sådan model vil desuden være administrativt meget tung at håndtere ikke mindst i lyset af, at Statens Luftfartsvæsen har ca. 20.000 debitorer i relation til tilsynsområdet. Den kan derfor ikke gennemføres på kortere sigt og med de nuværende ressourcer.

Statens Luftfartsvæsen har derfor indstillet, at der arbejdes videre med udgangspunkt i den model, som har tilslutning fra størsteparten af repræsentanterne for luftfartserhvervet og luftfartsorganisationerne. Det vil indebære, at der søges tilvejebragt det fornødne lovgrundlag for, at den nuværende gebyrordning og –struktur kan bevares, dog således, at den nuværende ordning, hvorefter privatflyvningen og den mindre og mellemstore kommercielle luftfart »understøttes« af den store kommercielle luftfart, kun videreføres i et mere begrænset omfang. Dette udelukker ikke, at der vil kunne fastsættes omkostningsbestemte gebyrer på enkelte områder/kapitler i gebyrreglementet, hvor tilsynene har en karakter og omfang, der egner sig hertil.

### 3. Lovforslagets indhold

Forslaget til bestemmelser om fastsættelse af gebyrerne er i princippet udarbejdet i overensstemmelse med indstillingen fra Statens Luftfartsvæsen og indebærer en ændring af bestemmelsen i § 148, hvorefter enkelte afgifter fastsættes direkte i loven, jf. forslagets § 148, stk. 1-6, mens øvrige gebyrer fastsættes årligt af trafikministeren, jf. forslagets § 148, stk. 8. Formålet med disse bestemmelser er, at de samlede betalinger skal dække de samlede omkostninger ved luftfartsvæsenets tilsynsvirksomhed, men uden at der nødvendigvis skal være en snæver forbindelse mellem det beløb, som den enkelte skal betale, og omkostningerne ved det tilsyn m.v., som udøves over for den pågældende. Derfor indebærer forslaget, at for et antal gebyrer, hvor der hidtil er betalt mere end de med tilsynet forbundne omkostninger, fastsættes gebyrernes størrelse uændret i selve loven, hvilket muliggør, at andre gebyrer kan fastsættes til et lavere beløb end de omkostninger, der er forbundet med disse tilsyn m.v. Formålet hermed er at kunne sikre »underskoven« i dansk luftfart bl.a. ud fra princippet om, at »de bredeste skuldre bærer den tungeste byrde«. Det bemærkes, at der også i andre lande anvendes tilsvarende ordninger, herunder i Norge og Sverige.

Underskoven er den private luftfart, den mindre og den mellemstore kommercielle luftfart, som udgør en del af den såkaldte »fødekæde« inden for dansk luftfart. For at underskoven skal bestå, kræver det tilstedeværelsen af et kapitalapparat i form af fly, værksteder, flyvepladser osv., som skal være rentable.

»Fødekæden« består groft sagt i tre forhold. For det første i, at den mindre og mellemstore kommercielle luftfart henter sine piloter blandt privatpiloter, der har opnået erfaring nok (mindst 200 flyvetimer) til at kunne få erhvervscertifikat, mens den store kommercielle luftfart kan få sine piloter fra den mindre og mellemstore kommercielle luftfart, når piloterne har opnået de mindst 1500 flyvetimer, der kræves for at kunne fungere som luftfartøjschef i den store luftfart. For det andet i, at de mindre lufthavne fungerer som leverandører af passagerer til de store lufthavnes udenrigsruter. 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 forholdsmæssig større andel af tilsynsomkostningerne 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 forholdsmæssig større andel af omkostningerne end den mindre 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 administrative konsekvenser for erhvervslivet på samfundsniveau eller pr. virksomhed i et omfang, der berettiger, at det bliver forelagt et af Økonomi- og Erhvervsministeriets testpaneler.

#### 6. Forslagets miljømæssige konsekvenser

Forslaget har ingen miljømæssige konsekvenser.

#### 7. Forholdet til EU-retten

Forslaget tager højde for, at visse tilladelser til luftfart i dag udstedes i medfør af fællesskabsretlige regler.

Trafikministeriet vil for så vidt angår ændringen af § 148 inden lovforslagets 3. behandling drøfte spørgsmålet om, hvorvidt forslaget skal notificeres i henhold til EU-rettens statsstøtteregler med Europa-Kommissionen. Hvis der skal ske notifikation, kan den vedtagne lov først sættes i kraft, når Kommissionens godkendelse foreligger, jf. EF-traktatens art. 88, stk. 3.

#### 8. Høring

Lovforslaget har forud for fremsættelsen været i høring hos følgende myndigheder og organisationer:

AOPA Danmark, Cabin Union Danmark, DANSAM, Danske Pilotorganisationers Samråd, Dansk Industri, Dansk Metal, Dansk Svæveflyver Union, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Finansministeriet, Flyvebranchens Personaleunion, Flyvesikringstjenesten, Foreningen af Autoriserede Danske Flyværksteder, Fællesrepræsentant for Rute- og Charterselskaberne, Grønlands Lufthavnsvæsen, Justitsministeriet, Kongelig Dansk Aeroklub, KZ & Veteranflyklub, Københavns Lufthavne A/S, Rigsrevisionen, SAS, SID, Statsministeriet og Erhvervs- og Selskabsstyrelsen.

#### Samlet vurdering af lovforslagets konsekvenser

	Positive konsekvenser/ Mindreudgifter	Negative konsekvenser/ Merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen, jf. dog pkt. 5	Ingen, jf. dog pkt. 5
Administrative	Ingen	Ingen



konsekvenser for erhvervslivet		
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Spørgsmål om notifikation i henhold til EU-rettens statsstøtteregler vil blive afklaret med Kommissionen	

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

*Til § 1*

Til nr. 1

Med forslaget tilsigtes ikke nogen ændring af den gældende retstilstand, men alene en tydeliggørelse af, at det objektive ansvar for skade på personer og ting uden for luftfartøjet, der påhviler ejeren eller brugeren af et luftfartøj, ikke er et solidarisk ansvar. Som udgangspunkt påhviler ansvaret ejeren. Hvis der imidlertid mellem ejeren og brugeren er indgået en aftale om, at brugeren har påtaget sig det fulde ansvar for luftfartøjets operation og vedligeholdelse, påhviler erstatningsansvaret alene brugeren.

Reglerne om erstatningsansvar for skade på personer og ting uden for luftfartøjer blev oprindeligt indført ved lov nr. 175 af 5. maj 1923 om luftfart, § 36. Af bemærkningerne til denne bestemmelse fremgår det, at den nuværende formulering om, hvem der er ansvarlig i tilfælde, hvor luftfartøjet ikke benyttes af ejeren, men af en anden bruger for egen regning, er valgt for at fastslå, at der ved fremsættelse af erstatningskrav »ikke haves valgfrihed mellem ejeren og den, for hvis regning luftfartøjet benyttes«. I dag er det i modsætning til tidligere i stigende grad normalt, at de større 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 lovtæksten, 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 forholdsmæssig 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 Luftfartsvæsens gebyrreglement, og betalingen, der er anført i stk. 1 - 6, er de beløb, der bliver opkrævet i 2004. Afgiften for udstedelser omfatter 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 teleteknisk 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 Frequency).

#### *DME (Distance Measuring Equipment):*

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

#### *RADAR (Radio Detection and Ranging):*

Et system til overvågning og positionsbestemmelse af luftfartøjer ved hjælp af radiosignaler.

*VDF (VHF Directional Finding):*

Et pejlesystem til bestemmelse af den geografiske retning fra en flyveplads til et luftfartøj eller omvendt.

*Kommunikationsanlæg:*

Radiosender/modtagerudstyr til brug for korrespondance.

*NDB (Non Directional radio Beacon) og Locater:*

Radiofyrt beregnet til navigation.

I stk. 6 fastsættes betalingen for tilsynet med den flyvekontrolltjeneste, der ydes til en-route flyvningen, herunder for det tekniske tilsyn med en-route systemet, dvs. tekniske installationer/systemer i kontrolcentralen, der styrer en-route flyvningen.

I stk. 7 foreslås det i overensstemmelse med lov om en satsreguleringsprocent (lov nr. 373 af 28. maj 2003), at gebyrerne i stk. 1 – 6 skal reguleres en gang årligt med 2 pct. tillagt tilpasningsprocenten for det pågældende finansår.

Forslaget giver i stk. 8 mulighed for at anvende omkostningsbestemte gebyrer på andre områder, f.eks. hvor ydelserne til de enkelte brugere er ensartede, og antallet er meget stort. Det er også muligt at foretage en forenkling af det nuværende gebyrreglement, således at der ikke anvendes den samme grad af differentiering af gebyrerne.

Der vil som hidtil ske høring af Gebyrudvalget, der som nævnt er nedsat af Statens Luftfartsvæsen, og som består af repræsentanter for luftfartserhvervet og luftfartsorganisationerne, inden fastsættelse af gebyrerne.

I stk. 9 er der foretaget en sproglig justering som følge af ændringen af § 148, idet der som hidtil skal kunne opkræves renter for ikke rettidig betaling i overensstemmelse med renteloven samt betaling for erindringskrivelser. Der er ikke tilsigtet nogen realitetsændringer.

*Til § 2*

Det foreslås, at lovens § 1, nr. 1 og 2, træder i kraft 1. juli 2004. Under hensyn til den afklaring, der skal ske med Europa-Kommissionen vedrørende omfordelingen mellem gebyrområderne, foreslås det dog, at trafikministeren ved bekendtgørelse fastsætter tidspunktet for ikrafttræden af lovens § 1, nr. 3. Der henvises herom til de almindelige bemærkninger om forholdet til EU-retten, jf. afsnit 7.

Bilag 1

**Lovforslaget sammenholdt med gældende lov**

*Gældende formulering*

*Lovforslaget*

**§ 1**

I lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 543 af 13. juni 2001, som ændret ved lov nr. 1074 af 17. december 2002, foretages følgende ændringer:

**1. § 127, stk. 1, affattes således:**

»Sker der som følge af et luftfartøjs benyttelse til luftfart skade på person eller ting uden for fartøjet, er ejeren forpligtet til at erstatte skaden. Har ejeren overladt benyttelsen af luftfartøjet til en selvstændig bruger, som har påtaget sig det

**§ 127.** Sker der som følge af et luftfartøjs benyttelse til luftfart skade på person eller ting uden for luftfartøjet, er ejeren henholdsvis den, for hvis regning luftfartøjet benyttes, forpligtet til

at erstatte skaden.

**§ 146 a.** En ansøgning om tilladelse efter § 31, § 55 eller § 75 kan afslås, hvis ansøgeren har betydelig forfalden gæld til det offentlige, hvorved forstås beløb i størrelsesordenen 50.000 kr. og derover.

**§ 148.** Trafikministeren kan fastsætte regler om betaling for de offentlige forretninger, der foretages i henhold til denne lov eller fællesskabsretlige regler på luftfartsområdet.

*Stk. 2.* Hvis den i stk. 1 nævnte betaling ikke erlægges rettidigt, tillægges renter i overensstemmelse med renteloven. Endvidere kan trafikministeren fastsætte regler om betaling for erindringsskrivelser vedrørende de nævnte betalinger.

*Stk. 3.* Beløbene med påløbne renter kan inddrives ved udpantning

fulde ansvar for luftfartøjets operation og vedligeholdelse, påhviler denne forpligtelse i stedet brugeren. «

**2.** I § 146 a, stk. 1, ændres »eller § 75 « til: », § 75 eller fællesskabsretlige regler på området « .

**3.** § 148 affattes således:

» **§ 148.** For luftdygtighedsbevis til luftfartøjer til og med 300 kg, som ikke udelukkende anvendes privat, betales:

- 1) 1.280 kr. i udstedelsesafgift og
- 2) 205 kr. i årsafgift.

*Stk. 2.* For luftdygtighedsbeviser til luftfartøjer på over 300 kg til og med 2.730 kg, som ikke udelukkende anvendes privat, betales:

- 1) 1.280 kr. plus 575 kr. pr. påbegyndt 100 kg over 300 kg i udstedelsesafgift og
- 2) 205 kr. plus 370 kr. pr. påbegyndt 100 kg over 300 kg i årsafgift.

*Stk. 3.* For luftdygtighedsbeviser til luftfartøjer på over 2.730 kg til og med 5.700 kg, som ikke udelukkende anvendes privat, betales:

- 1) 15.475 kr. plus 575 kr. pr. påbegyndt 100 kg over 2.800 kg i udstedelsesafgift og
- 2) 9.335 kr. plus 370 kr. pr. påbegyndt 100 kg over 2.800 kg i årsafgift.

*Stk. 4.* For luftdygtighedsbeviser til luftfartøjer på over 5.700 kg, som ikke udelukkende anvendes privat, betales:

- 1) 32.515 kr. plus 2.215 kr. pr. påbegyndt 1.000 kg over 6.000 kg i udstedelsesafgift og
- 2) 19.925 kr. plus 1.060 kr. pr. påbegyndt 1.000 kg over 6.000 kg i årsafgift.

*Stk. 5.* For tilsyn med teletekniske anlæg, inkl. betaling for kontrol af måleresultater, betales i årsafgift:

- 1) 45.815 kr. for ILS kategori I, II og III, inkl. markers,
- 2) 26.185 kr. for localizer eller VOR,
- 3) 13.095 kr. for DME,
- 4) 9.825 kr. for radar,
- 5) 6.550 kr. for VDF,
- 6) 1.745 kr. for kommunikationsanlæg og
- 7) 6.550 kr. for NDB eller locator.

*Stk. 6.* For tilsyn med flyvekontrolltjeneste (en-route), herunder teknisk tilsyn med en-route systemet, betales i årsafgift 7.135.650 kr.

*Stk. 7.* De i stk. 1 - 6 anførte beløb reguleres en gang årligt med 2 pct. tillagt tilpasningsprocenten for det pågældende finansår, jf. lov om en satsreguleringsprocent. De herefter fremkomne beløb afrundes til nærmeste med 5 delelige beløb. Trafikministeren

bekendtgør reguleringerne hvert år.

*Stk. 8.* Trafikministeren kan herudover fastsætte regler om betaling til hel eller delvis dækning af omkostningerne ved de øvrige offentlige forretninger og tilsynsvirksomhed i henhold til denne lov eller fællesskabsretlige regler på luftfartsområdet.

*Stk. 9.* Hvis betalingerne i stk. 1-6 og stk. 8 ikke erlægges rettidigt, tillægges renter i overensstemmelse med rentelovens regler for rente af pengekrav på formuerettens område. Trafikministeren kan fastsætte regler om opkrævning m.v. af betalingerne, herunder regler om betaling for erindringskrivelser. Betalingerne med påløbne renter kan inddrives ved udpantning. «