

investeringer — bør denne afgift konstrueres og indkasseres på en sådan måde, at luftfartsselskaberne hindres i direkte at lægge afgiften over på den enkelte passager.

ICAOs plenarforsamling har endnu ikke taget stilling til komiteens opfattelse.

Ad spørgsmål 3:

Passagerafgiftens provenu i de enkelte lande kendes ikke, men det andrager under alle omstændigheder et beløb, som i sammenligning med landingsafgiften er betydeligt.

Tænker man sig i Københavns lufthavn indført en afgift af hver afrejsende passager — undtagen transit — f. eks. af størrelse som den engelske (5 sh = ca. 4,85 kr.), vil provenuet her blive ca. 1 000 000 kr. årlig eller ca. 23 pct. af landingsafgiftens provenu, som i sidste kalenderår har andraget ca. 4 400 000 kr.

I de skandinaviske luftfartsstyrelser overvejer man spørgsmålet om passagerafgiften, og ICAO har som nævnt ligeledes beskæftiget sig med spørgsmålet. Luftfartsvæsenet er af den opfattelse, at Danmark på dette område bør indtage samme standpunkt som de andre skandinaviske lande og først og fremmest ICAO.

Ad spørgsmål 4:

Antal passagerer på ruten København-Los Angeles udgjorde:

	1955	1956
København-Los Angeles	2 934	7 102
Los Angeles-København.	2 842	6 234
	<u>5 776</u>	<u>13 336</u>

Ad spørgsmål 5:

Antal passagerer på ruten København-New York udgjorde:

	1955	1956
København-New York .	6 909	9 001
New York-København .	6 354	7 944
	<u>13 263</u>	<u>16 945</u>

Ad spørgsmål 6:

a) De i lovforslagets § 1, litra c, nævnte værkstedsudvidelser er de udvidelser, der med henblik på indførelsen i trafikken af de nye DC-8 maskiner skal finde sted i hangarerne II og eventuelt III, og har således intet at gøre med den i lovforslagets

§ 2 omtalte værkstedsbygning for Scandinavian Airlines System. Denne sidstnævnte værkstedsbygning ligger i tilslutning til den nye hovedbygning og er udelukkende beregnet for reparation af lufthavnens rullende materiel på platformen, jfr. bemærkningerne til lovforslagets § 2, afsnit H. (side 7).

b) De i lovforslagets § 1, litra e, omhandlede materielanskaffelser refererer sig til havnens snerydnings-, renholdnings-, brandsluknings- og redningsmateriel.

De i § 2 nævnte materielanskaffelser dækker nødvendigt tilbehør og inventar til de i paragraffen omhandlede bygninger.

I det omfang, hvori de pågældende bygninger med tilbehør og inventar stilles til rådighed for Scandinavian Airlines System, betales leje herfor, jfr. besvarelsen nedenfor til spørgsmål 7.

Ad spørgsmål 7:

Som anført i næstsidste stykke af bemærkningerne til lovforslagets § 2 (side 7) vil nybygningerne til værksteder og kabineservice for Scandinavian Airlines System blive udlejet til Scandinavian Airlines System for en leje, der skulle give dækning for udgifterne til drift, forrentning og afskrivning, hvoraf fremgår, at der ikke ydes subvention til selskabet.

Ad spørgsmål 8:

Til forlægning af Amager Landevej er afsat et beløb på 1 450 000 kr. Beløbet er indbefattet under det til forlængelse af bane 04-22 m. v. anslåede beløb på 18,2 mill. kr., jfr. bemærkningerne til § 1 under a).

Det er fast praksis, at udgift til vejforlægninger og lignende, der forårsages af statsanlæg, f. eks. kaserner og flyvepladser, afholdes af vedkommende styrelse som en del af omkostningerne ved anlægget. Den i lovforslaget forudsatte udgift på 1 450 000 kr. vil følgelig ikke kunne afholdes af vejfonden. Siden forslaget fremsættelse er der imidlertid mellem vejdirektoratet og Københavns amtsråd truffet aftale om, at den i forslaget forudsatte forlægning af Amager Landevej mellem St. Magleby og Tømmerupvej erstattes af en forbindelse fra Kirkevej i St. Magleby til Englandsvej ved Løjtegårdsvej, således at der til mer-