



625

Besluit van 12 december 1995, houdende wijziging Besluit vergoedingen luchtverkeersbeveiliging

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 14 juli 1995, nr. JBZ/L 95.005338, Directoraat-Generaal Rijksluchtvaartdienst, gedaan in overeenstemming met Onze Minister van Financiën;

Gelet op de artikelen 45, vierde en vijfde lid, en 46, vierde lid van de Wet Luchtverkeer;

De Raad van State gehoord (advies van 22 augustus 1995, nr. W09.95.0362);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 6 december 1995, nr. JBZ/L 95.008910, Directoraat-Generaal Rijksluchtvaartdienst, gedaan in overeenstemming met Onze Minister van Financiën;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Besluit vergoedingen luchtverkeersbeveiliging¹ wordt gewijzigd als volgt:

A

Aan artikel 1 worden, onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel c door een puntkomma, de onderdelen d, e en f toegevoegd, die komen te luiden:

d. Gezamenlijk Noordzee Flight Information Center Area (GENOFIC AREA): het gebied, zoals gedefinieerd in de door de LVB-organisatie uitgegeven luchtvaartgids, volume 1, hoofdstuk RAC 1. Van wijzigingen in dit gebied wordt mededeling gedaan in de Staatscourant;

e. Gezamenlijk Noordzee Flight Information Center (GENOFIC): gezamenlijk burger/militair vluchtinformatiecentrum, dat luchtverkeersdienstverlening geeft aan vluchten die worden uitgevoerd in de GENOFIC AREA;

f. Maximum Take Off Weight (MTOW): maximum gecertificeerd startgewicht.

B

Artikel 2 wordt gewijzigd als volgt:

1. In het eerste en derde lid worden de woorden «Onze Minister van Verkeer en Waterstaat» gewijzigd in: de LVB-organisatie, na goedkeuring door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat.
2. In de laatste alinea van het eerste lid en de laatste zinsnede van het tweede lid worden de woorden «maximale startmassa» vervangen door: MTOW.
3. In de eerste zinsnede van het tweede lid worden de woorden «maximale startmassa's» vervangen door: MTOW.

C

Artikel 5 komt te luiden:

Van de verplichting tot het betalen van de vergoeding zijn de volgende vluchten vrijgesteld:

- a. vluchten die uitsluitend voor het vervoer van vorsten, staatshoofden en regeringsleiders en ministers op officiële dienstreis worden uitgevoerd;
- b. vluchten ten behoeve van opsporings- en reddingswerk;
- c. gemengde VFR/IFR-vluchten waarbij tijdens het gehele «en-route»-gedeelte in het vluchtinformatiegebied Amsterdam uitsluitend de bij of krachtens het Luchtverkeersreglement vastgestelde nadere regels houdende zichtvliegvoorschriften van toepassing zijn;
- d. vluchten die beginnen en eindigen op hetzelfde luchtvaartterrein zonder dat een tussenlanding heeft plaatsgevonden;
- e. vluchten met luchtvaartuigen waarvan de MTOW minder is dan twee ton.
- f. militaire vluchten van enige staat;
- g. lesvluchten die uitsluitend plaatsvinden in het luchtruim van de betrokken staat en worden uitgevoerd in verband met de afgifte of verlenging van bewijzen van bevoegdheid of bevoegdverklaringen, wanneer dit gestaafd is door opname van een aantekening daartoe in het vliegplan;
- h. vluchten uitsluitend ter controle of beproeving van de werking van radio-technische en andere installaties ten behoeve van de luchtvaartnavigatie.

D

Artikel 6 komt te luiden:

Het bedrag van de vergoeding, bedoeld in artikel 46 van de wet, wordt berekend met inachtneming van de volgende bepalingen:

- a. als grondslag voor de berekening van de vergoeding voor overlandvluchten gelden, met uitzondering van de vluchten bedoeld in onderdeel e, de gewichtsklassen voor luchtvaartuigen in de categorie overlandvluchten, zoals omschreven in de havengeldregeling voor het desbetreffende luchtvaartterrein;
- b. per luchtvaartterrein stelt de LVB-organisatie voor elke gewichtsklasse in de categorie overlandvluchten een tarief per gehele ton MTOW vast.
- c. bij de berekening van de verschuldigde vergoeding wordt het MTOW naar boven afgerond op gehele tonnen.
- d. bij het vaststellen van de vergoeding kan tevens een minimum of maximum vergoeding worden vastgesteld.
- e. per luchtvaartterrein stelt de LVB-organisatie voor de in de havengeldregeling van het desbetreffende luchtvaartterrein gedefinieerde

of omschreven les- en terreinvluchten een minimumvergoeding per gewichtsklasse per gehele ton MTOW vast.

E

Na hoofdstuk III wordt een nieuw hoofdstuk IIIa en een nieuw artikel 6a ingevoegd die komen te luiden:

HOOFDSTUK IIIA. VERGOEDINGEN VOOR LUCHTVERKEERS-DIENSTVERLENING AAN HELICOPTERVLUCHTEN IN DE GENOFIC AREA

Artikel 6a

Voor een burgerhelicoptervlucht in de GENOFIC AREA is, ongeacht het aantal landingen in de GENOFIC AREA, aan de LVB-organisatie een vergoeding verschuldigd als bedoeld in artikel 46 van de wet. De vergoeding is het quotiënt van de geraamde exploitatiekosten van het GENOFIC zoals deze zijn opgenomen in de door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat goedgekeurde begroting van de LVB-organisatie, en het aantal voor dat jaar door de LVB-organisatie geraamde helicoptervluchten.

ARTIKEL II

1. Voor de periode van drie jaren na inwerkingtreding van dit besluit wordt voor luchtvaartuigen met een MTOW tot en met 2 ton, met uitzondering van de luchthaven Schiphol, jaarlijks een tarief vastgesteld dat gelijk is aan de vergoeding die in het jaar 1995 verschuldigd was vermeerderd met:

- a. een vierde gedeelte voor het jaar 1996,
- b. twee vierde gedeelte voor het jaar 1997,
- c. drie vierde gedeelte voor het jaar 1998,

van het verschil tussen de in het jaar 1995 verschuldigde vergoeding en de vergoeding, die ingevolge artikel 6, onderdeel b, voor die luchtvaartuigen verschuldigd zou zijn.

2. In afwijking van artikel 6a wordt de verschuldigde vergoeding bedoeld in artikel 6a in 1996 vastgesteld op fl 100,-. Dit bedrag wordt jaarlijks verhoogd met fl 50,- totdat de vergoeding overeenstemt met de vergoeding bedoeld in artikel 6a.

ARTIKEL III

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 januari 1996.

¹ Stb. 1992, 698, gewijzigd bij besluit van 14 november 1994, Stb. 822.

Het advies van de Raad van State is openbaar gemaakt door terinzagelegging bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Tevens zal het advies met de daarbij ter inzage gelegde stukken worden opgenomen in het bijvoegsel bij de Nederlandse Staatscourant van 9 januari 1996 nr. 6.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst en dat daarvan afschrift zal worden gezonden aan de Raad van State.

's-Gravenhage, 12 december 1995

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink

Uitgegeven de *zevenentwintigste* december 1995

De Minister van Justitie,
W. Sorgdrager

NOTA VAN TOELICHTING

Paragraaf 1

Het Besluit vergoedingen luchtverkeersbeveiliging is gebaseerd op de artikelen 45 en 46 van de Wet Luchtverkeer, nader te noemen wet. In artikel 45 is de «en-route-heffing» geregeld, in artikel 46 de heffing voor plaatselijke-, naderings- en overige luchtverkeersbeveiliging. Over de eerste heffing bestaan internationale afspraken die in Eurocontrol-verband worden gemaakt. Voor deze heffing is het slechts in beperkte mate mogelijk om nationaal afwijkende afspraken te maken. De tweede heffing is wel een nationale aangelegenheid, waarbij in het verleden is gekozen voor een koppeling met het landingsgeld door middel van een opslag-percentage.

De onderhavige wijziging van het Besluit vergoedingen luchtverkeersbeveiliging heeft betrekking op een drietal aspecten:

1. de wijziging van de «en-route-heffing» die voortvloeit uit in Eurocontrol-verband gemaakte afspraken;
2. de wijziging van de grondslag van de vergoedingen voor plaatselijke- en naderingsluchtverkeersbeveiliging, inhoudende de loskoppeling van deze tarieven van de landingsgelden;
3. de regeling van vergoedingen voor het verstrekken van luchtverkeersdienstverlening voor helicoptervluchten in het gebied, zoals gedefinieerd in de door de Luchtverkeersbeveiligingsorganisatie (LVB) uitgegeven luchtvaartgids, vol. 1, hoofdstuk RAC 1 (GENOFIC AREA).

Paragraaf 2. De wijziging van de «en-route-heffing»

Eind 1994 is door de Uitgebreide Commissie van Eurocontrol besloten de vrijgestelde vluchten, thans verwoord in artikel 5 van het Besluit aan te passen per 1 januari 1995.

Binnen Eurocontrol wordt onderscheid gemaakt tussen «gewone» vrijstellingen en «optionele» vrijstellingen. De gewone vrijstellingen zullen op grond van systeemtechnische overwegingen door alle bij Eurocontrol aangesloten lidstaten worden toegepast. Bij de optionele vrijstellingen heeft de desbetreffende lidstaat de keuze om te bepalen of zij de desbetreffende vrijstelling toepast. Omdat artikel 45 van de Wet Luchtverkeer niet voorziet in een delegatiebepaling zijn beide vormen van vrijstelling thans in het Besluit opgenomen. Gezien het tijdstip van het Besluit van de Permanente Commissie van Eurocontrol van 10 november 1994 was het niet mogelijk het Besluit vergoedingen voor 1 januari 1995 aan te passen. Derhalve is ervoor gekozen de wijziging van het Besluit vergoedingen te combineren met de onderhavige wijzigingssysteematiek van de vergoedingen voor luchtverkeersbeveiliging.

Paragraaf 3. De wijziging van de grondslag van de vergoedingen voor plaatselijke-, naderings- en overige luchtverkeersbeveiliging

1. De huidige grondslag

In artikel 46, eerste lid, van de wet is bepaald dat de deelnemer aan het luchtverkeer die gebruik maakt van een luchtverkeersdienst een vergoeding verschuldigd is aan de LVB-organisatie ter dekking van de kosten van luchtverkeersbeveiliging.

Thans is de situatie nog zo dat de vergoeding die de Luchtverkeersbeveiligingsorganisatie voor plaatselijke-, naderings- en overige luchtverkeersbeveiliging in rekening brengt, gekoppeld is aan de landingsgelden van het desbetreffende luchtvaartterrein door middel van een procentuele opslag. Omdat op deze wijze echter niet in alle gevallen verband bestaat

met de in artikel 46, eerste lid, genoemde kosten is gezocht naar een tarievenstelsel dat wel recht doet aan het daar gehanteerde uitgangspunt.

Om die reden is ervoor gekozen het bestaande stelsel niet langer te handhaven.

2. De nieuwe grondslag

Het nieuwe stelsel blijft voor overlandvluchten uitgaan van de gewichtsklassen van luchtvaartuigen in de categorie overlandvluchten, zoals deze per luchtvaartterrein zijn vastgelegd in de havengeldregeling van dat luchtvaartterrein. In elke gewichtsklasse wordt een bedrag per hele ton Maximum Take Off Weight (MTOW) bepaald. De totale vergoeding wordt bepaald door de som van de bedragen in de van toepassing zijnde gewichtsklassen. Op deze wijze ontstaat een «gebruiksvriendelijk» stelsel dat qua systematiek direct inzichtelijk is.

Voor wat betreft de in de havengeldregeling van het desbetreffende luchtvaartterrein genoemde les- en terreinvluchten stelt de LVB-organisatie per gewichtsklasse per gehele ton, al dan niet voor elk type vlucht afzonderlijk, een minimumvergoeding vast.

Op grond van artikel 46, derde lid, van de wet wordt de hoogte van de vergoeding vastgesteld door het bestuur van de LVB-organisatie onder goedkeuring door de Minister van Verkeer en Waterstaat of door de Minister van Defensie.

Het verschil ten opzichte van de huidige situatie bestaat daarin dat de LVB-organisatie een eigen tarief per hele ton MTOW vaststelt uitgedrukt in gulden in plaats van een procentuele toeslag op de landingsgelden. Dit tarief wordt vastgesteld aan de hand van de door de LVB-organisatie geraamde kosten, zoals verwoord in de door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat goedgekeurde, jaarlijks door de Luchtverkeersbeveiligingsorganisatie op te stellen begroting.

Uitgangspunt is verder dat géén kruissubsidiëring zal plaatsvinden tussen de kosten voor luchtverkeersbeveiliging op Schiphol en die voor de regionale luchtvaartterreinen.

Voorts zijn de beginselen gehanteerd zoals verwoord in het door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) tot stand gebrachte document: *Statements by the Council to Contracting States on Charges for Airports and Air Navigation Services* (doc 9082/4, vierde editie (1992)), welk document ter inzage ligt bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Plesmanweg 1-6, 2597JG 's-Gravenhage. Indien, met name op de regionale luchtvaartterreinen, doorberekening van de kosten onevenredig hoge lasten voor de desbetreffende bedrijfstak tot gevolg heeft, zal een aangepast tarief worden gehanteerd, waarbij de economische en financiële positie van die bedrijfstak in acht wordt genomen. Om die reden wordt met de gebruikersorganisaties jaarlijks overleg gevoerd.

3. Helicoptervluchten

De vergoeding voor helicoptervluchten in de GENOFIC AREA is nieuw. Tot nu toe waren deze vluchten vrijgesteld van het betalen van een vergoeding. Door de onderhavige wijziging wordt voldaan aan het uitgangspunt van kostendekkendheid zoals vervat in artikel 46, eerste lid, van de wet.

4. Overgangsbepaling

Verder is een overgangsbepaling in het leven geroepen voor de laagste gewichtsklasse luchtvaartuigen in de categorie overlandvluchten. Indien voor deze gewichtsklasse ten tijde van de inwerkingtreding van dit besluit een tarief volgens het nieuwe tarievenstelsel in rekening worden gebracht, dan zou dit voor die gewichtsklasse te belastend zijn. Het

overgangsregime voor de gewichtsklasse tot en met 2 ton MTOW houdt dan ook in dat voor de periode van drie jaren jaarlijks een minimumtarief zal worden berekend dat gelijk is aan de vergoeding die in het jaar 1995 verschuldigd was elk jaar vermeerderd met een gedeelte van het verschil tussen deze vergoeding en de vergoeding, die volgens het nieuwe tarievenstelsel verschuldigd zou zijn, zoals aangegeven in artikel II, eerste lid. Vanaf 1 januari 1999 is het nieuwe tarievenstelsel volledig van toepassing.

Om de vergoeding voor helicoptervluchten niet in een keer teveel te laten stijgen is ook voor deze vluchten gekozen voor een regulerend overgangsregime, zodat pas na enkele jaren volledig kostendekkend kan worden geopereerd.

Paragraaf 4. Wijze van inning

Op grond van artikel 23, derde lid, van de Wet Luchtverkeer kan de LVB-organisatie, werkzaamheden met een ondersteunend karakter laten verrichten door derden. In dit verband wordt gedacht aan de inning van de vergoedingen door de exploitanten van luchtvaartterreinen. Overigens is deze wijze van inning niet nieuw.

Tot op heden vond de inning eveneens langs deze weg plaats. Met de exploitanten wordt overleg gevoerd over een af te sluiten contract dienaangaande.

Paragraaf 5. Artikelsgewijze toelichting

A

In het nieuwe onderdeel d van artikel 1 wordt GENOFIC AREA omschreven als het gebied zoals gedefinieerd in de luchtvaartgids. Deze gids ligt ter inzage bij de LVB-organisatie, Havenmeesterweg, 1118 ZJ Schiphol Centrum.

C

Aangezien de en-route vrijstellingen, zoals in het algemene deel van de toelichting reeds aangegeven, in Eurocontrol-verband tot stand komen, is ervoor gekozen deze systematiek in de onderhavige wijziging tot uiting te laten komen.

Vluchten die uitsluitend worden uitgevoerd met het doel het certificaat van luchtwaardigheid van het luchtvaartuig of de apparatuur te verkrijgen, te vernieuwen of te behouden zijn niet langer vrijgesteld.

Wel zullen testvluchten vrijgesteld blijven. Deze vluchten vallen immers onder artikel 5, eerste lid, onderdeel d.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink