

Vergaderjaar 2008–2009

**31 856**

## **Wijziging van de Wet luchtvaart ter implementatie van Verordening (EG) nr. 1794/2006 tot vaststelling van een gemeenschappelijk heffingenstelsel voor luchtvaartnavigatiediensten (PbEU L 341)**

**Nr. 6**

### **NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG**

Ontvangen 25 mei 2009

Met belangstelling heb ik kennis genomen van het verslag van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat inzake het wetsvoorstel tot wijziging van de Wet luchtvaart ter implementatie van Verordening (EG) nr. 1794/2006 tot vaststelling van een gemeenschappelijk heffingenstelsel voor luchtvaartnavigatiediensten (hierna: de Vergoedingsverordening).

Hierbij beantwoord ik de door de leden van de vaste kamercommissie gestelde vragen en gevraagde toelichtingen. Daarbij wordt zoveel mogelijk de volgorde van het verslag aangehouden.

#### **1. Algemeen**

- De leden van de PvdA-fractie willen weten welke ervaringen tot nu toe zijn opgedaan met het Besluit vergoedingen luchtvaartnavigatiediensten dat per 1 januari 2008 in werking is getreden.

De ervaringen met het per 1 januari 2008 in werking getreden Vergoedingsbesluit op basis van de Vergoedingsverordening inzake het gemeenschappelijk heffingenstelsel zijn positief. De in navolging van andere landen doorgevoerde overheveling van de naderingszone vanuit de terminal heffingen naar de «en route»-heffingenzone heeft geleid tot lagere kosten in de plaatselijke heffingenzone en daarmee tot een positief effect op de concurrentiepositie van de Mainport Schiphol. Ook het op maat verstrekken van voorlichting aan de sector heeft bijgedragen aan een acceptatie van de herstructurering van de heffingen.

- De leden van de PvdA-fractie vragen de regering in te gaan op geluiden dat LVNL met financiële problemen kampt en in hoeverre dit gevolgen heeft voor de tarieven van luchtvaartnavigatiediensten.

Het heffingensysteem van de luchtvaartnavigatiedienstverlening gaat uit van volledige kostendekking. De heffing wordt berekend als het quotiënt van de kosten van de luchtverkeersdienstverlening in enig jaar en het geprognoseerde aantal vluchten in dat jaar. Een dalend aantal vluchten leidt in die systematiek op termijn tot een hoger tarief. Het effect van een hoger of lager aantal vluchten in enig jaar en van kostenonder- of over-

schrijdingen wordt verrekend in de vergoedingen in het tweede jaar volgend op het jaar waarin die over- of onderdekking plaats heeft. In de laatste maanden van 2008 en in 2009 is sprake van een ernstige terugval van het verkeer en dus van een sterke vermindering van de inkomsten van LVNL. De kosten kunnen door het vaste karakter daarvan op de korte termijn niet of nauwelijks worden verlaagd. Pas op langere termijn zullen de kosten gelet op de hiervoor beschreven berekeningssystematiek tot een volledige kostendekking kunnen leiden. De tarieven voor het jaar 2009 zijn vastgesteld voordat inzicht bestond in de laatste ontwikkelingen van het verkeer in 2008. Het tussentijds verhogen van de tarieven zou contra-productief zijn en negatief uitwerken voor de concurrentiepositie van Schiphol en KLM.

Als gevolg van de teruglopende inkomsten en gelijkblijvende uitgaven dreigt zonder nadere maatregelen op korte termijn een tekort aan liquide middelen voor LVNL. Met LVNL en het Ministerie van Financiën wordt thans overleg gevoerd teneinde die situatie te voorkomen. Daarnaast is het ook van groot belang dat LVNL kostenreducerende maatregelen treft. LVNL heeft een personeelsreductie van 100 fte aangekondigd en daarnaast enige andere maatregelen getroffen om de kostenonderdekking in 2009 te beperken. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft aan LVNL verzocht om maatregelen te treffen die leiden tot lagere kosten in 2012. LVNL, KLM en Schiphol en het ministerie voeren overleg over de mogelijke kostenreducties van LVNL, mede in relatie tot de toekomstige positionering van LVNL. In dat verband wordt ook bezien op welke wijze de effecten van de kostenonderdekkingen in 2008 en 2009 (die effect hebben op de tarieven in 2010 en 2011) kunnen worden gemitigeerd.

- De leden van de PvdA-fractie vragen voorts naar de stand van zaken rond de liberalisering van de markt voor luchtvaartnavigatiediensten. In dat kader willen de leden weten in hoeverre LVNL een zelfstandig overheidsorgaan blijft dan wel een verzelfstandigde (overheids-)vennootschap wordt. Tevens wil men weten of dat ook voor Eurocontrol en het KNMI geldt.

Op dit moment zijn er geen concrete plannen voor een omvorming van LVNL tot een verzelfstandigde (overheids-)vennootschap. De Europese regelgeving voor de instelling van een gemeenschappelijk Europees luchtruim, waar ook de Vergoedingenverordening uit voortvloeit, maakt onder meer het instellen van grensoverschrijdende lucht-ruimblokken mogelijk. Nederland werkt thans met een aantal andere Europese landen aan een dergelijk luchtruimblok (FABEC). Ik kan niet uitsluiten dat de ontwikkelingen in FABEC-verband uiteindelijk kunnen leiden tot een heroverweging van de juridische positionering van zowel LVNL als Eurocontrol dat in het kader van het zogenaamde MUAC verdrag tevens luchtverkeersleiding verstrekt binnen Nederland. Volledigheidshalve merk ik op dat de positie van Eurocontrol als inter-gouvernementele organisatie in dit verband niet in het geding is. Ter zake van het agentschap KNMI verwijs ik naar het Algemeen Overleg van 24 maart 2009 inzake de evaluatie van de wet op het KNMI waarbij onder meer is vastgesteld dat de Staatssecretaris bij het voorstel tot wijziging van de Wet op het KNMI een gemotiveerd overzicht van taken van het KNMI zal voegen.

- De leden van de VVD-fractie informeren of de informatieverplichtingen zoals genoemd in de Memorie van Toelichting tot meer lastendruk en financiële consequenties voor verleners van luchtvaartnavigatiediensten zal leiden.

De Vergoedingsverordening legt in de artikelen 8 en 15 een aantal informatieverplichtingen op. Deze sluiten voor een aanzienlijk deel aan op de reeds geldende informatieverplichtingen. In zoverre leidt de Vergoedingsverordening dus niet tot een toename van financiële consequenties voor verleners van luchtvaartnavigatiediensten. LVNL was bijvoorbeeld reeds gewoon om een jaarlijks in een User Consultation Meeting de belanghebbende partijen te informeren over de ontwikkelingen van de kosten en vergoedingen, zowel met betrekking tot de en route als met betrekking tot de plaatselijke heffingen.

In internationaal verband organiseert Eurocontrol van oudsher een User Consultation over de ontwikkelingen in de «en route»-heffingenzone. Daarnaast worden thans ook onder auspiciën van de Europese Commissie User Consultation Meetings ter zake van de plaatselijke heffingen georganiseerd.

## **2. Artikelsgewijze toelichting**

### **Artikel I**

#### *Onderdeel B*

##### *Artikel 5.20, tweede en derde lid*

- De leden van de CDA-fractie willen weten waarom Eindhoven Airport niet onder de plaatselijke heffingenzone valt en vragen naar de motieven voor deze keuze.

Eindhoven Airport is een militair vliegveld met civiel medegebruik. De luchthaven heeft een militaire luchtverkeersdienstverlening. De kostenstructuur van de door Defensie ingerichte luchtverkeersdienstverlening ter plaatse is gebaseerd op de regelgeving van het Ministerie van Defensie. Wel worden, ter voorkoming van het risico van concurrentievervalsing met andere luchthavens, de kosten van de luchtverkeersleiding voor het civiel medegebruik van Eindhoven Airport als onderdeel van de totale visitkosten in rekening gebracht bij de luchtvaartmaatschappijen. Echter, door het karakter van militaire luchthaven is de Vergoedingsverordening inzake het gemeenschappelijke heffingenstelsel niet van toepassing op deze luchthaven. Daarom is Eindhoven Airport niet ondergebracht in de One Group of Airports, die ter zake van de door LVNL verzorgde luchtverkeersdienstverlening vanaf Schiphol, Rotterdam, Beek en Eelde is gevormd en waarvoor dientengevolge een uniform plaatselijk eenheidstarief geldt.

- De leden van de CDA-fractie informeren in hoeverre de kosten voor de luchtvaartsector zullen stijgen naar aanleiding van het wetsvoorstel. Dit naar aanleiding van het feit dat op pagina 8 van de Memorie van Toelichting is aangegeven dat de «en route»-kosten meer zijn gestegen dan de plaatselijke kosten, terwijl op pagina 4 staat aangegeven dat de totale kosten als gevolg van het nieuwe tarievenstelsel niet toenemen.

De totale kosten van luchtverkeersdienstverlening in de Nederlandse «en route»-heffingenzone en in de plaatselijke heffingenzone zijn als gevolg van de toepassing van de Vergoedingsverordening niet gestegen. In navolging van de buurlanden wordt de dienstverlening aan het naderingsverkeer niet langer meer beschouwd als onderdeel van het plaatselijke verkeer, maar is dit ondergebracht in de «en route»-heffingenzone. De kosten van omstreeks € 33 miljoen van de dienstverlening aan het naderingsverkeer zijn dientengevolge ook verschoven van de plaatselijke heffingenzone naar de «en route»-heffingenzone. De kosten van de dienst-

verlening in de plaatselijke heffingzone zijn derhalve met hetzelfde bedrag gedaald als zij in de «en route»-heffingzone zijn gestegen.

- De leden van de CDA-fractie vragen voorts of de kosten voor luchtvaartnavigatiediensten deel uitmaken van het onderzoek naar de kostenstructuur van de luchtvaart zoals onlangs door de regering toegezegd.

Ja. In de Interdepartementale Werkgroep Concurrerend Kostenniveau wordt bij bovenbedoeld onderzoek ook aandacht besteed aan de kosten van de luchtverkeersdienstverlening. Daarnaast heeft mijn ministerie LVNL verzocht om kostenreducerende maatregelen te nemen. Op basis daarvan en op basis van de aankondiging van LVNL haar personeelsbestand met 100 fte te verminderen is een afzonderlijk overleg gestart tussen LVNL, KLM, Schiphol en mijn ministerie over door de LVNL te nemen kostenreducerende maatregelen.

- De leden van de VVD-fractie vragen in hoeverre de regering meer inzicht kan bieden in de effecten van het wetsvoorstel op de kosten voor de luchtvaartsector.

Zoals ook hiervoor is aangegeven leidt het wetsvoorstel als zodanig niet tot hogere kosten voor de luchtvaartsector. Integendeel voorziet het wetsvoorstel overeenkomstig de Vergoedingenverordening in een aantal maatregelen die kostenreducerend kunnen werken. Zo voorziet het wetsvoorstel in effectieve dwangmaatregelen tegen wanbetalers en bevat het formele grondslagen voor het verlenen van vrijstellingen in de plaatselijke heffingzone en voor het treffen van stimuleringsmaatregelen als bedoeld in de Vergoedingenverordening. Dwangmaatregelen kunnen bijvoorbeeld tot een verlaging van de kosten van LVNL en voor de gebruikers leiden omdat met deze maatregelen het risico van tot dusverre moeilijk te innen vorderingen wordt verminderd.

- De leden van de PvdA-fractie willen weten in hoeverre voor het «en route»-verkeer nog slechts één Europees tarief geldt en hoe hoog dat tarief is.

Op grond van de Vergoedingenverordening gelden voor het «en route»-verkeer nog steeds afzonderlijke nationale «en route»-vergoedingen. Wel zijn deze vergoedingen ingevolge de Vergoedingenverordening gebaseerd op een uniforme kostenopbouw.

De Europese regelgeving voor de instelling van een gemeenschappelijk Europees luchtruim, waar ook de Vergoedingenverordening uit voortvloeit, maakt onder meer het instellen van grensoverschrijdende luchtruimblokken mogelijk. Nederland werkt thans met een aantal andere Europese landen aan een dergelijk luchtruimblok (FABEC). In het kader daarvan wordt ook bekeken of bijvoorbeeld een single unit rate voor het gehele FABEC mogelijk zal zijn.

- Voorts vragen de leden van de PvdA-fractie in hoeverre in ieder land een ander tarief voor plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten wordt vastgesteld door de voor luchtvaart verantwoordelijke minister.

Voor plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten gelden ingevolge de Vergoedingenverordening per land afzonderlijke tarieven. In een groot aantal landen, waaronder ook Nederland, is gekozen voor een tarief dat geldt voor de verlening van de luchtvaartnavigatiediensten op alle luchthavens, waar die plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten door dezelfde dienstverlener worden verleend.

*Artikel 5.20, achtste lid*

- De leden van de CDA-fractie vragen naar een nadere definitie van het begrip algemeen belang in het kader van de mogelijkheid tot verlening van vrijstellingen van de verplichting tot vergoedingen voor luchtvaartnavigatiediensten. Tevens wil men weten in hoeverre trauma helikopters onder deze definitie vallen.

Het begrip algemeen belang zal in het kader van de mogelijkheid tot verlening van vrijstellingen aan de hand van algemene beginselen van behoorlijk bestuur en aspecten als aantoonbaar publiek belang en maatschappelijk risico worden ingevuld. Op basis van deze elementen wordt een afweging gemaakt die er in praktische termen op neer komt dat uitsluitend sprake is van vrijstellingen indien er op grond van billijkheid, redelijkheid of evenredigheid een dringende reden bestaat om de overheid en niet de afnemer van de luchtvaartdiensten te laten betalen voor de dienstverlening. Traumahelikopters worden als zodanig niet apart genoemd in de limitatieve opsomming van mogelijke vrijstellingen van de Vergoedingsverordening. Echter, de specifieke wijze van opereren van deze luchtvaartuigen leidt er toe dat dergelijke vluchten wel onder bepaalde volgens de verordening vrij te stellen categorieën gebracht zouden kunnen worden. Zo kunnen deze vluchten, waarbij start en landing in het algemeen plaats vinden vanaf een heliport behorende bij het academische centrum waar zij gestationeerd zijn, in de «en route»-heffingszone doorgaans worden aangemerkt als terreinvluchten waarvoor lidstaten op grond van de verordening vrijstelling kunnen verlenen. Overigens is in de plaatselijke heffingszone in het algemeen geen sprake van een vergoedingsverplichting voor de traumahelikopters omdat start en landing plaats hebben op een heliport waarop geen luchtverkeersleiding van toepassing is. Een definitief besluit omtrent de categorieën waaraan vrijstelling zal worden verleend zal in Vergoedingsbesluit luchtvaartnavigatiedienstverlening worden vastgelegd.

- De leden van de PvdA-fractie vragen welke soorten luchtvoertuigen en luchtvaartnavigatiediensten voor de vrijstellingsmogelijkheid in aanmerking zullen komen. Ook willen ze weten of de Amvb waarin de vrijstellingen zullen worden geregeld bij de Kamer wordt voorgehangen.

In artikel 9 van de Vergoedingsverordening is het kader opgenomen voor het verlenen van vrijstelling van de verplichting tot het betalen van vergoedingen voor luchtvaartnavigatiedienstverlening. Daarbij verplicht de verordening lidstaten tot het verlenen van vrijstellingen voor bepaalde categorieën vluchten. Voorts laat het de lidstaten vrij vrijstellingen te verlenen voor een aantal categorieën vluchten.

Op grond van de verordening gelden voor «en route»-verkeer in elk geval vrijstellingen voor vluchten met vliegtuigen met een startgewicht minder dan 2 ton, bepaalde gemengde VFR/IFR vluchten en vluchten die uitsluitend worden uitgevoerd voor officiële missies van regerende vorsten en hun directe familie, staatshoofden, regeringsleiders en ministers van de regering.

Naast bovenstaande verplicht te verlenen vrijstellingen kan in de «en route»-heffingszone worden gedacht aan vrijstellingen voor militaire vluchten. Bij VFR-vluchten kan worden gedacht aan zodanige vrijstellingen dat alleen vergoedingen worden betaald voor vluchtinformatieverstrekking. Voor de plaatselijke heffingszone wordt overeenkomstig de Vergoedingsverordening gedacht aan vluchten die uitsluitend worden uitgevoerd voor officiële missies van regerende vorsten en hun directe familie, staatshoofden, regeringsleiders en ministers van de regering opsporings- en reddingsvluchten en militaire vluchten.

Te zijner tijd kan ik u nader informeren omtrent de concrete lijst van vrij te stellen categorieën vluchten.

- De leden van de SP-fractie willen weten of de overheid de mogelijkheid tot verlening van vrijstelling als sturingsinstrumentarium zal inzetten.

De Vergoedingsverordening voorziet in een specifiek sturingsinstrumentarium voor het bevorderen van de doelstellingen achter die verordening. In dit kader maakt deze verordening het treffen van stimuleringsmaatregelen mogelijk. Met het oog hierop bevat het wetsvoorstel een grondslag voor het toepassen van dergelijke maatregelen. De stimulering van bepaalde doelstellingen zal met name in dat kader plaatsvinden. De verlening van vrijstellingen is daartoe geen geëigend instrument. Dit middel is er primair op gericht bepaalde categorieën verkeer aan de hand van criteria als algemene beginselen van behoorlijk bestuur (redelijkheid, billijkheid, evenredigheid) vrij te stellen van de verplichting vergoedingen te betalen.

*Artikel 5.20, negende lid*

- De leden van de CDA-fractie vragen in hoeverre er ruimte is het instrument van het gebruik van financiële prikkels onder de Vergoedingsverordening ook voor vergroening en/of duurzaam gebruik van de omgeving in te zetten.

Artikel 12 van de Vergoedingsverordening bevat een limitatieve opsomming van de doelen van stimuleringsregelingen. Daarbij is niet direct verwezen naar doelen als vergroening en/of duurzaam gebruik van de omgeving. Zo geldt met betrekking tot verleners van luchtvaartnavigatiediensten bijvoorbeeld een verbetering van de doeltreffendheid of de kwaliteit van de dienstverlening en bepaalde bekwaamheden of de uitvoering van bepaalde projecten. Met betrekking tot gebruikers van luchtvaartnavigatiediensten gelden doelen als de toepassing van vliegtuigapparatuur waarmee de luchtruimcapaciteit beter wordt benut, of het verlenen van compensaties aan gebruikers die ongemakkelijke, minder drukke routes kiezen. Een voorbeeld van een toegepaste stimulering betreft Data-link, een door Eurocontrol betaalde stimuleringsregeling voor een project in het kader van SESAR (de technologische component van het pakket inzake het gemeenschappelijk Europees luchtruim (SES)).

- De leden van de PvdA-fractie vragen naar de manier waarop incentives die moeten leiden tot een optimaler gebruik van het luchtruim op dit moment zijn verwerkt in haven- en landingsgelden. Men wil in dit kader weten of deze incentives zijn verwerkt in de landingsrechten van Schiphol of in de vergoedingen voor LVNL.

Op dit moment zijn in haven- en landingsgelden een aantal incentives verwerkt. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om incentives gericht op het terugdringen van geluid en nachtvluchten. Dit zijn echter andere incentives dan de stimuleringsmaatregelen bedoeld in artikel 12 van de Vergoedingsverordening die erop gericht zijn de luchtvaartnavigatiedienstverlening te optimaliseren.

- Ook vragen de leden van de PvdA-fractie of de incentives gebruikt worden ter beperking van geluidhinder en zo nee waarom niet.

Een incentive ter zake van de vermindering van de geluidshinder is ingebouwd in de in haven- en landingsgelden van Schiphol. Artikel 12 van de

Vergoedingsverordening verwijst niet naar een dergelijke doelstelling bij het inzetten van stimuleringsmaatregelen.

### **Onderdeel C**

- De leden van de CDA-fractie vragen of de regering voornemens is gebruik te maken van de mogelijkheid luchthavens uit te zonderen van de toepassing van de werking van de Vergoedingsverordening. Indien dit het geval is vraagt men naar:
  - de motivering voor het maken van een uitzondering;
  - aan welke luchthavens wordt gedacht;
  - In hoeverre dit gevolgen heeft voor de kostenstructuur van de uit te zonderen luchthaven en voor luchtvaartmaatschappijen.

De regering is inderdaad voornemens gebruik te maken van de mogelijkheid luchthavens uit te zonderen van de toepassing van de Vergoedingsverordening. Lidstaten kunnen de mogelijkheid toepassen wanneer de toepassing van de uniforme heffingscriteria uit de verordening voor gebieden met minder vliegbewegingen niet opportuun wordt geacht. Met het oog hierop is in artikel 5.21 van het wetsvoorstel een grondslag opgenomen voor het maken van dergelijke uitzonderingen. In de eerste fase van de implementatie van de verordening is de North Sea Area Amsterdam (het zogenaamde NSAA gebied) reeds aangemerkt als luchthaven waarop de Vergoedingsverordening niet van toepassing is. In dit gebied verstrekt LVNL vanuit de Area Control Centre Amsterdam (ACC Amsterdam) luchtvaarnavigatiediensten ten behoeve van burgerhelikoptervluchten die voornamelijk voor de olie-industrie naar booreilanden in de Noordzee plaatsvinden. Met de uitzondering van het NSAA gebied wordt verzekerd dat het huidige beleid inzake helikoptertarieven ook voor deze vluchten wordt gecontinueerd.

Vooralsnog worden alle overige gecontroleerde luchthavens, waarop luchtverkeersdienstverlening wordt aangeboden, vergoedingstechnisch, mede in het kader van gelijke concurrentievoorwaarden, op dezelfde wijze behandeld en vallen deze onder de Vergoedingsverordening.

### **Onderdeel I**

- De leden van de CDA-fractie vragen in hoeverre inhoudelijke motieven ten grondslag liggen aan de toepassing van de ook in België gehanteerde norm van 10 000 Euro in geval van betalingsachterstanden. De leden stellen dezelfde vraag ten aanzien van de voor Eurocontrol gehanteerde norm van 50 000 Euro in geval van betalingsachterstanden. Men wil tevens weten welke norm in andere landen wordt gehanteerd.

De genoemde bedragen zijn ingegeven teneinde de inningsmogelijkheden van het grote betalingsachterstandsprobleem te versoepelen. Daarbij is aansluiting gezocht bij het in België vigerende stelsel. Betalingsachterstanden lopen thans aanzienlijk op doordat de termijn waarbinnen een betalingsachterstand daadwerkelijk kenbaar en inzichtelijk kan worden gemaakt lang is. Daardoor liggen de schulden van gebruikers van de luchtvaartdienstverlening in de praktijk doorgaans op vrij hoog niveau voordat een procedure ter inning van die schulden via dwangmaatregelen wordt gestart.

In Duitsland is in plaats van een financieel criterium een termijn van drie maanden achterstand in de betalingen voldoende voor het treffen van dwangmaatregelen.

In het Verenigd Koninkrijk gaat men uit van een proportionele achterstand in de betalingen voor het aan de ketting leggen en eventueel gedwongen verkoop van een vliegtuig van een wanbetaler.

- De leden van de CDA-fractie willen voorts weten hoe snel de gehanteerde drempels in de praktijk zullen worden bereikt ten aanzien van een luchtvaartmaatschappij.

Het bereiken van het grensbedrag voor de opschorting van de dienstverlening wegens wanbetaling is in sterke mate afhankelijk van het gewicht van het ingezette luchtvaartuig en, specifiek in de «en route»-heffingzone, van de afgelegde, c.q. af te leggen afstand. Voor een vliegtuig van 250 ton per vlucht bedraagt de vergoeding «en route» € 258,39. De grens van € 50 000 wordt bereikt bij 194 vluchtbewegingen. De plaatselijke vergoeding voor hetzelfde vliegtuig beloopt € 505,72. De grens van € 10 000 wordt bereikt met 20 starts.

Onder invloed van de recessie neemt het aantal wanbetalers toe. Het betreft overigens voor het merendeel kleine maatschappijen.

- De leden van CDA-fractie vragen naar de wijze waarop de IVW thans vorm geeft aan de handhaving. Men wil weten of IVW na het van kracht worden van de wet proactief vertrek en aankomsttijden gaat bijhouden.

Eurocontrol is verdragrechtelijk verantwoordelijk voor de inning van de vorderingen in de «en route»-heffingzone, terwijl LVNL dat is voor de plaatselijke vergoedingen. Eurocontrol en LVNL zijn dientengevolge ook verantwoordelijk voor het in gang zetten van effectieve wettelijke maatregelen tegen wanbetalers. Het treffen van maatregelen tegen wanbetalers als zodanig valt buiten de handhavingstaken van de IVW.

- De leden van de PvdA-fractie informeren naar de wijze waarop de luchtvaarnavigatiedienstverlening in geval van wanbetaling zal worden opgeschort. Men wil in dit kader bijvoorbeeld weten of aanvliegende vliegtuigen van wanbetalende luchtvaartmaatschappijen daadwerkelijk niet meer kunnen landen.

Uit veiligheidsoverwegingen worden aanvliegende vliegtuigen van wanbetalende luchtvaartmaatschappijen altijd toegestaan om daadwerkelijk te landen. De dwangmaatregel zal echter worden opgelegd zodra het vliegtuig is geland. Vanaf dan wordt de luchtvaarnavigatiedienstverlening opgeschort en kan het betreffende vliegtuig niet weer vertrekken, zolang de uitstaande schuld niet is voldaan.

- De leden van de SP-fractie willen weten hoe vaak de dwangmaatregelen zullen worden ingezet.

Omdat alle omringende landen inmiddels dwangmaatregelen hebben ingevoerd tegen wanbetalers moet worden voorkomen dat de wanbetalers naar Nederland uitwijken. Nederland is op grond van artikel 14 van de Vergoedingenverordening verplicht om maatregelen tegen wanbetalers te nemen. Van een dergelijk systeem gaat ook een preventieve werking uit. Wellicht behoeven de maatregelen nooit te worden toegepast. Tegen deze achtergrond is de toekomstige frequentie van de daadwerkelijke toepassing moeilijk in te schatten.

Met de nota naar aanleiding van het verslag zend ik u tevens een nota van wijziging op het voorstel van wet. De onderhavige wijziging voorziet in het opnemen van een extra grondslag in de Wet luchtvaart voor het verlenen van vrijstellingen van de verplichting tot het betalen van vergoedingen voor luchtvaarnavigatiediensten. Het wetsvoorstel bevat reeds een mogelijkheid tot het verlenen van dergelijke vrijstellingen voor luchtvaart-



navigatiediensten die onder de Vergoedingenverordening vallen. In eerste instantie is nagelaten een vergelijkbare mogelijkheid te creëren voor luchtvaartnavigatiediensten die niet onder de verordening vallen. Bij nader inzien is het redelijk en billijk ook voor vluchten op dergelijke luchthavens een grondslag te creëren voor het verlenen van vrijstellingen. Het gaat hierbij met name om vergoedingen voor luchtvaartnavigatiedienstverlening op luchthavens met minder dan 50 000 commerciële luchtvervoersbewegingen per jaar.

De minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings