



## 563

### **Besluit van 23 november 1990, houdende regels inzake tarieven voor geregeld luchtvervoer (Tarievenbesluit geregeld luchtvervoer)**

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 23 maart 1990, nr. JBZ/L 90.002813, Rijksluchtvaartdienst;

Overwegende dat de Raad van de Europese Gemeenschappen op 14 december 1987 een richtlijn heeft vastgesteld betreffende de tarieven voor geregelde luchtdiensten tussen de Lid-Staten, welke in de Nederlandse wetgeving dient te worden geïmplementeerd (PbEG L 374/12);

Gelet op artikel 76, eerste lid, onder j, van de Luchtvaartwet (Stb. 1958, 47);

De Raad van State gehoord (advies van 4 juli 1990, nr. W09.90.0129);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 21 november 1990, nr. JBZ/L 90.011811, Rijksluchtvaartdienst;

Hebben goedgevonden en verstaan:

#### **Artikel 1**

In dit besluit wordt verstaan onder:

EEG-Verdrag: het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap van 25 maart 1957 (Trb. 1957, 91);

de richtlijn: de richtlijn 87/601/EEG betreffende de tarieven voor geregelde luchtdiensten tussen de Lidstaten, zoals vastgesteld door de Raad op 14 december 1987 (PbEG, L 374/12);

luchtvervoer: geregeld luchtvervoer in de zin van artikel 1, tweede lid, onder h, van de Regeling Toezicht Luchtvaart (Besluit van 22 januari 1959, Stb. 1959, 67, zoals laatstelijk gewijzigd bij Besluit van 13 juli 1987, Stb. 1987, 449);

tarief: prijs in Nederlands guldens die wordt berekend voor luchtvervoer tussen een gegeven plaats van vertrek en een gegeven plaats van bestemming alsmede de voorwaarden waaronder deze prijs geldt, met inbegrip van de vergoeding en de voorwaarden voor agentschappen en andere bijkomende diensten.

#### **Artikel 2**

1. Het is een luchtvaartmaatschappij verboden andere dan door Onze Minister goedgekeurde tarieven te berekenen voor luchtvervoer van en naar Nederland.

2. De voor luchtvervoer van en naar Nederland gehanteerde tarieven moeten door de betrokken luchtvaartmaatschappijen op duidelijke voor het publiek waarneembare wijze worden bekendgemaakt; Onze Minister kan terzake nadere regels stellen.

### **Artikel 3**

1. Een verzoek om goedkeuring moet door de betrokken luchtvaartmaatschappij tenminste dertig dagen vóór de voorgestelde datum van toepassing van het betrokken tarief bij Onze Minister worden ingediend.

2. Indien meerdere luchtvaartmaatschappijen in onderling overleg gelijke tarieven zullen toepassen, kan de goedkeuring door één van hen worden aangevraagd onder gelijktijdige overlegging van een verklaring van de andere betrokken luchtvaartmaatschappijen dat de tarieven eveneens voor hen zullen gelden.

### **Artikel 4**

1. Het verzoek tot goedkeuring bevat tenminste de volgende gegevens:

a. een aanduiding van de betrokken route, het daarvoor te berekenen tarief en de periode gedurende welke dit tarief zal gelden;

b. de bevoegde instanties van andere betrokken staten bij welke een verzoek om goedkeuring van het tarief wordt ingediend alsmede het tijdstip waarop dit geschiedt;

c. de opbouw en berekeningswijze van het tarief alsmede informatie betreffende de kosten en de ontwikkeling daarvan in de periode gedurende welke het tarief zal gelden.

2. In het geval van een verzoek als bedoeld in artikel 3, tweede lid, dient bij het verzoek tevens een verklaring te worden overgelegd dat het overleg heeft plaatsgevonden in overeenstemming met het bepaalde bij of krachtens Verordening 3976/87/EEG van de Raad van 14 december 1987 betreffende de toepassing van artikel 85, lid 3, van het Verdrag op bepaalde groepen overeenkomsten en onderling afgestemde feitelijke gedragingen in de sector van het luchtvervoer (PbEG, L 374, blz. 9).

### **Artikel 5**

1. Onze Minister beslist op het verzoek om goedkeuring met inachtneming van het bepaalde in artikel 3 en artikel 4, vierde en vijfde lid, van de richtlijn.

2. Onze Minister onthoudt goedkeuring indien het tarief in strijd is met het terzake van een eerlijke mededinging geldende recht of indien het in strijd met dit recht tot stand is gekomen.

3. Een tarief is goedgekeurd indien Onze Minister niet binnen vijftien dagen te kennen heeft gegeven het tarief te hebben afgekeurd.

4. Onze Minister kan binnen de in het derde lid bedoelde termijn, indien hij zulks voor zijn beslissing nodig oordeelt, de betrokken luchtvaartmaatschappij schriftelijk om aanvullende informatie vragen, in welk geval de in het derde lid bedoelde termijn opnieuw begint te lopen op het moment waarop de gevraagde gegevens worden verstrekt.

### **Artikel 6**

1. Het tarief wordt goedgekeurd voor de in de aanvraag vermelde termijn.

2. Een tarief mag evenwel tot ten hoogste twaalf maanden na het verstrijken van de termijn waarvoor het is goedgekeurd, worden gehan-

teerd indien niet voordien positief op een nieuw verzoek is beslist.

3. Een luchtvaartmaatschappij kan te allen tijde een verzoek tot goedkeuring van nieuwe tarieven indienen.

#### **Artikel 7**

1. Indien Onze Minister voornemens is een tarief dat eveneens de goedkeuring van een andere Lid-Staat van de Europese Gemeenschappen behoeft, af te wijzen, stelt hij de bevoegde instantie van deze andere Lid-Staat en de betrokken luchtvaartmaatschappij daarvan onverwijld in kennis. Alsdan is de procedure van artikel 7 van de richtlijn van toepassing.

2. Een mededeling als bedoeld in het eerste lid, schorst het verloop van de termijnen bedoeld in artikel 5, derde lid, en in artikel 6, tweede lid. Dit geldt eveneens indien een mededeling als bedoeld in het eerste lid wordt gedaan door de andere Lid-Staat aan Onze Minister.

#### **Artikel 8**

1. Onverminderd het bepaalde in artikel 7, eerste lid, kan een verleende goedkeuring worden ingetrokken:

a. indien hetzelfde tarief eveneens de goedkeuring behoeft van de bevoegde instantie van een andere Staat en deze goedkeuring daaraan wordt onthouden;

b. indien niet is voldaan aan het bepaalde bij of krachtens artikel 2, tweede lid;

c. indien de aan de luchtvaartmaatschappij toegerekende kosten zich zodanig anders hebben ontwikkeld dan op het moment van goedkeuring kon worden voorzien, dat de goedgekeurde tarieven niet meer kunnen worden geacht in een redelijke verhouding te staan tot deze kosten;

d. indien het goedgekeurde tarief blijkt in strijd te zijn met het terzake van een eerlijke mededinging geldende recht;

e. indien bij het verzoek om goedkeuring onjuiste informatie is verschaft.

2. Onverminderd het bepaalde in artikel 6, derde lid, stelt Onze Minister bij de intrekking van de goedkeuring een door de betrokken luchtvaartmaatschappij te hanteren tarief vast.

#### **Artikel 9**

1. Het bepaalde in artikel 2, eerste lid, van dit besluit is niet van toepassing op tarieven voor vervoer van een luchthaven in Nederland naar een luchthaven in een andere Lid-Staat van de Europese Gemeenschappen of vice versa, indien het tarief:

a. is gelegen binnen een van de twee flexibiliteitszones, bedoeld in artikel 5, eerste lid, van de richtlijn en

b. voldoet aan de voorwaarden, gesteld in Bijlage II bij de richtlijn, en

c. tenminste 21 dagen vóór de voorgestelde datum van toepassing ervan bij Onze Minister is aangemeld.

2. Het bepaalde in het eerste lid is van overeenkomstige toepassing op tarieven die voldoen aan het bepaalde in artikel 5, derde lid, van de richtlijn.

#### **Artikel 10**

Onze Minister kan andere regels stellen met betrekking tot tarieven voor

a. luchtvervoer van goederen en dieren;

b. luchtvervoer tussen een luchthaven in Nederland en een luchthaven

die niet gelegen is in een andere Lid-Staat van de Europese Gemeenschappen;

c. luchtvervoer tussen luchthavens in Nederland.

#### **Artikel 11**

Met betrekking tot tarieven voor luchtvervoer tussen luchthavens in Nederland enerzijds en luchthavens die niet gelegen zijn in een andere Lid-Staat van de Europese Gemeenschappen anderzijds voert Onze Minister regelmatig overleg met de Minister van Economische Zaken terzake van het te voeren beleid.

#### **Artikel 12**

Overtreding van het bepaalde in artikel 2, eerste lid, is een strafbaar feit als bedoeld in artikel 62, derde lid, van de Luchtvaartwet (Stb. 1958, 47).

#### **Artikel 13**

1. Het koninklijk besluit van 16 maart 1977 (Stb. 163) wordt ingetrokken.

2. De ingevolge het in het eerste lid bedoelde besluit verleende goedkeuringen blijven geldig voor de periode waarvoor zij werden verleend, doch uiterlijk tot één jaar na de inwerkingtreding van dit besluit. Het bepaalde in artikel 6, tweede lid, is van overeenkomstige toepassing.

#### **Artikel 14**

Dit besluit kan worden aangehaald als het «Tarievenbesluit geregeld luchtvervoer».

#### **Artikel 15**

Dit besluit treedt in werking met ingang van de derde kalendermaand na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het is geplaatst.

Lasten en bevelen dat dit besluit met 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, 23 november 1990

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
J. R. H. Maij-Weggen

Uitgegeven de *negenentwintigste* november 1990

De Minister van Justitie,  
E. M. H. Hirsch Ballin

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 11 december 1990, nr. 241.

## NOTA VAN TOELICHTING

In het algemeen is het beleid van de Nederlandse overheid erop gericht luchtvervoerstarieven door de werking van het marktmechanisme tot stand te laten komen. In een dergelijk systeem is voor een sterk regulerende overheidsrol geen plaats. Met nadruk moet worden vermeld dat de overheid in dat geval wel middelen tot haar beschikking dient te hebben teneinde de positie van de consument afdoende te kunnen beschermen en dumping te kunnen voorkomen.

In de EEG is echter besloten een gemeenschappelijk te hanteren regime voor goedkeuring van tarieven te introduceren, hetgeen is verwoord in Richtlijn 87/601/EEG, PbEG, L 374/12. Met het onderhavige besluit wordt beoogd invulling te geven aan de verplichting de richtlijn te incorporeren in de nationale wetgeving.

De richtlijn moet worden beschouwd als een eerste stap in de richting van een vrije luchtvervoersmarkt binnen de EEG. Dit liberaliseringsproces wordt geacht op 1 januari 1993 te zijn voltooid conform het besluit van de EEG-Raad van Ministers dd. 30 juni 1986. Met de richtlijn wordt beoogd enige ruimte te laten aan de luchtvaartmaatschappijen om meer naar eigen inzicht tarieven aan het publiek aan te bieden, hetgeen met name kan worden bereikt door het vaststellen van tarieven en het versoeplelen van de daarbij behorende procedures.

De gemeenschappelijk te hanteren procedure voorziet in de mogelijkheid van automatische goedkeuring door de betrokken Lid-Staten alsmede in de mogelijkheid van overleg tussen luchtvaartmaatschappijen. Dit laatste is temeer noodzakelijk daar onderlinge afstemming van lijndiensten door luchtvaartmaatschappijen afhankelijk is van het kunnen aanvaarden van elkaars tickets en het gezamenlijk vaststellen van voorwaarden op dat punt.

Het Tarievenbesluit van 16 maart 1977, Stb. 163 stemt niet overeen met voornoemde richtlijn en dient derhalve te worden vervangen.

De systematiek van het besluit is gebaseerd op het principe dat slechts goedgekeurde tarieven mogen worden gehanteerd. Teneinde te voorkomen dat er een situatie ontstaat waarbij een tarief wordt afgekeurd zonder dat de maatschappij het «oude», in het verleden voor een bepaalde termijn goedgekeurde tarief mag blijven hanteren, is in artikel 6, tweede lid, de mogelijkheid gecreëerd om nog gedurende maximaal twaalf maanden dit «oude» tarief te hanteren. Wel zal de maatschappij binnen die termijn een nieuw verzoek moeten indienen. Na die twaalf maanden is er immers geen sprake meer van een goedgekeurd tarief, en is de luchtvaartmaatschappij strafbaar op grond van artikel 12 j<sup>o</sup> artikel 2, eerste lid.

Waar het gaat om afkeuring van nieuwe tarieven en het kunnen blijven hanteren van eerder goedgekeurde tarieven moeten maatschappijen die tarieven hanteren, goedgekeurd na inwerkingtreding van dit besluit en maatschappijen wier tarieven reeds voordien waren goedgekeurd, gelijk worden behandeld. Zulks is gewaarborgd in artikel 13, tweede lid, tweede volzin.

Aangezien er geen reden aanwezig wordt geacht om het tariefstelsel voor het vervoer tussen Nederland en niet-EEG-Staten enerzijds en het vervoer binnen Nederland anderzijds anders te reguleren dan voor het vervoer tussen Nederland en de overige EEG Lid-Staten, is het onderhavige besluit in beginsel eveneens van toepassing op de eerstbedoelde categorieën vervoer. Denkbaar is echter dat, bijvoorbeeld ter uitvoering van Nederland bindende internationale verplichtingen, het stellen van andere regels noodzakelijk is. Hiervoor wordt in het onderhavige besluit ruimte gelaten. In dit verband moet onderscheid worden gemaakt tussen internationale verplichtingen die voortvloeien uit een internationale overeenkomst in de zin van de Grondwet en andere internationale

verplichtingen. Voorbeelden van het eerste zijn een bilaterale luchtvaartovereenkomst waarin een tarievengeoedkeuringsregime is vastgelegd, en een door Nederland mede ondertekende multilaterale tarievenovereenkomst. Een dergelijke overeenkomst prevaleert reeds op basis van het in de Grondwet bepaalde.

Indien aan de verplichting bijvoorbeeld een protocol ten grondslag ligt, of een andere afspraak tussen Staten die geen internationale overeenkomst is in de zin van de Grondwet, kan door middel van een ministeriële regeling het Tarievenbesluit voor dat geval buiten werking worden gesteld.

### **Artikelsgewijze toelichting**

#### *Artikel 3, tweede lid*

Gedoeld wordt in dit artikellid op tarieven vastgesteld tijdens bijeenkomsten van de Internationale Air Transport Association c.q. op tarieven voortkomend uit bilateraal overleg tussen luchtvaartmaatschappijen, die daartoe gehouden zijn door de Luchtvaartovereenkomst tussen betrokken landen.

#### *Artikel 4, tweede lid*

Verordening EG 3975/87 van de Raad van 14 december 1987 regelt de wijze van toepassing van de artikelen 85 en 86 van het Verdrag op de internationale luchtvaart binnen de Europese Gemeenschap. Verordening 3976/87 betreft vervolgens de toepassing van artikel 85, derde lid, te weten het buiten werking stellen van artikel 85, eerste lid. Hierin wordt bepaald dat zulks mogelijk is middels een daartoe strekkende Commissieverordening voor bepaalde met name genoemde overeenkomsten, besluiten of onderling afgestemde feitelijke gedragingen. In Commissieverordening 2671/88 dd. 26 juli 1988 (PbEG, L239, blz. 9) heeft de Commissie bepaald dat, onder voorwaarden, overleg tussen luchtvaartmaatschappijen met betrekking tot tarieven is toegestaan.

Van maatschappijen die tarieven ter goedkeuring overleggen wordt derhalve een verklaring verlangd dat de tarieven zijn vastgesteld in overeenstemming met deze Verordening.

#### *Artikel 5, eerste lid*

Hier wordt verwezen naar in de richtlijn beschreven situaties, waarin de minister goedkeuring moet verlenen.

#### *Artikel 8, eerste lid*

Dit artikellid verleent de minister de mogelijkheid alsnog een tarief af te keuren, dat zij op basis van onjuiste informatie, of gedragingen van luchtvaartmaatschappijen in strijd met het onderhavige besluit, reeds goedgekeurd heeft. Evenzo zal zij alsnog een tarief dienen af te keuren waarvoor eveneens goedkeuring vereist is van de autoriteiten van een ander land indien laatstbedoelde goedkeuring is geweigerd.

#### *Artikel 9*

Dit artikel geeft aan dat tarieven, die voldoen aan de daartoe in de richtlijn omschreven criteria (bijlage II bij de richtlijn), geen goedkeuring behoeven; zij zijn automatisch goedgekeurd.

*Artikel 10*

In artikel 10 wordt bepaald dat voor al die situaties waarop de richtlijn niet van toepassing is een andere regeling kan worden getroffen. Dit impliceert dat bij gebrek aan een andere regeling het onderhavige besluit onverminderd geldt.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
J. R. H. Maij-Weggen