



698

Besluit van 4 december 1992, houdende regelen omtrent vergoedingen voor de luchtverkeersbeveiliging (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 13 mei 1992, nr. JBZ/L92.004496, Rijksluchtvaartdienst, gedaan mede namens Onze Minister van Financiën;

Gelet op de artikelen 45, vierde en vijfde lid en 46, vierde lid, van de Wet Luchtverkeer (Stb. 1992, 368);

De Raad van State gehoord (advies van 28 juli 1992, nr. W09.92.0216);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat, mede namens Onze Minister van Financiën, van 26 november 1992, nr. JBZ/L92.008552, Rijksluchtvaartdienst;

Hebben goedgevonden en verstaan:

HOOFDSTUK I. BEGRIPSBEPALINGEN

Artikel 1

In dit besluit wordt verstaan onder:

- a. wet: Wet Luchtverkeer;
- b. havengeldregeling: een door de exploitant van een luchtvaartterrein vastgestelde regeling met betrekking tot de tarieven, verschuldigd voor het gebruik dat door luchtvaartuigen wordt gemaakt van het luchtvaartterrein, voor zover die tarieven zijn goedgekeurd ingevolge artikel 36, tweede lid, van de Luchtvaartwet (Stb. 1958, 47);
- c. gebruiker: de exploitant van een luchtvaartuig in de zin van de artikelen 9 en 10 van de op 12 februari 1981 te Brussel gesloten Multilaterale Overeenkomst betreffende «en-route»-heffingen (Trb. 1981, 181).

HOOFDSTUK II. VERGOEDING VOOR LUCHTVERKEERSBEVEILIGING VAN «EN-ROUTE»-LUCHTVERKEER

Artikel 2

1. De berekening van de vergoeding, bedoeld in artikel 45 van de wet, wordt bepaald door de formule:

$$r = t \times d \times p.$$

In deze formule geldt:

r is de vergoeding;

t is het eenheidstarief in de Europese Munteenheid (ECU), dat de Eurocontrol-organisatie voor Nederland vaststelt en dat Onze Minister van Verkeer en Waterstaat publiceert in de Staatscourant;

d is de factor afstand, gelijk aan het door honderd gedeelde aantal kilometers, gemeten langs de grootcirkel tussen het luchtvaartterrein waarvan wordt vertrokken of het punt waar het vluchtinformatiegebied Amsterdam wordt binnengevlogen en het luchtvaartterrein waarop de eerstvolgende lading wordt uitgevoerd of het punt waar het bovenbedoelde vluchtinformatiegebied wordt verlaten. Deze punten worden gekozen met inachtneming van de meest gebruikelijke route tussen twee luchtvaartterreinen of, indien deze niet kan worden bepaald, de kortste route. Bij elke start of landing wordt de afstand met twintig kilometer verminderd. De Eurocontrol-organisatie herziet de meest gebruikelijke route jaarlijks teneinde rekening te houden met eventuele wijzigingen in het routestelsel of de verkeersstructuur;

p is de vierkantswortel van het getal dat verkregen wordt door de maximale startmassa van het gebruikte luchtvaartuig uitgedrukt in tonnen te delen door 50, welke uitkomst wordt uitgedrukt in een getal met twee decimalen.

2. Indien een gebruiker aan de Eurocontrol-organisatie heeft medegedeeld, dat hij beschikt over twee of meer luchtvaartuigen die verschillende uitvoeringen zijn van een zelfde type, dient het gemiddelde van de maximale startmassa's van al zijn luchtvaartuigen van dat type als grondslag voor de berekening van de factor gewicht voor elk luchtvaartuig van dat type. De berekening van deze factor per type luchtvaartuig en per gebruiker vindt tenminste eenmaal per jaar plaats. Mochten geen gegevens ter beschikking zijn gesteld, dan wordt bij de berekening van de maximale startmassa van de zwaarste uitvoering van dat type luchtvaartuig gebruikt.

3. Indien vluchten worden uitgevoerd over de Atlantische Oceaan en door de Eurocontrol-organisatie als zodanig worden aangewezen, bedraagt $t \times d$ in de formule van het eerste lid een door de Eurocontrol-organisatie vastgesteld transatlantisch tarief, dat Onze Minister van Verkeer en Waterstaat publiceert in de Staatscourant.

4. De eenheidstarieven en de transatlantische tarieven worden maandelijks herberekend onder toepassing van de gemiddelde maandelijkse wisselkoers van de ECU ten opzichte van de betrokken nationale munten, zoals vastgesteld door het Internationaal Monetair Fonds en gepubliceerd in zijn jaarboek van Internationale financiële statistieken voor de maand voorafgaand aan die waarin de vlucht werd uitgevoerd.

Artikel 3

1. De vergoeding moet worden voldaan in ECU's.

2. Indien de gebruiker in Nederland zijn hoofdzetel heeft, kan, in afwijking van het eerste lid, de vergoeding worden voldaan in guldens bij een door de Eurocontrol-organisatie aan te wijzen Nederlandse bankinstelling.

3. Bij de betaling in guldens wordt bij de omrekening de koers

toegepast die op de datum en plaats van betaling voor handelstransacties geldt.

Artikel 4

De vergoeding moet worden voldaan binnen vier weken nadat de factuur door of vanwege de Eurocontrol-organisatie is verzonden.

Artikel 5

Van de verplichting tot het betalen van de vergoeding zijn de volgende vormen van luchtvaart en soorten van luchtvaartuigen vrijgesteld:

- a. vluchten ten behoeve van leden van het koninklijk huis en vluchten in militaire, douane- en politiedienst;
- b. vluchten ten behoeve van opsporings- en reddingswerk;
- c. vluchten die tijdens het gehele «en-route»-gedeelte worden uitgevoerd als vlucht ten aanzien waarvan de bij of krachtens het Luchtverkeersreglement (Stb. 1992, 697) 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 ter controle of beproeving van de werking van radio-technische en andere installaties ten behoeve van de luchtvaartnavigatie;
- f. 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;
- g. vluchten die uitsluitend worden uitgevoerd in verband met de afgifte of verlenging van bewijzen van bevoegdheid of bevoegdverklaringen;
- h. vluchten met luchtvaartuigen waarvan de maximale startmassa minder is dan 2 ton.

HOOFDSTUK III. VERGOEDING VOOR LUCHTVERKEERSBEVEILIGING OP OF IN DE NABIJHEID VAN EEN LUCHTVAARTTERREIN

Artikel 6

1. 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 gelden de landings- en startgelden, zoals die zijn vermeld in de goedgekeurde havengeldregeling.
- b. bij de berekening van de vergoeding blijft buiten beschouwing dat gedeelte van het landings- en startgeld, dat de gebruiker van het luchtvaartuig ingevolge de havengeldregeling moet betalen op basis van het aantal passagiers dat zich aan boord bevindt bij het vertrek van het luchtvaartuig.

2. Bij het vaststellen van de vergoeding kan tevens een maximum bedrag per vlucht of soort vlucht worden vastgesteld.

HOOFDSTUK IV. SLOTBEPALINGEN

Artikel 7

Het Besluit vergoeding plaatselijke luchtverkeersleiding (Stb. 1972, 223) en de Maatregel inzake de inning van vergoedingen voor het gebruik van het luchtruim (Stb. 1971, 809) worden ingetrokken.

Artikel 8

Dit besluit treedt in werking op het tijdstip waarop de artikelen 45 en 46 van de wet in werking treden.

Artikel 9

Dit besluit kan worden aangehaald als: Besluit vergoedingen luchtverkeersbeveiliging.

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.

Het Oude Loo, 4 december 1992

Beatrix

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

De Minister van Financiën,
W. Kok

Uitgegeven de *dertigste* december 1992

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 12 januari 1993, nr. 7.

NOTA VAN TOELICHTING

Paragraaf 1. Algemeen

Inleiding

In de Multilaterale Overeenkomst betreffende «en-route»-heffingen (Trb. 1981, 181) zijn afspraken vastgelegd op het gebied van de vaststelling en inning van de «en-route»-heffingen.

Vóór de inwerkingtreding van de Wet Luchtverkeer was de nationale basis voor het vergoedingenstelsel voor dienstverlening in het kader van de luchtverkeersbeveiliging vastgelegd in de Wet, houdende inning van vergoedingen voor gebruik van het luchtruim (Stb. 1971, 719) enerzijds en de Luchtvaartwet (Stb. 1958, 47) anderzijds. Eerstgenoemde wet, welke betrekking had op vergoedingen voor «en-route»-verkeer, was uitgewerkt in de Maatregel inzake de inning van vergoedingen voor het gebruik van het luchtruim (Stb. 1971, 809).

De Luchtvaartwet bood de basis voor een vergoedingenstelsel voor luchtverkeersleiding op of in de nabijheid van een luchtvaartterrein, welk stelsel was uitgewerkt in het Besluit vergoeding plaatselijke luchtverkeersleiding (Stb. 1972, 223).

Door de inwerkingtreding van de Wet Luchtverkeer is deze situatie gewijzigd in die zin dat de basis voor het vergoedingenstelsel thans in de artikelen 45 en 46 van deze wet is vastgelegd.

Inhoud

De regeling heeft onder meer betrekking op de wijze van berekening van de vergoeding, op de aard van de betaalmiddelen en de termijn waarbinnen de vergoeding moet worden betaald. Ook wordt de aanwijzing van bepaalde vormen van luchtvaart en bepaalde soorten van luchtvaartuigen, die voor vrijstelling van betaling van de vergoeding in aanmerking komen, hierin geregeld.

Verder wordt de ingezette lijn ten aanzien van de «en-route»-heffingen, zoals vastgelegd in de eerdergenoemde, thans ingetrokken Maatregel inzake de inning van vergoedingen voor het gebruik van het luchtruim, voortgezet. Ook in het stelsel van de vergoedingen voor plaatselijke luchtverkeersleiding wordt aangesloten bij het, thans ingetrokken, Besluit vergoeding plaatselijke luchtverkeersleiding.

Deregulering

De hiervoor genoemde vergoedingenstelsels worden thans in één regeling opgenomen. Wat betreft de doelstellingen en de werkingssfeer vertoont de regeling geen overlapping met bestaande regelingen. Wel is bepaald dat de regeling op hetzelfde tijdstip in werking treedt als de artikelen 45 en 46 van de Wet Luchtverkeer, die immers de basis bieden voor de onderhavige regeling.

De LVB-organisatie, die in hoofdstuk IV van de Wet Luchtverkeer rechtspersoonlijkheid verkrijgt, wordt met een deel van de uitvoering van de regeling belast. Substantiële wijzigingen in de uit de nieuwe regeling voortvloeiende lasten worden niet verwacht. De berekeningssystematiek van de vergoedingen blijft immers gelijk. Daarnaast behoudt de Minister van Verkeer en Waterstaat door middel van het in artikel 46, derde lid van de Wet Luchtverkeer verankerde goedkeuringsrecht voor de vergoedingen voor plaatselijke luchtverkeersleiding, de mogelijkheid om in te grijpen in de hoogte van deze vergoedingen.

Artikel 2

In artikel 2 is bepaald op welke wijze de vergoeding wordt berekend. De elementen voor deze berekening zijn in hetzelfde artikel omschreven. Het stelsel is op hoofdlijnen gelijk gebleven aan het oorspronkelijke vergoedingstelsel voor «en-route»-heffingen. Het eenheidstarief, de factor t , is de uitkomst van het quotiënt van de kosten voor de «en-route»-luchtverkeersleiding en het aantal vluchten, welke zijn gewogen met de factoren afstand (d) en gewicht (p). De Eurocontrol-organisatie berekent periodiek de waarde die gegeven wordt aan de factor t . Deze bedragen zullen in de Nederlandse Staatscourant worden gepubliceerd. De Eurocontrol-organisatie publiceert de factor afstand d in een interne publicatie, de distance catalogue. De maximaal toegelaten totaal massa als vermeld in de factor massa p van de formule is aangegeven in het door de fabrikant van het luchtvaartuig afgegeven weeg- en zwaartepuntsrapport, dat overgelegd wordt bij het verzoek tot afgifte van het Nederlandse bewijs van luchtwaardigheid. Voor buitenlandse luchtvaartuigen kan de maximaal toegelaten totaal massa blijken uit het bewijs van luchtwaardigheid, het vlieghandboek of elk ander gelijkwaardig officieel document.

Door de hiervoor genoemde publicaties wordt voor de gebruiker inzichtelijk welke vergoeding hij verschuldigd is voor de door hem uitgevoerde vlucht.

In het tweede lid van artikel 2 is een regeling getroffen voor het geval dat een gebruiker over twee of meer luchtvaartuigen van hetzelfde type, maar van verschillende uitvoeringen beschikt. Het komt regelmatig voor dat de fabrikant het standaardmodel van een bepaald type wijzigt, waardoor deze vliegtuigen een grotere massa hebben dan het standaardmodel. De gebruiker zal zelf dienen aan te geven dat hiervan sprake is.

In het derde lid van artikel 2 is de mogelijkheid opgenomen om de berekening ten aanzien van het luchtverkeer over de Atlantische Oceaan te vereenvoudigen door het vaststellen van transatlantische tarieven. Aangezien de routes, die luchtvaartuigen over de Atlantische Oceaan volgen, mede afhankelijk zijn van weersomstandigheden en frequenties van het verkeer, kan niet gesproken worden van de gebruikelijke route. Het hanteren van de kortste route voor de berekening zou onrechtvaardig zijn ten opzichte van de landen die in werkelijkheid het meeste verkeer afhandelen.

Daarom heeft de Eurocontrol-organisatie op grond van statistische gegevens zogenaamde standaardroutes vastgesteld, waardoor de factor d een vaste waarde verkrijgt. Om de berekening nog verder te vereenvoudigen zijn met behulp van deze standaardafstanden voor alle bestaande luchtverbindingen over het noordelijk deel van de Atlantische Oceaan transatlantische tarieven vastgesteld, het produkt van de factoren t en d is daarmee komen vast te staan.

Een nadere uitwerking is geheel overeenkomstig de tariefstelling, zoals die door de Eurocontrol-organisatie is vastgesteld.

Artikelen 3 en 4

De artikelen omtrent de aard van de betaalmiddelen en de termijn, waarbinnen dient te worden betaald, zijn overeenkomstig de richtlijnen van de Eurocontrol-organisatie.

Artikel 5

Vrijgesteld van de verplichting tot het betalen van de vergoeding zijn de in dit artikel opgesomde vormen van luchtvaart en soorten van luchtvaartuigen.

Artikel 6

In de Wet Luchtverkeer is in artikel 46, eerste en zesde lid, voorzien in de mogelijkheid dat een derde de inning van de vergoeding ten behoeve van de LVB-organisatie verricht. Bestaande praktijk is dat de exploitant van een luchtvaartterrein de vergoeding door middel van een opslag op de landings- en startgelden int. In het eerste lid is aangegeven welk gedeelte van het landings- en startgeld als basis dient, respectievelijk buiten beschouwing blijft.

De luchtvaartterreinen waar thans de luchtverkeersbeveiliging wordt uitgevoerd door de LVB-organisatie zijn Schiphol, Rotterdam, Eelde en Zuid-Limburg.

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

De Minister van Financiën,
W. Kok