
535

Besluit van 10 december 2007, houdende regels voor vergoedingen van luchtvaartnavigatiediensten ter implementatie van Verordening (EG) nr.1794/2006 tot vaststelling van een gemeenschappelijk heffingenstelsel voor luchtvaartnavigatiediensten (Pb L341) (Besluit vergoedingen luchtvaartnavigatiediensten)

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 5 november 2007, nr. HDJZ/LUV/2007-1444, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Gelet op Verordening (EG) nr. 1794/2006 van de Commissie van de Europese Gemeenschappen tot vaststelling van een gemeenschappelijk heffingenstelsel voor luchtvaartnavigatiediensten (Pb L 341) en de artikelen 5.20, vierde en vijfde lid, en 5.21, vierde lid, van de Wet luchtvaart;

De Raad van State gehoord (advies van 22 november 2007, nr. W09.07.0409/IV);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 4 december 2007, nr. HDJZ/LUV/2007-1571, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

§ 1. Algemeen

Artikel 1

In dit besluit wordt verstaan onder:

- a. wet: Wet luchtvaart;
- b. verordening: Verordening (EG) nr. 1794/2006 van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 6 december 2006 tot vaststelling van een gemeenschappelijk heffingenstelsel voor luchtvaartnavigatiediensten (Pb L 341);
- c. en-route heffingszone: luchtruimvolume waarvoor één kostengrondslag en één eenheidstarief zijn vastgesteld;
- d. heffingszone voor plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten: luchthaven of groep van luchthavens waarvoor één kostengrondslag en één eenheidstarief zijn vastgesteld;

- e. eenheidstarief: eenheidstarief als bedoeld in artikel 13, eerste lid, van de verordening;
- f. NSA Amsterdam: gebied zoals gedefinieerd in de door LVNL uitgegeven luchtvaartgids, volume I, hoofdstuk ENR 6-2-5;
- g. ACC Amsterdam: algemene luchtverkeersleidingsdienst belast met de uitoefening van luchtverkeersleiding, vluchtinformatieverstrekking en alarmering.

Artikel 2

1. In het vluchtinformatiegebied Amsterdam gelden de volgende heffingszones:
 - a. een en-route heffingszone voor luchtvaarnavigatiediensten die het hele vluchtinformatiegebied Amsterdam omvat,
 - b. een heffingszone voor plaatselijke luchtvaarnavigatiediensten bestaande uit de groep luchthavens: Luchthaven Schiphol, Rotterdam Airport, Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport.
2. Onverminderd het eerste lid is de verordening niet van toepassing op luchtvaarnavigatiediensten die worden verleend op luchthavens, bedoeld in artikel 1, onderdeel 5, van de verordening.

§ 2. Vergoedingen luchtvaarnavigatiediensten in de en-route heffingszone

Artikel 3

Het eenheidstarief bestaat in de en-route heffingszone uit het eenheidstarief dat de Eurocontrol-organisatie jaarlijks voor Nederland vaststelt. LVNL draagt zorg voor de publicatie van het eenheidstarief in de Staatscourant.

Artikel 4

De en-route heffing, bedoeld in artikel 10 van de verordening, wordt binnen dertig dagen na de door de Eurocontrol-organisatie op de factuur vermelde datum in euro's voldaan.

Artikel 5

Van de verplichting tot het betalen van de vergoeding zijn naast de vluchten, bedoeld in artikel 9, eerste lid, van de verordening, vrijgesteld de vluchten, bedoeld in artikel 9, tweede lid, onderdelen a, b, c, d en g, van de verordening.

§ 3. Vergoeding luchtvaarnavigatiediensten in heffingszones voor plaatselijke luchtvaarnavigatiediensten

Artikel 6

LVNL stelt jaarlijks het eenheidstarief voor de heffingszone voor plaatselijke luchtvaarnavigatiediensten vast en legt het ter goedkeuring voor aan Onze Minister van Verkeer en Waterstaat. LVNL draagt na verlening van de goedkeuring zorg voor publicatie van het eenheidstarief in de luchtvaartpublicaties.

Artikel 7

De heffing voor plaatselijke luchtvaarnavigatiediensten, bedoeld in artikel 11 van de verordening, wordt voldaan in euro's.

Artikel 8

De vergoeding voor luchtvaartnavigatiediensten ten behoeve van burgerhelicoptervluchten in de NSA Amsterdam is het quotiënt van de geraamde exploitatiekosten van het ACC Amsterdam, voor zover het betreft het NSA Amsterdam, zoals deze zijn opgenomen in de door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat goedgekeurde begroting van LVNL, en het voor dat jaar door LVNL geraamde aantal helikoptervluchten.

§ 5. Slotbepalingen

Artikel 9

Het Besluit vergoedingen luchtverkeersbeveiliging wordt ingetrokken.

Artikel 10

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 januari 2008.

Artikel 11

Dit besluit wordt aangehaald als: Besluit vergoedingen luchtvaartnavigatiediensten.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt op grond van artikel 25a, vijfde lid j° vierde lid, onder b van de Wet op de Raad van State, omdat het zonder meer instemmend luidt.

's-Gravenhage, 10 december 2007

Beatrix

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

Uitgegeven de *twintigste* december 2007

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

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen

Het onderhavige besluit dient ter implementatie van Verordening (EG) nr. 1794/2006 van de Commissie van de Europese Gemeenschappen (Pb L 341). Met het besluit wordt het Besluit vergoedingen luchtverkeersbeveiliging vervangen.

Verordening (EG) nr. 1794/2006 introduceert een nieuw communautair tarievenstelsel voor luchtvaartnavigatiediensten. De verordening is onderdeel van een pakket van maatregelen waarmee binnen de Gemeenschap een gemeenschappelijk Europees luchtruim (Single European Sky) tot stand wordt gebracht.

In de verordening zijn onder meer de volgende beginselen nader uitgewerkt:

- het gate-to-gate beginsel waarbij alle fasen van een vlucht in één tarievenstelsel worden ondergebracht;
- het principe van volledige kostendekking;
- kostengerelateerdheid met de faciliteiten en de diensten verleend door de dienstverlener;
- transparantie in de kostenbasis van de heffingen.

De verordening maakt een onderscheid tussen en-route heffingen en plaatselijke (terminal) heffingen. Deze heffingen worden gerelateerd aan zones: de en-route heffingszone die zich van de grond tot en met het hogere luchtruim uitstrekt en de heffingszone voor plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten, die één luchthaven of een groep van luchthavens omvat. De verordening schrijft onder andere voor dat binnen de zones eenheidstarieven moeten worden vastgesteld.

De overwegend rechtstreeks werkende verordening noopt tot een aantal uitvoeringsmaatregelen. Deze maatregelen worden overeenkomstig de verordening gefaseerd uitgevoerd. Op grond van de verordening moeten bepalingen met betrekking tot en-route heffingen op 1 januari 2008 in werking treden, terwijl bepalingen inzake heffingen voor plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten uiterlijk op 1 januari 2010 geïmplementeerd moeten zijn. Het onderhavige besluit behelst de eerste fase van de implementatie. Daartoe moeten de nationale voorschriften voor de berekening van vergoedingen voor luchtvaartnavigatiediensten, die thans reeds op grond van de artikelen 5.20 en 5.21 Wet luchtvaart kunnen worden vastgesteld, in overeenstemming met de verordening worden gebracht. Daartoe voorziet het onderhavige besluit onder andere in de aanwijzing van de in Nederland geldende heffingszones en in voorschriften inzake de daarbinnen geldende eenheidstarieven.

De tweede fase van de implementatie behelst onder meer een aanpassing van de Wet luchtvaart die naar verwachting in 2008 haar beslag zal krijgen. In die tweede fase zal bijvoorbeeld in het kader van de wijziging van de Wet luchtvaart een besluit genomen worden over een nieuw regime van vrijstellingen. In het onderhavige besluit wordt nog vastgehouden aan de huidige vrijstellingen die voor en route verkeer gelden.

Administratieve lasten

Ten aanzien van de administratieve lasten kan worden opgemerkt dat de voorschriften van het onderhavige besluit rechtstreeks voortvloeien uit de verordening en dat de uitvoering van voornoemde verordening niet tot nieuwe administratieve lasten voor bedrijven of burgers leidt. De totaal aan de gebruikers door te berekenen kosten van de luchtverkeersbegeleiding in het Nederlandse luchtruim naar aanleiding van het nieuwe tarievenstelsel nemen niet toe als gevolg van de Verordening. Binnen het

totaal van die kosten heeft overigens wel een herallocatie van een deel van de kosten van de naderingsverkeersbegeleiding (omstreeks € 30 mln) plaats, die er toe leidt dat de vergoeding voor de plaatselijke heffingszone daalt en die voor de en-route zone stijgt.

Door het terugbrengen van het grote aantal verschillende tarieven voor luchtvaartnavigatiediensten naar één enkel tarief voor plaatselijke, het enkele tarief voor en-route luchtvaartnavigatiedienstverlening en een centralisatie van de factureringsactiviteiten bij de internationale verdragsorganisatie Eurocontrol per 1 januari 2008, zullen de jaarlijkse kosten van LVNL en dus uiteindelijk ook van de luchtvaartsector naar schatting per jaar tussen € 160.000 en € 400.000 dalen.

Gelet op het voorgaande is een verdergaande toets van de administratieve lasten van het onderhavige besluit voor bedrijven en burgers achterwege gebleven.

Transponeringstabel Verordening (EG) nr. 1794/2006 (Pb L 341)

Artikel	Nationale implementatie
Artikel 1 onderwerp en toepassingsgebied – lid 1 en 2 – lid 3, 4 en 6	– naar aard geen implementatie noodzakelijk – n.v.t.
Lid 5	artikel 2, lid 2, Besluit vergoedingen luchtvaartnavigatiediensten
Artikel 2 definities – onderdelen a, b en g – onderdelen c en d	– rechtstreekse werking/tweede fase implementatie – Luchtverkeersreglement
Onderdelen e en f	artikel 1 Besluit vergoedingen luchtvaartnavigatiediensten
Artikel 3 Beginselen heffingenstelsel	n.v.t. rechtstreekse werking
Artikel 4 Vaststelling heffingszone	Artikel 2 Besluit vergoedingen luchtvaartnavigatiediensten
Artikel 5 in aanmerking komende diensten faciliteiten en activiteiten – lid 1 en 2 – lid 3	– n.v.t. rechtstreekse werking – beleidsmaatregel
Artikel 6 kostenberekening	– n.v.t. rechtstreekse werking
Artikel 7 toedeling van kosten	– n.v.t. rechtstreekse werking
Artikel 8 doorzichtigheid kostengrondslag – lid 1 – lid 2	– Artikel 5.36 Wet luchtvaart – n.v.t. rechtstreekse werking
Artikel 9 vrijstellingen – lid 1 – lid 2	– n.v.t. rechtstreekse werking – artikel 5 Besluit vergoedingen luchtvaartnavigatiediensten en tweede fase implementatie
Artikel 10 berekening en-route heffingen	n.v.t. rechtstreekse werking
Artikel 11 berekening plaatselijke luchtvaartnavigatieheffingen.	n.v.t. rechtstreekse werking
Artikel 12 stimuleringsregelingen	tweede fase implementatie
Artikel 13 vaststelling eenheidstarieven – lid 1 en 2 – lid 3	– Artikelen 3 en 6 Besluit vergoedingen luchtvaartnavigatiediensten – feitelijke uitvoering

Artikel	Nationale implementatie
Artikel 14 inning heffingen	
– lid 1	– Artikel 4 Besluit vergoedingen luchtvaartnavigatiediensten en rechtstreekse werking
– lid 2	– n.v.t. rechtstreekse werking en 5.20 en 5.21 Wet luchtvaart
– lid 3	– tweede fase implementatie en wetsvoorstel wijziging artikel 11.15 Wet luchtvaart
Artikel 15 doorzichtigheid van het heffingsmechanisme	feitelijke uitvoering
Artikel 16 Beroep	Algemene wet bestuursrecht
Artikel 17 vergemakkelijken toezicht op de naleving	n.v.t. rechtstreekse werking
Inwerkingtreding	n.v.t. rechtstreekse werking

Artikelsgewijs

Artikel 2

De verordening geeft de grondslagen voor het nieuwe tarievenstelsel weer. Binnen dat stelsel wordt een aantal elementen door de lidstaten bepaald. Zo moeten de lidstaten op grond van artikel 4, eerste lid, van de verordening de heffingszones vaststellen waarbinnen de eenheidstarieven gelden aan de hand waarvan de vergoeding voor luchtvaartnavigatiediensten berekend moet worden. In artikel 2 van het besluit worden deze zones voor Nederland aangewezen. Voor de aanwijzing van de en-route zone is aangesloten bij de Multilaterale Overeenkomst betreffende en-route heffingen (Trb 1981, 181). In Nederland is een model gekozen waarbij de voornaamste door LVNL gecontroleerde luchthavens in één groep zijn ondergebracht. Bij de keuze voor dit model zijn toetsingscriteria zoals de inpasbaarheid in internationale ontwikkelingen, het draagvlak bij de betrokken partijen, financiële consequenties en het ontbreken van blokkades voor toekomstige ontwikkelingen toegepast. Zo biedt dit model goede mogelijkheden om te migreren naar een ander model en voorziet het model in voldoende ruimte om te komen tot een robuuste en duurzame financiële onderbouwing van de regionale activiteiten van LVNL.

Met het tweede lid van artikel 2 wordt de uitzonderingsmogelijkheid uit artikel 1, vijfde lid, van de verordening van toepassing verklaard. De verordening maakt het mogelijk luchthavens met minder dan 50.000 commerciële luchtvervoersbewegingen per jaar van de toepassing van de verordening uit te sluiten. Het gaat hierbij in feite om alle luchthavens die niet behoren tot de groep luchthavens die in het eerste lid worden aangewezen.

Artikel 3

Bij de vaststelling van de eenheidstarieven is overeenkomstig de huidige voorschriften in de Wet luchtvaart aansluiting gezocht bij het Eurocontrolstelsel voor en-route heffingen. Naast Verordening (EG) nr. 1794/2006 vormt namelijk ook de Multilaterale Overeenkomst betreffende «en-route» heffingen (Trb. 1981, 181), het kader voor nationale voorschriften inzake vergoedingen voor luchtvaartnavigatiediensten. In dit verdrag zijn de beginselen van de Eurocontrolorganisatie voor dergelijke heffingen opgenomen. Blijkens artikel 1 van de verordening is deze overigens in overeenstemming met het Eurocontrol-systeem voor en-route heffingen.

In het onderhavige besluit wordt naar de vaststelling van het eenheidstarief door Eurocontrol verwezen. De en-route heffingen worden jaarlijks in Eurocontrol-verband goedgekeurd en vastgesteld op basis van door de staten, c.q. de dienstverleners aangeleverde informatie. LVNL maakt de en-route heffingen jaarlijks bekend in de Staatscourant en de luchtvaartpublicaties.

Het karakter van de en-route-heffingen is met de verordening niet gewijzigd; er is nog steeds sprake van een stelsel, dat op volledige kostendekking is gebaseerd. De kosten van luchtverkeersdienstverlening worden daarbij gedragen door de exploitanten van luchtvaartuigen. Door de handhaving van de formule «afstand in combinatie met gewicht» blijven grotere vliegtuigen hogere heffingen betalen dan kleinere. De te betalen en-route-heffingen worden hoger dan de te betalen heffingen voor plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten. Dit komt mede doordat de verordening een toedeling van de kosten van de naderingsverkeersbegeleiding aan het en-route verkeer mogelijk maakt op basis van de ingerichte naderingsfunctionaliteiten. Deze systematiek sluit aan op die van de meeste omliggende landen.

Artikel 4

De betalingstermijn voor de en-route heffingen is overeenkomstig de Eurocontrol richtlijnen.

Artikel 5

In de verordening wordt een onderscheid gemaakt tussen verplichte en optionele vrijstellingen. De verplichte vrijstellingen gelden rechtstreeks op grond van de verordening. Het gaat hierbij om vrijstellingen voor:

- vluchten die worden uitgevoerd met vliegtuigen waarvan het maximaal toegestane startgewicht minder dan 2 ton bedraagt;
- gemengde VFR/IFR-vluchten in de heffingszones voor zover deze uitsluitend onder VFR worden uitgevoerd en geen heffing is opgelegd aan VFR-vluchten;
- vluchten die uitsluitend worden uitgevoerd voor officiële missies van regerende vorsten en hun directe familie, staatshoofden, regeringsleiders en ministers van de regering; deze moeten altijd worden gestaafd door de passende statusvermelding in het vliegplan;
- opsporings- en reddingsvluchten.

In de tweede fase van de implementatie van de verordening zal het totale regime van de optionele vrijstellingen worden herzien. Een aantal vrijstellingen die op grond van de verordening voor en-route verkeer optioneel verleend kunnen worden bestaan thans reeds. Tot bovenbedoelde herziening worden deze gehandhaafd. Met het oog hierop wordt naast de verplicht te verlenen vrijstelling in artikel 5 van het onderhavige besluit ook vrijstelling verleend voor militaire vluchten, trainingsvluchten, vluchten gericht op het controleren of testen van apparatuur, vluchten die zonder het maken van een tussenlanding landen op de luchthaven van vertrek en douane- en politievluchten.

In het vierde lid van artikel 9 van Verordening 1794/2006 is bepaald dat de lidstaten er voor zorgdragen dat de verleners van luchtvaartnavigatiediensten worden terugbetaald voor de diensten die zij voor vrijgestelde vluchten verlenen. Deze bepaling legt het uitgangspunt van een vergoeding aan de luchtverkeersdienstverlener conform de geldende heffingen vast, maar laat de wijze van vergoeding open.

Artikel 6

Voor zover daartoe één of meer heffingenzones zijn ingesteld moeten lidstaten ook voor plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten één of meer eenheidstarieven vaststellen ter berekening van de vergoedingen die voor diensten gaan gelden. In Nederland is gekozen voor één plaatselijk eenheidstarief (Group of Airports). Dit tarief wordt onder goedkeuring door de minister van Verkeer en Waterstaat vastgesteld door LVNL.

De inning van de heffingen is overigens in de Wet luchtvaart geregeld. Op grond van artikel 5.21, zesde lid, van die wet bestaat de mogelijkheid dat een derde partij de inning van de plaatselijke heffing ten behoeve van LVNL verricht. Bestaande praktijk tot nu toe is dat de exploitanten van luchthaventerreinen de heffingen innen. Met ingang van 1 januari 2008 neemt Eurocontrol die taak over.

Artikel 8

Luchtvaartnavigatiediensten ten behoeve van burgerhelikoptervluchten in de NSA Amsterdam (voluit: North Sea Area Amsterdam) vallen buiten de werking van Verordening (EG) nr.1794/2006. Vanuit de ACC Amsterdam (voluit: Area Control Centre Amsterdam) verleent LVNL ten behoeve van de olie-industrie naar booreilanden in de Noordzee ook diensten aan helikopterverkeer. Zij vinden met name vanuit de marinevliegkamp de Kooy plaats. Ook hierbij gaat het om vluchten met minder dan 50.000 commerciële vliegbewegingen per jaar. Ingevolge artikel 2, tweede lid, van het onderhavige besluit zijn deze diensten uitgesloten van toepassing van de verordening. Met artikel 8 wordt verzekerd dat het huidige beleid inzake helikoptertarieven ook voor deze vluchten wordt gecontinueerd.

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