



145

Besluit van 5 maart 2009, houdende wijziging van het Tarievenbesluit geregeld luchtvervoer en enkele andere besluiten

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 26 maart 2008, nr. HDJZ/LUV/2008-272;

Gelet op verordening (EG) nr. 216/2008, artikel 3.13 van de Wet luchtvaart en artikel 76, eerste lid, onder k en l, van de Luchtvaartwet; De Raad van State gehoord (advies van 25 april 2008, nr. W09.08.0107/IV);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 24 februari 2009, nr. CEND/HDJZ/2009/29 sector LUV;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Tarievenbesluit geregeld luchtvervoer wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1 vervalt het onderdeel dat begint met: de richtlijn.

B

Artikel 2, eerste lid, komt te luiden:

1. Voor zover ingevolge een internationale overeenkomst de instemming van Onze Minister is vereist voor het berekenen van tarieven voor geregeld luchtvervoer van en naar Nederland, is het verboden andere tarieven te berekenen dan de tarieven waarmee Onze Minister heeft ingestemd.

C

Artikel 5 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid vervalt.

2. Het tweede tot en met het vierde lid worden vernummerd tot eerste tot en met derde lid.

3. In het derde lid wordt «derde lid» telkens vervangen door: tweede lid.

ARTIKEL II

Het Besluit ongeregeld luchtvervoer wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 komt te luiden:

Artikel 1

In dit besluit en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder ongeregeld vervoer: vluchten die niet onder een bilaterale luchtvaart-overeenkomst vallen tenzij in een dergelijke overeenkomst daarover anderszins is bepaald.

B

In artikel 2 wordt na «tussenstation» ingevoegd: uit of naar landen niet behorende tot de Europese Unie

C

De artikelen 6 en 7 komen te luiden:

Artikel 6

Bij het beslissen op een aanvraag voor ongeregeld luchtvervoer wordt in ieder geval rekening gehouden met:

- a. het mogelijke negatieve effect van ongeregeld vervoer op de rentabiliteit van een reeds bestaande geregelde vlucht naar dezelfde bestemming;
- b. het belang van de gebruikers bij een aan hun behoefte aangepast ongeregeld vervoer tegen een zo laag mogelijke prijs;
- c. het uitgangspunt van wederkerigheid.

Artikel 7

Onze Minister kan nadere regels stellen met betrekking tot het uitvoeren van vluchten als bedoeld in artikel 2.

D

Het opschrift van hoofdstuk III komt te luiden:

Hoofdstuk III. Slotbepalingen

E

Artikel 8 alsmede het opschrift «Hoofdstuk IV. Slotbepalingen» vervallen.

ARTIKEL III

Het Besluit luchtvaartuigen 2008 wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het onderdeel dat begint met «verordening (EG) nr. 1592/2002» wordt vervangen door:

verordening (EG) nr. 216/2008: verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 20 februari 2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, houdende intrekking van Richtlijn 91/670/EEG, Verordening (EG) nr. 1592/2002 en Richtlijn 2004/36/EG (PbEU L 79);

2. De zinsnede «verordening (EG) nr. 1592/2002» wordt telkens vervangen door: verordening (EG) nr. 216/2008.

B

In de artikelen 5, en 8, eerste en tweede lid, wordt «verordening (EG) nr. 1592/2002» telkens vervangen door: verordening (EG) nr. 216/2008.

ARTIKEL IV

In artikel 1 van het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart vervalt het onderdeel dat begint met: verordening (EG) nr. 1592/2002.

ARTIKEL V

Ingetrokken worden:

- a. het Besluit IT-reizen;
- b. de Regeling vracht- en overige vluchten;
- c. de Beschikking ABC-vluchten;
- d. de Beschikking vervoer besloten groepen.

ARTIKEL VI

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst, met uitzondering van de artikelen I en II, die in werking treden op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip.

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 de Staatscourant.

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

's-Gravenhage, 5 maart 2009

Beatrix

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

Uitgegeven de *eenendertigste* maart 2009

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

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen

Dit besluit heeft als hoofddoel het wijzigen van het Tarievenbesluit geregeld vervoer en het Besluit ongeregeld luchtvervoer. Het wordt daarnaast gebruikt voor een wetstechnische aanpassing van het Besluit luchtvaartuigen 2008 en het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart (in verband met de vervanging van een EG-verordening) en voor de intrekking van een viertal op het Besluit ongeregeld luchtvervoer gebaseerde ministeriële regelingen.

Het besluit leidt niet tot een verhoging van de administratieve lasten. De wijziging van het Tarievenbesluit geregeld vervoer leidt er voor de desbetreffende luchtvaartmaatschappijen toe dat zij hun tarieven niet meer ter goedkeuring behoeven voor te leggen.

Artikelsgewijs

Aanhef (wettelijke grondslag voor dit besluit)

Verordening (EG) nr. 216/2008 wordt in de aanhef genoemd vanwege de artikelen III en IV, artikel 3.13 van de Wet luchtvaart wordt genoemd vanwege artikel III.

Artikel I (wijziging Tarievenbesluit geregeld luchtvervoer)

Het Tarievenbesluit geregeld luchtvervoer is in 1990 tot stand gekomen ter implementatie van richtlijn nr. 87/601/EEG van de Raad van de Europese gemeenschappen van 14 december 1987 betreffende de tarieven voor geregelde luchtdiensten tussen de Lid-staten (PbEG L 374). Deze richtlijn is ingetrokken bij verordening (EEG) nr. 2342/90 van de Raad van de Europese gemeenschappen van 24 juli 1990 betreffende de tarieven voor geregelde luchtdiensten (PbEG L 217), die op haar beurt weer is vervangen door verordening (EEG) nr. 2409/92 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 23 juli 1992 inzake tarieven voor luchtdiensten (PbEG L 240). Sedertdien heeft het Tarievenbesluit geregeld luchtvervoer in hoofdzaak nog betekenis als grondslag voor de goedkeuring van tarieven van bij luchtvaartovereenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en derde landen overeengekomen luchtvervoer.

Geregeld luchtvervoer van en naar Nederland en derde landen vindt in de regel plaats op basis van overeenkomsten inzake luchtdiensten tussen het Koninkrijk der Nederlanden en derde landen. Dergelijke luchtvaartovereenkomsten bevatten onder meer afspraken over de door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen berekende tarieven voor het vervoer tussen het grondgebied van Nederland en het desbetreffende derde land en gaan traditioneel uit van goedkeuring door de luchtvaartautoriteiten van beide overeenkomstsluitende partijen.

Het Tarievenbesluit geregeld luchtvervoer gaat uit van een verplichte instemming door de minister met de tarieven die door luchtvaartmaatschappijen van derde landen worden berekend voor geregeld luchtvervoer van en naar Nederland.

In de luchtvaartverdragen tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk Saoedi-Arabië, de Republiek Suriname, de Republiek van de Filipijnen en het Koninkrijk Maleisië inzake luchtdiensten tussen en via hun onderscheiden grondgebieden is het oorspronkelijke op instemming door de luchtvaartautoriteiten gebaseerde tarievenregime vervangen door

een liberaler regime. Onder het nieuwe regime staat het aan elke aangewezen luchtvaartmaatschappij vrij haar tarieven te bepalen op basis van een commerciële beoordeling van de markt en zijn de mogelijkheden van de overeenkomstsluitende partijen om te interveniëren beperkt tot een aantal specifiek omschreven gevallen.

De bestaande tekst van het Tarievenbesluit geregeld luchtvervoer sluit niet meer aan op een dergelijk meer liberaal regime. Artikel 2, eerste lid, van het besluit bepaalt immers dat de door luchtvaartmaatschappijen te hanteren tarieven door de minister moeten worden goedgekeurd. Om die reden wordt met dit besluit het bepaalde in artikel 2 in lijn gebracht met de liberale tarievenregimes in bovengenoemde verdragen.

De nieuwe tekst van artikel 2, eerste lid, van het Tarievenbesluit geregeld luchtvervoer maakt het in algemene zin voor het Koninkrijk der Nederlanden mogelijk om bij internationale overeenkomst liberalere tarievenregimes af te blijven sluiten met derde landen. De nieuwe tekst sluit voorts goed aan bij liberalere tarievenregimes van multilaterale luchtvaartakkoorden tussen de lidstaten van de Europese Unie en derde landen. De verplichting om, voor zover de reeds gesloten luchtvaartovereenkomsten tussen het Koninkrijk der Nederlanden en andere derde landen dat vereist, tarieven van luchtvaartmaatschappijen door de minister te laten goedkeuren wordt in stand gelaten.

De noodzakelijke wijziging van het Tarievenbesluit geregeld luchtvervoer wordt tevens benut om artikel 5, eerste lid, van het Tarievenbesluit geregeld luchtvervoer te schrappen. Dat lid bepaalt dat de minister bij de goedkeuring van de aan hem voorlegde tarieven van luchtvaartmaatschappijen rekening houdt met criteria die zijn vastgelegd in EG-richtlijn 87/601. Zoals reeds vermeld is deze richtlijn ingetrokken bij EG-verordening 2342/90. De desbetreffende criteria zijn weliswaar in die verordening overgenomen, maar komen niet meer voor in EG-verordening 2409/92, die op haar beurt de eerder genoemde verordening heeft vervangen. Aangezien het gewenst is om kenbare criteria toe te passen bij het beoordelen van aanvragen voor de goedkeuring van tarieven van luchtvaartmaatschappijen, zullen van de oude EG-richtlijn afgeleide criteria worden opgenomen in beleidsregels van de Minister van Verkeer en Waterstaat.

Artikel II (wijziging Besluit ongeregeld luchtvervoer)

Artikel 16 van de Luchtvaartwet bepaalt dat luchtvaartmaatschappijen voor het vervoer met luchtvaartuigen in, naar of uit Nederland, of met Nederland als tussenstation, over een vergunning van de Minister van Verkeer en Waterstaat dienen te beschikken. Dit geldt zowel voor geregeld luchtvervoer, dat zijn rechten aan een luchtvaartovereenkomst ontleent, als voor het zogenaamde ongeregeld luchtvervoer.

De aanvraag voor de vergunning voor ongeregeld luchtvervoer wordt getoetst aan een speciaal daarvoor ontwikkeld toetsingskader. In de periode tussen 1975 en 1985 is dit toetsingskader neergelegd in het Besluit ongeregeld luchtvervoer (BOL) en de op grondslag daarvan vastgestelde ministeriële regelingen: het Besluit IT-reizen, de Regeling vracht- en overige vluchten, de Beschikking ABC-vluchten en de Beschikking vervoer besloten groepen. Dit toetsingskader is sindsdien slechts in beperkte mate aangepast en sluit vandaag de dag niet meer aan bij recente marktontwikkelingen. Door onder meer de komst van low-costmaatschappijen en de mogelijkheid om via internet zelf zaken als een hotel te combineren met een relatief goedkope vlucht, zijn bijvoorbeeld de wensen van de consument ten aanzien van pakketreizen

veranderd. Met het oog hierop heeft de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat in 2006 samen met belanghebbenden besloten om een nieuw beleidskader te formuleren dat aansluit bij de recente ontwikkelingen in de reismarkt. Dit beleidskader is na uitvoerig overleg met alle belanghebbenden tot stand gekomen en wordt sinds 31 maart 2007 naar volle tevredenheid van belanghebbenden toegepast bij de beoordeling van aanvragen voor vluchten in ongeregeld luchtvervoer.

Het vorenstaande noodzaakt er onder meer toe om de in het BOL opgenomen verouderde richtlijnen voor het beoordelen van aanvragen voor ongeregeld luchtvervoer aan te passen (artikel 6). De in het gewijzigde artikel 6 opgenomen nieuwe richtlijnen zijn overgenomen uit het nieuwe beleidskader.

Als gevolg van de wijziging van artikel 6 en 7 zijn tevens de begripsbepalingen (artikel 1) gewijzigd. Het begrip «ongeregeld vervoer» is daarbij opnieuw omschreven. Voor dit begrip is niet langer het ontbreken van een duidelijk herkenbare systematische reeks van luchtvervoer bepalend. Ook bij ongeregeld luchtvervoer kan er immers sprake zijn van een systematische reeks van vluchten. Bepalend is dat (ongeregeld) luchtvervoer, anders dan geregeld luchtvervoer, zijn grondslag niet vindt in een bilaterale luchtvaartovereenkomsten; enkele uitzondering daargelaten. Voorts is van de gelegenheid gebruik gemaakt om de toepasselijkheid van het besluit (artikel 2) in overeenstemming te brengen met de vigerende Europese regelgeving, door te bepalen dat het BOL niet van toepassing is op vluchten in ongeregeld luchtvervoer uit of naar landen behorende tot de Europese Unie. Tevens is artikel 7 aangepast. Zie daarover de toelichting bij artikel V.

Artikel 8 is geschrapt omdat deze bepaling met de invoering van de Algemene wet bestuursrecht overbodig is geworden.

Artikelen III en IV (wijziging Besluit luchtvaartuigen 2008 en Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart)

Dit is een wetstechnische aanpassing in verband met de vervanging van een EG-verordening.

Artikel V (intrekking vier ministeriële regelingen)

Op grond van artikel 7 van het BOL zijn in het verleden vier ministeriële regelingen vastgesteld. De inhoud van deze regelingen sluit niet meer aan bij de recente marktontwikkelingen en het vernieuwde beleidskader ten aanzien van vluchten in ongeregeld luchtvervoer. Daarom is besloten deze verouderde regelingen in te trekken. Gelet op de nieuwe tekst van artikel 7 van het BOL heeft de minister (nog steeds) de mogelijkheid nadere regels te stellen. Daar wordt op dit moment nog geen gebruik van gemaakt omdat de nieuwe richtlijnen in het BOL en het vernieuwde beleidskader voorshands een voldoende afwegingskader vormen voor het beslissen op aanvragen voor vluchten in ongeregeld luchtvervoer.

Artikel VI (inwerkingtreding)

De wijziging van het Tarievenbesluit geregeld luchtvervoer en het Besluit ongeregeld luchtvervoer is onderworpen aan een zogeheten nahangprocedure (artikel 76, vierde lid, van de Luchtvaartwet). Dit betekent dat direct na plaatsing van dit besluit in het Staatsblad aan de Staten-Generaal daarvan mededeling wordt gedaan en dat de wijziging

niet eerder in werking treedt dan twee maanden na de publicatie. Met het oog hierop wordt het tijdstip van inwerkingtreding van de artikelen I en II van dit besluit bepaald bij koninklijk besluit.

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