
27

Besluit van 20 januari 2010, houdende regels voor vergoedingen van luchtvaartnavigatiediensten ter uitvoering van Verordening (EG) nr. 1794/2006 tot vaststelling van een gemeenschappelijk heffingenstelsel voor luchtvaartnavigatiediensten (PbEU L 341) (Besluit vergoedingen luchtvaartnavigatiediensten 2010)

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 2 december 2009, nr. CEND/HDJZ-2009/1433 sector LUV, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Gelet op de vergoedingenverordening en de artikelen 5.20, zesde en achtste lid, en 5.21, eerste en tweede lid, Wet luchtvaart;

De Raad van State gehoord (advies van 16 december 2009, nr. W09.09.0516/IV);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 14 januari 2010, nr. CEND/HDJZ-2009/1629 sector LUV, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

§ 1 Algemene bepalingen

Artikel 1

In dit besluit wordt verstaan onder:

NSA Amsterdam: gebied zoals gedefinieerd in de door LVNL uitgegeven luchtvaartgids, volume I, hoofdstuk ENR 6-2-5.

Artikel 2

In het vluchtinformatiegebied Amsterdam gelden de volgende heffingszones:

- a. een «en route»-heffingszone voor luchtvaartnavigatiediensten die het hele vluchtinformatiegebied Amsterdam omvat,
- b. een heffingszone voor plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten bestaande uit de volgende groep luchthavens: Amsterdam Airport Schiphol, Rotterdam Airport, Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport.

Artikel 3

LVNL draagt zorg voor de bekendmaking van het eenheidstarief dat de Eurocontrol-organisatie voor de «en route»-heffingszone vaststelt. Het eenheidstarief wordt in de Staatscourant bekendgemaakt.

Artikel 4

De vergoeding voor luchtvaartnavigatiediensten voor «en route»-verkeer wordt binnen dertig dagen na de door de Eurocontrol-organisatie op de factuur vermelde datum door de desbetreffende gebruiker van luchtvaartnavigatiediensten in euro's voldaan.

Artikel 5

Van de verplichting tot het betalen van de vergoeding voor luchtvaartnavigatiediensten voor «en route»-verkeer zijn naast de vluchten, bedoeld in artikel 9, eerste lid, van de vergoedingenverordening, vrijgesteld de vluchten, bedoeld in artikel 9, tweede lid, van deze verordening, met dien verstande dat:

- a. opsporings- en reddingsvluchten door militaire luchtvaartuigen of traumahelikopters worden uitgevoerd;
- b. onder humanitaire vluchten wordt verstaan: uitsluitend voor humanitaire doeleinden uitgevoerde vluchten die bedoeld zijn om hulpverleningspersoneel en hulpgoederen zoals voedsel, kleding, onderdak, medische en andere goederen tijdens of na een noodsituatie of ramp te vervoeren of om personen uit een plaats waar hun leven of gezondheid door die noodsituatie of ramp wordt bedreigd te evacueren naar een toevluchtsoord in dezelfde staat of een andere staat die bereid is dergelijke personen op te vangen, waarbij de aard van de vlucht wordt vermeld in het vliegplan van de desbetreffende vlucht.

§ 3 Vergoedingen plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten

Artikel 6

LVNL draagt zorg voor de bekendmaking van het eenheidstarief voor de heffingszone voor plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten. Het eenheidstarief wordt in de Staatscourant en in de luchtvaartpublicaties bekendgemaakt.

Artikel 7

De vergoeding voor plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten wordt door de desbetreffende gebruiker van luchtvaartnavigatiediensten in euro's voldaan.

Artikel 8

1. Van de verplichting tot het betalen van de vergoeding voor plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten zijn vrijgesteld:
 - a. vluchten die uitsluitend worden uitgevoerd door officiële missies van regerende vorsten en hun directe familie, staatshoofden, regeringsleiders en ministers van de regering, waarbij de statusvermelding wordt vermeld in het vliegplan van de desbetreffende vlucht;
 - b. opsporings- en reddingsvluchten die door militaire luchtvaartuigen of traumahelikopters worden uitgevoerd;

c. trainingsvluchten die uitsluitend worden uitgevoerd voor het verkrijgen van een vergunning of bevoegdheidsverklaring voor cockpit-personeel, voor zover het betreft het gedeelte van de vlucht dat tussenlandingen en onmiddellijke starts omvat, met uitzondering van de eerste en vervolgens elke vierde daarop volgende tussenlanding en onmiddellijke start;

d. humanitaire vluchten, als bedoeld in artikel 5, onder b.

2. Het eerste lid, onderdeel c, geldt niet ten aanzien van Amsterdam Airport Schiphol.

§ 4 Overige vergoedingen

Artikel 9

1. De vergoedingenverordening is niet van toepassing op het NSA Amsterdam.

2. Onze Minister van Verkeer en Waterstaat bepaalt jaarlijks in overleg met de desbetreffende verleners van luchtvaartnavigatiediensten de vergoeding voor luchtvaartnavigatiediensten die worden verleend op luchthavens, bedoeld in artikel 5.21, eerste lid, van de Wet luchtvaart.

3. Van de hoogte van de vergoeding wordt door LVNL mededeling gedaan in de Staatscourant en in de luchtvaartpublicaties.

4. Onverminderd het tweede lid, is de vergoeding voor luchtvaartnavigatiediensten ten behoeve van burgerhelikoptervluchten in het NSA Amsterdam het quotiënt van de geraamde exploitatiekosten van desbetreffende verleners van luchtvaartnavigatiediensten, voor zover het betreft het NSA Amsterdam, en het voor dat jaar door die dienstverleners geraamde aantal burgerhelikoptervluchten.

§ 5 Slotbepalingen

Artikel 10

Het Besluit vergoedingen luchtvaartnavigatiediensten wordt ingetrokken.

Artikel 11

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst.

Artikel 12

Dit besluit wordt aangehaald als: Besluit vergoedingen luchtvaartnavigatiediensten 2010.

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

's-Gravenhage, 20 januari 2010

Beatrix

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

Uitgegeven de *negenentwintigste* januari 2010

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

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 uitsluitend opmerkingen van redactionele aard bevat.

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen

Het onderhavige besluit maakt deel uit van een pakket van maatregelen waarmee Verordening (EG) nr. 1794/2006 van de Commissie van de Europese Gemeenschappen (PbEU L 341) (hierna: vergoedingsverordening) wordt uitgevoerd. Deze verordening introduceert een nieuw communautair heffingsregime voor luchtvaartnavigatiediensten. Het gaat hierbij met name om vergoedingen voor verleende luchtverkeersleidingsdiensten en meteorologische dienstverlening aan luchtruimgebruikers.

Ter uitvoering van de vergoedingsverordening is de Wet luchtvaart gewijzigd. Daarbij is in de artikelen 5.20, zesde en achtste lid, en 5.21, eerste en tweede lid, de grondslag voor het onderhavige besluit opgenomen. Zo voorziet het besluit onder meer in de aanwijzing van heffingszones die op grond van de vergoedingsverordening binnen Nederland moeten worden aangewezen. Binnen deze zones gelden eenheidstarieven aan de hand waarvan de vergoedingen voor te verlenen luchtvaartnavigatiediensten zullen worden berekend.

De gewijzigde Wet luchtvaart voorziet ook in de mogelijkheid van aanwijzing van luchthavens waarop de vergoedingsverordening niet van toepassing is. Het besluit stelt nadere bepalingen daaromtrent.

Het besluit bevat voorts nadere voorschriften voor het verlenen van vrijstellingen van de verplichting tot het betalen van vergoedingen. De vergoedingsverordening heeft geleid tot een wijziging van het in Nederland geldende vrijstellingensysteem. Tot dusverre gold de mogelijkheid van vrijstellingen uitsluitend voor «en route»-verkeer. Dergelijk verkeer maakt slechts overvliegend gebruik van het luchtruim boven Nederland. De vergoedingsverordening maakt het verlenen van vrijstellingen voor «en route»- én plaatselijk verkeer mogelijk. Bovendien verplicht deze verordening lidstaten tot het verlenen van bepaalde vrijstellingen voor «en route»-verkeer. Het besluit stelt de verplicht en optioneel te verlenen vrijstellingen vast. Overigens is het mogelijk dat ontwikkelingen in Europees verband ter uitvoering van het gemeenschappelijk Europees luchtruim, op termijn tot een heroverweging van het vrijstellingenbeleid zullen leiden.

De vergoedingsverordening is overeenkomstig die verordening gefaseerd geïmplementeerd. In de eerste fase van de implementatie werd het Besluit vergoedingen luchtvaartnavigatiediensten met de bovenbedoelde heffingszones en eenheidstarieven vastgesteld. De wijziging van de Wet luchtvaart en de vaststelling van het onderhavige besluit voorzien in de tweede fase van de implementatie. Mede vanwege de fundamentele wijzigingen in de grondslag van het Besluit vergoedingen luchtvaartnavigatiediensten is daarbij gekozen voor intrekking van dat besluit en vaststelling van een nieuw besluit.

Bedrijfseffecten en administratieve lasten

Ten aanzien van de bedrijfseffecten en administratieve lasten kan worden opgemerkt dat de voorschriften van het onderhavige voorstel voor een besluit rechtstreeks voortvloeien uit de vergoedingsverordening en dat de uitvoering van voornoemde verordening niet tot nieuwe bedrijfseffecten of administratieve lasten voor bedrijven of burgers leidt. De totale kosten van de aan de gebruikers door te berekenen bedragen van de luchtvaartnavigatiediensten in het Nederlandse luchtruim nemen

niet toe als gevolg van het nieuwe tarievenstelsel uit de vergoedingsverordening.

Ten aanzien van de administratieve lasten kan bovendien worden opgemerkt dat de vergoedingsverordening niet leidt tot informatieverplichtingen van burgers aan de overheid. Informatieverplichtingen gelden op grond van de verordening voornamelijk voor dienstverleners van luchtvaarnavigatiediensten. De voornaamste dienstverleners in het kader van de verordening zijn overheidsorganen zoals LVNL, KNMI en de Eurocontrol-organisatie.

Een concept van dit besluit is aan ACTAL voorgelegd. Gelet op het voorgaande is ACTAL van oordeel dat een verdergaande toets van de administratieve lasten van het onderhavige voorstel voor bedrijven en burgers achterwege kan blijven.

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

Bepaling verordening	Bepaling nationale regeling	beleidsruimte	Toelichting keuze beleidsruimte
<i>Artikel 1 onderwerp en toepassingsgebied</i>			
– lid 1 en 2	Rechtstreekse werking	n.v.t.	n.v.t.
– lid 3, 4 en 6	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
– lid 5	Art 5.21 Wet luchtvaart	ja	Zie artikelsgewijze toelichting artikel 9 inzake gevallen buiten toepassing laten verordening
<i>Artikel 2 definities</i>	Rechtstreekse werking	n.v.t.	n.v.t.
<i>Artikel 3 beginselen vergoedingsstelsel</i>	Rechtstreekse werking	n.v.t.	n.v.t.
<i>Artikel 4 vaststelling heffingenzones</i>	Artikel 5.20 Wet luchtvaart en artikel 2 Besluit vergoedings luchtvaarnavigatiediensten 2010	ja	Zie artikelsgewijze toelichting artikel 2 inzake Nederlandse indeling heffingenzones
<i>Artikel 5 in aanmerking komende diensten faciliteiten en activiteiten</i>	Rechtstreekse werking	n.v.t.	n.v.t.
<i>Artikel 6 kostenberekening</i>	Rechtstreekse werking	n.v.t.	n.v.t.
<i>Artikel 7 toedeling van kosten</i>	Rechtstreekse werking	n.v.t.	n.v.t.
<i>Artikel 8 doorzichtigheid kostengrondslag</i>			
– lid 1	Artikel 5.20, tiende lid, Wet luchtvaart, artikel 5.36 Wet luchtvaart, artikel 8 Wet op het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut	ja	Implementatie bepaling door diverse overleg voorzieningen
– lid 2	Rechtstreekse werking	n.v.t.	n.v.t.
<i>Artikel 9 vrijstellingen</i>			
– lid 1 tot en met 3	Artikel 5.20, achtste lid, Wet luchtvaart en artikelen 5 en 8 Besluit vergoedings luchtvaarnavigatiediensten 2010	ja	Zie artikelsgewijze toelichting artikelen 5 en 8 inzake afweging vrijstellingen
– lid 4	Rechtstreekse werking	n.v.t.	n.v.t.
<i>Artikel 10 berekening «en route»-vergoedingen</i>	Rechtstreekse werking	n.v.t.	n.v.t.

Bepaling verordening	Bepaling nationale regeling	beleidsruimte	Toelichting keuze beleidsruimte
<i>Artikel 11 berekening plaatselijke luchtvaartnavigatievergoedingen</i>	Rechtstreekse werking	n.v.t.	n.v.t.
<i>Artikel 12 stimuleringsregelingen</i>	Artikel 5.20, negende lid, Wet luchtvaart	ja	mogelijkheid treffen voorziening bij ministeriële regeling
<i>Artikel 13 vaststelling eenheidstarieven</i> – lid 1 en 2	Artikel 5.20, tweede en derde lid, Wet luchtvaart en artikelen 3 en 6 Besluit vergoedingen luchtvaartnavigatiediensten 2010	ja	Keuze «en route»-tarief door Eurocontrol en keuze plaatselijke tarieven door Minister VenW in overleg met verleners luchtvaartnavigatiediensten
– lid 3	Feitelijke uitvoering	n.v.t.	n.v.t.
<i>Artikel 14 inning vergoedingen</i> – lid 1	Artikel 5.20, vierde en vijfde lid, Wet luchtvaart, artikelen 4 en 7 Besluit vergoedingen luchtvaartnavigatiediensten 2010 en rechtstreekse werking	ja	Inning door Eurocontrol en verleners luchtvaartnavigatiediensten voorschriften bij wet en amvb
– lid 2	Rechtstreekse werking	n.v.t.	n.v.t.
– lid 3	Artikel 11.16a Wet luchtvaart en Titel 4.4 Algemene wet bestuursrecht	ja	Wet voorziet onder meer in handhaving door middel van weigering luchtvaartnavigatiedienstverlening
<i>Artikel 16 Beroep</i>	Algemene wet bestuursrecht	geen	n.v.t.
<i>Artikel 17 vergemakkelijken toezicht op de naleving</i>	Rechtstreekse werking	n.v.t.	n.v.t.
<i>Artikel 18 Inwerkingtreding</i>	Rechtstreekse werking	n.v.t.	n.v.t.

Artikelgewijs

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). Deze zone omvat het hele vluchtinformatiegebied Amsterdam.

Bij de aanwijzing van de heffingszones voor plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten is in Nederland voor 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.

Artikel 3

Op grond van artikel 5.20 van de Wet luchtvaart bepaalt de Eurocontrol-organisatie de eenheidstarieven in de zone voor «en route»-verkeer. In het kader van de Multilaterale Overeenkomst betreffende «en route»-heffingen (Trb. 1981, 181) is deze internationale organisatie hiervoor verantwoordelijk. In Nederland zorgt LVNL voor het bekendmaken van deze eenheidstarieven.

Artikel 4

De betalingstermijn voor de «en route»-vergoedingen is overeenkomstig de Eurocontrolrichtlijnen.

Artikel 5

Op grond van artikel 9, eerste lid, van de vergoedingenverordening zijn de lidstaten verplicht vrijstelling te verlenen voor het volgende «en route»-verkeer:

- vluchten met vliegtuigen met een startgewicht minder dan 2 ton;
- bepaalde gemengde VFR/IFR vluchten;
- vluchten voor bepaalde officiële regeringsmissies;
- opsporings- en reddingsvluchten, waarvoor de bevoegde instantie toestemming heeft gegeven.

Aangezien de vergoedingenverordening rechtstreekse werking heeft, worden deze vrijstellingen niet in het besluit overgenomen. In Nederland vinden opsporings- en reddingsvluchten doorgaans door het Ministerie van Defensie plaats. Met het oog hierop is in het besluit opgenomen dat onder opsporings- en reddingsvluchten tevens vluchten die door militaire luchtvaartuigen worden uitgevoerd vallen. Tot deze categorie vrijstellingen worden tevens gerekend traumahelikopters die in het kader van sociaal maatschappelijke dienstverlening zorg dragen voor eerste medische hulpverlening of medische evacuatie.

Naast de bovenbedoelde verplicht te verlenen vrijstellingen biedt de verordening lidstaten optioneel de mogelijkheid om vrijstelling te verlenen voor meer categorieën vluchten van «en route»-verkeer.

Voor het maken van een keuze is het in Nederland toegepaste vrijstellingsbeleid heroverwogen. Daarbij is aan de hand van algemene beginselen van behoorlijk bestuur en aspecten als aantoonbaar publiek belang en maatschappelijk risico een afweging gemaakt die er in praktische termen op neer komt dat hoofdzakelijk vrijstellingen worden verleend 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. Zo is bij militaire vluchten, officiële missies, opsporings- en reddingsvluchten douane en politievluchten en humanitaire vluchten onmiskenbaar een algemeen publiek belang gemoeid en voor vrijstelling van de betalingsplicht voor deze vluchten gekozen. Voorts is bij de afweging rekening gehouden met de vraag of de kosten van het opleggen van een verplichting tot het betalen van een vergoeding voor luchtvaartnavigatiediensten verwaarloosbaar zijn in relatie tot de kosten voor het handhaven van de betalingsverplichting. Daar waar het innen van de vergoeding tot meer kosten leidt dan het vrijstellen van de betalingsverplichting is er eveneens voor gekozen af te zien van een betalingsverplichting. Ook de veiligheid

die bij het verlenen van luchtvaarnavigatiediensten gediend is is bij de afweging betrokken. Deze afwegingen gelden met name ten aanzien van VFR vluchten, trainingsvluchten en testvluchten.

Gelet op het voorgaande worden de volgende vrijstellingen verleend:

- militaire vluchten die door militaire luchtvaartuigen worden uitgevoerd;
- trainingsvluchten die uitsluitend worden uitgevoerd voor het verkrijgen van een vergunning of bevoegdheidsverklaring voor cockpit-personeel, waarbij de aard van de vlucht wordt vermeld in het vliegplan van de desbetreffende vlucht, de vlucht uitsluitend wordt uitgevoerd in het Nederlandse luchtruim en niet dient voor het vervoeren van personen of vracht of voor positiebepaling of het transport van het luchtvaartuig;
- vluchten, die uitsluitend worden uitgevoerd met het oog op het controleren of testen van apparatuur die gebruikt wordt of bestemd is om te worden gebruikt als grondapparatuur voor luchtvaarnavigatie en die niet zijn bestemd voor de positiebepaling van het desbetreffende luchtvaartuig;
- vluchten die landen op de luchthaven van vertrek, zonder een tussenlanding te hebben gemaakt;
- VFR-vluchten;
- humanitaire vluchten, uitsluitend voor humanitaire doeleinden uitgevoerde vluchten die bedoeld zijn om hulpverleningspersoneel en hulpgoederen zoals voedsel, kleding, onderdak, medische en andere goederen tijdens of na een noodsituatie of ramp te vervoeren of om personen uit een plaats waar hun leven of gezondheid door die noodsituatie of ramp wordt bedreigd te evacueren naar een toevluchtsoord in dezelfde staat of een andere staat die bereid is dergelijke personen op te vangen, waarbij de aard van de vlucht wordt vermeld in het vliegplan van de desbetreffende vlucht;
- douane- en politievluchten.

Artikel 6

Op grond van dit artikel draagt LVNL eveneens zorg voor de bekendmaking in de luchtvaartpublicaties van het eenheidstarief dat voor plaatselijke luchtvaarnavigatiediensten geldt.

Artikel 8

Tot aan het in werking treden van de vergoedingsverordening bestonden geen vrijstellingen voor de betaling van vergoedingen voor plaatselijke luchtvaarnavigatiediensten. Artikel 9, derde lid van de vergoedingsverordening introduceert de mogelijkheid daartoe voor bepaalde vluchten. Het bij artikel 5 aangegeven afwegingskader leidt niet in alle gevallen tot dezelfde vrijstellingen die ook in de «en route»-zone zijn vrijgesteld. Zo leidt het specifieke karakter van de plaatselijke heffingszone in een aantal gevallen tot een ander vaak intensiever verloop van vluchtbewegingen in die zone. Als gevolg hiervan is bijvoorbeeld de vraag of de inkomsten uit vergoedingen voor luchtvaarnavigatiediensten verwaarloosbaar zijn in relatie tot de kosten van het handhaven van de betalingsverplichting in deze zone minder opportuun. De intensievere dienstverlening in deze zone maakt dat alleen voor de volgende vluchten van algemeen publiek belang voor vrijstellingen van de verplichting tot betaling van vergoedingen voor luchtvaarnavigatiediensten is gekozen:

- 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;
- humanitaire vluchten.

Voorts is uit overwegingen van redelijkheid, billijkheid en evenredigheid besloten tot het gedeeltelijk vrijstellen van trainingsvluchten. Deze vluchten worden overigens uitsluitend vrijgesteld voor de zogenaamde touch en go's (tussenlandingen) die tijdens de vlucht worden uitgevoerd. Bij een lesvlucht is naast de normale start en landing sprake van een aantal tussenlandingen die, zonder dat het vliegtuig volledig tot stilstand komt, onmiddellijk gevolgd worden door een start. Het gaat hierbij om een beperkt aantal (doorgaans maximaal vier) tussenlandingen gevolgd door een start. Het opleggen van de verschuldigde heffing voor elke afzonderlijke start zou tot buitenproportioneel hoge lasten leiden.

De vrijstelling voor de betalingsverplichting geldt niet voor de luchthaven Amsterdam Airport Schiphol. Rondom deze luchthaven vinden, mede gelet op de veiligheid nauwelijks trainingsvluchten plaats.

Artikel 9

In artikel 9 wordt het NSA Amsterdam aangewezen als luchthaven waarop de vergoedingenverordening niet van toepassing is. 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 artikel 2, onderdeel b, worden aangewezen.

Vanuit de ACC Amsterdam (voluit: Area Control Centre Amsterdam) verlenen LVNL en het KNMI luchtvaartnavigatiediensten aan helikopter- verkeer in het bedoelde gebied. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om helikopter- verkeer ten behoeve van de olie-industrie, windmolenparken, het loodswezen en lichteilanden. De vluchten vinden met name vanuit de marinevliegveld de Kooy plaats. Ook hierbij gaat het om vluchten met minder dan 50.000 commerciële vliegbewegingen per jaar. Met artikel 9 wordt verzekerd dat het huidige beleid inzake helikoptertarieven voor deze vluchten wordt gecontinueerd.

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