

Regeling luchtvaartheffingen

Regeling tot uitvoering van enige artikelen van de Luchtvaartwet inzake de vaststelling en afdracht van luchtvaartheffingen (Regeling luchtvaartheffingen)

30 maart 2006/Nr. HDJZ/LUV/2006-452
Hoofddirectie Juridische Zaken

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
Gelet op de artikelen 77a, vijfde lid, en 77c van de Luchtvaartwet;

Besluit:

Artikel 1

In deze regeling wordt verstaan onder:
configuratie: combinatie van kenmerken van een luchtvaartuig die van invloed is op de geluidsproductie van dat luchtvaartuig;

functionaris: functionaris van de exploitant van een luchtvaartterrein, aangewezene op grond van artikel 77a, derde lid, onderdeel b, sub 1°, van de wet;
heffingen: heffingen, als bedoeld in artikel 77, eerste lid van de wet;
minister: Minister van Verkeer en Waterstaat;
wet: Luchtvaartwet;
winterseizoen: periode van 1 november tot en met 31 maart;
zomerseizoen: periode van 1 april tot en met 31 oktober.

Artikel 2

De functionaris van de exploitant van een luchtvaartterrein stelt voor elke landing van een luchtvaartuig de geluidsheffing vast:
a. op basis van de configuratie van het luchtvaartuig, blijkend uit de in overeenstemming met artikel 3 of 4 door de eigenaar of houder van het luchtvaartuig ter beschikking gestelde informatie, dan wel
b. op basis van de maximale geluidsproductie van het desbetreffende vliegtuigtype.

Artikel 3

1. De eigenaar of houder van een luchtvaartuig stelt ter bepaling van de geluidsheffing op basis van de configura-

tie per luchtvaartuig waarmee hij op een luchtvaartterrein landt, een week voor de eerste landing of wijziging van de configuratie, alle gegevens met betrekking tot dat luchtvaartuig en de van toepassing zijnde configuratie, ter beschikking aan de functionaris van het desbetreffende luchtvaartterrein.

2. De eigenaar of houder van een luchtvaartuig stelt ter bepaling van de geluidsheffing op basis van de configuratie voor het komende zomer of winterseizoen per luchtvaartuig waarmee hij voornemens is op een luchtvaartterrein te landen, uiterlijk 20 maart respectievelijk 20 oktober, alle gegevens met betrekking tot dat luchtvaartuig en de voor het eerstvolgende seizoen van toepassing zijnde configuratie, ter beschikking aan de functionaris van het desbetreffende luchtvaartterrein.

3. De in het eerste en tweede lid bedoelde gegevens bevatten van het luchtvaartuig in ieder geval:
a. het nationaliteits- en inschrijvingskenmerk;
b. het serienummer;
c. de fabrikant, het type en het model;
d. het motortype;
e. de maximale toegelaten startmassa;
f. de geluidswaarden.

4. De eigenaar of houder van een luchtvaartuig toont de juistheid van de benodigde gegevens aan door het verstrekken van fotokopieën van het geluidscertificaat van het luchtvaartuig en indien van toepassing fotokopieën van het geluidstype certificaat, inclusief alle bijlagen van beide certificaten. Indien het niet mogelijk is een geluidscertificaat te verstrekken, of indien niet alle benodigde informatie op het geluidscertificaat is vermeld, dan verstrekt de eigenaar of houder van het luchtvaartuig fotokopieën van de relevante pagina's van het vlieghandboek.

5. Indien de eigenaar of houder van een luchtvaartuig niet binnen de in het eerste of tweede lid genoemde termijn de in het derde lid bedoelde gegevens ter beschikking heeft gesteld, wordt de geluidsheffing vastgesteld op basis van de maximale geluidsproductie van het desbetreffende vliegtuigtype.

Artikel 4

1. De geluidsheffing kan op aanvraag van de eigenaar of houder van een luchtvaartuig ten gevolge van een door de eigenaar of houder van dat luchtvaartuig gewijzigde configuratie opnieuw worden vastgesteld.

2. De aanvraag wordt ingediend bij de functionaris en bevat de in artikel 3, derde lid, bedoelde gegevens.

Artikel 5

De heffingen worden geheven over een tijdvak van een week.

Artikel 6

1. Jaarlijks rapporteert de exploitant van het luchtvaartterrein aan de minister over de uitvoering van de artikelen 77 tot en met 77c van de wet en van deze regeling.

2. Op diens verzoek verstrekt de exploitant van het luchtvaartterrein de aan de functionaris ter beschikking gestelde gegevens in afschrift aan de minister.

Artikel 7

De exploitant van een luchtvaartterrein draagt uiterlijk drie maanden na afloop van een kalendermaand de in die kalendermaand gefactuurde heffingen af aan de minister.

Artikel 8

1. Voor de periode van 17 maart 2004 tot de datum van inwerkingtreding van deze regeling verleent de minister op aanvraag restitutie over deze periode als gevolg van het heffen op basis van een geschatte geluidsproductie van het desbetreffende luchtvaartuig.

2. De aanvraag wordt uiterlijk zes weken na inwerkingtreding van deze regeling ingediend bij de minister.

Artikel 9

De constante k, bedoeld in artikel 77, vijfde lid, onderdeel c, van de wet, wordt per geluidsklasse, genoemd in het zevende lid van genoemd artikel, als volgt vastgesteld:

Geluidsklasse	Geluidsniveau	k
I	$L > L_{lim} + 9\text{dB}$	0,95
II	$L_{lim} < L \leq L_{lim} + 9\text{ dB}$	0,60
III	$L_{lim} - 9\text{dB} < L \leq L_{lim}$	0,40
IV	$L_{lim} - 18\text{dB} < L \leq L_{lim} - 9\text{ dB}$	0,25
V	$L \leq L_{lim} - 18\text{ dB}$	0,15

Artikel 10

Deze regeling treedt in werking met ingang van de tweede dag na de dagtekening van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.

Artikel 11

Deze regeling wordt aangehaald als: Regeling luchtvaartheffingen.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
M.H. Schultz van Haegen.*

Toelichting

Algemeen

Rond verschillende luchthavens voert de overheid projecten uit met als doel de geluidshinder voor de omwonenden te beperken. Het Rijk financiert deze projecten voor en verhaalt de kosten vervolgens op de luchtvaartsector. Dit gebeurt door, zoals bepaald in artikel 77 van de Luchtvaartwet, de luchtvaartmaatschappijen per landing een geluidsheffing op te leggen, totdat de voorfinanciering is afbetaald. Anno 2006 worden geluidsheffingen opgelegd op de luchthavens Amsterdam Airport Schiphol en Maasticht Aachen Airport¹.

Het doel van deze ministeriële regeling is het vaststellen van de wijze waarop de luchthavens de heffingen innen en afdragen aan de overheid.

De procedure

De Luchtvaartwet schrijft voor dat de geluidsheffing wordt opgelegd op basis van de geluidsproductie van het vliegtuig. Dit kan zowel de geluidsproductie van het individuele vliegtuig zijn als de geluidsproductie van het vliegtuigtype.

Met deze ministeriële regeling kan de exploitant van de luchthaven bepalen op grond van welke geluidsproductie de geluidsheffing wordt opgelegd: op basis van de geluidsproductie van het luchtvaartuig volgens de configuratie die dat toestel op dat moment heeft, of op basis van de geluidsproductie van het type vliegtuig (het zogenaamde vangnettarief). Een heffing op grond van de geluidsproductie per vliegtuigtype is administratief eenvoudig in te voeren, maar zal voor de luchtvaartmaatschappijen een hogere geluidsheffing betekenen. Andersom is een heffing op grond van de actuele configuratie van

een vliegtuig administratief gecompliceerd maar betekent een lagere geluidsheffing voor de luchtvaartmaatschappij. Naar verwachting zal een grote luchthaven als Schiphol er voor kiezen de geluidsheffing op te leggen op basis van de actuele configuratie, terwijl een kleinere luchthaven zal kiezen voor een heffing op grond van het vliegtuigtype. De heffingsfactor op basis van het vliegtuigtype is te raadplegen op de website van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (<http://www.ivw.nl/nl/lucht/luchthavenruim/regels/>).

Voor het vaststellen van de geluidsheffing op grond van de configuratie van een vliegtuig verstrekt de luchtvaartmaatschappij aan de exploitant van de luchthaven de documenten die noodzakelijk zijn voor het vaststellen van de geluidsheffing. Dit is een fotokopie van het operationele geluidscertificaat of de relevante pagina's van het vlieghandboek (Aeroplane Flight Manual) van het vliegtuig. De luchtvaartmaatschappij moet deze gegevens een week voor de eerste landing op de luchthaven of een week voor een wijziging van de configuratie aan de luchthaven overleggen. Daarnaast wordt van de luchtvaartmaatschappijen gevraagd voor de ingang van het komende zomer- of winter vliegseizoen, de gegevens van de nieuwe configuratie aan de luchthaven te overleggen zodat de geluidsheffing daaraan kan worden aangepast. De daadwerkelijke heffing wordt uiteraard pas conform deze doorgegeven configuratie opgelegd vanaf de eerste landing in dat nieuwe seizoen.

Voor de meeste luchtvaartmaatschappijen zal deze procedure betekenen dat ze tweemaal per jaar, voor de ingang van het nieuwe vliegseizoen, de gegevens van de vliegtuigconfiguratie aan de luchthaven aanleveren.

De luchthaven stelt op basis van de aangeleverde documenten, en in overstemming met de in de wet en deze regeling gegeven kaders, de hoogte van de geluidsheffing vast, int de heffing en draagt deze af aan de Minister van Verkeer en Waterstaat.

Wijzigingen ten opzichte van de oude procedure

Tot het van kracht worden van deze regeling werd de procedure voor de inning van de geluidsheffing voorgescreven in een brochure² van de Inspectie voor Verkeer en Waterstaat (IVW). De oude procedure ging uit van een geluidsheffing gebaseerd op de actuele

configuratie. De vaststelling en inning van de geluidsheffing in deze ministeriële regeling wijken af van de oude procedure. Getracht is de inning eenvoudiger en efficiënter te maken en de lasten voor het bedrijfsleven te beperken door een één-loket functie bij de luchthaven in te stellen en de hoogte van het zogenaamde vangnettarief te verlagen. De mogelijkheid voor restitutie van de vangnetheffing vervalt.

1. Eén loketfunctie

Met de inwerkingtreding van deze regeling zal de luchthaven en niet langer de IVW de heffing vaststellen. Luchtvaartmaatschappijen hoeven dan ook niet langer de geluidsgegevens naar de IVW op te sturen.

2. Vangnettarief

Deze regeling wijzigt het vangnettarief. Het vangnettarief wordt opgelegd aan luchtvaartmaatschappijen die geen geluidsgegevens hebben verstrekt. Het oude vangnettarief was gebaseerd op de maximale toegelaten startmassa van het luchtvaartuig (MTOW: Maximum Take Off Weight³) van het vliegtuigtype. Het nieuwe vangnettarief is gebaseerd op de maximale geluidsproductie van het vliegtuigtype. Het nieuwe vangnettarief zal dichterbij het tarief op basis van de actuele registratie liggen dan het oude vangnettarief.

3. Restitutie van vangnetheffing

Volgens de oude procedure konden luchtvaartmaatschappijen, nadat zij hun gegevens bij de IVW hadden aangeleverd, toch aangeslagen worden voor het vangnettarief. De oorzaak hiervan was de tijd die de IVW nodig had om de heffing op basis van de actuele configuratie te bepalen. Over deze periode konden luchtvaartmaatschappijen restitutie krijgen.

Bij de nieuwe regeling zal, bij tijdige aanlevering van de gegevens door de luchtvaartmaatschappij, de geluidsheffing altijd gebaseerd zijn op de actuele configuratie. Bovendien is het verschil tussen het vangnettarief en het tarief op basis van de actuele configuratie veel kleiner geworden. Daarom vervalt met de nieuwe regeling de mogelijkheid tot restitutie van de vangnetheffing, met uitzondering van een bepaalde periode. Zie daarvoor de toelichting bij artikel 8.

Voor het bedrijfsleven

Met deze regeling dient de luchthaven de geluidsheffing vast te stellen, te innen en af te dragen. Tot het kracht worden van deze regeling stelde de Inspectie Verkeer en Waterstaat de hoogte van de geluidsheffing vast. De administratieve belasting voor de luchthaven hangt af van de wijze waarop de luchthaven de heffing vaststelt.

Kiest de luchthaven voor een heffing gebaseerd op het nieuwe lage vangnettarief, zoals dit door de Inspectie Verkeer en Waterstaat wordt vastgesteld, dan is er ten opzichte van de oude situatie sprake van een vermindering van de administratieve lastendruk. De luchthaven hoeft immers geen administratie meer bij te houden van de actuele configuratie van de landende vliegtuigen.

Kiest de luchthaven voor een heffing op basis van de actuele configuratie, dan moet de luchthaven zelf de geluidsheffing vaststellen op basis van de gegevens van de luchtvaartmaatschappij. De exploitant van de luchthaven Schiphol schat voor het op deze wijze uitvoeren van de regeling op jaarbasis 2 fte nodig te hebben. Dat komt neer op een bedrag van € 130.150,-. Van een extra administratieve belasting voor Schiphol is in dit verband overigens geen sprake, aangezien de luchthaven de geluidskarakteristieken van de vliegtuigen al opvraagt voor het vaststellen van de havengelden en bij de reeds bestaande handelwijze wordt aangesloten. Gelet op de aard van de regeling en mede gezien het feit dat i.c. sprake is van gelijkblijvende, althans een niet kwantificeerbaar netto effect op de administratieve lasten is besloten de onderhavige regeling niet voor een toets op de gevolgen voor de administratieve lasten voor te leggen aan Actal.

In dit verband wordt overigens opgemerkt dat de exploitant van de luchthaven Schiphol een vergoeding ontvangt voor de werkzaamheden die uit deze regeling voortvloeien. Doordat de exploitant de heffingen gedurende drie maanden vasthoudt, is sprake van rente-opbrengt. Op jaarbasis komt dit – uitgaande van de rentestand per januari 2006 – neer op een bedrag van € 316.401,-.

Voor de luchtvaartmaatschappijen betekent de regeling een afname van de lastendruk. Zij hoeven de geluidskarakteristieken niet langer bij de Inspectie voor Verkeer en Waterstaat aan te leveren maar nog slechts alleen bij de exploitant. Dat laatste doen zij reeds in het kader van de berekening vna de havengelden. De afname van de lastendruk is niet te duiden, aangezien zulks afhangt van het aantal landingen en de geluidsproductie van de vliegtuigen per luchthaven.

Artikel 1

In dit artikel is in verband met de leesbaarheid een aantal begrippen omschreven dat in de regeling wordt gehanteerd.

Artikel 2

Het uitgangspunt voor de geluidsheffing is hierin neergelegd: de luchthavenexploitant stelt de hoogte van de heffing vast aan de hand van de hem geleverde gegevens over de configuratie van het luchtvaartuig of op basis van de maximale geluidsproductie van het desbetreffende vliegtuigtype.

Artikel 3

Voor het vaststellen van de juiste geluidsheffing moet de luchthaven beschikken over de specifieke geluidskarakteristieken van het vliegtuig. De luchtvaartmaatschappij dient deze gegevens een week voor de eerste landing op de luchthaven aan de luchthaven ter beschikking te stellen. Wanneer een luchtvaartmaatschappij van configuratie wisselt, moet dit eveneens een week voor eerste landing met deze nieuwe configuratie gemeld worden. Indien een luchtvaartmaatschappij niet tijdig de gegevens ter beschikking aan de luchthaven stelt, wordt de geluidsheffing vastgesteld op basis van de maximale geluidsproductie van het vliegtuigtype.

Artikel 4

De geluidsheffing kan op verzoek van de luchtvaartmaatschappij ook tijdens het seizoen worden aangepast. De luchthaven is niet verplicht om de geluidsheffing na elke wijziging in de configuratie te wijzigen. De bedoeling van dit artikel is de administratieve last bij de luchthaven te beperken.

Artikel 5

De Luchtvaartwet schrijft in artikel 77a, vijfde lid, voor dat bij ministeriële regeling het tijdvak wordt bepaald waarover de heffing wordt vastgesteld. In deze regeling wordt dit tijdvak gesteld op de periode van een week. Hiervoor is aansluiting gezocht bij de facturering van de havengelden.

Artikel 6

De exploitant van een luchthaven is niet alleen belast met de inning en afdracht, maar ook met de vaststelling van de geluidsheffingen. De minister heeft hierbij een controlerende rol. Daarvoor is het noodzakelijk dat de luchthaven jaarlijks, bijvoorbeeld door middel van een accountantsverklaring, rapporteert aan de overheid.

Daarnaast kan de minister de luchthaven verzoeken specifieke informatie ter beschikking te stellen.

Artikel 7

Volgens artikel 77c, tweede lid, van de Luchtvaartwet dient de overheid regels te stellen inzake de afdracht van de geluidsheffingen. In artikel 7 van deze regeling is vastgelegd dat de luchthaven binnen drie maanden na facturering de ontvangen geluidsheffingen aan de minister afdraagt. Bij het vaststellen van deze periode is rekening gehouden met de kosten van inning voor de luchthaven.

Artikel 8

Dit artikel regelt de overgang van de oude procedure, waarbij de IVW de hoogte van de heffing vaststelde en de procedure volgens deze regeling. In de oude situatie moest rekening worden gehouden met de tijd die de IVW nodig had voor het vaststellen van de juiste heffing. Tot die tijd werd de luchtvaartmaatschappij een hogere aanslag, de zogenaamde vangnetheffing, opgelegd. Vanaf het moment dat de luchtvaartmaatschappij de juiste gegevens bij de IVW had ingediend, kon de luchtvaartmaatschappij restitutie ontvangen over het meerdere van de vangnetheffing. Met de nieuwe regeling vervalt in beginsel de noodzaak tot restitutie. Voor de in dit artikel genoemde periode is nog wel restitutie mogelijk, indien een daartoe strekkende aanvraag ten minste tijdig wordt ingediend (tweede lid).

Artikel 9

In dit artikel wordt de grootte van de constante k per geluidsklasse bepaald. De constante k is nodig voor het berekenen van het aantal rekeneenheden geluidsproductie van vliegtuigen die niet voldoen aan de geluidsnormen die vastgesteld zijn in bijlage 16 deel I, van het Verdrag van Chicago. Deze vliegtuigen worden, volgens het zevende lid van artikel 77 van de Luchtvaartwet, ingedeeld in vijf klassen. Voor elk van deze geluidsklassen wordt het aantal rekeneenheden geluidsproductie berekend volgens de formule $k * M^{2/3}$. In deze formule stellen voor:

M: de maximaal toegelaten startmassa
k: de constante aangegeven per vliegtuigtype en onderscheiden naar klassen van geschatte geluidsniveaus.

De tabel in artikel 9 geeft per klasse de waarde van de constante k. In deze tabel stelt voor:

L: de som van de geschatte geluidsniveaus op de geluidcertificatiemeetpunten;

Llim: de som van de maximale geluidsniveaus op de geluidcertificatiemeetpunten volgens de formule $L_{lim} = 29,88 \log M + 251,22$.

In deze formule stelt voor:

M: de maximaal toegelaten startmassa van het burgerluchtvaartuig uitgedrukt in gehele eenheden van 1000 kilogram, waarbij een gedeelte van een eenheid geldt dit als een gehele eenheid.

Tot het van kracht worden van deze regeling werd de hoogte van de constante k vastgesteld in de eerder genoemde brochure van de IVW. De waarde van de constante is niet gewijzigd. Dat betekent dat de hoogte van de heffing voor deze categorie vliegtuigen, die overigens nog slechts sporadisch op de Nederlandse luchthavens landen, gelijk is gebleven.

Artikel 10

In verband met de praktische uitvoeringsconsequenties van de onderhavige regeling waarbij wordt aangesloten bij

het begin van het zomerseizoen, dient de regeling met ingang van 1 april in werking te treden. Door de exploitant van de luchthaven Schiphol zijn alle luchtvaartmaatschappijen reeds voor die datum op de hoogte gesteld omtrent de inhoud van de regeling. Eveneens is reeds enige tijd op de website van de exploitant informatie over de regeling te vinden.

*De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
M.H. Schultz van Haegen.*

¹ Voor de luchthaven Schiphol legt de overheid naast de geluidsheffing ook een niet-geluidgerelateerde heffing ('planning compensation levy') op.

² Governmental noise charges on dutch airports.

³ Ook wel MTOM (Maximum Take Off Mass) genoemd.