



Regeling tarieven Airport Coordination Netherlands 2020

De directie van Airport Coordination Netherlands,

Gelet op artikel 8a.67 Wet luchtvaart,

Besluit:

Artikel 1

In dit besluit wordt verstaan onder:

- a. *ACNL*: Airport Coordination Netherlands;
- b. *algemene luchtvaart*: alle luchtvaart niet zijnde handelsverkeer;
- c. *gebruiker*: een luchtvaartmaatschappij alsmede een persoon of rechtspersoon die vluchten uitvoert, niet zijnde een luchtvaartmaatschappij;
- d. *handelsverkeer*: verkeersvluchten van luchtvaartmaatschappijen die open staan voor individuele boekingen voor passagiers, vracht of post, en die betreffen: geregelde vluchten, zijnde lijnvluchten of commerciële vluchten uitgevoerd op een vaste route volgens een gepubliceerde dienstregeling, en niet-geregelde vluchten, zijnde chartervluchten in het passagiers- en vrachtvervoer of commerciële vluchten met een ongeregeld karakter;
- e. *luchthaven*: een luchthaven waarvoor ACNL is belast met de taken die de slotcoördinator op grond van de slotverordening heeft;
- f. *slotverordening*: Verordening nr. 95/93 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 18 januari 1993 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van slots op communautaire luchthavens (PbEG L14).

Artikel 2

- 2.1 De vergoeding voor een gebruiker van een luchthaven per gebruikt slot bedraagt € 1,58.
- 2.2 De vergoeding voor de exploitant van de luchthaven per met een slot gerealiseerde beweging in het vorige boekjaar bedraagt € 1,58.
- 2.3 In afwijking van het eerste lid, bedraagt de vergoeding indien de gebruiker van een luchthaven het slot heeft gebruikt ten behoeve van de algemene luchtvaart € 0.
- 2.4 In afwijking van het tweede lid, bedraagt de vergoeding indien de beweging is gerealiseerd ten behoeve van de algemene luchtvaart € 0.

Artikel 3

Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin het wordt geplaatst en werkt terug tot en met 1 april 2020.

Artikel 4

Deze regeling kan worden aangehaald als: Regeling tarieven Airport Coordination Netherlands 2020.

Deze regeling wordt met bijbehorende toelichting in de Staatscourant geplaatst.

Vastgesteld te Schiphol, 1 april 2020

H. Thomassen

Managing Director Airport Coordination Netherlands

TOELICHTING

Algemeen

Stichting Airport Coordination Netherlands (SACN) is per 1 april 2020 omgevormd tot het publiekrechtelijk zelfstandig bestuursorgaan genaamd Airport Coordination Netherlands (hierna: ACNL). In artikel 8a.67 van de Wet luchtvaart (hierna: wet) is bepaald dat gebruikers van gecoördineerde luchthavens een vergoeding aan ACNL verschuldigd zijn per gebruikt slot. Tevens is in genoemd artikel bepaald dat de exploitanten van de betreffende luchthavens een vergoeding aan ACNL verschuldigd zijn op basis van de met slots gerealiseerde beweging in het vorige boekjaar. Met deze regeling wordt beoogd om voor het gebruiksjaar 2020-2021 (vanaf 1 april 2020 tot 1 april 2021) de hoogte van de tarieven (de 'slotfee') vast te leggen.

Uitgangspunt is dat de kosten die ACNL maakt, verdisconteerd zijn in het tarief en het tarief kostendekkend is. De hoogte van het tarief zoals vastgelegd in deze regeling is vastgesteld na consultatie van de gebruikers en de exploitanten van de betreffende luchthavens.

Administratieve lasten en bedrijfseffecten

De financiering van ACNL middels een tariefstelsel wordt ingevoerd vanaf 1 april 2020. Daarvoor geschiedde de financiering door bijdragen van de partijen die vertegenwoordigd waren in de Raad van Toezicht van SACN, te weten de drie slotgecoördineerde luchthavens en vier luchtvaartmaatschappijen. Met de omvorming van SACN tot het publiekrechtelijke zelfstandig bestuursorgaan ACNL is besloten tot invoering van een tariefstelsel voor alle luchtvaartmaatschappijen die slots gebruiken en de gecoördineerde luchthavens. Dit betekent dat luchtvaartmaatschappijen die voorheen geen vergoeding aan SACN hoefden te betalen omdat ze geen zitting hadden in de Raad van Toezicht, nu wel een vergoeding verschuldigd zijn. Het tarief per slot is € 1,58. Het tariefstelsel evenals de hoogte van het tarief wijken niet wezenlijk af van wat in andere lidstaten van de Europese Unie wordt gehanteerd.

De luchthavens die de slotfee innen maken hiervoor kosten. Deze kosten zijn gering omdat zij de inning kunnen koppelen aan de inning van de havengelden. Daarnaast zullen gebruikers en luchthavens kosten maken ten behoeve van de jaarlijkse consultatie van de tarieven. In de memorie van toelichting op de Omvormingswet (Wet van 27 maart 2019 tot wijziging van de Wet Luchtvaart (Omvorming Stichting Airport Coordination Netherlands tot publiekrechtelijk zelfstandig bestuursorgaan), zijn de jaarlijkse kosten geschat op € 6.250,-.

Artikelgewijs

Artikel 1

In artikel 1 zijn de relevante definities opgenomen. Voor de duidelijkheid wordt opgemerkt dat onder handelsverkeer ook de positioneringsvluchten worden begrepen die rechtstreeks verband houden met vluchten die vallen onder het begrip handelsverkeer.

Artikel 2

Het tarief per slot is berekend aan de hand van de begroting van ACNL voor haar boekjaar 2020. Van het totaalbedrag aan kosten op de begroting, dient 50% via een tarief aan de gecoördineerde luchthavens te worden belast en 50% aan de luchtvaartmaatschappijen.

Voor het boekjaar 2020 bedraagt de totale begroting € 1.741.300. De helft hiervan, dus € 870.650, wordt via de slotfee in rekening gebracht bij de luchtvaartmaatschappijen. Het aantal gebruikte slots in het meest recente gebruikersjaar, bedraagt voor de drie gecoördineerde luchthavens samen 551.900 slots. Dit leidt tot een tarief per slot van € 1,58.

ACNL is voornemens om, in lijn met de huidige praktijk, voor de categorie algemene luchtvaart (general aviation, 'GA') specifieke afspraken te maken met en regelingen te treffen voor de betrokken luchthavens. Op dit moment vindt de slotallocatie van GA-verkeer op de gecoördineerde luchthavens op verschillende manieren plaats. Dit is historisch zo gegroeid. Gestreefd wordt naar uniformering. Tot die tijd kiest ACNL voor een tariefssystematiek die tot de laagste administratieve lasten en nalevingskosten leidt voor gebruikers, luchthavens en ACNL zelf. Daarom betaalt de categorie GA-verkeer vooralsnog een nultarief aan ACNL. Dit leidt voor handelsverkeer niet tot een hoger tarief omdat enerzijds het aandeel GA-verkeer zeer klein is, en anderzijds hierdoor geen extra kosten gemaakt hoeven te worden voor het ontwikkelen van een apart betalingssysteem voor GA-verkeer.