



Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 26 september 2022, nr. IENW/BSK-2022/192725, tot wijziging van diverse regelingen in verband met de vaststelling van nieuwe tarieven voor vergunning- en dienstverlening in de transportsectoren

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op de artikelen 1.7, tweede lid, 5.5, derde en vierde lid, en 8a.4, vierde lid, van de Wet luchtvaart, artikel 72, eerste lid, van de Schepenwet, artikel 62 van de Wet zeevarenden, artikel 91 van de Spoorwegwet, artikel 6, tweede lid, van de Wet kabelbaaninstallaties en artikel 4 van het Besluit luchtverkeer 2014;

BESLUIT:

ARTIKEL I

De Regeling tarieven luchtvaart 2008 wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 17 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid komt tabel 1 te luiden:

Tabel 1

Producten	Commercieel luchtvervoer (CAT) alleen AtoA met andere dan complexe motoraangedreven luchtvaartuigen	Overige vluchtuitvoeringen met andere dan complexe motoraangedreven luchtvaartuigen	Vluchtuitvoering met complexe motoraangedreven luchtvaartuigen ¹ ≤19 pax,	Vluchtuitvoering met complexe motoraangedreven luchtvaartuigen ¹ >19 pax
AOC (niet zijnde ROC) Basistarief ²	€ 3.652 ³	€ 4.458 ⁴	€ 27.785	€ 28.895
Plus:				
Pax	€ 630	€ 630	€ 630	€ 630
Cargo		€ 477	€ 630	€ 951
Helicopter Emergency Medical Service per type			€ 2.120	
VFR night per class/type		€ 317	€ 317	€ 317
IFR per class/type		€ 630	€ 630	€ 630
Bijschrijving:				
– Extra class/type ⁵	€ 951	€ 951	€ 4.763	€ 9.527
– Extra luchtvaartuig registratie van aangevraagde class/type	€ 80	€ 80	€ 160	€ 160
– Area of operation (per area) ⁶	€ 317	€ 630	€ 630	€ 630
– Area of operation worldwide in 1 aanvraag ⁶		€ 3.175	€ 3.175	€ 3.175
Special approval: ⁷		€ 1.412	€ 1.412	€ 1.412
– Per Low visibility procedure per type per approval:				
○ CAT II				
○ CAT III A or B or C				
○ LVTO operation				
○ Lower than standard CAT I				
○ Other than Standard CAT II				
○ Approaches utilizing EVS				
– MNPS per type			€ 1.906	€ 1.906
– RNP AR APCH of RNP 0.3 per type (private instrument approach)			€ 1.906	€ 1.906



Producten	Commercieel luchtvervoer (CAT) alleen AtoA met andere dan complexe motoraangedreven luchtvaartuigen	Overige vluchtuitvoeringen met andere dan complexe motoraangedreven luchtvaartuigen	Vluchtuitvoering met complexe motoraangedreven luchtvaartuigen ¹ ≤19 pax,	Vluchtuitvoering met complexe motoraangedreven luchtvaartuigen ¹ >19 pax
– RNP AR APCH of RNP 0.3 per type (public instrument approach)			€ 1.412	€ 1.412
– ETOPS per type			€ 2.120	€ 2.120
– RVSM per type			€ 707	€ 707
– Gevaarlijke stoffen		€ 1.281	€ 1.281	€ 1.281
– Helicopter offshore operations per type			€ 2.120	€ 2.120
– Helicopter Hoist operations per type			€ 1.411	€ 1.411
– Helicopter night vision imaging system operation (NVIS)			€ 2.124	€ 2.124
Single-engined turbine aeroplane at night or in instrument meteorological conditions (SET-IMC)		€ 1.048	€ 1.048	€ 1.048
Eerste afgifte MEL (behalve voor CAT vluchtuitvoering)		€ 317	€ 952	€ 952
SPO High Risk Autorisatie		€ 1.044	€ 1.044	€ 1.044
– Cabin crew initial training authorisation per type (delivering of attestation)			€ 2.191	€ 2.191
– Flight time specification schemes ⁸			€ 2.793	€ 2.793
– CS deviatie artikel 76, zevende lid, van de basisverordening			€ 2.890	€ 2.890
– Fatigue Risk Management system			€ 5.353	€ 5.353
– Electronic Flight Bag per type	€ 2.540	€ 2.540	€ 2.540	€ 2.540
– Steep approach per type/runway		€ 1.906	€ 1.906	€ 1.906
Alternative training and qualification programme per type			€ 4.763	€ 4.763
Ontheffing per onderwerp ⁹	€ 1.596	€ 1.596	€ 1.596	€ 1.596
Herhaling ontheffing per onderwerp ¹⁰	€ 353	€ 353	€ 353	€ 353
Goedkeuring wet lease		€ 477	€ 477	€ 477
Goedkeuring dry lease-in EU geregistreerde luchtvaartuigen	€ 1.968	€ 1.968	€ 1.968	€ 1.968
Goedkeuring dry lease-in non-EU geregistreerde luchtvaartuigen	€ 2.890	€ 2.890	€ 2.890	€ 2.890
Alternative Means of Compliance	€ 1.246	€ 1.246	€ 1.246	€ 1.246
Overige goedkeuringen per onderwerp	€ 584	€ 1.044	€ 1.044	€ 1.044
Verklaring NCC, Verklaring SPO	€ 317	€ 317	€ 317	€ 317
Goedkeuring individuele vluchtsimulator		€ 469	€ 469	€ 469
EBT Instructor Initial standarisatie program (per aanvraag)	€1.600	€1.600	€1.600	€1.600
EBT Instructor Recurrent standarisatie program (per aanvraag)	€1.280	€1.280	€1.280	€1.280
EBT training program (eerste type / per aanvraag)	€4.480	€4.480	€4.480	€4.480
EBT training program (additioneel type / per aanvraag)	€1.600	€1.600	€1.600	€1.600
EBT line evaluation extention to 2 years (per type / per aanvraag)	€1.120	€1.120	€1.120	€1.120
EBT line evaluation extention to 3 years (per type / per aanvraag)	€1.280	€1.280	€1.280	€1.280

2. In het tweede lid komt tabel 2 te luiden:



Tabel 2

Wijzigingen	Commercieel luchtvervoer alleen AtoA met andere dan complexe motoraangedreven luchtvaartuigen	Overige vluchtuitvoeringen met andere dan complexe motoraangedreven luchtvaartuigen	Vluchtuitvoering met complexe motoraangedreven luchtvaartuigen ¹ ≤ 19 pax,	Vluchtuitvoering met complexe motoraangedreven luchtvaartuigen ¹ >19 pax,
Pax	€ 635	€ 635	€ 635	€ 2.659
Overgang van AOC (niet zijnde ROC) AtoA naar een AOC (niet zijnde ROC) AtoB ²				
Cargo		€ 477	€ 872	€ 951
Helicopter Emergency Medical Service per type			€ 2.120	
VFR night per class/type		€ 317	€ 317	€ 317
IFR per class/type		€ 635	€ 635	€ 635
Bijschrijving:				
– Extra class / type ³	€ 951	€ 951	€ 4.763	€ 9.527
– Extra luchtvaartuig: Registratie van aangevraagde class/type per dag	€ 80	€ 80	€ 166	€ 166
– Bijschrijving luchtvaartuig: registratie per dag, binnen bestaand type ³	€ 166	€ 166	€ 477	€ 477
– Extra registratie per dag	€ 80	€ 80	€ 166	€ 166
Afschrijving class / type ⁴	€ 317	€ 317	€ 674	€ 674
Afschrijving luchtvaartuig: Registratie per dag	€ 166	€ 166	€ 317	€ 317
Dry lease-out per dag			€ 503	€ 503
Toeslag dry lease-in (goedkeuring)			€ 167	€ 167
– Area of operation (per area) ⁵	€ 317	€ 635	€ 635	€ 635
– Area of operation worldwide in 1 aanvraag ⁵		€ 3.175	€ 3.175	€ 3.175
Special approval: ⁶		€ 1.412	€ 1.412	€ 1.412
– Per Low visibility procedure per type per approval:				
○ CAT II				
○ CAT III A or B or C				
○ LVTO operation				
○ Lower than standard CAT I				
○ Other than Standard CAT II				
○ Approaches utilizing EVS				
– MNPS, per type			€ 1.906	€ 1.906
– RNP AR APCH of RNP 0.3 per type (private instrument approach)			€ 1.906	€ 1.906
– RNP AR APCH of RNP 0.3 per type (public instrument approach)			€ 1.412	€ 1.412
– ETOPS, per type			€ 2.120	€ 2.120
– RVSM, per type			€ 707	€ 707
– Gevaarlijke stoffen		€ 707	€ 707	€ 707
– Helicopter Offshore operations per type			€ 2.021	€ 2.021
– Helicopter Hoist operations per type			€ 1.412	€ 1.412
– Helicopter night vision imaging system operation (NVIS)			€ 2.120	€ 2.120
Single-engined turbine aeroplane at night or in instrument meteorological conditions (SET-IMC)		€ 1.044	€ 1.044	€ 1.044
SPO High Risk Autorisatie		€ 1.044	€ 1.044	€ 1.044
– Cabin crew initial training authorisation per type (delivering of attestation)			€ 2.190	€ 2.190
– Flight time specification schemes, inclusief wijziging op bestaande CS deviatie / Fatigue Risk Management system aanpassing			€ 584	€ 584
– MEL revisie per type	€ 160	€ 160	€ 795	€ 795
– Electronic Flight Bag per type, inclusief handboekwijziging	€ 2.540	€ 2.540	€ 2.540	€ 2.540



Wijzigingen	Commercieel luchtvervoer alleen AtoA met andere dan complexe motoraangedreven luchtvaartuigen	Overige vluchtuitvoeringen met andere dan complexe motoraangedreven luchtvaartuigen	Vluchtuitvoering met complexe motoraangedreven luchtvaartuigen ¹ ≤ 19 pax,	Vluchtuitvoering met complexe motoraangedreven luchtvaartuigen ¹ >19 pax,
– Steep approach per type/runway, inclusief handboekwijziging			€ 1.906	€ 1.906
– Alternative training en qualification programme per type			€ 5.081	€ 5.081
Goedkeuring / acceptatie trainingsprogramma, of type kwalificatie programma per class / type, per programma	€ 160	€ 160	€ 477	€ 477
Goedkeuring / acceptatie personen ⁷ (AM, QM of CM, en PH's of nominated persons), per persoon	€ 160	€ 160	€ 477	€ 477
Wijziging operator naam en / of principal place of business	€ 160	€ 160	€ 160	€ 160
Ontheffing ⁸	€ 1.596	€ 1.596	€ 1.596	€ 1.596
Herhaling ontheffing ⁹	€ 353	€ 353	€ 353	€ 353
Goedkeuring wet lease		€ 477	€ 477	€ 477
Goedkeuring dry lease-in EU geregistreerde luchtvaartuigen	€ 1.969	€ 1.969	€ 1.969	€ 1.969
Goedkeuring dry lease-in non-EU geregistreerde luchtvaartuigen	€ 2.890	€ 2.890	€ 2.890	€ 2.890
Alternative Means of Compliance	€ 1.198	€ 1.198	€ 1.198	€ 1.198
Overige goedkeuringen per onderwerp	€ 319	€ 638	€ 638	€ 638
Wijzigen Verklaring NCC, Verklaring SPO	€ 80	€ 80	€ 80	€ 80
Wijziging van EBT Instructor Initial standardisation programm (per aanvraag)	€ 640	€ 640	€ 640	€ 640
Wijziging van EBT Instructor Recurrent standardisation programm (per aanvraag)	€ 640	€ 640	€ 640	€ 640
Wijziging van EBT training programm (per aanvraag / per programma)	€ 800	€ 800	€ 800	€ 800

B

Na artikel 17 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 17a

Voor de behandeling van een aanvraag voor eerste afgifte van producten als bedoeld in verordening (EU) nr. 2018/395 en het Besluit vluchtuitvoering inclusief de documenten die daartoe behoren, zijn de volgende tarieven verschuldigd:

Tabel 1

Producten	Tarief
Verklaring ballon vluchtuitvoering	€ 317
Wijziging Verklaring ballon vluchtuitvoering	€ 80

C

Artikel 18a wordt als volgt gewijzigd:

1. In het vijfde lid komt tabel 1 te luiden:

Tabel 1

Omschrijving	Tarief
UAS operational declaration	€ 319
Operationele autorisatie op grond van een Predefined Risk Assessment (PDRA):	
• gelimiteerd t/m risiconiveau SAIL II	€ 1.278
• gelimiteerd t/m risiconiveau SAIL IV	€ 2.556
• inclusief risiconiveau SAIL V en VI	€ 5.112

Omschrijving	Tarief
Operationele autorisatie op grond van een volledige specific operation risk assessment (SORA) volgens de JARUS-methode:	
• gelimiteerd t/m risiconiveau SAIL II	€ 2.556
• gelimiteerd t/m risiconiveau SAIL IV	€ 3.834
• inclusief risiconiveau SAIL V en VI	€ 7.668
Acceptatie operationele autorisatie uit andere EU-lidstaat.	€ 319
Light UAS Certificate (LUC):	
• gelimiteerd t/m risiconiveau SAIL II	€ 3.834
• gelimiteerd t/m risiconiveau SAIL IV	€ 6.390
• inclusief risiconiveau SAIL V en VI	€ 7.668
Afgifte exploitatievergunning (operationele autorisatie) op basis van een AltMoC	€ 5.120
Afgifte ontheffing operatie buiten UDP	€ 480

2. In het zesde lid komt tabel 2 te luiden:

Tabel 2

Omschrijving	Tarief
Wijziging UAS operational declaration	€ 319
Wijziging Operationele autorisatie op grond van een Predefined Risk Assessment (PDRA)	€ 639
Wijziging Operationele autorisatie op grond van een volledige specific operation risk assessment (SORA) volgens de JARUS-methode:	
• risiconiveau SAIL I en II	€ 639
• risiconiveau SAIL III en IV	€ 958
• risiconiveau SAIL V en VI	€ 799
Significante wijziging LUC-veiligheidsmanagement-systeem bij gelijkblijvend risiconiveau:	
• risiconiveau SAIL I of II	€ 639
• risiconiveau SAIL III, IV, V of VI	€ 958
Wijziging LUC-bevoegdheden:	
• van risiconiveau SAIL I of II naar SAIL III of IV	€ 2.556
• van risiconiveau SAIL I of II naar SAIL V of VI	€ 3.834
• van risiconiveau SAIL III of IV naar SAIL V of VI	€ 1.278
• overige wijzigingen	€ 2.556
Wijziging exploitatievergunning (operationele autorisatie) op basis van een AltMoC	€ 1.280
Verlenging ontheffing operatie buiten UDP	€ 320
Administratieve wijziging Operationele autorisatie/Light UAS Certificate (LUC)	€ 320

D

In artikel 22, eerste lid, komt tabel 1 te luiden:

Tabel 1

Omschrijving	Afgifte (verschuldigd in het jaar van afgifte of herafgifte)
– Certificaat voor luchthaven Schiphol	€ 145.102
– Certificaat voor de luchthavens Rotterdam Airport, Groningen Eelde Airport, Maastricht Aachen Airport en Lelystad Airport	€ 29.424
– Wijzigingen waarvoor goedkeuring van is vereist als bedoeld in verordening (EU) nr. 139/2014	€ 160
– Certificaat voor kleine luchthavens van regionaal belang	€ 6.356
– Certificaat voor burgermedegebruik van de militaire luchthaven Eindhoven door tussenkomst van een burgerexploitant	€ 29.424
– Certificaat voor burgermedegebruik van de militaire luchthaven Den Helder door tussenkomst van een burgerexploitant	€ 6.356

E

In hoofdstuk 2 wordt na artikel 25b een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 25c

Voor de behandeling van een aanvraag van een ontheffing op de beperkingen genoemd in artikel 2



van de Regeling kabelvliegers en kleine ballons is een tarief verschuldigd van € 640.

ARTIKEL II

De Regeling Nederlandse tarieven Schepenwet wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 8 komt te luiden:

Artikel 8

Voor de afgifte van een vergunning als bedoeld in artikel 2bis, eerste lid, van de Schepenwet is een tarief verschuldigd van:

- a. € 714 indien voor de afgifte onderzoek van schepen nodig is;
- b. € 267 indien voor de afgifte geen onderzoek van schepen nodig is.

B

Aan artikel 16 wordt een lid toegevoegd, luidende:

7. Voor de afgifte van een duplicaat of gewaarmerkt afschrift van een certificaat, verklaring, ontheffing, vergunning of document als bedoeld in deze paragraaf is een tarief verschuldigd van € 183.

ARTIKEL III

In de Regeling tarieven scheepvaart 2005 komt artikel 2.25, eerste lid, onderdeel c, te luiden:

- c. € 122 voor een vaarbevoegdheidsbewijs van erkenning als bedoeld in artikel 22, tweede lid, en artikel 22a, tweede lid, van de Wet zeevarenden.

ARTIKEL IV

In de Regeling tarieven Spoorwegwet 2012 wordt aan artikel 12 een lid toegevoegd, luidende:

7. Indien een spoorwegonderneming of een infrastructuurbeheerder die uitsluitend voor de eigen exploitatie bestemde voertuigen onderhoudt als bedoeld in artikel 3, tweede lid, onder b, van uitvoeringsverordening (EU) 2019/779 van de Commissie van 16 mei 2019 tot vaststelling van nadere bepalingen inzake een systeem voor de certificering van met het onderhoud van voertuigen belaste entiteiten overeenkomstig Richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 445/2011 van de Commissie (PbEU 2019, L 139 I/360), tijdens de behandeling van een aanvraag voor een veiligheidsvergunning of voor een veiligheidscertificaat, de conformiteit van bijlage II van uitvoeringsverordening (EU) 2019/779 van de Commissie van 16 mei 2019 tot vaststelling van nadere bepalingen inzake een systeem voor de certificering van met het onderhoud van voertuigen belaste entiteiten overeenkomstig Richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 445/2011 van de Commissie (PbEU 2019, L 139 I/360) wil laten beoordelen, is, naast het van toepassing zijnde tarief op grond van de artikelen 2* of 11c, een aanvullend tarief verschuldigd van € 129 per uur.

ARTIKEL V

In de Regeling tarief Wet kabelbaaninstallaties wordt na artikel 1 een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 1a

Voor de behandeling van een aanvraag om een aanwijzing van een conformiteitsbeoordelingsinstantie als bedoeld in artikel 5 van de Wet kabelbaaninstallaties en de artikelen 23 tot en met 30 van Verordening (EU) 2016/424 is een tarief verschuldigd van:

- a. € 1.013 indien het juiste accreditatiecertificaat van de Raad voor Accreditatie of een vergelijkbare instantie op grond van Verordening (EG) 765/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 9 juli 2008 tot vaststelling van de eisen inzake accreditatie en markttoezicht betreffende het verhandelen van producten en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 339/93 (PbEU 2008, L 218) in een andere Europese lidstaat aanwezig is;
- b. € 9.030 indien er geen accreditatiecertificaat van de Raad voor Accreditatie of een vergelijkbare



instantie op grond van Verordening (EG) 765/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 9 juli 2008 tot vaststelling van de eisen inzake accreditatie en markttoezicht betreffende het verhandelen van producten en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 339/93 (PbEU 2008, L 218) in een andere Europese lidstaat aanwezig is.

ARTIKEL VI

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 oktober 2022.

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

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers*



TOELICHTING

A. Algemeen deel

1. Inhoud regeling

Deze regeling wijzigt diverse regelingen op de beleidsterreinen luchtvaart, scheepvaart, railvervoer en wegvervoer van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Voor de vergunning- en dienstverlenende werkzaamheden van de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: ILT) op deze beleidsterreinen kunnen tarieven in rekening worden gebracht bij de aanvragers. Bij uitbreiding of wijziging van de vergunning- en dienstverlenende werkzaamheden van de ILT is ook de vaststelling van nieuwe tarieven voor deze werkzaamheden wenselijk. Deze regeling voorziet daarin.

De in deze regeling voorgestelde tarieven zijn gebaseerd op de kosten die voortvloeien uit de werkzaamheden die plaatsvinden nadat een aanvraag is ingediend. Deze werkzaamheden bestaan uit een beoordeling van de ontvankelijkheid van de aanvraag, het bevestigen van de aanvraag, het beoordelen van de aanvraag en het nemen van de beschikking. Naast deze werkzaamheden kunnen zich ook specifieke kosten per vergunning- en dienstverlenende werkzaamheid aandienen.

2. Gevolgen

De vaststelling van deze nieuwe tarieven brengt financiële en administratieve lasten voor de sector met zich mee. Deze lasten bestaan uit het voldoen van het verschuldigde tarief en het indienen van de aanvraag. Sectorbreed zijn de financiële en administratieve lasten afhankelijk van het aantal aanvragen dat jaarlijks ingediend wordt. Omdat dit per vergunningproduct of dienst verschilt, wordt, waar mogelijk, apart op de gevolgen hiervan in het artikelsgewijs deel van deze toelichting ingegaan. Waar geen kwantitatieve duiding is gegeven gaat het gepaard met te veel onzekerheid om deze te kunnen geven.

3. Advies en consultatie

De in deze regeling voorgestelde tarieven zijn vastgesteld in nauwe samenspraak met de ILT, omdat de ILT de inschatting kan maken wat de kosten zijn die voortvloeien uit de werkzaamheden die plaatsvinden nadat een aanvraag is ingediend.

Het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) heeft het dossier niet geselecteerd voor een formeel advies, omdat het naar verwachting geen omvangrijke gevolgen voor de regeldruk heeft.

Een ontwerp van deze regeling heeft van 13 juli 2022 tot en met 6 september 2022 op www.internetconsultatie.nl gestaan. In deze periode zijn geen reacties op het concept ontvangen.

4. Inwerkingtreding

Op grond van het kabinetsbeleid inzake vaste verandermomenten treden ministeriële regelingen in werking met ingang van 1 januari, 1 april, 1 juli of 1 oktober. De datum van inwerkingtreding van deze regeling is gelegen op het eerstvolgende vaste verandermoment (1 oktober 2022). Wel wordt afgeweken van de bekendmakingstermijn van twee maanden voor inwerkingtreding. Het aanhouden van deze termijn zou betekenen dat de inwerkingtreding van deze regeling moet worden doorgeschoven naar het volgende vaste verandermoment, 1 januari 2023, hetgeen zou leiden tot zodanige nadelige (financiële) gevolgen voor de ILT dat een afwijking van de standaard bekendmakingstermijn gerechtvaardigd is.

B. Artikelsgewijs deel

Artikel I (Regeling tarieven luchtvaart 2008)

Onderdeel A

Artikel 17 regelt de tarieven voor de behandeling van een aanvraag voor eerste afgifte en tot wijziging



van producten als bedoeld in Verordening (EU) nr. 965/2012¹. Uitvoeringsverordening (EU) 2020/2036² wijzigd eerstgenoemde verordening, en introduceert nieuwe producten waarvoor goedkeuring vooraf wordt vereist, namelijk training voor vliegers gebaseerd op competentie, zogenaamde Evidence Based Training (EBT). Overeenkomstig bepaling ORO.FC.145(c) uit bijlage III van Verordening (EU) 965/2012 moeten de opleiding- en toetsingsprogramma's, inclusief syllabi en het gebruik van individuele vluchtsimulators (FSTD's), door de bevoegde autoriteit worden goedgekeurd. Bepaling ARO.GEN.330(a) van bijlage II van diezelfde verordening regelt dat een bevoegde autoriteit nagaat of de organisatie voldoet aan de toepasselijke eisen alvorens goedkeuring te verlenen bij ontvangst van een vooraf goed te keuren wijzigingsaanvraag. De producten die door Uitvoeringsverordening (EU) 2020/2036 worden geïntroduceerd in bijlage III van Verordening (EU) 965/2012 worden met de bijbehorende nieuwe tarieven toegevoegd aan tabel 1 en 2 van het eerste en tweede lid van artikel 17.

Onderdeel B

Verordening (EU) 2018/395³ introduceert commerciële vluchtuitvoering met ballonnen. Overeenkomstig bepaling BOP.ADD.100 van genoemde verordening dient de aanvrager een Verklaring ballon vluchtuitvoering in te dienen bij de autoriteit. Overeenkomstig bepaling BOP.ADD.105 dient de aanvrager, wanneer er sprake is van wijzigingen op de Verklaring ballon vluchtuitvoering deze onverwijld in.

Het proces van indienen en in behandeling nemen Verklaring ballon vluchtuitvoering' is gelijk aan het proces 'indienen Verklaring NCC en/of SPO vluchtuitvoering' uit Verordening (EU) 965/2012. Derhalve is de werkwijze en dus het aantal benodigde manuren voor de handelingen hetzelfde. Voor de Verklaring Ballon vluchtuitvoering is een nieuw artikel 17a gecreëerd, omdat deze onderdeel is van Verordening (EU) 2018/395, een andere verordening dan de Verklaring NCC en/of SPO vluchtuitvoering (Verordening (EU) 965/2012).

Onderdeel C

In artikel 18a, vijfde en zesde lid, staan de tarieven voor de behandeling van een aanvraag voor eerste afgifte en tot wijziging van producten als bedoeld in uitvoeringsverordening (EU) nr. 2019/947⁴. In deze verordening staan onder andere regels omtrent de exploitatievergunning die vereist is voor het vliegen met een onbemand luchtvaartuig. In artikel 12 staan regels voor de afgifte van een exploitatievergunning. Een exploitatievergunning wordt nu afgegeven op grond van een Predefined Risk Assessment (PDRA) of op grond van een volledige specific operation risk assessment (SORA). Het is echter ook mogelijk om op grond van een AltMoC (*Alternative Means of Compliance*) een exploitatievergunning af te geven wanneer de aanvrager daarmee kan bewijzen te voldoen aan de gestelde eisen. Met de onderhavige wijziging van tabel 1 en 2 wordt hiervoor een tarief vastgesteld. Het betreft hier dus herstel van een omissie.

Ook wordt er in tabel 1 en 2 een nieuw tarief vastgesteld voor de afgifte en verlening van een ontheffing voor operatie buiten de Uniforme Daglicht Periode (UDP). In artikel 7 van uitvoeringsverordening (EU) nr. 2019/947 staat dat vluchtuitvoeringen in de categorieën 'specifiek' en 'gecertificeerd' ook moeten voldoen aan de vluchtuitvoeringsvoorschriften van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012⁵. Onderdeel SERA.5005.c van uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 beschrijft de voorwaarden waaraan voldaan moet worden indien de bevoegde autoriteit VFR-vluchten (vluchten die vliegen onder zichtvluchtvoorschriften) 's nachts toestaat. In artikel 18, eerste lid, van het Besluit luchtverkeer 2014 is een verbod op het uitvoeren van VFR-vluchten buiten de daglichtperiode opgenomen. Artikel 18, tweede lid, van het Besluit luchtverkeer 2014 bevat als uitwerking van de hiervoor genoemde Europese bepaling de mogelijkheid voor een ontheffing voor het uitvoeren van een VFR-vlucht buiten de daglichtperiode. Deze ontheffing werd voorheen door de ILT als ROC

¹ Verordening (EU) Nr. 965/2012 van de Commissie van 5 oktober 2012 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures voor vluchtuitvoering, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad (PbEU 2012, L 296/1).
² Uitvoeringsverordening (EU) 2020/2036 van de Commissie van 9 december 2020 houdende wijziging van Verordening (EU) nr. 965/2012 wat betreft de eisen inzake de bekwaamheid van en opleidingsmethoden voor cockpitbemanningen en het uitstel van de toepassingsdata van bepaalde maatregelen in het kader van de COVID-19-pandemie (PbEU 2020, L 416).
³ Verordening (EU) 2018/395 van de Commissie van 13 maart 2018 tot vaststelling van gedetailleerde regels voor vluchtuitvoeringen met ballonnen, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad (PbEU 2018, L 71/10).
⁴ Uitvoeringsverordening (EU) 2019/947 van de Commissie van 24 mei 2019 inzake de regels en procedures voor de exploitatie van onbemande luchtvaartuigen (PbEU 2019, L 152).
⁵ Uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 van de Commissie van 26 september 2012 tot vaststelling van gemeenschappelijke luchtverkeersregels en operationele bepalingen betreffende luchtvaarnavigatiediensten en -procedures en tot wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1035/2011 en Verordeningen (EG) nr. 1265/2007, (EG) nr. 1794/2006, (EG) nr. 730/2006, (EG) nr. 1033/2006 en (EU) nr. 255/2010 (PbEU 2012, L 281).



wijziging getarifeerd. Sinds 1 januari 2022 is een afgegeven ROC niet meer geldig, overeenkomstig artikel IV, vierde lid, van het Wijzigingsbesluit Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart, Besluit luchtvaartuigen [...] de exploitatie van onbemande luchtvaartuigen). Daarom is deze wijze van tarifiering niet meer van toepassing, en wordt een nieuw tarief opgenomen.

Daarnaast wordt aan tabel 2 een tarief toegevoegd voor een administratieve wijziging van een Operationele autorisatie/Light UAS Certificate (LUC). Voor het vliegen met een onbemand luchtvaartuig in de categorie 'specifiek' is toestemming nodig. Deze toestemming is te verkrijgen door het aanvragen van een exploitatievergunning (operationele autorisatie) overeenkomstig artikel 5, eerste lid, of het indienen van een verklaring (UAS operational declaration) overeenkomstig artikel 5, vijfde lid, tenzij de exploitant houder is van een Light UAS Certificate (LUC). In tabel 2 is een tarief opgenomen voor een wijziging van voorgenoemde verklaring. De tarieven die nu gevraagd worden voor de wijziging van een operationele autorisatie of LUC zijn echter te hoog voor de werkelijke manuren die het kost voor een administratieve wijziging, zoals bijvoorbeeld een naamswijziging. Daarom is nu een nieuw tarief toegevoegd voor deze soort wijzigingen, waarvoor dus een lager tarief in rekening wordt gebracht, vergelijkbaar met het tarief voor een wijziging van een verklaring.

Onderdeel D

De burgerexploitant Den Helder Airport (DHA) op de militaire luchthaven De Kooy wil, ondanks dat er geen verplichting is om een veiligheidscertificaat te hebben, wel vrijwillig gecertificeerd worden net als de andere luchthavenexploitanten. In artikel 22, eerste lid, zijn de tarieven opgenomen voor de certificering van luchthavens. Hierbij is voor de tariefstelling onderscheid gemaakt in de grootte en het karakter van de luchthaven, omdat dit een relatie heeft met de hoeveelheid werk die de ILT als certificerende instantie moet verrichten. Zo geldt er een hoger tarief voor grotere luchthavens als bijvoorbeeld Rotterdam Airport dan voor luchthavens van regionaal belang. Ook voor de burgerexploitant van militaire luchthavens Eindhoven en Den Helder geldt het hogere tarief. De vergelijking van Den Helder Airport met luchthaven Eindhoven gaat echter niet op gezien het verschil in aantallen passagiers en vliegbewegingen. Daarom ligt een tarief voor de luchthaven Den Helder dat gelijk is aan het tarief dat in rekening wordt gebracht voor de kleine luchthavens van regionaal belang meer in de rede. Dit onderdeel voorziet daarin.

Onderdeel E

Voor aanvragen voor een ontheffing op de beperkingen genoemd in artikel 2 van de Regeling kabelvliegers en kleine ballons was geen tarief vastgesteld, terwijl dergelijke aanvragen wel gedaan kunnen worden, bijvoorbeeld bij evenementen waar kabelvliegers op grote hoogte worden gebruikt. Met deze wijziging is een tarief voor dergelijke aanvragen vastgesteld in artikel 25c. De vaststelling van dit tarief is mogelijk op grond van artikel 5.5, derde en vierde lid, van de Wet luchtvaart, op grond waarvan artikel 4 van het Besluit luchtverkeer 2014 is vastgesteld, hetgeen de grondslag vormt voor de vaststelling van de Regeling kabelvliegers en kleine ballons.

Artikel II (Regeling Nederlandse tarieven Schepenwet)

Onderdeel A

Artikel 8 regelt het tarief voor het onderzoek van schepen nodig voor de afgifte van een vergunning als bedoeld in artikel 2bis, eerste lid, van de Schepenwet. Dit onderzoek is echter niet altijd nodig voor de afgifte van deze vergunning. In sommige gevallen worden schepen onderzocht door klassebureaus. Een klassebureau is een natuurlijke persoon of rechtspersoon, aangewezen krachtens artikel 6, tweede lid, van de Schepenwet en krachtens artikel 6 van het Schepenbesluit 1965. De ILT geeft dan op basis van dat onderzoek een vergunning af. Hier hoeft de ILT dus geen eigen inspectie voor uit te voeren. Het tarief voor deze afgifte is dan ook lager dan wanneer er wel onderzoek nodig is. Dit tarief is nu toegevoegd aan artikel 8. Omdat deze wijziging het herstel van een omissie betreft is er geen sprake van lastenstijging.

Onderdeel B

Aan artikel 16 is een lid toegevoegd dat een tarief vaststelt voor de afgifte van een duplicaat of gewaarmerkt afschrift van de in dat lid genoemde documenten betreffende vissersvaartuigen. Overeenkomstig het tarief dat in artikel 3, tweede lid, gehanteerd wordt voor de afgifte van duplicaten of gewaarmerkte afschriften met betrekking tot documenten betreffende koopvaardij, is hetzelfde tarief vastgesteld voor de afgifte van deze documenten betreffende vissersvaartuigen.



Artikel III (Regeling tarieven scheepvaart 2005)

Artikel 2.25, eerste lid, onderdeel c, bevat het tarief voor de erkenning van een vaarbevoegdheidsbewijs of een bekwaamheidsbewijs die is afgegeven door een bevoegde autoriteit van een staat, niet zijnde een lidstaat van de Europese Unie, een andere staat die partij is bij de overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte of Zwitserland (artikel 22, tweede lid, van de Wet Zeevarenden). Voor de erkenning van zulke bewijzen afgegeven door lidstaten van de Europese Unie, een andere staat die partij is bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte of Zwitserland, hanteert Kiwa echter overeenkomstig artikel 22a van de Wet Zeevarenden hetzelfde tarief. De grondslag voor dit tarief was nog niet opgenomen in de regeling. Het betreft hier dus een reparatie. Deze omissie is door de toevoeging van artikel 22a, tweede lid, aan artikel 2.25, eerste lid, onderdeel c, hersteld.

Artikel IV (Regeling tarieven Spoorwegwet 2012)

Aan artikel 12 is een lid toegevoegd voor de situatie waarin de ILT de bevoegde instantie is voor het behandelen van een aanvraag voor een conformiteitsbeoordeling van bijlage II van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/779⁶. Uit artikel 3, tweede lid, onder b, van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/779 blijkt dat spoorwegondernemingen of infrastructuurbeheerders die uitsluitend voor de eigen exploitatie bestemde voertuigen onderhouden, niet over een ECM-certificaat hoeven te beschikken. Om te voldoen aan de eisen van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/779, kunnen spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders, als de met het onderhoud belaste entiteit van deze voertuigen, wel tegelijk met de behandeling van een aanvraag voor een veiligheidsvergunning of voor een veiligheidscertificaat, een beoordeling laten uitvoeren of deze voertuigen voldoen aan de eisen van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/779. Omdat de eisen aan veiligheidsbeheersystemen voor spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders uit Verordening (EU) 2018/762⁷ deels overlappen met de eisen gesteld in Uitvoeringsverordening (EU) 2019/779, kan de beoordeling van deze eisen gelijktijdig plaatsvinden. Het in het zevende lid van artikel 12 vastgestelde tarief geldt voor de situatie waarin de ILT, en niet het Spoorwegbureau van de Europese Unie, de bevoegde instantie is voor het behandelen van een aanvraag voor een conformiteitsbeoordeling van bijlage II van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/779.

Artikel V (Regeling tarief Wet kabelbaaninstallaties)

In deze regeling zijn twee nieuwe tarieven gecreëerd voor het behandelen van een aanvraag om een aanmelding van een conformiteitsbeoordelingsinstantie als bedoeld in artikel 5 van de Wet kabelbaaninstallaties en de artikelen 23 tot en met 30 van Verordening (EU) 2016/424⁸ waarbij er wel of niet een accreditatiecertificaat van de Raad voor Accreditatie of een vergelijkbare instantie op grond van Verordening (EG) 765/2008⁹ in een andere Europese lidstaat aanwezig is.

Sinds 2017 kan de ILT een *notified body* (hierna: NoBo) aanmelden voor de Wet kabelbaaninstallaties. In een eerdere versie van de Regeling tarief kabelbaaninstallaties is destijds geen tarief opgenomen voor deze aanmelding. Van deze gelegenheid tot het aanpassen van diverse tariefregelingen is gebruik gemaakt om een tarief voor deze aanmelding vast te stellen. In de Wet kabelbaaninstallaties is er ruimte voor een aanmelding met of zonder certificaat van de Raad van Accreditatie. De aanwezigheid van het certificaat heeft invloed op de duur van de beoordeling van de aanvraag door de ILT. Tot 2019 was deze ruimte ook geboden in de Spoorwegwet bij de aanmelding van een NoBo. Daarom is de redenatie voor het vaststellen van een tarief voor aanmelding van een NoBo gebaseerd op het in de Regeling tarieven Spoorwegwet 2012 gehanteerde tarief. Bij de omvang van de werkzaamheden is in de normtijden een zodanig groot verschil vastgesteld, dat een middeling van de tarieven op deze handeling niet redelijk wordt geacht.

De verwachte lastenstijging voor de sector door het vaststellen van dit tarief is laag. Op dit moment is

⁶ Uitvoeringsverordening (EU) 2019/779 van de Commissie van 16 mei 2019 tot vaststelling van nadere bepalingen inzake een systeem voor de certificering van met het onderhoud van voertuigen belaste entiteiten overeenkomstig Richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 445/2011 van de Commissie (PbEU 2019, L 139 I/360).

⁷ Gedelegeerde Verordening (EU) 2018/762 van de Commissie van 8 maart 2018 tot vaststelling van gemeenschappelijke veiligheidsmethoden inzake de eisen voor veiligheidsbeheersystemen overeenkomstig Richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van de Verordeningen (EU) nr. 1158/2010 en (EU) nr. 1169/2010 (PbEU 2018, L 129/26).

⁸ Verordening (EU) nr. 2016/424 van het Europees Parlement en de Raad van 9 maart 2016 betreffende kabelbaaninstallaties en tot intrekking van Richtlijn 2000/9/EG (PbEU 2016, L 81).

⁹ Verordening (EG) nr. 765/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 9 juli 2008 tot vaststelling van de eisen inzake accreditatie en markttoezicht betreffende het verhandelen van producten en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 339/93 (PbEU 2008, L 218).



de verwachte maximale omvang van het aantal aanvragen per jaar namelijk gesteld op niet meer dan één.

Artikel VI

Een toelichting op de inwerkingtreding van deze regeling is in paragraaf 4 van het algemeen deel van deze toelichting gegeven.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers*