

Beantwoording van de 7 vragen uit het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving (IAK)

Conceptregeling erkenningen luchtwaardigheid 2008 en de conceptregeling onderhoud luchtvaartuigen

1. Wat is de aanleiding?

Aanleiding voor de wijziging van de Regeling erkenningen luchtwaardigheid 2008 en de Regeling onderhoud luchtvaartuigen is de wens van het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) om hun mogelijkheden om zelfstandig ontwerpdata goed te keuren te verruimen.

2. Wie zijn betrokken?

De wijziging van de regelgeving heeft gevolgen voor het NLR en andere luchtvaartbedrijven die werkzaamheden gerelateerd aan het ontwerpen van luchtvaartuigen en luchtvaartuigonderdelen willen gaan verrichten, alsmede voor de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Bij het ontwerp van de wijzigingsregeling worden de betrokkenen geïnformeerd over de wijzigingen. Bij de ILT is een uitvoering- en handhaving- en fraudegevoeligheidstoets (HUF-toets) aangevraagd.

3. Wat is het probleem?

Met het huidige ontwerp-goedkeuringssysteem wordt met name de potentie van het NLR om zelfstandig ontwerpdata goed te keuren niet volledig gebruikt. Het bedrijf is hierdoor enigszins beperkt in zijn mogelijkheden zelfstandig goed te keuren en de doorlooptijd van de data die ook nog door de Inspectie Leefomgeving en Transport moet worden goedgekeurd is langer.

4. Wat is het doel?

Het doel van de wijziging van de Regeling erkenningen luchtwaardigheid 2008 is om een grotere zelfstandigheid van de betrokken sector te bereiken, waarbij deze minder afhankelijk is van de goedkeuring van de overheid.

5. Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

Met deze wijziging wordt uiteindelijk minder directe overheidsinterventie bewerkstelligd. Om in aanmerking te komen voor een ontwerperkenning moeten echter wel aan door de overheid in de Regeling erkenningen luchtwaardigheid 2008 vastgestelde eisen worden voldaan. De toetsing van de overheid verschuift hierbij van de individuele keuringen van het ontwerp naar de toetsing van het ontwerp proces.

6. Wat is het beste instrument?

De (in)directe individuele ontwerpkeuringen door de overheid is vastgelegd in de regelgeving. Om dit te wijzigen moet de regelgeving aangepast worden.

7. Wat zijn de gevolgen voor burgers, bedrijven, overheid en milieu?

Zowel de administratieve lasten als de nalevingskosten zullen met de introductie van een nationale erkenning voor ontwerporganisaties in vergelijking met een ontwerporganisatie dat werkt met 'Erkend Inspecteurs' met ongeveer 10% afnemen.

De administratieve lasten van een aanvraag van een ontwerporganisatie voor een nationale ontwerperkenning worden geschat tussen de € 6.700 en € 11.200. De administratieve kosten voor een ontwerporganisatie met een zelfde scope en privileges werkend met 'Erkend Inspecteurs' worden geschat tussen € 7.400,- en € 12.400. In beide gevallen is het bedrag afhankelijk van de complexiteit van de organisatie, de scope van de werkzaamheden en de aangevraagde privileges.

De nalevingskosten voor een ontwerporganisatie met een nationale ontwerperkenning worden geschat tussen de € 1.900 en € 3.200, terwijl deze kosten voor een ontwerporganisatie met een zelfde scope en privileges werkend met 'Erkend Inspecteurs' worden geschat tussen de € 2.300,- en € 3.800,-, ook hier weer afhankelijk van de complexiteit van de organisatie, de scope van de werkzaamheden en de aangevraagde privileges.

Op dit moment zijn er naast de NLR geen andere bedrijven meer die nog met Erkend Inspecteurs werken. Naar verwachting zullen minstens 2 organisaties gebruik wensen te maken van de nationale ontwerperkenning.

De wijziging van de Regeling onderhoud luchtvaartuigen heeft geen gevolgen voor de nalevingskosten en administratieve lasten.