

Beleidskompasformulier voor internetconsultatie

Titel:

Wijziging regeling luchtvaartheffingen (*Wijziging van de Regeling luchtvaartheffingen in verband met een nieuwe formule ter bepaling van geluidsproductie en enige andere verbeteringen*)

∞ Wie zijn belanghebbenden en waarom?

De Regeling luchtvaartheffingen bepaalt hoe luchthavenexploitanten heffingen innen en afdragen aan de overheid. Een dergelijke heffing kan worden ingesteld op basis van artikel 8a.38 van de Wet luchtvaart. Dat artikel maakt het mogelijk om de kosten voor het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen aan bepaalde woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen door te belasten aan de vliegtuigmaatschappijen.

De aanleiding van de wijziging van deze regeling is de aanstaande heffing in het kader van de uitvoering van de vierde fase van het geluidsisolatieprogramma Schiphol (ook wel: GIS-4). De overheid financiert de kosten van de uitvoering van dit programma voor en verhaalt de kosten vervolgens via de luchthavenexploitanten op de luchtvaartsector. Belang bij de wijziging hebben daarom (Nederlandse) luchtvaartexploitanten, vliegtuigmaatschappijen die vluchten uitvoeren op (Nederlandse) luchthavens en – indirect – ook de passagiers van deze vliegtuigmaatschappijen. Naar alle waarschijnlijkheid zullen de vliegtuigmaatschappijen de tijdelijk hogere kosten verwerken in hun ticketprijzen.

In het kader van de onderhavige wijziging hebben naar verwachting vooral de exploitant van de luchthaven Schiphol (hierna: Schiphol) en de vliegtuigmaatschappijen die op de luchthaven Schiphol vliegen, belang bij de wijziging.

Hulpvragen

- Wie zijn direct of indirect belanghebbenden bij het betreffende vraagstuk?

Luchthavenexploitanten, luchtvaartmaatschappijen en hun consumenten.

- Wie beschikken er over relevante kennis over en ervaring met het vraagstuk?

Luchthavenexploitanten, luchtvaartmaatschappijen en belangenverenigingen.

- Op welke wijze zijn belanghebbenden tot nu toe in de verschillende fasen van het beleidstraject betrokken?

Voorafgaand aan de internetconsultatie heeft er overleg plaatsgevonden met Schiphol en het merendeel van de luchtvaartmaatschappijen die op Schiphol vliegen over de wijzigingen.

1. Wat is het probleem?

Schiphol heeft tijdens overleggen aangegeven dat de Regeling luchtvaartheffingen niet meer aansluit op de wijze hoe zij de heffingen thans int. Daarnaast is de vloot sinds de laatste wijziging (2009) een minder lawaaiig geworden, waardoor de huidige formules uit de Regeling luchtvaartheffingen geen recht doen aan de huidige vlootsamenstelling.

Hulpvragen

- a) Wat is het probleem?

Het probleem is dat de huidige regeling is verouderd.

- b) Wat zijn de oorzaken van het probleem?

Het is lange tijd geleden dat de regeling is gewijzigd. De wereld staat niet stil. Om bij te blijven moeten regelingen worden onderhouden.

- c) Wat is de omvang van het probleem?

Nvt

- d) Wat is het huidige beleid en wat heeft de evaluatie opgeleverd?

Nvt

- e) Wat gebeurt er als de overheid niets doet (Nuloptie)? Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

Dan is er geen werkbare regeling.

2. Wat is het beoogde doel?

Besloten is om de Regeling luchtvaartheffingen te wijzigen zodat er een voor Schiphol meer geschikte regeling is om een nieuwe heffing te kunnen innen. De gewijzigde regeling moet Schiphol in staat stellen om de heffing eenvoudiger te verwerken in haar systeem waarmee zij de heffingen int.

In de tweede plaats beoogt de onderhavige wijziging een nieuwe differentiatie qua geluidklassen aan te brengen. De regeling kent straks zeven geluidklassen waarbij voor iedere geluidsklasse een ander tarief geldt. Zo betalen meer lawaaiige vliegtuigen een hoger tarief dan stillere toestellen.

Hulpvragen

- a) Wat zijn de beleidsdoelen?

Een voor de luchthavenexploitanten werkbare regeling waar zij op basis van een geluidsheffing kunnen innen.

- b) Aan welke [duurzame ontwikkelingsdoelen \(sustainable development goals, SDG's\)](#) en [brede welvaartsuitkomsten](#) dragen de doelen bij?

Nvt.

3. Wat zijn opties om het doel te realiseren?

De enige optie is om de Regeling luchtvaartheffingen te wijzigen. In de systematiek die de Wet luchtvaart en het Besluit burgerluchthavens voorschrijven is de Regeling luchtvaartheffingen dé regeling met de instructies voor het innen van de heffing. Verder dient opgemerkt te worden dat het hier gaat om een wijziging van een bestaande regeling en dat het niet gaat om nieuw beleid.

Hulpvragen

- a) Wat zijn kansrijke aangrijpingspunten om het doel te realiseren?

Nvt.

- b) Wat zijn, gegeven de aangrijpingspunten, kansrijke beleidsopties?

Nvt.

- c) Wat is de [beleidstheorie \(doelenboom\)](#) per kansrijke beleidsoptie?

Nvt.

4. Wat zijn de gevolgen van de opties?

Het wijzigen van de regeling zorgt voor minder administratieve lasten aan de kant van Schiphol en een soepelere inning van de geluidsheffing. Daarnaast worden de geluidklassen aangepast om beter recht te doen aan de huidige vlootsamenstelling.

Hulpvragen

- a) Wat zijn de verwachte gevolgen per beleidsoptie?

Nvt.

- b) Welke [verplichte toetsen](#) zijn van toepassing en wat zijn daarvan de uitkomsten (voor zover bekend)?

Nvt.

5. Wat is de voorkeursoptie?

De voorkeursoptie is om de regeling te wijzigen. Zie bovenstaande antwoorden voor argumentatie.

Hulpvragen

a) Wat is het voorstel?

De regeling wijzigen

b) Hoe houdt het voorstel rekening met:

- [doeltreffendheid](#) en [doelmatigheid](#);
- uitvoerbaarheid voor alle relevante partijen (inclusief [doenvermogen](#), [regeldruk](#) en [handhaving](#));
- brede maatschappelijke impact?

Nvt.

c) Wat zijn de risico's en onzekerheden van dit voorstel?

Geen

d) Hoe ziet de voorgenomen [monitoring en evaluatie](#) eruit?

Dat gebeurt aan de hand van de heffingen die op basis van deze regeling worden ingesteld. Het innen van de heffingen zal een antwoord moeten geven of de wijziging van de regeling tegemoet komt aan het doel dat is gesteld. The proof of the pudding is in the eating.