

Vergaderjaar 2004–2005

28 074

Wijziging van de Wet luchtvaart inzake de exploitatie van de luchthaven Schiphol

Nr. 9

TWEEDE NOTA VAN WIJZIGING

Ontvangen 14 oktober 2004

Het voorstel van wet wordt als volgt gewijzigd:

A

De aanhef van artikel I komt te luiden: De Wet luchtvaart wordt als volgt gewijzigd:.

B

In artikel I, onderdeel A, komt het voorgestelde artikel 8.1, onderdeel j, te luiden:

j. directeur-generaal: de directeur-generaal van de Nederlandse mededingingsautoriteit.

C

In artikel I, onderdeel B, wordt de zinsnede «Artikel 8.25a» vervangen door: Artikel 8.25.

D

In artikel I, onderdeel Ba, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. In het opschrift wordt «artikel 8.25i» vervangen door: artikel 8.25j.

2. In artikel 8.25a wordt na «treft» ingevoegd: met inachtneming van artikel 8.3.

3. Artikel 8.25d wordt als volgt gewijzigd:

a. In het eerste lid wordt vóór de zinsnede »het gebruik van de luchthaven» ingevoegd: de activiteiten van de exploitant van de luchthaven ten behoeve van.

b. Het derde lid komt te luiden:

3. De tarieven voor de activiteiten, bedoeld in het eerste lid, zijn voor het geheel van de activiteiten kostengeoriënteerd.

c. Het vierde en vijfde lid worden vernummerd tot elfde en twaalfde lid.

d. Na het derde lid worden zeven nieuwe leden ingevoegd, luidende:

4. Onverminderd het derde lid, zijn de tarieven voor de beveiliging van passagiers en hun bagage voor het geheel van de beveiligingsactiviteiten kostengeoriënteerd.

5. Bij de vaststelling van de tarieven neemt de exploitant van de luchthaven de toegerekende opbrengsten in aanmerking uit overige activiteiten van de exploitant van de luchthaven die rechtstreeks verband houden met de activiteiten, bedoeld in het eerste lid.

6. Bij de vaststelling van de tarieven neemt de exploitant van de luchthaven de kosten in aanmerking van structurele maatregelen voor de uitvoering van een bijzondere aanwijzing van Onze Minister van Justitie, bedoeld in artikel 37ac, tweede lid, van de Luchtvaartwet, voor zover die maatregelen betrekking hebben op de beveiliging van passagiers en hun bagage.

7. Bij de vaststelling van de tarieven kan, in afwijking van het derde en vierde lid, de exploitant van de luchthaven een bijdrage uit andere activiteiten dan die, bedoeld in het eerste en vijfde lid, in aanmerking nemen.

8. Bij de vaststelling van de tarieven wordt de bijdrage, bedoeld in het zevende lid, naar rato van de kosten toegerekend aan de activiteiten voor de beveiliging van passagiers en hun bagage, bedoeld in het vierde lid, en de overige activiteiten ten behoeve van het gebruik van de luchthaven door gebruikers, bedoeld in het vijfde lid.

9. De exploitant van de luchthaven verrekent bij de vaststelling van de tarieven, nadat deze zijn bepaald met inachtneming van het tweede tot en met achtste lid, het verschil tussen de geraamde en de werkelijke opbrengsten en kosten in verband met de prognoses en de realisatie van het volume van het luchthavenluchtverkeer, het vervoer van passagiers en vracht en van de uitvoering van investeringen, zoals volgt uit de financiële verantwoording over het aan het moment van vaststelling van de tarieven voorafgaande boekjaar.

10. Bij de vaststelling van het tarief voor de beveiliging van passagiers en hun bagage, nadat deze is bepaald met inachtneming het tweede tot en met achtste lid, verrekent de exploitant van de luchthaven de extra opbrengst voor de beveiliging van passagiers en hun bagage die is verkregen nadat een structurele maatregel als bedoeld in het zesde lid, is ingetrokken, en het tarief voor de beveiliging van passagiers en hun bagage nog niet dienovereenkomstig is aangepast.

e. Het twaalfde lid komt te luiden:

12. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur worden nadere regels gesteld omtrent:

a. de activiteiten ten behoeve van het gebruik van de luchthaven door gebruikers waarvoor tarieven en voorwaarden als bedoeld in het eerste lid, worden vastgesteld;

b. de activiteiten, bedoeld in het vijfde lid, die rechtstreeks verband houden met de activiteiten ten behoeve van het gebruik van de luchthaven, bedoeld in het eerste lid;

c. de wijze en het tijdstip waarop de mededeling, bedoeld in het eerste lid, plaatsvindt;

d. de kostenoriëntatie, bedoeld in het derde en vierde lid;

e. het tijdstip van vaststelling en inwerkingtreding van de tarieven en voorwaarden;

f. de wijze waarop de exploitant van de luchthaven, zonodig in afwijking van de regels, bedoeld in onderdeel e, uitvoering geeft aan het zesde lid.

4. Artikel 8.25e wordt als volgt gewijzigd:

a. In het eerste lid wordt de zinsnede «en met een toelichting bevattende een economische onderbouwing» vervangen door: , alsmede een toelichting, inhoudende een economische onderbouwing en een omschrijving, aan de hand van indicatoren, van het kwaliteitsniveau van de aangeboden diensten ten behoeve van het gebruik van de luchthaven.

b. In het vierde lid worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1°. In de aanhef wordt de zinsnede «Bij algemene maatregel van bestuur» vervangen door: Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur.

2°. In onderdeel a wordt na «de wijze» ingevoegd: en het tijdstip.

3°. Aan het slot van onderdeel b wordt de punt vervangen door een puntkomma.

4°. Toegevoegd worden twee nieuwe onderdelen, luidende:

c. de indicatoren, bedoeld in het eerste lid;

d. de gegevens die door de exploitant van de luchthaven moeten worden opgenomen in het voorstel voor de tarieven en voorwaarden, bedoeld in het eerste lid, en de daarbij behorende toelichting.

5. Artikel 8.25f wordt als volgt gewijzigd:

a. Het eerste lid komt te luiden:

1. Indien binnen vier weken na de mededeling, bedoeld in artikel 8.25d, eerste lid, van de vaststelling van de tarieven en voorwaarden daartoe een aanvraag van een gebruiker is ingediend, stelt de directeur-generaal vast of de tarieven en voorwaarden in strijd zijn met bij of krachtens deze wet gestelde regels. De directeur-generaal deelt de exploitant van de luchthaven terstond mede dat een aanvraag van een gebruiker is ontvangen.

b. In het tweede lid wordt «De raad» vervangen door «De directeur-generaal» en wordt in de tweede volzin «drie maanden» vervangen door: acht weken.

c. Het derde lid komt te luiden:

3. Indien de directeur-generaal vaststelt dat de tarieven en voorwaarden in strijd zijn met bij of krachtens deze wet gestelde regels, deelt hij dit terstond mede aan de exploitant van de luchthaven. De exploitant van de luchthaven stelt opnieuw de tarieven en voorwaarden vast met inachtneming van de overwegingen van de directeur-generaal op grond van het eerste lid.

d. In het vierde lid wordt de zinsnede «Artikel 8.25e en het eerste lid van dit artikel,» vervangen door: Het eerste lid en artikel 8.25e.

e. In het vijfde lid wordt de zinsnede «gedurende de periode» vervangen door «gedurende het resterende deel van de periode», en wordt de zinsnede «, bedoeld in artikel 8.25d» vervangen door: overeenkomstig artikel 8.25d.

f. In het zesde lid wordt «de raad is bepaald» vervangen door «de directeur-generaal is vastgesteld» en wordt «krachtens de wet» vervangen door: krachtens deze wet.

g. In het zevende lid wordt «Bij algemene maatregel van bestuur» vervangen door «Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur» en wordt «de raad» vervangen door: de directeur-generaal.

6. Artikel 8.25g als volgt gewijzigd:

a. In het eerste lid wordt de zinsnede «van het gebruik van de luchthaven door gebruikers» vervangen door «en opbrengsten van de activiteiten, bedoeld in artikel 8.25d, eerste lid», en wordt «de raad» vervangen door: de directeur-generaal.

b. In het tweede lid wordt de zinsnede «gescheiden boekhouding» vervangen door: gescheiden administratie binnen de boekhouding, waarbinnen de kosten en opbrengsten van de uitvoering van de beveiliging van passagiers en hun bagage, bedoeld in artikel 8.25d, vierde lid, afzonderlijk worden geadministreerd.

c. Het derde lid wordt vernummerd tot vijfde lid.

d. Na het tweede lid worden twee nieuwe leden ingevoegd, luidende:

3. Op grond van de gescheiden administratie binnen de boekhouding, bedoeld in het tweede lid, stelt de exploitant van de luchthaven jaarlijks een financiële verantwoording op over het voorafgaande boekjaar, die bestaat uit een afzonderlijke exploitatierekening en een overzicht van de toegedeelde materiële vaste activa voor het geheel van de activiteiten, bedoeld in artikel 8.25d, eerste lid. De financiële verantwoording bevat een toelichting en is voorzien van een verklaring van een onafhankelijke accountant.

4. De exploitant van de luchthaven legt binnen vijf maanden na afloop van het boekjaar van de exploitant van de luchthaven de financiële verantwoording over het voorafgaande boekjaar tezamen met de verklaring van de onafhankelijke accountant, over aan de directeur-generaal en de gebruikers die daarom verzoeken.

e. In het vijfde lid worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1°. De zinsnede «Bij algemene maatregel van bestuur» wordt vervangen door: Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur.

2°. De zinsnede «het kostentoekeningssysteem» wordt vervangen door: het toerekeningssysteem.

3°. De zinsnede «en omtrent de inrichting en verantwoording van de gescheiden boekhouding, bedoeld in het tweede lid» wordt vervangen door: de toedeling van activa aan de activiteiten, bedoeld in artikel 8.25d, eerste lid, de inrichting van de gescheiden administratie binnen de boekhouding, bedoeld in het tweede lid, en omtrent de financiële verantwoording, bedoeld in het derde lid.

f. Toegevoegd worden drie nieuwe leden, luidende:

6. Op de voorbereiding van een besluit omtrent goedkeuring van het toerekeningssysteem is afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing.

7. Onverminderd artikel 3:13 van de Algemene wet bestuursrecht, kunnen de gebruikers van de luchthaven hun zienswijze naar voren brengen over het voorgenomen besluit omtrent goedkeuring van het toerekeningssysteem.

8. De directeur-generaal neemt het besluit omtrent goedkeuring van het toerekeningssysteem zo spoedig mogelijk, doch uiterlijk drie maanden nadat het toerekeningssysteem hem ter goedkeuring is voorgelegd.

7. Na artikel 8.25g wordt een nieuw artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 8.25ga

De exploitant van de luchthaven zendt de directeur-generaal en de gebruikers binnen vijf maanden na afloop van het boekjaar een rapportage omtrent het gerealiseerde kwaliteitsniveau van de geleverde diensten ten behoeve van het gebruik van de luchthaven, bedoeld in artikel 8.25e, eerste lid, over het voorafgaande boekjaar, mede aan de hand van ervaringen van passagiers. De rapportage omtrent het gerealiseerde kwaliteitsniveau geschiedt aan de hand van de indicatoren, bedoeld in artikel 8.25e, eerste lid.

8. In artikel 8.25h worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1°. In het eerste lid wordt «de raad» vervangen door: de directeur-generaal.

2°. In het tweede lid wordt «de raad» vervangen door «de directeur-generaal» en wordt de zinsnede «, indien hij dit voor de uitoefening van zijn taak nodig acht» vervangen door: die hij voor de uitoefening van zijn taak op grond van deze wet redelijkerwijs nodig acht.

3°. In het derde lid wordt «is verplicht» vervangen door «verleent», wordt «de raad» vervangen door «de directeur-generaal», en vervalt: te verlenen.

4°. Het vierde en vijfde lid worden vernummerd tot zesde en zevende lid.

5°. Na het derde lid worden twee nieuwe leden ingevoegd, luidende:

4. De directeur-generaal verstrekt desgevraagd aan Onze Minister van Verkeer en Waterstaat de voor de uitoefening van diens taak benodigde inlichtingen en gegevens.

5. Onze Minister van Verkeer en Waterstaat en Onze Minister van Justitie verstrekken de directeur-generaal desgevraagd de inlichtingen en gegevens die deze voor de uitoefening van zijn taak nodig heeft.

6°. In het zesde lid wordt «de raad» vervangen door «de directeur-generaal» en vervalt de zinsnede «of voor de toepassing van de Mededingingswet».

9. Na artikel 8.25h wordt een nieuw artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 8.25ha

De directeur-generaal brengt elk jaar aan Onze Minister van Verkeer en Waterstaat verslag uit over de uitoefening van zijn taken en bevoegdheden, bedoeld in de artikelen 8.25f en 8.25g.

10. Onder vernummering van artikel 8.25i tot artikel 8.25j, wordt een nieuw artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 8.25i

1. Een belanghebbende kan beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen een besluit als bedoeld in de artikelen 8.25, tweede lid, 8.25b en 8.25c.

2. In afwijking van artikel 8:7 van de Algemene wet bestuursrecht is voor beroepen tegen besluiten van de directeur-generaal op grond van artikel 8.25f, eerste lid, en artikel 8.25g, eerste lid, de rechtbank te Rotterdam bevoegd.

3. In geval van een beroep tegen besluiten als bedoeld in artikel 8.25f, eerste lid, en artikel 8.25g, eerste lid, blijft artikel 7:1 van de Algemene wet bestuursrecht buiten toepassing.

E

In onderdeel C komt artikel 8.29a, tweede lid, te luiden:

2. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur worden nadere regels gesteld omtrent de verslaggeving.

F

Artikel I, onderdelen D en E, vervalt.

G

In artikel I, onderdeel Fa, komt artikel 11.2b te luiden:

Artikel 11.2b

1. Onze Minister van Verkeer en Waterstaat kan ten behoeve van het toezicht op de naleving van de verplichtingen, voortvloeiend uit de exploitatievergunning, bedoeld in artikel 8.25a, een onderzoek instellen bij de exploitant van de luchthaven.

2. Met het onderzoek zijn belast de krachtens artikel 11.1, eerste lid, aangewezen toezichthoudende ambtenaren.

3. In afwijking van het tweede lid, kan Onze Minister van Verkeer en Waterstaat het onderzoek laten verrichten door een of meer aangewezen deskundigen.

4. De ingevolge het derde lid aangewezen deskundigen horen gebruikers.

5. Na afloop van het onderzoek wordt daarvan een rapport opgemaakt.

6. Een afschrift van het rapport wordt gezonden aan de exploitant van de luchthaven.

7. De exploitant van de luchthaven wordt gedurende vier weken na de toezending van het rapport, in de gelegenheid gesteld om schriftelijk of mondeling zijn zienswijze daaromtrent naar voren te brengen. Van hetgeen mondeling naar voren is gebracht, wordt een verslag gemaakt.

8. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur kunnen nadere regels worden gesteld omtrent het in het eerste lid bedoelde onderzoek.

H

In artikel I, onderdeel G, worden in artikel 11.14a de volgende wijzigingen aangebracht:

1°. In het eerste lid wordt «de raad» vervangen door: de directeur-generaal.

2°. Aan het eerste lid wordt een volzin toegevoegd, luidende: De artikelen 51, 53 en 54 van de Mededingingswet zijn van overeenkomstige toepassing.

3°. In het tweede lid wordt na de zinsnede «het eerste lid» een komma geplaatst.

I

In artikel I, onderdeel I, komt artikel 11.21 te luiden:

Artikel 11.21

Ingeval van overtreding van de artikelen 8.25d, eerste tot en met elfde lid, de krachtens het twaalfde lid gestelde regels, 8.25e, eerste, tweede of derde lid, de krachtens het vierde lid gestelde regels, 8.25f, derde, vijfde of zesde lid, de krachtens het zevende lid gestelde regels, 8.25g, eerste, tweede, derde of vierde lid, de krachtens het vijfde lid gestelde regels,

8.25ga of 8.25h, eerste of derde lid, zijn artikel 3, tweede lid, en hoofdstuk 7, met uitzondering van artikel 63, van de Mededingingswet van overeenkomstige toepassing.

J

Artikel II komt te luiden:

ARTIKEL II

In artikel 80a, eerste lid, van de Luchtvaartwet wordt de zinsnede «de artikelen 36 en 37» vervangen door: artikel 37.

K

In artikel IIIa worden de volgende wijzigingen aangebracht: 1° In het tweede lid wordt na «de exploitant» ingevoegd: van de luchthaven Schiphol.

2°. In het derde lid wordt na «de exploitant» ingevoegd «van de luchthaven Schiphol», wordt de zinsnede «het kostentoerekenings-systeem» vervangen door «het toerekeningsstelsel voor de kosten en opbrengsten, bedoeld in artikel 8.25g,», en wordt de zinsnede «de raad» vervangen door: de directeur-generaal van de Nederlandse mededingingsautoriteit.

L

In artikel V, tweede lid, wordt de zinsnede «van artikel 8.25d» vervangen door: van artikel I, onderdeel Ba, wat betreft artikel 8.25d van de Wet luchtvaart.

TOELICHTING

Algemeen

In het wetsvoorstel is mede in verband met de voorgenomen vervreemding van aandelen in Schiphol een regeling opgenomen omtrent de vaststelling van de tarieven en voorwaarden door de exploitant van de luchthaven Schiphol en het door de NMa daarop uit te oefenen sector-specifieke mededingingstoezicht. In verband met het voornemen om een minderheidsaandeel in Schiphol te vervreemden (Kamerstukken II 2001–2002, 28 375, nr. 5, blz. 24) heeft het vorige kabinet een evaluatie van die regeling laten uitvoeren, om na te gaan of de publieke belangen en de continuïteit van de luchthaven voldoende zijn gewaarborgd.

In het kader van deze evaluatie is nagegaan of de publieke belangen voldoende zijn gewaarborgd, de continuïteit van de luchthaven niet in gevaar komt en voldoende waarborgen aanwezig zijn om misbruik van de economische machtspositie van de luchthaven ten opzichte van de luchtvaart-maatschappijen te voorkomen. Verder zijn naar aanleiding van het bestaande wetsvoorstel door de NVLS en de KLM gezamenlijk, voorstellen gedaan voor aanpassing van het wetsvoorstel, waarover op hoofdlijnen overeenstemming bestond tussen de betrokken partijen. In het kader van de evaluatie is tevens onderzocht of en in hoeverre met deze voorstellen rekening kon worden gehouden. De resultaten van deze evaluatie zijn in de brief van 14 juli 2004 (kamerstukken II 2003–2004, 25 435, nr. 7) aangegeven.

In deze brief komt het kabinet tot de conclusie dat het bij de Tweede Kamer reeds aanhangige wetsvoorstel tot wijziging van de Wet luchtvaart inzake de exploitatie van de luchthaven Schiphol (kamerstukken II, 2001–2002, 28 074, nrs. 1 en 2) op zichzelf een goed kader biedt voor het borgen van de genoemde publieke belangen. Wel geven de resultaten van de evaluatie aanleiding tot een aantal verduidelijkingen en aanscherpingen. Deze zijn in de onderhavige nota van wijziging opgenomen. De wijzigingen hebben, naast een aantal meer specifieke technische aanvullingen en verbeteringen, vooral ten doel te waarborgen dat de aan de luchthaven gebonden gebruikers kunnen beschikken over voldoende informatie over de geboden luchthavenkwaliteit in het kader van de jaarlijkse vaststelling van de tarieven en voorwaarden door de luchthaven-exploitant, waarover de exploitant gebruikers moet consulteren. De nota van wijziging legt voorts een betere grondslag voor een ministerieel toezicht dat kan worden gebaseerd op relevante informatie over de langere termijnontwikkeling van de luchthavenvoorzieningen. In een algemene maatregel van bestuur zullen ter uitwerking van een en ander kwaliteits- en capaciteitsindicatoren met betrekking tot de luchthavenvoorzieningen worden opgenomen. Omdat naar het oordeel van het kabinet met deze aanpassingen een toereikend publiekrechtelijk kader geboden wordt voor het borgen van de publieke belangen bij de luchthaven Schiphol, heeft het kabinet besloten dat een (gedeeltelijke) beursgang verantwoord is.

Het kabinet heeft evenwel over dit oordeel en voornemen voor de goede orde een advies gevraagd aan de Raad voor Verkeer en Waterstaat. De Tweede nota van wijziging is aan de Raad van State voor advies voorgelegd. De Raad voor Verkeer en Waterstaat en de Raad van State hebben beide advies uitgebracht op 23 september 2004. Het kabinet heeft zijn reactie op het advies van de Raad voor Verkeer en Waterstaat gegeven in een brief aan de Tweede Kamer van oktober 2004. Het nader rapport naar aanleiding van het advies van de Raad van State is uitgebracht op 8 oktober 2004. Beide adviezen sterken het kabinet in zijn voornemen tot een gedeeltelijke beursgang. Een besluit tot een eventuele verdergaande beursgang is aan een volgend kabinet. De adviezen van de Raad voor Verkeer en Waterstaat en van de Raad van State geven het kabinet geen aanleiding het aanhangige wetsvoorstel anders te wijzigen dan in deze nota van wijziging voorzien.

De Raad voor Verkeer en Waterstaat heeft net als de Raad van State zorg uitgesproken of de voorgestelde rapportage- en verantwoordingsprocedure met kwaliteits- en capaciteitsindicatoren wel adequaat en niet te gedetailleerd zou zijn.

Deze zorg lijkt bij de Raad voor Verkeer en Waterstaat meer te worden gevoed door een vrees voor te weinig grip van de overheid op de luchthavenvoorzieningen, bij de Raad van State eerder voor te veel grip. Naar de mening van het kabinet houden zijn voorstellen op dit punt het juiste midden. Het kabinet houdt vast aan een vorm van regulering van de tarieven en voorwaarden die aanknoopt bij onderhandelings- en consultatieprocessen tussen luchthavenexploitant en gebruikers, met onafhankelijk toezicht van de NMa. Het kabinet houdt tevens vast aan de filosofie «Schiphol als bedrijf». In deze filosofie past het niet dat de overheid op de stoel van de onderneming gaat zitten of normen stelt voor luchthavenkwaliteit en -capaciteit. Wel dient de overheid te kunnen ingrijpen als de continuïteit van de essentiële luchthavenvoorzieningen op een toereikend peil in gevaar dreigt te komen. Het voorgestelde systeem van ministerieel toezicht op de exploitatievergunning maakt het mogelijk dat er tijdig, proportioneel en adequaat wordt bijgestuurd als dat echt noodzakelijk is. Tijdige beschikbaarheid van relevante en juiste informatie over de ontwikkeling van de luchthaven is cruciaal voor gebruikers in het

consultatieproces, voor NMA en overheid bij het toezicht. De met deze nota van wijziging voorgestelde rapportage- en verantwoordingsprocedure met kwaliteits- en capaciteitsindicatoren is in samenwerking met NVLS en KLM ontworpen. De procedure sluit zo nauw mogelijk aan bij de bestaande praktijk van planning en verantwoording. Zulks ter vermindering van onnodige administratieve lasten. De regeling is ter toets aangeboden aan de onafhankelijke Commissie voor toetsing op het punt van administratieve lasten (ACTAL) en bleek geen aanleiding te geven voor een (nadere) toets.

Het wetsvoorstel heeft slechts betrekking op de dienstverlening van de exploitant ten behoeve van het gebruik van de luchthaven Schiphol, de zogeheten luchtvaartactiviteiten. Het gaat daarbij om activiteiten van de exploitant van de luchthaven ten behoeve van het opstijgen, landen en parkeren van luchtvaartuigen, passagiersafhandeling en beveiliging van passagiers en hun bagage. De dienstverlening van de luchthaven op het gebied van de luchtvaartactiviteiten houdt in het bijzonder verband met het ter beschikking stellen van de infrastructuur op de luchthaven aan de gebruikers, de luchtvaartmaatschappijen en (rechts)personen die vluchten uitvoeren maar geen luchtvaartmaatschappij zijn.

Op de exploitant van de luchthaven zal ingevolge dit wetsvoorstel langs twee lijnen toezicht worden gehouden. Het toezicht langs de ene lijn houdt verband met het voorkomen van misbruik van economische machtspositie door de exploitant van de luchthaven. Met dit toezicht is de NMA belast. Het toezicht langs deze lijn heeft betrekking op de tarieven en voorwaarden die de exploitant vaststelt voor het eerstkomende boekjaar en in rekening brengt aan de gebruikers. Het toezicht op deze tarieven en voorwaarden vindt plaats aan de hand van de jaarlijks verplichte consultatie van gebruikers door de exploitant over diens voorstel voor tarieven en voorwaarden voor het eerstvolgende boekjaar. In deze tarieven en voorwaarden komt de kwaliteit van de voorzieningen tot uitdrukking. Bij dit voorstel verstrekt de exploitant aan de gebruikers een omschrijving van het kwaliteitsniveau van de aangeboden diensten aan de hand van bij of krachtens algemene maatregel van bestuur aangegeven indicatoren. Het toezicht op de tarieven en voorwaarden in een bepaald jaar vindt plaats door de NMA op grond van klachten van gebruikers over de vraag of de tarieven in overeenstemming met de wettelijke eisen tot stand zijn gekomen.

Het toezicht langs de andere lijn vindt plaats door de Minister van Verkeer en Waterstaat en heeft betrekking op de exploitatie van de luchthaven Schiphol waarvoor op grond van de Wet luchtvaart een vergunning is verleend. Ten behoeve van dit toezicht dient de minister te beschikken over relevante gegevens, in het bijzonder met betrekking tot investeringen die van belang zijn voor de ontwikkeling van de luchthaven. Daartoe brengt de exploitant van de luchthaven ten minste eens per drie jaar verslag uit aan de minister over de exploitatie van de luchthaven. Daarnaast is de minister bevoegd om (aanvullende) informatie aan de exploitant te vragen. De minister kan aan de hand van onder meer die informatie, alsmede overige algemeen beschikbare (financiële) gegevens, beoordelen of op de luchthaven een situatie dreigt van wanbeheer waardoor de continuïteit van de luchthaven in gevaar wordt gebracht. De behartiging van het mainportbelang, voor zover de exploitant daarop invloed heeft, is met name afhankelijk van de ontwikkeling van de infrastructuur op de luchthaven op de middellange en lange termijn.

De informatie die de exploitant voor de ene lijn van toezicht moet verstrekken, kan ook voor de andere lijn van toezicht van belang blijken te zijn. In verband daarmee is in de wet voorzien in de mogelijkheid van

uitwisseling van informatie tussen de beide bij het toezicht op de exploitatie van de luchthaven betrokken toezichthouders, de NMa en de Minister van Verkeer en Waterstaat. Met het opnemen van die mogelijkheid wordt tevens voorkomen dat de exploitant dezelfde informatie meermalen moet verstrekken, terwijl die informatie reeds bij de overheid beschikbaar is. Een nadere uitwerking van de uitwisseling van informatie zal worden opgenomen in een tussen beide toezichthouders af te sluiten relatiestatuuut.

De twee lijnen van toezicht kennen weliswaar een verschillende invalshoek, maar hebben hetzelfde object, de voorzieningen ten behoeve van de luchtvaart. Het gaat daarbij om belangrijke onderdelen voor luchthavendienstverlening, zoals het banenstelsel, het bagagesysteem, de opstelplaatsen voor vliegtuigen, de terminal, de pieren en de gates en dergelijke. De indicatoren voor de kwaliteit van deze voorzieningen ten behoeve van gebruikers zijn echter van andere aard dan de criteria waarover door de exploitant van de luchthaven aan de minister moet worden gerapporteerd in verband met de exploitatie van de luchthaven. Bij het toezicht door de minister is vooral de ontwikkeling van de investeringen in deze voorzieningen op middellange en lange termijn van belang.

In een aantal gevallen is delegatie van regelgeving bij of krachtens algemene maatregel van bestuur voorzien, waardoor verdere delegatie naar het niveau van ministeriële regeling mogelijk is gemaakt. De mogelijkheid van subdelegatie is opgenomen om de technische details van gedelegeerde regelgeving tijdig te kunnen aanpassen. Hierbij dient in het bijzonder te worden gedacht aan de aanpassing van het geprognosticeerde rendement dat de luchthaven Schiphol jaarlijks mag maken. Deze berekening zit in het gelijktijdig met deze tweede nota van wijziging aan de Tweede Kamer ter informatie gezonden ontwerp-Besluit exploitatie luchthaven Schiphol nog in de bijlage bij dat besluit. Met het oog op de jaarlijkse aanpassing van de berekening van het rendement ligt opname in een ministeriële regeling voor de hand. Om tijdwille is in het genoemde ontwerp-besluit nog geen uitwerking aan de subdelegatiemogelijkheid gegeven.

Onderdeelsgewijs

A (wijziging aanhef artikel I)

De aanhef van artikel I wordt aangepast in verband met de vaststelling en de inwerkingtreding van de wet van 27 juni 2002 (Stb. 374) tot wijziging van de Wet luchtvaart inzake de inrichting en het gebruik van de luchthaven Schiphol.

B en C (wijziging artikel 8.1, onderdeel j, en wijziging aanhef onderdeel B)

Beide onderdelen betreffen een technisch herstel van wijzigingen die door de eerste nota van wijziging waren aangebracht.

D

Onder 1 (wijziging aanhef onderdeel Ba)

Door verlettering van de in te voegen artikelen, dient in de aanhef in onderdeel Ba te worden gesproken over artikel 8.25j.

Onder 2 (wijziging artikel 8.25a)

Om het belang van de exploitatieverplichting in relatie tot het mainportbelang te benadrukken, wordt een expliciete verwijzing naar artikel 8.3 van de Wet luchtvaart opgenomen. Op deze wijze wordt de naleving van de exploitatieverplichting gerelateerd aan de doelstelling van een duurzame groei van de mainport Schiphol. Deze doelstelling is in artikel 8.3 omschreven als «een optimaal gebruik van de luchthaven als kwalitatief hoogwaardig knooppunt van nationaal en internationaal luchtverkeer, met inachtneming van de grenzen die met het oog op de veiligheid, de geluidbelasting, de lokale luchtverontreiniging en de geurbelasting noodzakelijk zijn».

Onder 3 (wijziging artikel 8.25d)

Kostenoriëntatie

Een belangrijk uitgangspunt waaraan de tarieven voor de luchtvaartactiviteiten moeten voldoen, is dat de tarieven voor het geheel van de luchtvaartactiviteiten kostengeoriënteerd dienen te zijn voor een boekjaar. In de regel zullen de tarieven gaan gelden met ingang van 1 april van het eerstkomende boekjaar. Onder omstandigheden kunnen de tarieven ook reeds gaan gelden voor het lopende boekjaar, nu artikel 8.25d, eerste lid, de mogelijkheid openlaat om op een ander moment de tarieven te laten ingaan. In dat geval moet de kostenoriëntatie tevens gelden voor het lopende boekjaar. Nu de exploitant verplicht is ten minste eenmaal per jaar de tarieven vast te stellen, kunnen de tarieven maximaal gelden voor een periode van één jaar.

Vanwege het uitgangspunt van kostenoriëntatie kon op grond van de oorspronkelijke redactie van artikel 8.25d bij de vaststelling van de tarieven geen rekening worden gehouden met opbrengsten uit andere activiteiten van de exploitant van de luchthaven. Om dit alsnog mogelijk te maken is artikel 8.25d zo aangepast dat bij de vaststelling van de tarieven ook bepaalde opbrengsten in aanmerking kunnen of moeten worden genomen.

Omdat de tarieven voor de luchtvaartactiviteiten een goede weergave dienen te zijn van de kosten en opbrengsten die direct samenhangen met de luchtvaartactiviteiten, wordt nu in artikel 8.25d, vijfde lid, bepaald dat bij de vaststelling van de tarieven door de exploitant van de luchthaven in ieder geval de (netto) toegerekende opbrengsten uit andere, rechtstreeks met de luchtvaartactiviteiten verband houdende activiteiten, niet zijnde de opbrengst uit luchthaventarieven, in aanmerking moeten worden genomen. Dit houdt voor de exploitant de verplichting in om die opbrengsten in mindering te brengen bij de vaststelling van de tarieven. Om geen misverstand te laten ontstaan over de vraag aan welke activiteiten daarbij moet worden gedacht, zullen die activiteiten limitatief worden opgesomd bij of krachtens algemene maatregel van bestuur op grond van het twaalfde lid van artikel 8.25d.

Verder is artikel 8.25d aangepast om de exploitant van de luchthaven de mogelijkheid te bieden bij de vaststelling van de tarieven een bijdrage vanuit andere, commerciële niet-luchtvaartactiviteiten in aanmerking te nemen. Dit is neergelegd in het zevende en achtste lid. Het mededingingsrecht verbiedt niet dat een bijdrage plaatsvindt vanuit andere economische activiteiten waarvoor geen economische machtspositie bestaat, naar luchtvaartactiviteiten ten aanzien waarvan de exploitant van de luchthaven een economische machtspositie heeft. Door bij de vaststelling van de tarieven voor luchtvaartactiviteiten de toegerekende opbrengsten in aanmerking te nemen uit activiteiten die rechtstreeks verband houden met de luchtvaartactiviteiten of een bijdrage vanuit de andere, commerciële niet-luchtvaartactiviteiten, zullen lagere tarieven kunnen worden

vastgesteld dan op grond van de kosten van uitsluitend de luchtvaartactiviteiten als zodanig gerechtvaardigd zou zijn. Het in aanmerking nemen van een bijdrage vanuit de andere, commerciële niet-luchtvaartactiviteiten staat de exploitant vrij om te doen. De bijdrage wordt dan als opbrengst geadministreerd binnen de luchtvaartactiviteiten verdeeld over de beveiligingsactiviteiten en de overige activiteiten naar rato van de aan die activiteiten toegerekende kosten.

De kostenoriëntatie van de tarieven dient tevens transparant te zijn gemaakt. Dit geldt ook voor de opbrengsten die worden verdisconteerd in deze tarieven, te weten opbrengsten uit activiteiten die rechtstreeks verband houden met de luchtvaartactiviteiten op de luchthaven en een eventuele bijdrage vanuit andere, commerciële niet-luchtvaartactiviteiten naar de luchtvaartactiviteiten. Daartoe dient door de exploitant van de luchthaven in de eerste plaats inzicht te worden verschaft bij het voorstel van tarieven. In de tweede plaats dient door de exploitant een gescheiden administratie binnen de boekhouding voor de luchthavenactiviteiten te worden bijgehouden, met daarbinnen een afzonderlijke administratie van de kosten en opbrengsten van beveiliging van passagiers en hun bagage. Op basis van de gescheiden administratie binnen de boekhouding dient jaarlijks een financiële verantwoording te worden opgesteld.

Verrekening

Na afloop van een boekjaar kan blijken dat de opbrengsten uit de tarieven voor luchtvaartactiviteiten en de kosten daarvan afwijken van de opbrengsten en de kosten voor dat boekjaar die zijn geraamd op basis van prognoses met betrekking tot het luchthavenluchtverkeer, het vervoer van passagiers en vracht en de uitvoering van geplande investeringen. Indien de werkelijke resultaten hoger zijn dan de geraamde resultaten, kan een situatie ontstaan waarin de tarieven achteraf niet in overeenstemming blijken te zijn met het uitgangspunt van kostenoriëntatie van de tarieven. Dit kan zich bijvoorbeeld voordoen indien niet alle geplande investeringen zijn uitgevoerd. In het andere geval blijken de gemaakte kosten niet volledig te kunnen worden gedekt door gerealiseerde opbrengsten.

In het wetsvoorstel was niet voorzien in de mogelijkheid van verrekening van deze meer- of minderopbrengsten bij de vaststelling van de tarieven die gaan gelden in het volgende boekjaar, omdat bij de vaststelling van die tarieven slechts de (geraamde) kosten en opbrengsten voor het komende boekjaar in beschouwing mogen worden genomen. Deze situatie blijkt bij nader inzien echter minder wenselijk, omdat daardoor de tarieven over een bepaald boekjaar niet in overeenstemming kunnen blijken te zijn met het uitgangspunt van kostenoriëntatie. Bovendien kunnen gebruikers de nadien gebleken hogere opbrengsten niet terugvorderen, omdat de kostenoriëntatie wordt bepaald naar het moment van de vaststelling van de tarieven. De gebruikers kunnen in het kader van het wettelijk voorgeschreven consultatieproces weliswaar hun zienswijze geven over de ramingen die ten grondslag liggen aan de tarieven, maar dit biedt geen garantie tegen een per saldo hogere opbrengst dan op basis van de ramingen met betrekking tot het luchthavenluchtverkeer, het vervoer van passagiers en vracht en de uitvoering van investeringen is voorzien. Evenmin bestaat voor de exploitant van de luchthaven de mogelijkheid om eventuele tekorten bij de opbrengsten uit de tarieven voor de luchtvaartactiviteiten in een daarop volgend jaar te compenseren in de tarieven. Om deze gebreken in het wetsvoorstel te ondervangen, is artikel 8.25d aangepast, door daaraan een negende lid toe te voegen. De verrekening van het resultaat van het afgelopen boekjaar wordt overigens niet betrokken bij de bepaling van het geprognosticeerde rendement.

De efficiëncywinst bij de operationele kosten die de exploitant van de luchthaven in een jaar (ten opzichte van de raming) genereert, mag daarentegen wel door de exploitant worden behouden. Dit biedt de exploitant een prikkel om de luchthaven efficiënter te exploiteren. Dit leidt vervolgens in latere boekjaren waarschijnlijk tot lagere kosten en daarmee tot lagere tarieven. Omgekeerd komen hogere operationele kosten dan eerder geraamd voor rekening van de exploitant van de luchthaven. Uiteraard geldt dat niet voor de operationele kosten die direct verband houden met de in de voorgaande paragraaf geschetste situatie van verrekening voor verschillen in verkeer en vervoer en investeringen. Het kabinet heeft er destijds bewust van afgezien om in de wet een «pricecap» op te nemen, waarbij de tariefsontwikkeling is gekoppeld aan de consumenten-prijsindex minus een efficiëncyfactor x . Naast het feit dat het in de praktijk moeilijk is om de x -factor op een goede manier te bepalen, bestaat daarbij het risico dat investeringsprikkel van de exploitant negatief worden beïnvloed, hetgeen ten koste kan gaan van de mainportontwikkeling. Bovendien kan in een price-cap-systeem moeilijk rekening gehouden worden met onverwachte schommelingen in de exploitatie. In de voorgestelde regelgeving is wel een voordeel van het price-cap-systeem opgenomen door de exploitant van de luchthaven binnen het voorgestelde reguleringssysteem in het kader van het wettelijk voorgeschreven consultatieproces aan de gebruikers inzicht te laten geven in de voor het komende tariefjaar te verwachten efficiëncywinst. Daarmee maakt de te realiseren efficiëncywinst tevens deel uit van de «onderhandelingen» met de gebruikers in verband met de totstandkoming van de tarieven en voorwaarden.

Het kabinet ziet vooralsnog geen aanleiding om verdergaande efficiëncyprikkel in de wet op te nemen.

Kosten van beveiliging

Met de inwerkingtreding van de wet van 18 april 2002 (Stb. 226) tot wijziging van de Luchtvaartwet inzake de beveiliging op de luchtvaartterreinen, is de luchthaven Schiphol met ingang van 1 april 2003 volledig verantwoordelijk geworden voor de uitvoering van de beveiliging van de passagiers die gebruik maken van de luchthaven, en van hun bagage. Ten behoeve van de uitvoering van die beveiligingstaak werd voordien door het Ministerie van Justitie een afzonderlijke (wettelijke) beveiligingsheffing geheven ter dekking van de daartoe door het ministerie gemaakte kosten in verband met de terbeschikkingstelling van beveiligingspersoneel voor de luchthaven. De beveiligingsheffing die voorheen werd geheven door het Ministerie van Justitie is ten gevolge van bovenbedoelde wet van 18 april 2002 (Stb. 226) komen te vervallen.

De uitvoering van de beveiliging van de passagiers en hun bagage op de luchthaven Schiphol behoort tot de dienstverlening van de luchthaven met betrekking tot het gebruik van de luchthaven en maakt daarom deel uit van de luchtvaartactiviteiten, bedoeld in artikel 8.25d, eerste lid, van de wet, zoals die bij of krachtens algemene maatregel van bestuur zullen worden vastgesteld.

Het gevolg van de wijziging van de Luchtvaartwet en het daardoor volledig verantwoordelijk worden van de luchthaven Schiphol voor de uitvoering van de beveiliging van de passagiers en hun bagage is, dat de kosten van de uitvoering van die beveiliging voortaan volledig ten laste van de exploitant van de luchthaven komen. Het gaat daarbij niet alleen om de infrastructurele en facilitaire kosten, maar tevens om de personele kosten die de luchthaven Schiphol moet maken voor een adequate

uitvoering van de beveiliging. De kosten omvatten tevens de kosten van infrastructurele faciliteiten ten behoeve van de grenscontrole die aan de exploitant van de luchthaven kunnen worden toegerekend. Die kosten zullen door de exploitant van de luchthaven in het vervolg in de luchtvaarttarieven worden verdisconteerd.

Vooralsnog stelde het wetsvoorstel geen bijzondere eisen aan de totstandkoming van de tarieven voor de uitvoering van de beveiliging van de passagiers en hun bagage, noch aan de transparantie van de daaraan ten grondslag liggende kosten.

Op grond van artikel 8.25d, derde lid, van het wetsvoorstel dienen de tarieven voor de luchtvaartactiviteiten als geheel, waarvan de beveiligingsactiviteiten deel uitmaken, kostengeoriënteerd te zijn. In verband met de aard van de beveiligingsactiviteiten, de wettelijke verplichting tot uitvoering daarvan door de luchthaven Schiphol en de omvang van de daarmee gemoeide kosten, en met het oog op het voorkómen van kruissubsidiëring met de tarieven voor de andere luchtvaartactiviteiten, heeft het kabinet aanleiding gezien met het oog op de transparantie artikel 8.25d van het wetsvoorstel aan te passen. Behalve dat de eis van kostenoriëntatie geldt voor de luchtvaartactiviteiten als geheel (zie het derde lid), wordt nu in het vierde lid bepaald dat de tarieven voor de beveiliging van de passagiers en hun bagage voor het geheel van die activiteiten ook kostengeoriënteerd dienen te zijn. Daarnaast moeten de tarieven en voorwaarden voor de uitvoering van de beveiliging, als onderdeel van de activiteiten met betrekking tot het gebruik van de luchthaven waarvoor op grond van artikel 8.25d, eerste lid, tarieven en voorwaarden moeten worden vastgesteld, tevens voldoen aan de eisen van redelijkheid en non-discriminatie.

Ten einde te bereiken dat voldoende transparantie bestaat met betrekking tot de kosten voor de beveiliging en de hoogte van het tarief, wordt de exploitant van de luchthaven verder verplicht de kosten en opbrengsten van de beveiliging afzonderlijk te administreren binnen de gescheiden administratie binnen de boekhouding voor luchtvaartactiviteiten. Daartoe is artikel 8.25g, tweede lid, aangepast. Deze regeling sluit ook aan bij de aanbevelingen van de International Civil Aviation Organisation (ICAO) in haar Policies and Charges for Airports and Air Navigation Charges (2001).

De toegerekende opbrengsten uit het vijfde lid worden conform het goedgekeurde toerekenings-systeem vastgesteld.

Aanvullende beveiligingsmaatregelen

Voorts is aan artikel 8.25d een zesde lid toegevoegd in verband met de bevoegdheid van de Minister van Justitie om op grond van artikel 37ac, tweede lid, van de Luchtvaartwet de exploitant van de luchthaven een aanwijzing te geven om maatregelen te treffen in verband met de controle op passagiers en hun bagage indien dat vanwege «onvoorziene omstandigheden» noodzakelijk is. Daarbij kan worden gedacht aan de dreiging van een terroristische aanslag, of dreigende omstandigheden in verband met de internationale politieke situatie. Voor zover deze maatregelen betrekking hebben op de beveiliging van passagiers en hun bagage, blijven die binnen de reikwijdte van dit wetsvoorstel en zullen de kosten van die maatregelen bij de vaststelling van de tarieven voor de beveiliging worden betrokken. De in de memorie van toelichting bij artikel 37ac van de Luchtvaartwet aangeduide niet-structurele ofwel tijdelijke maatregelen komen, voor zover die voortvloeien uit een bijzondere aanwijzing, ten laste van het Ministerie van Justitie. Indien de noodzaak bestaat voor een

structurele maatregel, ligt het voor de hand om de kosten ten laste te brengen van de luchtvaartsector, zoals dat ook geldt voor de overige beveiligingsmaatregelen. Daartoe dienen alsdan de tarieven van de exploitant te worden gewijzigd. De exploitant van de luchthaven kan de kosten van een structurele maatregel doorberekenen aan de gebruikers door middel van de lucht-haventarieven (security service charge). Voor de wijziging van de tarieven zal bij of krachtens algemene maatregel van bestuur op grond van het aan artikel 8.25d toegevoegde twaalfde lid, een verkorte procedure worden opgenomen in vergelijking met de reguliere procedure voor de totstandkoming van de tarieven. Omdat deze procedure korter is, kan het voorkomen dat het (inmiddels) vastgestelde tarief voor de beveiliging van passagiers en hun bagage voor de ingangsdatum moet worden verhoogd in verband met de doorberekening van de kosten van een structurele maatregel.

In aanvulling hierop is in artikel 8.25d, tiende lid, tevens een regeling opgenomen voor de verrekening van de opbrengsten over de periode nadat de structurele maatregel door de Minister van Justitie op grond van artikel 37ac van de Luchtvaartwet weer is ingetrokken tot het moment dat de tarieven dienovereenkomstig zijn aangepast. Hiermee wordt voorkomen dat opbrengsten uit tarieven worden gegenereerd, zonder dat hier nog kosten tegenover staan voor de exploitant van de luchthaven.

Inwerkingtreding tarieven en voorwaarden

Ten slotte is in het twaalfde lid van artikel 8.25d een grondslag opgenomen om bij of krachtens algemene maatregel van bestuur voorschriften te stellen met betrekking tot het moment van inwerking-treding van de tarieven en voorwaarden. Deze grondslag is om praktische redenen noodzakelijk, ten einde reisorganisaties in staat te stellen hun klanten adequaat te informeren over de reistarieven in het komende seizoen.

Tevens is van de gelegenheid gebruik gemaakt om enkele technische wijzigingen aan te brengen in artikel 8.25d.

Onder 4 (wijziging artikel 8.25e) en onder 7 (invoeging nieuw artikel 8.25ga)

Kwaliteitsindicatoren

Het kabinet heeft met het wetsvoorstel gekozen voor een vorm van «light handed regulering» en daarmee aangesloten bij het concept van «Schiphol als bedrijf». In verband daarmee heeft in het wetsvoorstel een op de situatie van de luchthaven afgestemde uitwerking van het beginsel van zogenoemde «onderhandelde toegang» plaatsgevonden. De exploitant van de luchthaven is verplicht jaarlijks de tarieven en voorwaarden voor een basispakket van de geboden dienstverlening vast te stellen, na consultatie van de gebruikers (voornamelijk luchtvaartmaatschappijen). Naast de eis van kostenoriëntatie is in de wet bepaald dat de tarieven en voorwaarden voor de onderscheiden diensten ook redelijk moeten zijn.

Voor de gebruikers is belangrijk dat de kwaliteit van de door de exploitant op de luchthaven geboden dienstverlening zo veel mogelijk wordt afgestemd op hun wensen, zoals die in het kader van de consultatieprocedure naar voren kunnen worden gebracht.

In het kader van de totstandkoming van de tarieven en voorwaarden kunnen gebruikers voor een of meer seizoenen individueel of collectief afspraken maken met de exploitant over een hoger of lager kwaliteits-

niveau van de dienstverlening (service level) in verband met het gebruik van de op de luchthaven aanwezige infrastructuur. Met een dergelijk «service level agreement» wordt afgeweken van het geboden basisniveau. In zulke overeenkomsten kunnen tevens afspraken worden opgenomen over het daarop gebaseerde capaciteits- en kwaliteitsniveau van de dienstverlening, de te realiseren faciliteiten, de toewijzing van die faciliteiten en de investeringen op de luchthaven. Dit betreft doorgaans overeenkomsten tussen de exploitant en een of meer luchtvaartmaatschappijen. De afspraken worden daarbij vastgelegd met behulp van «harde» kwaliteitsindicatoren. De wet sluit die mogelijkheid niet uit. In de praktijk zullen low cost maatschappijen een ander kwaliteitsniveau van dienstverlening verlangen dan bijvoorbeeld een home carrier als KLM die een omvangrijk netwerk van luchtverbindingen wil onderhouden met de luchthaven Schiphol als thuisbasis.

Voor zover zulke afspraken betrekking hebben op de tarieven en voorwaarden van de dienstverlening op het gebied van luchtvaartactiviteiten, geldt dat die tarieven en voorwaarden tot stand dienen te komen in overeenstemming met de eisen van het wetsvoorstel. Belangrijk daarbij is tevens dat ook voor die tarieven en voorwaarden de eis van non-discriminatie geldt die de wet in het algemeen stelt aan de tarieven en voorwaarden. Dit betekent dat iedere gebruiker onder dezelfde condities van die vorm van dienstverlening moet kunnen gebruikmaken.

In de praktijk komen service level agreements niet als vanzelfsprekend tot stand, en voor zover deze tot stand komen, hebben deze veelal betrekking op slechts enkele luchthavendiensten.

In het kader van de uitgevoerde evaluatie is nagegaan of de voorgescreven consultatieprocedure, voorafgaande aan de vaststelling van de tarieven en voorwaarden, voor de gebruikers wel voldoende inzicht biedt in de redelijkheid van de tarieven en voorwaarden voor een basispakket van de op de luchthaven geboden dienstverlening van de luchtvaartactiviteiten. De eis van redelijkheid van de afzonderlijke tarieven en voorwaarden brengt met zich dat geen wanverhouding mag bestaan tussen de hoogte van de tarieven en hetgeen ervoor geboden wordt.

Dit heeft ertoe geleid dat er nu voor is gekozen dat door de exploitant in het kader van de consultatieprocedure tevens informatie moet worden gegeven over de kwaliteit van het basispakket van de door de exploitant geboden diensten, aan de hand van voorgeschreven kwaliteitsindicatoren. Dit is in artikel 8.25e neergelegd, waarbij geldt dat de kwaliteitsindicatoren bij of krachtens algemene maatregel van bestuur zullen worden vastgesteld. Dit zal zowel de beoordeling van de redelijkheid van het kwaliteitsniveau van het basispakket van de geboden dienstverlening op de luchthaven in relatie tot de tarieven ten goede komen, alsook een effectiever toezicht daarop mogelijk maken.

Daarbij gaat het nadrukkelijk om kwaliteitsindicatoren met betrekking tot essentiële processen op de luchthaven die verband houden met de luchtvaartactiviteiten waarvoor de exploitant zelf verantwoordelijk kan worden gehouden (te weten het banenstelsel, het aantal vliegtuigopstelplaatsen, passagiersterminals en pieren, bagageafhandelingsstelsel, voorrijwegen). Dit behelst naast het zorgdragen voor voldoende luchthaveninfrastructuur, tevens de toewijzing daarvan en de personele inzet. Ook dit maakt deel uit van de voorwaarden en dus van het overleg tussen de exploitant en de gebruikers.

Kwaliteit is in belangrijke mate gerelateerd aan de capaciteit die de exploitant beschikbaar stelt en de daarbij aangeboden productdifferentiatie (level of service). De luchthavenexploitant kan de geboden extra capaciteit/kwaliteit beïnvloeden via het jaarlijks investerings-

programma dat de exploitant uitvoert en dat kan worden gerelateerd aan een eventuele tariefstijging. Daarnaast is ook de operationele kwaliteit van belang die betrekking heeft op de betrouwbaarheid van de dienstverlening («de mate waarin een bepaalde dienstverlening ook daadwerkelijk wordt geleverd voor gebruik door luchtvaartmaatschappijen»).

Het uiteindelijk resulterende kwaliteitsniveau hangt niet alleen af van de capaciteit maar ook van de vraag naar de faciliteiten op de luchthaven in de vorm van het volume van het luchthavenlucht-verkeer, het aantal passagiers en de hoeveelheid vracht. Indien bijvoorbeeld de aangeboden capaciteit geen gelijke tred houdt met een sterk toenemende vraag naar luchthavenfaciliteiten, zou dit kunnen leiden tot een lagere kwaliteit en betrouwbaarheid van de geboden dienstverlening. Als betrouwbaarheidsmaatstaf zouden onder meer kunnen worden genoemd wachttijden en doorlooptijden van operationele processen op de luchthaven (bijvoorbeeld vliegtuigomdraaitijd, punctualiteit van aankomst en vertrek van vluchten, wachttijden bij check-in faciliteiten, etcetera). Hoewel de operationele kwaliteit mede wordt bepaald door de beschikbaarheid van de infrastructurele voorzieningen, de personeelsinzet en het onderhoud door de luchthavenexploitant, zijn deze processen in belangrijke mate afhankelijk van de dienstverlening door derden, zoals de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), afhandelingsbedrijven, marechaussee (grenscontrole), etcetera. In het algemeen kunnen de operationele processen doorgaans niet volledig door de exploitant worden beheerst en valt de uitkomst daarvan ook niet uitsluitend aan de exploitant toe te rekenen. Om die reden is de betrouwbaarheid niet als uitgangspunt genomen voor de voor te schrijven kwaliteitsindicatoren voor de geboden dienstverlening in relatie tot de tarieven.

De ten behoeve van het consultatieproces op te nemen kwaliteitsindicatoren betreffen derhalve slechts de beschikbaarheid van het door de luchthavenexploitant geboden basispakket luchthaven-diensten en de voorgenomen investeringen die zijn verdisconteerd in de tarieven voor het eerstvolgende boekjaar. Ter beperking van de administratieve lasten zal ten behoeve van de regelgeving daarom zo veel mogelijk aansluiting worden gezocht bij kwaliteitsindicatoren die internationaal gebruikelijk zijn en voor het overleg met gebruikers relevant zijn. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur zal een minimum set objectief en eenduidig meetbare (output gerelateerde) indicatoren voor de essentiële luchthavendiensten worden vastgelegd. Voor zover mogelijk kunnen deze worden gerelateerd aan de te verwachten vraag (verkeer en vervoer). Als onderdeel van de voorwaarden behelzen de kwaliteitsindicatoren, zoals aangegeven, echter nadrukkelijk geen normen of standaarden (die moeten worden gerealiseerd), maar dienen uitsluitend voor het aan de gebruikers bieden van informatie om te kunnen beoordelen of geen wanverhouding bestaat tussen de tarieven en hetgeen ervoor geboden wordt.

In overeenstemming met de opzet van het reguleringssysteem, waarbij het overleg in het kader van de consultatieprocedure tussen exploitant en gebruikers centraal staat, is het streven erop gericht dat partijen in dit overleg komen tot een uitgebreidere set van kwaliteitsindicatoren, ook wat betreft de betrouwbaarheid, voor een basispakket van de geboden dienstverlening.

Voorts is ten behoeve van het vereiste inzicht in het door de exploitant van de luchthaven geboden kwaliteitsniveau van de dienstverlening op de luchthaven in het wetsvoorstel een nieuw artikel 8.25ga opgenomen. Daarin is voorgescreven dat de exploitant jaarlijks een rapportage maakt over het in het afgelopen boekjaar door de luchthaven geboden kwaliteitsniveau van de dienstverlening aan de hand van de bij of krachtens

algemene maatregel van bestuur voorgeschreven indicatoren. Tevens dient de rapportage informatie te bevatten over het door de passagiers gepercipieerde kwaliteitsniveau van de dienstverlening. Basis hiervoor zijn de gegevens die de exploitant van de luchthaven verkrijgt door middel van het regelmatig uitvoeren van enquêtes onder de reizigers.

De rapportage over het kwaliteitsniveau van de door de exploitant van de luchthaven geboden dienstverlening zal in het kader van het consultatieproces voor het eerstvolgende boekjaar tevens aan de gebruikers beschikbaar worden gesteld. Daarnaast dient de rapportage aan de NMa te worden overgelegd, ten einde de NMa in staat te stellen mogelijke verzoeken van gebruikers over de (on)rechtmatigheid van de tarieven en voorwaarden te beoordelen.

Daarmee wordt in het wetsvoorstel voldoende verankerd dat ook het kwaliteitsniveau van de dienstverlening in de tarieven en voorwaarden tot uitdrukking komt en de gebruikers daarop invloed kunnen uitoefenen.

Toezicht door de NMa

De informatie over het kwaliteitsniveau aan de hand van de indicatoren kan tevens dienen als informatie voor de NMa bij de beoordeling van de redelijkheid van de tarieven en voorwaarden, in verband met de door luchthaven geboden kwaliteit van de dienstverlening en het gebruik van de beschikbare infrastructuur, in het geval door een gebruiker daartegen een «klacht» wordt ingediend.

Hoewel de kwaliteit van het totale pakket van diensten door de luchthaven mede wordt bepaald door investeringen in de infrastructuur op de luchthaven op de korte en lange(re) termijn, heeft de NMa geen directe rol met betrekking tot het beoordelen van de voor het eerstvolgende boekjaar geplande investeringen.

De taak van de NMa ten aanzien van het voorgenomen kwaliteitsniveau van de geboden dienstverlening, die indirect wordt bepaald door de investeringen, blijft beperkt tot het beoordelen van de vraag of de tarieven en voorwaarden in overeenstemming zijn met de wettelijke eisen van redelijkheid, non-discriminatie en kostenoriëntatie. Er dient steeds een redelijke verhouding te bestaan tussen de tarieven en de voorwaarden. De beoordeling daarvan door de NMa kan plaatsvinden aan de hand van de criteria die in het algemene mededingingsrecht gebruikelijk zijn.

Voor het overige beperkt de taak van de NMa zich tot het houden van toezicht op de verrekening van hogere opbrengsten uit tarieven als gevolg van het uitblijven van investeringen waarvan de kosten reeds waren verdisconteerd in de tarieven voor het lopende boekjaar. Het investeringsniveau op de luchthaven als zodanig kan slechts worden beoordeeld in het kader van de aan de exploitant van de luchthaven verleende exploitatievergunning en de daaraan verbonden wettelijke verplichting om voor de afwikkeling van het luchthavenluchtverkeer benodigde voorzieningen te treffen en zich op dit punt niet schuldig te maken aan wanbeheer. Het toezicht daarop is in handen van de Minister van Verkeer en Waterstaat gelegd.

Overigens ligt de handhaving van eenmaal overeengekomen voorwaarden bij de gebruikers zelf. Zij kunnen immers altijd bij de civiele rechter een vordering op grond van wanprestatie instellen terzake van door de gebruikers met de exploitant van de luchthaven gesloten overeenkomsten.

Onder 5 (wijziging artikel 8.25f)

De wijzigingen in artikel 8.25f hangen onder meer samen met de invoering van de eis dat de tarieven voor de beveiliging van passagiers en hun bagage op grond van artikel 8.25d, vierde lid, afzonderlijk kostengeoriënteerd dienen te zijn.

Voorts is in het eerste lid een termijn van vier weken opgenomen waarbinnen een gebruiker de NMa kan verzoeken om vast te stellen of de tarieven en voorwaarden in overeenstemming met de eisen van het wetsvoorstel zijn vastgesteld. Na afloop van die termijn kunnen gebruikers geen «klacht» meer indienen bij de NMa naar aanleiding van de tarieven en voorwaarden. Wel heeft de NMa bevoegdheden om bij het nietnaleven van de wettelijk verplichtingen op te treden tegen de exploitant van de luchthaven.

Het vijfde lid is verduidelijkt ten einde misverstanden te voorkomen met betrekking tot de periode waarvoor de tarieven gelden die (opnieuw) door de exploitant van de luchthaven zijn vastgesteld, nadat op aanvraag van een gebruiker door de NMa is vastgesteld dat de eerder vastgestelde tarieven niet op de juiste wijze zijn tot stand gekomen of niet in overeenstemming blijken te zijn met de wettelijke eisen.

Onder 6 (wijziging artikel 8.25g)

De wijzigingen in artikel 8.25g hangen onder meer samen met de eis dat de tarieven voor de beveiliging van passagiers en hun bagage op grond van artikel 8.25d, vierde lid, afzonderlijk kostengeoriënteerd dienen te zijn. In de toelichting bij artikel 8.25d is hierop ook reeds ingegaan.

Op grond van het wetsvoorstel dienen de luchtvaartactiviteiten als geheel kostengeoriënteerd te zijn. De aanwijzing van de luchtvaartactiviteiten vindt plaats bij of krachtens algemene maatregel van bestuur. Tot die activiteiten worden ook de beveiligingsmaatregelen voor passagiers en hun bagage gerekend. De tarieven voor het geheel van deze activiteiten dienen op grond van het wetsvoorstel eveneens kostengeoriënteerd te zijn. Met het oog op de vereiste transparantie is daarom bepaald dat voor de luchtvaartactiviteiten een gescheiden administratie binnen de boekhouding dient te worden gevoerd. In artikel 8.25g, tweede lid, wordt thans ook voorgeschreven dat de kosten en opbrengsten van beveiliging binnen de gescheiden administratie voor activiteiten afzonderlijk worden geadministreerd.

In aansluiting op de voorwaarde van een gescheiden administratie binnen de boekhouding met het oog op de vereiste transparantie, is in het derde lid van artikel 8.25g tevens bepaald dat op basis van de gescheiden administratie door de exploitant van de luchthaven jaarlijks een financiële verantwoording moet worden opgesteld. De financiële verantwoording bestaat uit een exploitatierekening en een overzicht van de toegedeelde materiële vaste activa en is voorzien van een verklaring van een onafhankelijke accountant.

De gescheiden administratie binnen de boekhouding en de financiële verantwoording dienen ertoe de NMa inzicht te bieden in de exploitatie van de luchthaven en in het door de exploitant van de luchthaven gerealiseerde rendement over de luchtvaartactiviteiten. Tevens biedt de financiële verantwoording inzicht in het verschil tussen de geraamde en de werkelijke opbrengsten uit de tarieven in verband met de prognoses en de realisatie van het volume van het luchthavenluchtverkeer, het aantal passagiers en de hoeveelheid vracht, alsmede van de uitvoering van de

geplande investeringen. Dit is van belang omdat de exploitant van de luchthaven bij de vaststelling van de tarieven voor een daaropvolgend jaar dit verschil, bestaande uit meer- of minderopbrengsten, op grond van artikel 8.25d moet verrekenen. Aan de hand van de financiële verantwoording kan de NMa vaststellen of dit op de juiste wijze geschiedt.

Daarnaast is artikel 8.25g aangevuld met een zevende lid, waarin is bepaald dat gebruikers conform de Algemene wet bestuursrecht een zienswijze naar voren kunnen brengen over het voorgenomen besluit tot goedkeuring van het voorgelegde toerekeningssysteem voor kosten en opbrengsten. Deze aanvulling is noodzakelijk ten einde alle gebruikers in de gelegenheid te stellen om een zienswijze in te dienen.

Onder 8 (wijziging artikel 8.25h)

In het tweede lid van artikel 8.25h is van de gelegenheid gebruik gemaakt om een technische wijziging aan te brengen, waardoor slechts inlichtingen kunnen worden ingewonnen bij de exploitant van de luchthaven met het oog op de naleving van de verplichtingen die op grond van het wetsvoorstel in de Wet luchtvaart worden opgenomen.

Daarnaast zijn in artikel 8.25h bevoegdheden opgenomen voor de Minister van Verkeer en Waterstaat en de NMa om inlichtingen in te winnen bij elkaar, ten einde beide bestuursorganen in staat te stellen hun taken op grond van het wetsvoorstel adequaat te kunnen uitvoeren. Voor de NMa is in het vijfde lid bovendien de bevoegdheid opgenomen om inlichtingen in te winnen bij de Minister van Justitie. Die mogelijkheid is opgenomen in verband met de doorberekening van de kosten voor maatregelen die door de Minister van Justitie op grond van artikel 37ac van de Luchtvaartwet zijn opgelegd in verband met de controle op passagiers en hun bagage.

De gegevens waarover de NMa op grond van de Mededingingswet beschikt mogen ingevolge artikel 90 van de Mededingingswet niet aan de Minister van Verkeer en Waterstaat worden verstrekt omdat die gegevens alleen mogen worden gebruikt ten behoeve van de uitvoering van de Mededingingswet. Voor zover de Minister van Verkeer en Waterstaat de directeur-generaal van de NMa desgevraagd inlichtingen en gegevens verstrekt, mogen die inlichtingen en gegevens slechts worden gebruikt voor het toezicht op de naleving van de artikelen 8.25d tot en met 8.25j van de Wet luchtvaart. Dit blijkt uit het gebruik van de term «diens taak» in artikel 8.25h.

Onder 9 (invoeging nieuw artikel 8.25ha)

In het wetsvoorstel is een nieuw artikel 8.25ha ingevoegd op grond waarvan de verplichting geldt voor de NMa aan de Minister van Verkeer en Waterstaat jaarlijks verslag uit te brengen over de uitoefening van zijn taken en bevoegdheden. Deze verplichting dient ertoe de minister te informeren over het functioneren van het in het wetsvoorstel opgenomen reguleringskader, ten einde het systeem van regulering en de effecten daarvan te kunnen beoordelen. Tevens biedt dit verslag informatie ten behoeve van de uit te voeren evaluatie van het wetsvoorstel.

Onder 10 (invoeging nieuw artikel 8.25i) en F (vervallen artikel I, onderdelen D en E)

In het ingediende wetsvoorstel was een tweetal onderdelen opgenomen met betrekking tot de rechtsbescherming tegen besluiten van de Minister van Verkeer en Waterstaat rond de exploitatie-vergunning, alsmede tegen

besluiten van de directeur-generaal van de NMa. De bedoelde onderdelen D en E van artikel I gingen daarbij uit van de tekst van het ingediende voorstel van wet dat uiteindelijk heeft geleid tot de wet van 27 juni 2002 (Stb. 374).

Als gevolg van wijzigingen die in het genoemde wetsvoorstel tijdens de totstandkomingsprocedure zijn aangebracht, zijn de beide onderdelen niet meer uitvoerbaar. De inhoud van de beide onderdelen wordt nu in een nieuw artikel 8.25i opgenomen.

E (wijziging artikel 8.29a) en G (wijziging artikel 11.2b)

Deze wijzigingen zijn opgenomen naar aanleiding van de evaluatie van het aanhangige wetsvoorstel.

Toezicht door de minister

Ten behoeve van het toezicht door de minister op de exploitatie van de luchthaven is de exploitant verplicht om de minister periodiek inzicht te bieden in zijn voorgenomen investeringen in de relevante luchthavenvoorzieningen op middellange en lange termijn in relatie tot prognoses van de ontwikkelingen van het luchtverkeer- en vervoer. Inzicht in de voorziene ontwikkelingen op de lange termijn zal worden gegeven door de exploitant door het verstrekken van informatie over de voorziene investeringen op de lange termijn. De ontwikkelingen op de middellange termijn zullen door de exploitant worden verstrekt door middel van het overleggen van een investeringsprogramma voor de eerstkomende periode van vijf jaar. Omdat deze informatie tevens voor de gebruikers van de luchthaven relevant is om een goed beeld te krijgen van de ontwikkelingen op de luchthaven, wordt deze informatie ter beschikking gesteld in het kader van de jaarlijkse consultatie over de tarieven en voorwaarden. De minister kan tevens over deze informatie beschikken door middel van uitwisseling van informatie met de NMa.

Daarnaast dient de exploitant ten minste driejaarlijks direct aan de minister te rapporteren over de ontwikkelingen met betrekking tot de exploitatie van de luchthaven. Daarin geeft de exploitant een overzicht van de ontwikkelingen met betrekking tot voor de luchtvaart noodzakelijke voorzieningen, zoals het banenstelsel, de vliegtuigopstelplaatsen, de terminals, de pieren, het bagagesysteem en de voorrijwegen. Driejaarlijkse verslaggeving sluit goed aan bij het langere-termijnkarakter van de meeste investeringen. Daarom is daar in beginsel gekozen voor een driejaarlijkse rapportage met een vooruitblik over de eerstkomende periode van vijf jaar. De driejaarlijkse verplichting tot verslaggeving van de exploitant van de luchthaven zal bij of krachtens algemene maatregel van bestuur worden uitgewerkt op een zodanige wijze dat uit het verslag blijkt welk investeringsbeleid (planning en realisatie) de exploitant met betrekking tot essentiële luchthavenvoorzieningen op de middellange en langere termijn voert, op welke verkeers en vervoersprognoses die plannen zijn gebaseerd, en wat de beoogde effecten zijn van die investeringen op de capaciteit van die voorzieningen.

De informatieverplichting met betrekking tot de ontwikkeling van de infrastructuur en de capaciteit van de essentiële luchthavenvoorzieningen op de middellange en langere termijn bouwt voort op de indicatoren en de informatie- en consultatieverplichtingen die de exploitant heeft ten opzichte van de gebruikers van de luchthaven in het kader van de jaarlijkse vaststelling van de tarieven en voorwaarden (zie het bij deze nota van wijziging gewijzigde artikel 8.25e en de toelichting daarop). Op deze wijze blijven extra administratieve lasten zo veel mogelijk beperkt. In het kader van het toezicht dat gericht is op de beoordeling door de

Minister van Verkeer en Waterstaat of er een dreiging is voor de continuïteit van de luchthavenvoorzieningen op de middellange en langere termijn, zijn niet alle indicatoren voor luchthavenkwaliteit van belang die relevant zijn voor de beoordeling door de gebruikers en de NMa van de redelijkheid van de jaarlijks vast te stellen tarieven en voorwaarden. Daarom zal in het kader van de verslaglegging door de exploitant aan de Minister van Verkeer en Waterstaat alleen gevraagd worden om voor diens driejaarlijkse beoordeling relevante geaggregeerde informatie met betrekking tot de daartoe bij of krachtens algemene maatregel van bestuur opgenomen indicatoren.

Het wetsvoorstel voorziet er overigens reeds in dat de Minister van Verkeer en Waterstaat ook los van de beoordeling van het driejaarlijkse verslag van de exploitant kennis kan nemen van de jaarlijkse informatie van de exploitant aan gebruikers en NMa, omdat hij op ieder gewenst moment nadere informatie bij de exploitant en de NMa kan opvragen (zie artikel 8.29a en artikel 8.25h, vierde lid, zoals toegevoegd bij deze nota van wijziging).

Bij de beoordeling van de vraag of de exploitant zijn verplichtingen in het kader van de exploitatievergunning nakomt, zal de minister ook andere gegevens in aanmerking kunnen nemen. Dit geldt onder meer voor de jaarverslagen van de exploitant alsmede voor de financiële ratings (bijvoorbeeld die van Standard and Poor's of die van Moody's) die met betrekking tot de exploitant in omloop zijn. Mede aan de hand daarvan kan de minister zich een oordeel vormen over de financiële stabiliteit en soliditeit van de onderneming. Dit alles laat onverlet dat de minister steeds ook aan de hand van andere bronnen, waaronder ontwikkelingen in de luchtvaartsector en informatie uit de sector, aanleiding kan zien om zich een oordeel te vormen over de investeringen van de exploitant ten behoeve van de luchtvaartactiviteiten.

Als de minister het nodig acht, zal hij ten behoeve van zijn toezicht om nadere inlichtingen en gegevens kunnen verzoeken. De daartoe in het kader van de Wet luchtvaart aangewezen toezichthoudende ambtenaren (artikel 11.1, eerste lid, onderdeel b, van de Wet luchtvaart) beschikken over de bevoegdheden die de Algemene wet bestuursrecht hen als toezichthouder toekent. Daartoe behoren in het bijzonder de bevoegdheid tot het vorderen van inlichtingen, de bevoegdheid tot het vorderen van inzage en kopie van zakelijke gegevens en bescheiden, alsmede de bevoegdheid tot binnentreden (artikelen 5:15 tot en met 5:18 van de Algemene wet bestuursrecht). De exploitant is op grond van de Algemene wet bestuursrecht verplicht om medewerking te verlenen aan de toezichthouder (artikel 5:20). Ook de gegevens die bij de NMa berusten, zijn voor de minister beschikbaar. Voor de wettelijk gewaarborgde wederzijdse uitwisseling van gegevens tussen de minister en de NMa zal een relatiestatuuut worden vastgesteld.

In aanvulling op de algemene wettelijke bevoegdheden die op grond van de Algemene wet bestuursrecht kunnen worden uitgeoefend door toezichthoudende ambtenaren, wordt in de wet voorzien in de mogelijkheid dat de minister in het kader van de handhaving van de verplichtingen die voor de exploitant voortvloeien uit de exploitatievergunning, een onderzoek kan instellen bij de exploitant (artikel 11.2b). Dit onderzoek is een onderdeel van het gehele systeem van het waarborgen van de continuïteit van de luchthaven. Bij dit onderzoek kan de minister deskundigen inschakelen. De desbetreffende ambtenaren beschikken over de bevoegdheden van afdeling 5.2 van de Algemene wet bestuursrecht, zowel jegens de exploitant van de luchthavens als jegens de gebruikers. Dit zijn facultatieve bevoegdheden. In aanvulling daarop is bepaald dat de

gebruikers in het kader van het onderzoek door deskundigen worden gehoord. Na afloop van dat onderzoek wordt een rapport opgemaakt. De exploitant van de luchthaven wordt in de gelegenheid gesteld om hun zienswijze te geven over dit rapport. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur zullen nadere procedureregels worden vastgesteld met betrekking tot het onderzoek. Te denken valt hierbij onder meer aan regels omtrent de rol van externe deskundigen daarbij en zorgvuldigheidswaarborgen voor de exploitant. Hoewel de Awb in een belangrijk deel van de regeling voorziet en niet beoogd is om aan de werking van de Awb af te doen is de onderzoeksbevoegdheid om twee redenen afzonderlijk in artikel 11.2b opgenomen. De eerste reden is, dat daarmee duidelijk is dat het onderzoek in de handhavingssketen van de exploitatievergunning (rapportages – onderzoek – aanwijzing – intrekking vergunning) een zelfstandige stap is. De tweede reden is dat de gebruikers (luchtvaartmaatschappijen) in het onderzoek afzonderlijk door deskundigen worden gehoord.

Als de minister op basis van de hem ter beschikking staande gegevens het ernstige vermoeden heeft dat de situatie zich dreigt voor te doen van wanbeheer door de exploitant, waardoor de continuïteit van de luchthaven in gevaar wordt gebracht, kan de minister de exploitant op grond van artikel 8.25c van de wet een aanwijzing (die op grond van de Algemene wet bestuursrecht zonnodig met bestuursdwang of een last onder dwangsom kan worden gehandhaafd) geven om binnen een bepaalde termijn maatregelen te treffen ter voorkoming van wanbeheer. De minister kan tot deze conclusie komen op grond van het periodieke verslag en de resultaten van het toezicht, op grond van de resultaten van het onderzoek dat hij door deskundigen heeft laten verrichten, op grond van informatie verkregen van gebruikers, of op grond van informatie over de financiële stabiliteit of soliditeit van de exploitant. Uiteindelijk zal de minister de vergunning kunnen intrekken als de exploitant zich schuldig maakt aan wanbeheer waardoor de continuïteit van de luchthaven in gevaar wordt gebracht, als voorzien in artikel 8.25b.

H (wijziging artikel 11.14a)

In artikel 11.14a zijn enkele bepalingen van de Mededingingswet van overeenkomstige toepassing verklaard in verband met de uitvoering van onderzoek door de NMa op grond van het wetsvoorstel.

I (wijziging artikel 11.21)

Deze wijziging strekt ertoe de NMa in meer gevallen waarin de exploitant van de luchthaven niet voldoet aan zijn verplichtingen, de mogelijkheid te bieden om een last onder dwangsom op te leggen. In het kader van de evaluatie van het wetsvoorstel is nagegaan of de wet voldoende instrumenten voor de NMa bevat om te bereiken dat de tarieven en voorwaarden voldoen aan de eisen van de wet en in overeenstemming met de daarin opgenomen voorschriften tot stand komen. Naar aanleiding hiervan is het wetsvoorstel aangepast, waardoor het voor de NMa mogelijk is om bij niet-naleving van de voorschriften van de artikelen 8.25d tot en met artikel 8.25h handhavend op te treden. Van belang is dat door de NMa thans ook een last onder dwangsom kan worden opgelegd indien de tarieven en voorwaarden niet voldoen aan de daaraan op grond van artikel 8.25d gestelde eisen en indien de exploitant andere tarieven en voorwaarden hanteert dan die overeenkomstig de bepalingen van het wetsvoorstel zijn vastgesteld.

J (wijziging artikel II)

In artikel II van het wetsvoorstel is artikel 80a, eerste lid, van de Luchtvaartwet niet helemaal correct aangehaald. Dit onderdeel herstelt deze misslag. Tevens is de aanhef aangepast in verband met de inwerkingtreding van de eerdergenoemde wet van 27 juni 2002 (Stb. 374).

K (wijziging artikel IIIa) Dit betreft een aantal technische wijzigingen.

L (wijziging artikel V)

De verwijzing naar artikel 8.25d is in wetstechnische zin aangepast.

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus