

Vergaderjaar 2007–2008

29 665

Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 74

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 november 2007

In Uw brief van 5 november 2007 (07-FIN-B-48) verzoekt U de minister van Financiën en mij om, voorafgaand aan het algemeen overleg op 14 november 2007 aangaande het niet privatiseren van de luchthaven Schiphol, in te gaan op de recente uitspraken van de Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa). Daarbij vraagt Uw Commissie met name naar de wijze waarop de economische regulering functioneert en de invloed die de staat als aandeelhouder uitoefent op de vaststelling van de tarieven.

Mede namens mijn ambtgenoot van Financiën treft U hierbij mijn reactie aan.

De economische regulering van de luchthaven Schiphol vindt plaats op grond van de wet van 29 juni 2006 tot wijziging van de Wet Luchtvaart inzake de exploitatie van de luchthaven Schiphol.

De wet is 19 juli 2006 in werking getreden. In dit verband is de NMa aangewezen als toezichthouder op de door de luchthaven Schiphol vastgestelde tarieven.

In dit kader heeft de NMa op 25 april 2007 het kostentoerekeningsstelsel, waarin de principes van toerekening van kosten en opbrengsten aan de luchtvaartactiviteiten zijn neergelegd, goedgekeurd.

Het stelsel is goedgekeurd nadat door de Luchthaven Schiphol enkele wijzigingen waren aangebracht ten opzichte van het eerder ingediende stelsel.

Het besluit van de NMa van 25 oktober 2007 heeft betrekking op de tarieven per 1 november 2007. De luchthaven Schiphol had deze tarieven op 31 mei 2007 vastgesteld. In dit verband heeft de luchthaven in feite de principes van het toerekeningsstelsel toegepast.

De procedures zoals beschreven in de economische regulering maken het mogelijk voor gebruikers van de luchthaven om een aanvraag bij de NMa in te dienen om te beoordelen of de tarieven in strijd zijn met de wet- en regelgeving ter zake. Onder meer de KLM heeft hiervan gebruik gemaakt.

Ten aanzien van de verrekening van mee- en tegenvallers van 2005 en 2006 heeft de NMa, met verwijzing naar de wet- en regelgeving en de daarin opgenomen verrekenregels, geconcludeerd dat verrekening verplicht is. De inkomsten uit de tarieven voor de luchtvaartactiviteiten moesten daarom verlaagd worden. Per saldo gaat het om een bedrag € 36,8 mln. De luchthaven Schiphol heeft dit inmiddels via een tariefsverlaging met 8,71% (excl. security) doorgevoerd.

Zonder een inhoudelijk oordeel over het besluit te geven, ben ik van mening dat het besluit van de NMa past in de voor de economische regulering geldende doelstelling, te weten het tegengaan van misbruik van de economische machtspositie door de luchthaven. Overigens voorziet de wet dat belanghebbenden beroep kunnen aantekenen tegen besluiten van de NMa in het kader van de economische regulering.

Mede in dit licht is het voorbarig nu reeds definitieve conclusies te trekken over de werking van het gehele stelsel van economische regulering en het daaruit voortvloeiende toezicht van de NMa.

Meer definitieve uitspraken zullen kunnen worden gedaan in de voorziene evaluatie van de wet. Deze zal binnen 4 jaar na de inwerkingtreding op 19 juli 2006 plaatsvinden.

Ten slotte wil ik U melden dat de Minister van Financiën namens de Staat het aandeelhouderschap uitoefent in de NV Luchthaven Schiphol. Vanuit het aandeelhouderschap wordt geen directe invloed uitgeoefend op de tarieven die door de luchthaven worden vastgesteld, na consultatie met de gebruikers. Bovendien legt het gekozen reguleringssysteem randvoorwaarden op aan de tarieven.

Ook is de Staat als aandeelhouder in het geheel niet betrokken bij de oordeelsvorming van de NMa naar aanleiding van aanvragen van gebruikers.

Ik ga er vanuit U hiermede voldoende te hebben geïnformeerd over de economische regulering in relatie tot de invloed die de Staat als aandeelhouder uitoefent in deze.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings