

---

## 333

### **Besluit van 7 juli 2006, houdende regels betreffende de exploitatie van de luchthaven Schiphol (Besluit exploitatie luchthaven Schiphol)**

---

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat van 26 september 2005, nr. HDJZ/LUV/2005-1854, Hoofddirectie Juridische Zaken, gedaan in overeenstemming met Onze Minister van Economische Zaken;

Gelet op de artikelen 8.25d, twaalfde lid, 8.25e, vierde lid, 8.25f, zevende lid, 8.25g, vijfde lid, en 8.29a, tweede lid, van de Wet luchtvaart;

De Raad van State gehoord (advies van 25 november 2005, No. W09.05.0439/V);

Gezien het nader rapport van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat van 6 juli 2006, nr. HDJZ/LUV/2006-1029, Hoofddirectie Juridische Zaken, uitgebracht in overeenstemming met Onze Minister van Economische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

#### **Hoofdstuk 1. Algemeen**

##### **Artikel 1**

In dit besluit wordt verstaan onder:

- a. luchtvaartactiviteiten: de in artikel 8.25d, eerste lid, van de wet bedoelde activiteiten;
- b. toerekeningssysteem: het toerekeningssysteem, bedoeld in artikel 8.25g, eerste lid, van de wet;
- c. luchthaven: de luchthaven Schiphol;
- d. wet: de Wet luchtvaart;
- e. gebruiker: een luchtvaartmaatschappij, alsmede een persoon of rechtspersoon die vluchten uitvoert, niet zijnde een luchtvaartmaatschappij;
- f. raad: de raad van bestuur van de Nederlandse Mededingingsautoriteit, bedoeld in artikel 2 van de Mededingingswet;
- g. unuïteitenmethode: de methode van afschrijving van materiële vaste activa die worden gekenmerkt door initiële overcapaciteit (geprognosticeerde capaciteit verminderd met de verwachte vraag van luchthavenluchtverkeer, vervoer van passagiers en vracht, zodanig dat dit resulteert

in een gelijkblijvend bedrag van afschrijvingen en vermogenskosten per eenheid gebruik over de daarvoor te verwachten economische levensduur, zoals voorzien ten tijde van het investeringsbesluit);

## **Hoofdstuk 2. Toezicht op tarieven en voorwaarden**

### *§ 1. Algemeen*

#### **Artikel 2**

1. Luchtvaartactiviteiten zijn activiteiten van de exploitant van de luchthaven ten behoeve van:
  - a. het opstijgen en landen van luchtvaartuigen, waaronder in elk geval het gebruik door luchtvaartuigen van taxi-, start- en landingsbanen en platforms,
  - b. het parkeren van luchtvaartuigen, waaronder in elk geval het gebruik door luchtvaartuigen van parkeerfaciliteiten op de luchthaven,
  - c. de afhandeling van passagiers van luchtvaartuigen en hun bagage in verband met het opstijgen en landen van luchtvaartuigen waaronder in elk geval:
    - 1°. het gebruik van de passagiersterminal, en
    - 2°. het gebruik van de voorrijwegen,
  - d. de uitvoering van de beveiliging van passagiers en hun bagage, waaronder mede begrepen de faciliteiten voor grenscontrole.
2. De in artikel 8.25d, vijfde lid, van de wet bedoelde activiteiten die rechtstreeks verband houden met de luchtvaartactiviteiten, zijn:
  - a. de verlening van een concessie voor brandstoflevering voor luchtvaartuigen,
  - b. de verlening van een concessie voor catering van luchtvaartuigen,
  - c. utiliteitsdiensten,
  - d. werkzaamheden door of vanwege de exploitant van de luchthaven die ten laste zijn gebracht van luchtvaartactiviteiten en die in rekening zijn gebracht aan derden.

### *§ 2. Vaststelling van tarieven en voorwaarden*

#### **Artikel 3**

1. Mededeling van de vaststelling van tarieven en voorwaarden als bedoeld in artikel 8.25d, eerste lid, van de wet, wordt gedaan:
  - a. door terinzagelegging van de tarieven en voorwaarden op in ieder geval de vestiging van de exploitant van de luchthaven op de luchthaven,
  - b. door kennisgeving van de vaststelling van de tarieven en voorwaarden in ten minste één dag-, week- of nieuwsblad of op andere geschikte wijze zodanig dat de gebruikers zo goed mogelijk worden bereikt, en
  - c. toezending van de vastgestelde tarieven en voorwaarden op verzoek van gebruikers aan het door hen opgegeven adres.
2. In de kennisgeving, bedoeld in het eerste lid, onderdeel b, wordt de datum vermeld waarop de tarieven en voorwaarden door de exploitant zijn vastgesteld, de ingangsdatum van de tarieven en voorwaarden, de periode van terinzagelegging en waar en wanneer de tarieven en voorwaarden kunnen worden ingezien.
3. De tarieven en voorwaarden gaan niet eerder in dan vijf maanden na de mededeling, bedoeld in artikel 8.25d, eerste lid, van de wet.
4. De exploitant van de luchthaven draagt er zorg voor dat met ingang van 1 april of 1 november tarieven en voorwaarden, bedoeld in artikel 8.25d, eerste lid, van de wet, ingaan.

## Artikel 4

1. Mededeling van een voorstel voor tarieven en voorwaarden als bedoeld in artikel 8.25e, eerste lid, van de wet, wordt gedaan door:

- a. terinzagelegging van het voorstel op in ieder geval de vestiging van de exploitant van de luchthaven op de luchthaven,
- b. kennisgeving van het uitbrengen van het voorstel in ten minste één dag-, week- of nieuwsblad of op andere geschikte wijze zodanig dat de gebruikers zo goed mogelijk worden bereikt, en
- c. toezending van het voorstel op verzoek van gebruikers aan het door hen opgegeven adres.

2. In de kennisgeving wordt vermeld de periode van terinzagelegging en waar en wanneer het voorstel voor tarieven en voorwaarden kan worden ingezien.

3. Gedurende vier weken na de dag waarop het voorstel voor tarieven en voorwaarden ter inzage is gelegd kan het voorstel worden ingezien. De periode van terinzagelegging vangt niet eerder aan dan op de dag nadat de kennisgeving heeft plaatsgehad.

4. Het voorstel, bedoeld in het eerste lid:

- a. bevat een onderbouwing van de voorgestelde tarieven, gelet op de ingevolge artikel 8.25d van de wet aan de tarieven gestelde eisen, en geeft het tijdstip aan waarop de tarieven en voorwaarden zullen ingaan,
- b. geeft een specificatie van de opbrengst uit activiteiten, bedoeld in artikel 8.25d, vijfde lid, van de wet,

c. vermeldt, in overeenstemming met het toerekeningssysteem, welke materiële vaste activa in welke mate voor luchtvaartactiviteiten worden aangewend, alsmede welke kosten in welke mate door luchtvaartactiviteiten worden veroorzaakt,

d. bevat voor de luchtvaartactiviteiten:

1°. een prognose van het volume van het luchthavenluchtverkeer, het vervoer van luchtvaartpassagiers en het vervoer van vracht in het komende boekjaar en over het lopende boekjaar en de daarop gebaseerde voorgenomen investeringen voor het eerstvolgende boekjaar ten opzichte van het lopende boekjaar,

2°. een prognose van de wijziging van de aanwending van de materiële activa, bedoeld in artikel 8, zesde lid, die aansluit op de onder 1° bedoelde prognose en voorgenomen investeringen ten opzichte van het lopende boekjaar,

3°. een prognose van de wijziging van de totale opbrengst en de totale kosten met een nadere specificatie voor het komende boekjaar ten opzichte van het lopende boekjaar,

4°. een prognose van de efficiencywinst die in het komende boekjaar ten opzichte van het lopende boekjaar zal worden behaald,

5°. het op grond van artikel 8.25d, negende lid, van de wet te verrekenen verschil,

6°. een prognose van het rendement voor het komende boekjaar ten opzichte van het lopende boekjaar, berekend met inachtneming van de in artikel 13 bedoelde bijlage bij dit besluit,

e. bevat het bedrag van de eventuele bijdrage door de exploitant van de luchthaven uit andere activiteiten dan luchtvaartactiviteiten, bedoeld in artikel 8.25d, zevende lid, van de wet, die de exploitant van de luchthaven bij de vaststelling van de tarieven voor de eerstvolgende periode in aanmerking zal nemen in vergelijking met het lopende boekjaar,

f. bevat een prognose van de te verwachten kwaliteitsontwikkeling voor het komende boekjaar, aan de hand van de in artikel 7 vastgestelde indicatoren, ten opzichte van het lopende boekjaar.

5. Ten aanzien van een voorstel, bedoeld in het eerste lid, dat betrekking heeft op de tarieven voor de beveiliging van passagiers en hun bagage, is het vierde lid van overeenkomstige toepassing.

6. Het voorstel, bedoeld in het eerste lid, bevat tevens:

- a. een verkeers- en vervoersprognose en een daarop gebaseerd investeringsprogramma voor de eerstkomende periode van vijf jaar,
- b. informatie over de investeringen in voor de luchtvaart belangrijke infrastructurele voorzieningen als opgenomen in het luchthavenontwikkelingsplan voor de lange termijn.

7. Binnen vier weken na de dag waarop mededeling is gedaan van het voorstel voor tarieven en voorwaarden, kunnen gebruikers hun zienswijze omtrent het voorstel voor tarieven en voorwaarden schriftelijk kenbaar maken aan de exploitant van de luchthaven.

8. Gedurende de in het zevende lid bedoelde termijn bestaat desgevraagd voor de gebruikers de mogelijkheid hun zienswijze mondeling toe te lichten.

## **Artikel 5**

1. In afwijking van de artikelen 3 en 4, gelden de volgende bepalingen, indien Onze Minister van Justitie een bijzondere aanwijzing als bedoeld in artikel 37ac, tweede lid, van de Luchtvaartwet heeft gegeven op grond waarvan de exploitant van de luchthaven maatregelen heeft genomen, voor zover die maatregelen betrekking hebben op de beveiliging van passagiers en hun bagage.

2. Indien Onze Minister van Justitie op een daartoe strekkend verzoek van een buitenlandse staat of een bondgenootschap, dan wel eigener beweging, bepaalt dat een in verband met de bijzondere aanwijzing genomen tijdelijke maatregel wordt omgezet in een structurele maatregel, doet hij hiervan mededeling aan de exploitant van de luchthaven, de gebruikers van de luchthaven en gelijktijdig aan Onze Minister van Verkeer en Waterstaat.

3. De kosten, voortvloeiend uit een structurele maatregel, komen met ingang van het tijdstip waarop overeenkomstig het vierde lid de tarieven en voorwaarden in werking zijn getreden, ten laste van de exploitant van de luchthaven.

4. Indien Onze Minister van Justitie toepassing geeft aan het tweede lid, wijzigt de exploitant van de luchthaven het tarief voor de beveiliging van passagiers en hun bagage met het oog op de uit een structurele maatregel voortvloeiende kosten, met inachtneming van het volgende:

- a. de desbetreffende wijziging van het tarief voor de beveiliging van passagiers en hun bagage kan slechts in werking treden met ingang van 1 april of 1 november;

- b. Onze Minister van Justitie doet aankondiging van de noodzaak een tijdelijke maatregel om te zetten in een structurele maatregel tenminste 21 weken voorafgaand aan 1 april respectievelijk 1 november, zijnde uiterlijk 7 november respectievelijk 7 juni;

- c. binnen drie weken na de aankondiging, bedoeld in onderdeel b, maakt de exploitant van de luchthaven de desbetreffende verhoging van het tarief voor de beveiliging van passagiers en hun bagage bekend aan de gebruikers;

- d. binnen twee weken nadat de exploitant van de luchthaven de bekendmaking, bedoeld in onderdeel c, heeft gedaan, consulteert de exploitant de gebruikers;

- e. ten behoeve van de consultatie, bedoeld in onderdeel d, voorziet de exploitant van de luchthaven de gebruikers van adequate informatie omtrent de verwachte ontwikkeling in het volume van het vervoer van passagiers, een raming van de extra kosten, voortvloeiend uit de structurele maatregel, een raming van de opbrengsten en de daarvoor benodigde opbrengsten voor het eerstvolgende boekjaar;

- f. binnen twee weken na de consultatie, bedoeld in onderdeel d, stelt de exploitant van de luchthaven de wijziging van het tarief voor de beveiliging van passagiers en hun bagage vast;

g. de wijziging van het tarief voor de beveiliging van passagiers en hun bagage gaat niet eerder in dan drie maanden na de mededeling, bedoeld in artikel 8.25d, eerste lid, van de wet.

5. Onze Minister van Justitie kan bepalen dat een structurele maatregel met ingang van een door hem te bepalen datum wordt ingetrokken. Hiervan doet Onze Minister van Justitie mededeling aan de exploitant van de luchthaven en gelijktijdig aan de gebruikers en Onze Minister van Verkeer en Waterstaat.

6. De exploitant van de luchthaven beëindigt met ingang van de in het vijfde lid bedoelde datum de uitvoering van de desbetreffende structurele maatregel, waarmee ook de daarmee gemoeide kosten komen te vervallen.

7. Indien Onze Minister van Justitie toepassing geeft aan het vijfde lid, stelt de exploitant van de luchthaven Schiphol het tarief voor de beveiliging van passagiers en hun bagage opnieuw vast. Het vierde lid is van overeenkomstige toepassing.

## **Artikel 6**

1. Een aanvraag als bedoeld in artikel 8.25f, eerste lid, van de wet:
  - a. is schriftelijk en ondertekend,
  - b. bevat ten minste de dagtekening, de naam, het adres, telefoon- en faxnummer van de gebruiker; indien de gebruiker wordt vertegenwoordigd door een gemachtigde, bevat de aanvraag tevens de gegevens van die gemachtigde,
  - c. kan in de Nederlandse of Engelse taal worden gedaan,
  - d. bevat de gronden voor het oordeel van de gebruiker dat de tarieven en voorwaarden in strijd zijn met bij of krachtens de wet gestelde regels,
  - e. bevat de aanduiding om welke concrete door de exploitant van de luchthaven vastgestelde tarieven en voorwaarden het gaat, en
  - f. bevat, indien van toepassing, de vermelding van andere instanties waaraan is verzocht zich uit te spreken over de tarieven en voorwaarden.
2. De vaststelling van de tarieven en voorwaarden, bedoeld in artikel 8.25f, derde lid, van de wet, geschiedt binnen drie weken na het besluit van de raad.

### *§ 3. Kwaliteitsindicatoren*

## **Artikel 7**

Indicatoren voor het kwaliteitsniveau van de door de exploitant van de luchthaven aangeboden diensten met betrekking tot het gebruik van de luchthaven, bedoeld in artikel 8.25e, vierde lid, onderdeel c, van de wet, omvatten ten minste:

- a. de capaciteit op jaarbasis en de piekruurcapaciteit van het beschikbare banenstelsel, gemeten in aantallen vliegtuigbewegingen,
- b. het aantal opstelplaatsen voor passagiers- en vrachtvliegtuigen en het aantal bufferplaatsen,
- c. de totale oppervlakte van de terminals ten behoeve van luchtvaartactiviteiten en het aantal zitplaatsen in de terminals, onderverdeeld in vierkante meters voor vertrekhal, aankomsthal en circulatie- en verblijfsruimten,
- d. de pieren, gemeten in aantallen pieren en gates, onderverdeeld naar categorieën en grootte,
- e. de capaciteit op jaarbasis en de piekruurcapaciteit van het bagagesysteem, gemeten in aantallen colli, alsmede het aantal reclaimbanden,
- f. het aantal bussen aan de luchtzijde,
- g. het aantal check-in faciliteiten en naar soort (balies, selfservice of anderszins),

- h. het aantal doorlaatplaatsen in verband met beveiliging van passagiers en bagage, de inzet van het aantal daarvoor door de exploitant van de luchthaven ingezette beveiligingsfunctionarissen, en de capaciteit per jaar en de piekcapaciteit daarvan in aantallen reizigers,
- i. het aantal voorrijwegen en de capaciteit per jaar en de piekcapaciteit,
- j. de beschikbaarheid van de in de onderdelen a tot en met i genoemde diensten gedurende het boekjaar van de exploitant van de luchthaven, waar mogelijk uitgedrukt in een percentage, en gerelateerd aan de ontwikkeling van het volume van het luchthavenluchtverkeer, het vervoer van passagiers en het vervoer van vracht.

#### *§ 4. Toerekening en financiële verantwoording*

### **Artikel 8**

1. De kosten van de luchtvaartactiviteiten worden als volgt toegerekend:
  - a. alle kosten van de luchtvaartactiviteiten, met uitzondering van de kosten van rentedragende schulden, worden aan die activiteiten toegerekend,
  - b. de kosten van productiemiddelen die alleen worden aangewend voor de luchtvaartactiviteiten, worden geheel aan die activiteiten toegerekend,
  - c. de kosten van productiemiddelen die in het geheel niet worden aangewend voor de luchtvaartactiviteiten, worden niet aan die activiteiten toegerekend,
  - d. de kosten van productiemiddelen die gedeeltelijk voor de luchtvaartactiviteiten en gedeeltelijk voor andere activiteiten worden aangewend, worden toegerekend in overeenstemming met het daadwerkelijk gebruik van die productiemiddelen voor de luchtvaartactiviteiten.
2. Het toerekeningssysteem geeft de principes aan op grond waarvan wordt vastgesteld in welke mate productiemiddelen worden aangewend voor de luchtvaartactiviteiten.
3. De materiële vaste activa die in gebruik zijn voor de luchtvaartactiviteiten, worden onderverdeeld in activa die uitsluitend voor die activiteiten worden aangewend, en activa die deels voor die activiteiten worden aangewend en in overeenstemming daarmee toegedeeld. Materiële vaste activa worden pas aangewend voor luchtvaartactiviteiten na het moment van ingebruikneming voor dat doel.
4. Goodwill wordt niet begrepen onder materiële vaste activa als bedoeld in het derde lid.
5. De materiële vaste activa die deels voor de luchtvaartactiviteiten in gebruik zijn, worden toegedeeld aan de hand van de op die activiteiten afgestemde en in het toerekeningssysteem opgenomen verdeelsleutels.
6. Van de op grond van het derde lid aan de luchtvaartactiviteiten toegedeelde materiële vaste activa wordt de waarde bepaald op basis van historische kostprijs en met toepassing van de door de exploitant aangegeven afschrijvingsmethode volgens aanvaardbare bedrijfseconomische principes.
7. In afwijking van het zesde lid, wordt van de op grond van het derde lid aan de luchtvaartactiviteiten toegedeelde materiële vaste activa met een waarde van meer dan € 100.000.000,- waarvan de vervaardigingsperiode meer dan een jaar duurt, en waarbij ten tijde van het investeringsbesluit wordt verwacht dat zich na ingebruikneming initiële overcapaciteit zal voordoen, de waarde bepaald op basis van historische kostprijs, waarbij over de gebruikelijke economische levensduur wordt afgeschreven op basis van de unuiteitenmethode. Bij toepassing van de unuiteitenmethode wordt het bedrag van afschrijvingen en vermogenskosten vier jaar na inwerkingtreding van de artikelen 8.25d tot en met

8.25h van de wet en overigens telkens na vijf jaar opnieuw door de exploitant van de luchthaven vastgesteld.

8. Van de op grond van het derde lid aan de luchtvaartactiviteiten toegedeelde materiële vaste activa die voor inwerkingtreding van de artikelen 8.25d tot en met 8.25j van de wet in gebruik zijn genomen, is het zevende lid van overeenkomstige toepassing op de activa betreffende de vijfde baan. Daarbij worden de afschrijvingen bepaald op basis van de boekwaarde per 1 januari van het boekjaar waarvoor de tarieven en voorwaarden worden vastgesteld tegen de dan geldende vermogenskostenvoet (WACC), de te verwachten initiële overcapaciteit en de inflatie. De ten tijde van de investeringsbeslissing voorziene economische levensduur vormt daarbij een gegeven.

9. De waarde van de materiële vaste activa van de luchtvaartactiviteiten, bedoeld in het derde lid, wordt aangeduid als Regulatory Asset Base.

10. Voor de toerekening van kosten aan de luchtvaartactiviteiten worden de verdeelsleutels, bedoeld in het vijfde lid, en de verdeelsleutels van andere productiemiddelen gehanteerd, waarbij geldt:

a. dat de kosten rechtstreeks of indien dit niet mogelijk is zoveel mogelijk rechtstreeks worden toegerekend met verdeelsleutels die zijn gebaseerd op de desbetreffende activiteiten, met inachtneming van de beginselen van proportionaliteit en marktconformiteit, en

b. dat de kosten die op grond van onderdeel a niet kunnen worden toegerekend aan een bepaalde activiteit, proportioneel worden toegerekend op grond van het aandeel van de kosten van de luchtvaartactiviteiten in de totale kosten.

11. Als opbrengsten van luchtvaartactiviteiten worden toegerekend de opbrengsten uit luchtvaartactiviteiten en de opbrengsten uit de in artikel 8.25d, vijfde lid, van de wet bedoelde activiteiten die rechtstreeks verband houden met de luchtvaartactiviteiten.

## **Artikel 9**

Op de kosten van de uitvoering van beveiliging van passagiers en hun bagage als bedoeld in artikel 2, eerste lid, onderdeel d, is artikel 8 van overeenkomstige toepassing.

## **Artikel 10**

1. Bij het opstellen van de financiële verantwoording, bedoeld in artikel 8.25g, derde lid, van de wet, wordt het ingevolge artikel 8.25g, eerste lid van de wet vastgestelde toerekeningsstelsel toegepast.

2. De toelichting, bedoeld in artikel 8.25g, derde lid, van de wet, bevat:

a. een overzicht van de categorieën van materiële vaste activa, met een aanduiding van de verdeelsleutels die daarbij overeenkomstig artikel 8 zijn toegepast, en van de mate waarin zij voor luchtvaartactiviteiten zijn aangewend,

b. een gespecificeerd overzicht van de kosten en opbrengsten die betrekking hebben op de luchtvaartactiviteiten, met een aanduiding van de verdeelsleutels die daarbij overeenkomstig artikel 8 zijn toegepast,

c. een specificatie van het verschil tussen de geraamde en werkelijke opbrengsten uit de tarieven resp. de kosten over het aan het moment van vaststelling van de tarieven voorafgaande boekjaar in verband met de prognoses en de realisatie van het volume van het luchthavenluchtverkeer, het vervoer van passagiers en het vervoer van vracht en de uitvoering van investeringen,

d. een specificatie van de bijdrage, bedoeld in artikel 8.25d, zevende lid, van de wet, die in het afgelopen boekjaar in aanmerking is genomen bij de vaststelling van de tarieven,

- e. een specificatie van de in het afgelopen boekjaar uitgevoerde investeringen, en
- f. een specificatie van het over het afgelopen boekjaar gerealiseerde efficiencyresultaat.

#### **Artikel 11**

Op de uitvoering van de beveiliging van passagiers en hun bagage, als bedoeld in artikel 2, eerste lid, onderdeel d, is artikel 10 van overeenkomstige toepassing.

#### **Artikel 12**

De raad verleent na inwerkingtreding van de artikelen 8.25d tot en met 8.25j van de wet goedkeuring aan het toerekeningssysteem voor ten hoogste vier jaar en vervolgens telkens voor ten hoogste vijf jaar.

#### **Artikel 13**

Bij de bepaling van de tarieven voor luchtvaartactiviteiten overeenkomstig artikel 8.25d, tweede tot en met zevende lid, wordt als maatstaf gebruikt dat het geprognosticeerde rendement over de Regulatory Asset Base, bedoeld in artikel 8, negende lid, en berekend met inachtneming van de formule die is opgenomen in de bijlage bij dit besluit, ten hoogste gelijk is aan de gewogen gemiddelde vermogenskosten die wordt berekend met inachtneming van de formule die is opgenomen in de bijlage bij dit besluit.

#### **Artikel 14**

Bij de vaststelling van de tarieven voor de uitvoering van de beveiliging van passagiers en hun bagage is artikel 12 van overeenkomstige toepassing.

### **Hoofdstuk 3. Toezicht op exploitatie luchthaven**

#### **Artikel 15**

1. De capaciteitsontwikkeling van voorzieningen waarover de exploitant ter uitvoering van artikel 8.29a van de wet verslag uitbrengt, betreft:
  - a. het banenstelsel, gemeten in aantal verkeersbewegingen per jaar,
  - b. de vliegtuigopstelplaatsen, gemeten in aantal plaatsen,
  - c. de terminals, gemeten in vierkante meters ruimte beschikbaar voor luchtvaartactiviteiten, onderverdeeld in vierkante meters voor vertrekhal, aankomsthal en circulatie- en verblijfsruimten,
  - d. de pieren, gemeten in aantallen pieren en gates, onderverdeeld naar categorieën naar grootte en grensstatus,
  - e. het bagagesysteem, gemeten in aantal colli per jaar,
  - f. de voorrijwegen, gemeten in aantallen voertuigen per jaar.
2. Per voorziening, bedoeld in het eerste lid, wordt in het verslag gerapporteerd over:
  - a. de bestaande capaciteit per 31 december van het afgelopen boekjaar,
  - b. de afwijking ten opzichte van de in het voorafgaande verslag voorziene veranderingen in de capaciteit van een voorziening die gerealiseerd zijn,
  - c. de wijzigingen in de capaciteit die zijn voorzien in de eerstkomende vijf jaar, het moment van de wijziging en de omvang van de wijziging in capaciteit,



d. de verkeers- en vervoersprognose die aan een wijziging van de capaciteit ten grondslag ligt,  
e. de verrichte investeringen in de afgelopen vijf jaar,  
f. de verwachte investeringen in de eerstkomende vijf jaar,  
g. de zienswijzen van de gebruikers met betrekking tot de capaciteit van een voorziening en de daaraan ten grondslag gelegde verkeers- en vervoersprognose over de verslagperiode.

3. De exploitant van de luchthaven rapporteert in het verslag over de reacties van de gebruikers over de in het eerste en tweede lid bedoelde informatie.

4. Het verslag is gevoegd bij de financiële verantwoording, bedoeld in artikel 8.25g, derde lid, van de wet en wordt door de exploitant verstrekt aan de gebruikers die daarom verzoeken.

5. Het eerste verslag is gevoegd bij de eerste financiële verantwoording die wordt vastgesteld met toepassing van artikel 8.25g van de wet. Het verslag wordt vervolgens steeds drie jaar na een eerder verslag uitgebracht, tenzij Onze Minister van Verkeer en Waterstaat met toepassing van artikel 8.29a, eerste volzin, van de wet schriftelijk en vóór 1 november van het lopende boekjaar aan de exploitant meedeelt een verslag te verlangen bij de eerstkomende financiële verantwoording.

## **Hoofdstuk 4. Slotbepalingen**

### **Artikel 16**

Indien het bij koninklijke boodschap van 31 oktober 2001 ingediende voorstel van wet tot wijziging van de Wet luchtvaart inzake de exploitatie van de luchthaven Schiphol (Kamerstukken II, 2001–2002, 28 074, nrs. 1–2), nadat het tot wet is verheven, in werking treedt, treedt dit besluit op hetzelfde tijdstip in werking.

### **Artikel 17**

Dit besluit wordt aangehaald als: Besluit exploitatie luchthaven Schiphol.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

's-Gravenhage, 7 juli 2006

Beatrix

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

Uitgegeven de *achttiende* juli 2006

De Minister van Justitie,  
J. P. H. Donner

Het advies van de Raad van State is openbaar gemaakt door terinzagelegging bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Tevens zal het advies met de daarbij ter inzage gelegde stukken worden opgenomen in het bijvoegsel bij de Staatscourant van 8 augustus 2006, nr. 152.

**DE BEREKENING VAN HET (TOEGESTANE) RENDEMENT OVER DE  
LUCHTVAARTACTIVITEITEN**

Het geprognosticeerde rendement (als %) voor het eerstvolgende boekjaar mag nooit hoger zijn dan de WACC (exclusief verrekening tussen de jaren).

In deel A van de bijlage wordt aangegeven hoe het rendement voor het totaal van de luchtvaartactiviteiten van de NVLS wordt bepaald.

In deel B gaat het om het afzonderlijk rendement van de beveiligingsactiviteiten.

In deel C van deze bijlage wordt aangegeven hoe de WACC wordt bepaald.

**A. DE BEREKENING VAN HET RENDEMENT OVER HET TOTAAL  
VAN LUCHTVAARTACTIVITEITEN (INCLUSIEF BEVEILIGING)**

Het rendement op de Regulatory Asset Base («RAB») na belasting in boekjaar t wordt berekend door het aan de luchtvaartactiviteiten toe te rekenen resultaat in boekjaar t te delen op de waarde van de Regulatory Asset Base voor dat jaar. Om deze berekening te kunnen maken worden de onderstaande stappen beschreven.

*Aan luchtvaartactiviteiten toerekenbare opbrengsten (AR)*

Totale opbrengsten (AR) = totaal opbrengsten tarieven (a) + overige opbrengsten luchtvaartactiviteiten (b) + bijdrage niet-luchtvaartactiviteiten (c)

(a) totale opbrengst tarieven omvat opbrengsten uit tarieven voor landen, opstijgen, parkeren, afhandeling van passagiers alsmede beveiliging (tarief per gebruikseenheid × aantal gebruikseenheden);

(b) overige opbrengsten luchtvaartactiviteiten omvat alle opbrengsten uit activiteiten van de exploitant van de luchthaven die rechtstreeks verband houden met luchtvaartactiviteiten, zoals aangegeven in artikel 2, lid 2;

(c) bijdrage uit de commerciële niet-luchtvaartactiviteiten.

*Aan luchtvaartactiviteiten toerekenbare kosten (AC)*

Totale kosten luchtvaartactiviteiten (AC) = kosten (1) + kosten grote investeringen (2)  
exclusief vermogenskosten en vennootschapsbelasting

waarbij,

1. kosten = operationele kosten (d) en afschrijvingen (e)

(d) operationele kosten omvatten onder meer: personeelskosten, kosten materiaal en uitbestede diensten, onderhoud en schoonmaak, inter-company leveringen en overige kosten;

(e) afschrijvingen over materiële vaste activa exclusief afschrijvingen grote investeringen;

De kosten worden bepaald en toegerekend aan de luchtvaartactiviteiten op basis van aanvaardbare bedrijfseconomische principes. Voor de afschrijvingen wordt daarbij uitgegaan van historische kosten.

2. kosten grote investeringen (f) = het totale bedrag aan afschrijvingen voor grote investeringen (g)

(f) grote investeringen betreffen (capaciteitsvergroten) investeringen met een omvang van meer dan € 100.000.000,-, waarbij verwacht wordt dat zich na ingebruikneming initiële overcapaciteit voordoet, zoals geprognoseerd ten tijde van het investeringsbesluit, en de vijfde baan die op het moment van inwerkingtreding van de artikelen 8.25d tot en met 8.25j van de wet reeds in gebruik is genomen.

(g) afschrijvingen voor grote investeringen worden berekend volgens de unuïteitenmethode. Dit houdt in dat de afschrijvingen jaarlijks zo worden bepaald dat afschrijvingen plus vermogenskosten in elk jaar van de levensduur een constant reëel bedrag  $c$  per gebruikseenheid bedragen, waarbij rekening wordt gehouden met de initiële overcapaciteit, zoals voorzien ten tijde van het investeringsbesluit. Voor de vijfde baan zullen de afschrijvingen volgens de unuïteitenmethode worden bepaald op basis van de boekwaarde per 1 januari van het boekjaar waarvoor de tarieven en voorwaarden worden vastgesteld, tegen de dan geldende vermogenskostenvoet (WACC), initiële overcapaciteit en inflatieverwachting. De ten tijde van de investeringsbesluit voorziene economische levensduur vormt daarbij een gegeven.

Dit bedrag wordt met behulp van de onderstaande formules vastgesteld:

Uitgangspunt zijn reële constante kosten (afschrijvings- en vermogenskosten) per eenheid ( $c$ )

$$c = \frac{w}{CAP} \quad \text{ofwel } w = c \times CAP$$

Het bovengenoemde bedrag  $w$  wordt als volgt berekend:

$$\sum_1^t \left\{ \frac{(1-x) \times w \times (1+p)^t}{\left(1 + \frac{D}{1-T}\right)^t} \right\} = I_0$$

waarbij:

$c$  = reële constante kosten (afschrijvings- en vermogenskosten) per eenheid;

$CAP$  = aantal vervoers- respectievelijk verkeerseenheden bij maximale capaciteit;

$I_0$  = de contante waarde van de grote investering ten tijde van het investeringsbesluit incl. bouwrente gedurende de vervaardigingsperiode;

$w$  = reëel constant bedrag van afschrijvingskosten en vermogenskosten per jaar bij volledige benutting van de capaciteit;

$1-x$  = geprognosticeerde benutting (als %) van capaciteit in jaar  $t$ , waarbij de initiële overcapaciteit  $x = a, b$ , etcetera;

$D$  = disconteringsvoet: nominale WACC (na belasting) ten tijde van het investeringsbesluit;

$t$  = economische levensduur vanaf het moment van ingebruikneming (jaren 1 tot  $n$ ), zoals voorzien ten tijde van het investeringsbesluit;

$T$  = het vigerende wettelijke tarief voor vennootschapsbelasting (als %) ten tijde van het investeringsbesluit;

$p$  = geprognosticeerde jaarlijkse inflatiepercentage gebaseerd op het door het CPB geraamde consumentenprijsindex (bron: CPB, Macro Economische Verkenningen).

De bovenstaande berekening van  $w$  wordt uitgevoerd ten tijde van het investeringsbesluit, of voor bestaande, grote activa met initiële overcapaciteit, t.w. de vijfde baan, het moment van inwerkingtreding van de wet, en wordt opnieuw uitgevoerd op het moment van eerste evaluatie van de wet na vier jaar (en vervolgens na vijf jaar). De (resterende) economische levensduur wordt daarbij afgeleid zoals voorzien ten tijde van het investeringsbesluit.

Na bepaling van  $w$  (reëel constant bedrag van afschrijvingskosten en vermogenskosten per jaar bij volledige benutting van de capaciteit) kunnen de jaarlijkse afschrijvingen (in nominale termen) door middel van de onderstaande formule worden berekend.

$$AF_t = (1-x) \times w \times (1+p)^t - \left( \frac{D}{1-T} \times BW_t \right)$$

waarin:

$AF$  = afschrijving grote investeringen in nominale termen;  $AF$  is het bedrag dat ingevuld wordt in de formule bij aan luchtvaart toerekenbare kosten onder 2(g);

$BW$  = boekwaarde grote investering in nominale termen in RAB (vanaf het moment waarop de investering in gebruik wordt genomen).

#### *Berekening van het rendement van de luchtvaartactiviteiten*

Na bovenstaande stappen te hebben doorlopen kan het rendement ( $r$  in %) op de Regulatory Asset Base («RAB») in jaar  $t$  worden berekend door het aan de luchtvaartactiviteiten toe te rekenen resultaat (« $R$ ») te delen op de waarde van de Regulatory Asset Base voor het boekjaar:

$$r = \frac{R}{RAB_{\text{totaal}}}$$

waarbij  $R$  wordt gegeven door:

$$R = EBIT \times (1-T) = (AR - AC) \times (1 - T)$$

waarin:

Earnings Before Interest and Taxes (EBIT) = resultaat vóór interest en belastingen in jaar  $t$ ;

Aviation Revenues (AR) = totale opbrengsten  
luchtvaartactiviteiten;

Aviation Costs (AC) = totale kosten luchtvaart-  
activiteiten (excl. vermogenskosten);

Regulatory Asset Base (RAB) = de gemiddelde boekwaarde van de aan de luchtvaartactiviteiten toe te rekenen materiële vaste activa, volgens aanvaardbare bedrijfseconomische principes en op grond van de historische kostprijs. Bij de bepaling van deze boekwaarde wordt het gemiddelde genomen van de waarde van de RAB op 1 januari in jaar t en van de verwachte (voor prognose) dan wel gerealiseerde (voor verantwoording) waarde van de RAB op 31 december in jaar t. Materiële vaste activa worden eerst geactiveerd op het moment dat zij in gebruik worden genomen, vermeerderd met bouwrente.

$$RAB_{\text{totaal}} = RAB_{\text{activa}} + RAB_{\text{grote investeringen}}$$

waarbij:

$RAB_{\text{activa}}$  = de gemiddelde boekwaarde (per 1 januari respectievelijk 31 december) van de aan de luchtvaartactiviteiten toe te rekenen materiële vaste activa (exclusief boekwaarde grote investeringen);

$RAB_{\text{grote investeringen}}$  = de gemiddelde boekwaarde (per 1 januari respectievelijk 31 december) van de aan de luchtvaartactiviteiten toe te rekenen grote investeringen;

Bouwrente = kostenvoet van rentedragende schulden die jaarlijks worden berekend over het gemiddelde geïnvesteerde vermogen (per 1 januari respectievelijk 31 december) in materiële vaste activa die nog niet in gebruik zijn genomen. Het betreft het risicovrije rendement (als %), gelijk aan het effectieve rendement («yield to maturity») op een Nederlandse staatsobligatie met een resterende looptijd gelijk aan de gemiddelde aanlegperiode van de desbetreffende materiële vaste activa. Deze dient te worden vermeerderd met een kredietopslag van 65 bp.

Conform artikel 13 wordt als maatstaf voor het maximum toegestane rendement de WACC gebruikt. Daarbij dient de verrekening van opbrengsten en kosten uit voorgaande jaren niet te worden meegenomen in de bepaling van het rendement.

## **B. BEREKENING VAN HET RENDEMENT OVER DE BEVEILIGINGSACTIVITEITEN**

De berekening van het rendement over de beveiligingsactiviteiten geschiedt op analoge wijze als de berekening van het rendement over de totale activiteiten beschreven in deel A met dien verstande dat:

- Tariefopbrengsten uitsluitend op basis van security service charge;
- Geen overige luchtvaartopbrengsten bij de beveiligingsactiviteiten;
- Eventuele bijdrage niet-luchtvaartactiviteiten naar rato van de kosten van de beveiligingsactiviteiten in het totaal van de luchtvaartactiviteiten;
- Uitsluitend kosten van de beveiligingsactiviteiten (inclusief de kosten voor criminaliteitsbestrijding en openbare orde);
- Uitsluitend over de RAB van de beveiligingsactiviteiten.

### C. DE GEWOGEN GEMIDDELDE VERMOGENSKOSTEN (WACC)

De gewogen gemiddelde vermogenskosten (Weighted Average Cost of Capital), ook wel aangeduid als WACC, is gebaseerd op het zogenoemde Capital Asset Pricing Model en wordt, rekening houdend met belastingen, gegeven door:

$$WACC = g \times Kd \times (1-T) + (1-g) \times (Rf + (EMRP \times \text{Equity B\`eta}))$$

De parameters in de formule zijn de volgende:

WACC = Weighted Average Cost of Capital, de gewogen gemiddelde vermogenskosten (als %);

g = forfaitaire waarde van rentedragende schulden die aan de financiering van de Regulatory Asset Base kunnen worden toegerekend, gedeeld door de waarde van de Regulatory Asset Base; g bedraagt 0,4;

Rf = risicovrij rendement (als %), gelijk aan het effectieve rendement («yield to maturity») op een Nederlandse staatsobligatie met resterende looptijd van 10 jaar, op het moment dat de tarieven worden vastgesteld;

Kd = kostenvoet van rentedragende schulden (als %); de kredietopslag Kd-Rf is vastgesteld op 65bp;

T = het vigerende wettelijke tarief voor vennootschapsbelasting (als %), op het moment dat de tarieven worden vastgesteld. Indien ten tijde van de vaststelling van de tarieven vaststaat dat per 1 januari van het boekjaar waarvoor de tarieven worden vastgesteld, een gewijzigd wettelijk tarief voor vennootschapsbelasting geldt, wordt dit laatste percentage toegepast;

EMRP = Equity market risk premium, risicopremie voor eigen vermogen (als %); dit is de opslag op het risico-vrije rendement die vermogensverschaffers verlangen ten aanzien van de zogenoemde marktportefeuille van aandelen wereldwijd, vastgesteld op 4,0%;

Equity B\`eta = de maatstaf voor het marktrisico (systematisch risico) van het eigen vermogen dat aan de financiering van de Regulatory Asset Base kan worden toegerekend. Het gaat derhalve om de zogenoemde «levered Equity B\`eta» die een maatstaf is van de gevoeligheid van de waarde van het eigen vermogen voor een verandering in de waarde van de marktportefeuille van aandelen rekening houdend met de vermogensstructuur (g). De in de WACC-formule te gebruiken Equity B\`eta dient te worden bepaald op het moment van vaststelling van de tarieven en wordt bepaald aan de hand van de navolgende formule, nadat de Asset B\`eta, Debt B\`eta en g zijn bepaald.

De formule voor Equity B\`eta is:

$$\text{Asset B\`eta} + (\text{Asset B\`eta} - \text{Debt B\`eta}) \times g / (1-g) \times (1 - T),$$

waarbij:

Debt B\`eta = de maatstaf voor het marktrisico (systematisch risico) van rentedragende schulden die aan de financiering van de Regulatory Asset Base kunnen worden toegerekend. De creditspread (Kd – Rf) bestaat deels uit een vergoeding voor het systematische risico; een ander deel

betreft een liquiditeitspremie en een opslag voor faillissementsgerelateerde verliezen. De formule voor Debt Bèta is:  $0,5 \times (Kd - Rf) / EMRP$ ;

en

Asset Bèta = de maatstaf voor het marktrisico (systematisch risico) dat verbonden is aan de activiteiten waarvoor de Regulatory Asset Base van de exploitant ten dienste staat. Asset Bèta wordt als volgt bepaald:

1. Een zo groot mogelijk aantal (en te allen tijde ten minste vier) zoveel mogelijk representatieve beursgenoteerde luchthavens binnen de EU, bezien uit een oogpunt van vergelijkbaarheid met de luchthavenactiviteiten van de exploitant op Schiphol, wordt geselecteerd. Evident niet vergelijkbare luchthavens maken geen deel uit van deze groep. Bij een beursnotering van de luchthaven Schiphol maakt deze te allen tijde deel uit van de geselecteerde luchthavens;

2. Van elk van de geselecteerde luchthavens wordt de Equity Bèta herleid uit de koersrendementen van deze luchthavens gemeten over een periode van vijf recente jaren. Deze worden berekend op basis van het gemiddelde van twee gangbare databronnen. Indien slechts gegevens over een kortere periode beschikbaar zijn, is dit toegestaan mits de gegevens een betrouwbare schatting van de Equity Bèta mogelijk maken.

3. Voor elk van deze luchthavens wordt de Asset Bèta vastgesteld door toepassing van de bovenvermelde Equity Bèta-formule (en Debt Bèta formule). Daarbij wordt voor elk van deze berekeningen uitgegaan van de werkelijke vermogensverhoudingen van de desbetreffende luchthaven (g), waarbij de boekwaarde van rentedragende schulden van de onderneming wordt gedeeld op het totaal van de boekwaarde van rentedragende schulden plus marktwaarde van het eigen vermogen. Voorts wordt uitgegaan van het toepasselijke wettelijke belastingtarief van het land van vestiging van de desbetreffende luchthaven (T) en de geschatte kostenvoet en het risico van vreemd vermogen van de luchthaven (Kd, Debt Bèta).

Het ongewogen gemiddelde van de Asset Bèta's van de verschillende luchthavens wordt berekend. Deze aldus verkregen uitkomst geeft als uitkomst de Asset Bèta die in de WACC-formule ter berekening van de gewogen gemiddelde vermogenskosten van de exploitant op de luchthaven Schiphol wordt gebruikt.

## NOTA VAN TOELICHTING

### 1. Algemeen

Het voorliggende besluit geeft uitwerking aan de bepalingen in de Wet luchtvaart met betrekking tot de economische regulering van de exploitatie van de luchthaven Schiphol.

Deze economische regulering heeft betrekking op het gebruik van de luchthaven door gebruikers. Onder gebruiker wordt volgens artikel 8.1, onderdeel i, van de Wet luchtvaart (hierna: de wet) verstaan: een luchtvaartmaatschappij, alsmede een persoon of rechtspersoon die vluchten uitvoert, niet zijnde een luchtvaartmaatschappij. Voor dit gebruik, waaronder in ieder geval worden begrepen het opstijgen, landen en parkeren van luchtvaartuigen, stelt de exploitant tarieven en voorwaarden vast voor het gebruik van de luchthaven, de afhandeling van passagiers en hun bagage, waarover vooraf consultatie plaatsvindt en waarop de raad van de Nederlandse Mededingingsautoriteit (hierna: de NMa) toezicht houdt.

Deze ex ante sectorspecifieke regulering verplicht de NMa op een daartoe strekkend verzoek van een gebruiker om vast te stellen of de tarieven en voorwaarden voor de activiteiten van de exploitant van de luchthaven ten behoeve van het gebruik van de luchthaven door gebruikers, die in de algemene maatregel van bestuur zijn gedefinieerd, in strijd zijn met de bij of krachtens de Wet luchtvaart gestelde regels. Deze regeling is een specifieke regeling ten opzichte van artikel 24 Mededingingswet. Het is niet geheel uitgesloten dat de NMa ten aanzien van gedragingen van de exploitant die sectorspecifiek geregeld zijn nog gronden heeft om dienaangaande mededingingsrechtelijk op te treden. Gedragingen van de exploitant die niet onder de sectorspecifieke regeling van de Wet luchtvaart vallen kunnen zonder meer door de NMa worden beoordeeld op basis van de Mededingingswet.

Het toezicht op de naleving van de sectorspecifieke regelgeving is bij de NMa ondergebracht bij de Vervoerkamer. Het onderzoek naar misbruik van een economische machtspositie is bij de directie Concurrentietoezicht ondergebracht. In het geval dat het niet vooraf duidelijk is of de Vervoerkamer of de directie Concurrentietoezicht de eerst aangewezen is om op te treden, treden de Vervoerkamer en de directie Concurrentietoezicht met elkaar in overleg om te bepalen welke directie de zaak in behandeling neemt.

Bij het toezicht op de naleving van de Mededingingswet hanteert de NMa een prioriteitsstelling teneinde de haar beschikbare capaciteit optimaal in te zetten.

In de artikelen 8.25d tot en met 8.25j van de wet wordt met betrekking tot een aantal onderwerpen nadere regeling bij algemene maatregel van bestuur opgedragen. Deze regels zijn in dit besluit opgenomen.

Daarnaast voorziet artikel 8.29a, tweede lid, van de wet in de verplichting tot het stellen van nadere regels bij of krachtens algemene maatregel van bestuur omtrent de voorgeschreven verslaggeving door de exploitant van de luchthaven over de exploitatie van de luchthaven Schiphol. Op grond van artikel 11.2b van de wet kunnen voorts bij algemene maatregel van bestuur nadere regels worden gesteld omtrent het door de Minister van Verkeer en Waterstaat in te stellen onderzoek bij de exploitant in verband met het toezicht op de exploitatie van de luchthaven.



Dit besluit is tot stand gekomen in overeenstemming met de Minister van Economische Zaken. Tevens heeft over dit besluit nauw overleg plaatsgevonden met het Ministerie van Financiën en de NMa.

Om te voldoen aan de verplichtingen van de wet met betrekking tot de exploitatie van de luchthaven Schiphol en meer in het bijzonder aan de verplichtingen voor de exploitant inzake de vaststelling van tarieven en de inrichting van de afzonderlijke administratie van de luchtvaartactiviteiten binnen de boekhouding, is het noodzakelijk dat de exploitant niet alleen in de financiële verantwoording, maar ook in de kostentoerekening een ondubbelzinnig onderscheid maakt tussen de gereguleerde activiteiten en de niet-gereguleerde activiteiten. De gereguleerde activiteiten zijn de luchtvaartactiviteiten, bedoeld in artikel 2, eerste lid, van dit besluit, dat wil zeggen de activiteiten van de exploitant ten behoeve van het gebruik van de luchthaven door gebruikers. In het bijzonder met betrekking tot de tariefregulering geeft dit besluit een specifieke regeling ten opzichte van het generieke mededingingsrecht. Voor de niet-gereguleerde activiteiten gelden uitsluitend de generieke mededingingsregels.

Voor de luchtvaartactiviteiten gelden ingevolge de wet verplichtingen ten aanzien van de totstandkoming en berekening van tarieven en voorwaarden en het voeren van een afzonderlijke administratie binnen de boekhouding, alsmede voor het opstellen van een financiële verantwoording. Deze eisen zijn van overeenkomstige toepassing op de activiteiten van de exploitant van de luchthaven met betrekking tot de beveiliging van passagiers en hun bagage.

#### *1.1. Eisen inzake transparantie en kostenoriëntatie van tarieven*

De afzonderlijke administratie binnen de boekhouding voor de luchtvaartactiviteiten, hierna ook aangeduid als de reguleringsadministratie, heeft tot doel door transparantie van de kosten van de luchtvaartactiviteiten te waarborgen dat de tarieven redelijk en non-discriminatoir, alsmede kostengeoriënteerd zijn voor het geheel van die activiteiten. Hiertoe verplichten artikel 8.25d, tweede en derde lid, van de wet.

De eis van kostenoriëntatie geldt volgens artikel 8.25d van de wet voor de tarieven van de luchtvaartactiviteiten als geheel. Zij houdt in dat sprake is van dekking van de kosten van die luchtvaartactiviteiten en dat sprake is van een redelijk rendement op het geïnvesteerde vermogen. Omdat de eis van kostenoriëntatie voor het geheel van de tarieven voor luchtvaartactiviteiten geldt, is het mogelijk dat binnen het geheel van die luchtvaartactiviteiten zogenoemde kruissubsidiëring plaatsvindt. Dit is geoorloofd zolang de exploitant daarbij handelt in overeenstemming met de eisen, bedoeld in artikel 8.25d, tweede tot en met vierde lid, van de wet, en artikel 13 van dit besluit. De eis van kostenoriëntatie op het niveau van het geheel van de tarieven voor luchtvaartactiviteiten wordt wenselijk geacht om de exploitant van de luchthaven binnen redelijk grenzen de vrijheid te geven van tariefdifferentiatie, bijvoorbeeld ten behoeve van het mainport-concept in het kader waarvan met name transferverkeer zou kunnen worden aangetrokken en uit hoofde van milieu of omwille van een efficiëntere benutting van de capaciteit. Daarenboven dienen de tarieven voor beveiliging van passagiers en hun bagage, welke dienstverlening eveneens behoort tot de luchtvaartactiviteiten, voor het geheel van de beveiligingsactiviteiten kostengeoriënteerd te zijn. De reden hiervoor is gelegen in de aard van de beveiligingsactiviteiten, de wettelijke verplichting voor de exploitant van de luchthaven tot uitvoering daarvan en het voorkómen van kruissubsidiëring met betrekking tot de tarieven van de andere luchtvaartactiviteiten. Ook is de eis van kostenoriëntatie

voor de beveiligingsmaatregelen in lijn met de aanbevelingen van de International Civil Aviation Organisation (ICAO) in haar Policies on Charges for Airports and Air Navigation Charges (2004).

Daartoe dient de exploitant van de luchthaven een gescheiden administratie te voeren voor de beveiligingsactiviteiten binnen de gescheiden administratie die voor de luchtvaartactiviteiten binnen de boekhouding moet worden gevoerd. Op basis daarvan dient de exploitant een financiële verantwoording op te stellen over het voorafgaande boekjaar, waarbinnen afzonderlijk verantwoording dient te worden afgelegd over de beveiligingsactiviteiten.

Binnen de eis van kostenoriëntatie heeft de exploitant de vrijheid om binnen redelijke grenzen tariefsdifferentiatie toe te passen.

Overigens dienen de tarieven non-discriminatoir te worden toegepast en dienen de afzonderlijke tarieven overigens ook aan de redelijkheidstoets te voldoen. Of de tarieven voor ieder van de luchtvaartactiviteiten afzonderlijk redelijk zijn, kan onder meer worden beoordeeld aan de hand van een vergelijking van de geleverde dienst met de daarvoor betaalde prijs, en met behulp van een vergelijking van de tarieven en voorwaarden voor dergelijke activiteiten op andere luchthavens in vergelijkbare marktomstandigheden («benchmarking»).

De redelijkheidstoets houdt onder meer in dat geen wanverhouding mag bestaan tussen de tarieven en hetgeen ervoor geboden wordt. De kwaliteit van de dienstverlening kan van belang zijn voor de beoordeling van de vraag of de door de exploitant van de luchthaven gestelde tarieven en voorwaarden redelijk zijn in relatie tot de daarvoor geboden dienst. De kwaliteitsindicatoren van artikel 7 van dit besluit kunnen hierbij een rol spelen. Door de eis van redelijkheid te stellen aan de afzonderlijke tarieven en voorwaarden kan met name de zogeheten «goldplating» worden tegengegaan, waardoor wordt voorkomen dat voorzieningen worden gerealiseerd waar de gebruikers geen behoefte aan hebben maar die wel doorwerken in de tarieven. Toetsing op redelijkheid doet uiteraard niet af aan de verplichting van de exploitant uit hoofde van artikel 8.3 om de mainportfunctie van de luchthaven in stand te houden. De beslissingsbevoegdheid over investeringen blijft primair de bevoegdheid van de exploitant. Een verbetering van de kwaliteit van de dienstverlening leidt niet automatisch tot goldplating, maar kan wel aanleiding zijn voor de exploitant van de luchthaven om op verzoek van een gebruiker de dienstverlening aan te passen en bijvoorbeeld een goedkoper alternatief aan te bieden.

Voor de tarieven voor luchtvaartactiviteiten als geheel respectievelijk voor de beveiligingsactiviteiten als geheel, geldt zoals gezegd het beginsel van kostenoriëntatie. Bij de vaststelling van die tarieven wordt ingevolge artikel 8.25d, vijfde lid, van de wet de opbrengst in aanmerking genomen van overige activiteiten van de exploitant van de luchthaven die rechtstreeks verband houden met het gebruik van de luchthaven door gebruikers. Deze activiteiten zijn omschreven in artikel 2, tweede lid, van dit besluit.

Het is door de wetgever ingevolge artikel 8.25d, zevende lid, van de wet, aan de exploitant overgelaten om bij de vaststelling van de tarieven voor het gebruik van de luchthaven door gebruikers en de tarieven voor de beveiliging van passagiers en hun bagage een bijdrage uit de andere, commerciële niet-luchtvaartactiviteiten in aanmerking te nemen. Daardoor kunnen voor de luchtvaartactiviteiten lagere tarieven worden vastgesteld. In het kader van de consultatie bij de tariefvaststelling en de verplichting tot economische onderbouwing van het voorstel voor tarieven zal door de

exploitant over de onderbouwing van de tarieven steeds informatie moeten worden verstrekt aan de gebruikers.

Tevens betreft de exploitant bij de vaststelling van de tarieven, nadat deze zijn bepaald met inachtneming van het tweede tot en met het achtste lid in artikel 8.25d van de wet, het verschil tussen de begrote en 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 de investeringen, zoals volgt uit de financiële verantwoording over het aan het moment van vaststelling voorafgaande boekjaar.

*Algemene principes voor verrekening van opbrengsten en kosten:*

- op grond van artikel 4, vierde lid, dient het te verrekenen bedrag onderwerp te vormen van de consultatie van de gebruikers,
- op grond van artikel 8.25d, vierde en negende lid, van de wet, alsmede artikel 4, vijfde lid, zal de verrekening tevens afzonderlijk geschieden voor de beveiligingsmaatregelen,
- de financiële verantwoording van een boekjaar dient op grond van artikel 10 een nadere specificatie te bevatten van de verschillen tussen de geraamde en werkelijke opbrengsten en kosten die aan de in dit besluit opgenomen eisen voldoet. Op grond van artikel 8.25g, derde lid, van de wet dient deze vergezeld te gaan van een verklaring van een onafhankelijk accountant,
- op grond van artikel 8.25d, negende lid, van de wet, dient de verrekening eerst plaats te vinden nadat de tarieven op grond van de eisen ter zake van kostenoriëntatie inclusief het geprognosticeerde rendement zijn bepaald. Vervolgens worden deze tarieven naar boven of beneden aangepast als gevolg van de verrekening,
- tot het moment van invoering van deze tarieven zal daarbij rente (gelijk aan de kosten van vreemd vermogen gebaseerd op de 1-jaars marktrente) over het te verrekenen saldo dienen te worden verdisconteerd, berekend vanaf het einde van het boekjaar waarop de financiële verantwoording betrekking heeft,
- de klachtenprocedure op grond van artikel 8.25 van de wet ten aanzien van de vast te stellen tarieven, is ook van toepassing op de daarin verdisconteerde verrekening,
- indien de tarieven per 1 november opnieuw worden vastgesteld voor een bepaald (lopend) boekjaar, zullen de hier genoemde verrekeningsregels ten aanzien van de doorberekening van kosten, in acht dienen te worden genomen,
- in de financiële verantwoording van een boekjaar wordt aangegeven welk te verrekenen bedrag, zoals toegelicht in de financiële verantwoording van het daaraan voorafgaande boekjaar, in de vastgestelde tarieven is verdisconteerd.

*Verrekening van opbrengsten uit tarieven*

- in overeenstemming met de toelichting van de tweede nota van wijziging van 14 oktober 2004 (Kamerstukken II 2004/05, 28 074, nr. 9) blijft de verrekening ten aanzien van de opbrengsten beperkt tot de opbrengsten uit de tarieven voor de luchtvaartactiviteiten, zoals bedoeld in artikel 2, eerste lid, van dit besluit;
- verrekening van opbrengsten vindt plaats voor ex post verschillen tussen ex ante raming en realisatie als gevolg van:
  - verkeer: aantallen vliegtuigbewegingen, gemiddeld maximum startgewicht;
  - vervoer: aantallen opstappende respectievelijk overstappende passagiers en tonnen vracht.

- de eis kostenoriëntatie geldt op het moment dat de tarieven (ex ante) worden vastgesteld voor luchtvaartactiviteiten (excl. security) resp. voor de beveiligingsactiviteiten security en niet bij realisatie (ex post);
- dit impliceert dat na afloop van een boekjaar geen volledige verrekening van alle kostenverschillen plaatsvindt, maar uitsluitend verrekening van kostenverschillen die tijdens het jaar zijn opgetreden als gevolg van:
  - extra/minder investeringen met inbegrip van desinvesteringen (effect op afschrijvingen en vermogenskosten over de Regulatory Asset Base);
  - extra/minder kosten in samenhang met investeringen;
  - verkeer en vervoer (voor zover sprake van directe variabele kosten);
  - verzekeringspremies tegen schade terrorisme;
  - uitstel van de uitvoering van activiteiten ten opzichte van de prognose;
  - activiteiten opgelegd door de overheid resp. op verzoek van de gebruikers
- het voorgaande impliceert dat de luchthavenexploitant tegenvallers en inefficiëncies niet mag verrekenen. Daarentegen mogen een hogere efficiencywinst (dan geraamd) en eventuele meevallers (voor zover deze niet het gevolg zijn van uitstel dan wel plaatsvinden op verzoek van de gebruikers of zijn opgelegd door overheid) door de luchthavenexploitant worden behouden;
- het gerealiseerde kostenniveau van een boekjaar, zoals neergelegd in de financiële verantwoording, vormt tezamen met de laatste inzichten betreffende de geraamde kostenmutaties voor het lopende boekjaar (die mede kan worden gebaseerd op bijvoorbeeld de halfjaarcijfers), het vertrekpunt voor de kostenraming voor het daaropvolgende boekjaar waarvoor de tarieven dienen te worden vastgesteld.

### *1.2. Het toerekeningssysteem*

De wettelijk voorgeschreven afzonderlijke administratie van de luchtvaartactiviteiten binnen de boekhouding is afhankelijk van een goed functionerend toerekeningssysteem voor de kosten en opbrengsten van de luchtvaartactiviteiten van de exploitant van de luchthaven. Voor de gelijktijdige en volgtijdelijke toerekening van de opbrengsten, de kosten van materiële vaste activa en van de andere – operationele – kosten aan de luchtvaartactiviteiten stelt de exploitant een toerekeningssysteem vast dat de goedkeuring behoeft van de NMa en dat voldoet aan bij of krachtens de wet gestelde eisen (artikel 8.25g, eerste lid, van de wet). Dit zijn de eisen van integraliteit, proportionaliteit en marktconformiteit. Deze eisen en de uitwerking daarvan leveren een bijdrage aan kostengeoriënteerde tarieven en daarmee aan het voorkómen van ongeoorloofde kruissubsidiëring. Daarbij biedt het toerekeningssysteem het beoordelingskader. Omdat dit tevoren moet worden goedgekeurd middels een systeemtoets door de NMa, is dit een belangrijk hulpmiddel bij het toezicht.

Het toerekeningssysteem, dat de principes aangeeft op grond waarvan wordt vastgesteld in welke mate productiemiddelen worden aangewend voor de luchtvaartactiviteiten, moet aan drie eisen voldoen. Deze worden onderstaand kort besproken:

De eis van integraliteit, neergelegd in artikel 8, eerste lid, houdt in dat alle kosten van productiemiddelen (waaronder materiële vaste activa) die voor luchtvaartactiviteiten worden gemaakt, daaraan daadwerkelijk worden toegerekend en dat deze toerekening plaatsvindt volgens aanvaardbare bedrijfseconomische principes. Ter voorkoming van ongeoorloofde kruissubsidiëring is in artikel 8, eerste lid, onderdeel c,

bepaald dat het niet is toegestaan kosten van andere productiemiddelen die niet worden aangewend voor luchtvaartactiviteiten, aan de luchtvaartactiviteiten toe te rekenen.

De proportionaliteitseis ten aanzien van de principes opgenomen in het toerekeningssysteem houdt in dat bij toepassing van het toerekeningssysteem de kosten van gemeenschappelijke productiemiddelen worden toegerekend naar de mate waarin zij daadwerkelijk voor luchtvaartactiviteiten worden gebruikt. Zo zijn in de vertrekhal naast ruimten die uitsluitend voor luchtvaartactiviteiten worden ingezet (bijvoorbeeld afhandelingsbalies voor passagiers) en ruimten die uitsluitend voor andere activiteiten worden ingezet (bijvoorbeeld winkels), ook ruimten die zowel door passagiers als door winkelend publiek worden gebruikt. Daarvoor zal een verdeelsleutel (principe voor de toerekening van kosten) moeten worden ontwikkeld die adequaat is om het fysieke gebruik van de gemeenschappelijke ruimten in uit te drukken, teneinde de kosten van die gemeenschappelijke ruimten naar rato van het gebruik voor luchtvaartactiviteiten aan die activiteiten te kunnen toedelen. De eisen voor toedeling van productiemiddelen en de proportionele toerekening van de kosten zijn neergelegd in artikel 8.

De derde eis die voor het toerekeningssysteem geldt, is die van marktconformiteit. Voor een belangrijk deel is deze eis in het besluit nader uitgewerkt doordat wordt bepaald dat voor de materiële vaste activa die voor luchtvaartactiviteiten worden gebruikt, conform hetgeen gebruikelijk is bij luchthavens, de maatstaf van historische kostprijs geldt (artikel 8, zesde lid). Uit de eis van marktconformiteit vloeit ook voort dat (netto) opbrengsten uit activiteiten die rechtstreeks verband houden met de luchtvaartactiviteiten, zoals vastgelegd in artikel 2, lid 2, als opbrengsten dienen te worden meegenomen bij het vaststellen van tarieven en voorwaarden (zie toelichting bij artikel 2). De eisen die in dit besluit worden gesteld aan het toerekeningssysteem hebben gevolgen voor de gescheiden administratie van de exploitant en bieden zowel de exploitant als de NMa duidelijkheid over de criteria waaraan het toerekeningssysteem dient te voldoen.

Bij de eisen die aan de exploitant worden gesteld, is ervan uitgegaan dat de desbetreffende activiteiten vanuit een economische machtspositie worden aangeboden. Zoals gezegd geldt dit in ieder geval voor de activiteiten die zijn opgenomen in artikel 2, eerste lid, van dit besluit. Als dat voor bepaalde activiteiten niet (meer) het geval is, is er te dien aanzien geen aanleiding voor sectorspecifieke regulering en zal artikel 2, eerste lid, van dit besluit worden aangepast. Dit kan opnieuw worden bezien bij de evaluatie die na vier jaar zal plaatsvinden.

De kosten die worden gemaakt met de luchtvaartactiviteiten, kunnen worden onderverdeeld in kosten verbonden aan materiële vaste activa en kosten voor het gebruik van andere productiemiddelen dan de materiële vaste activa. De belangrijkste kostenposten van luchthavens zijn in het algemeen de kosten die voortvloeien uit het gebruik van de grond en de opstallen die worden gebruikt voor luchtvaartactiviteiten. Het gaat dan om kosten van het gebruik van productiemiddelen als onroerende zaken, waaronder gebouwen, landingsbanen en installaties. Daarom is het van belang dat vanaf het moment dat het toerekeningssysteem goedgekeurd is, duidelijkheid bestaat over de toedeling van deze activa aan de luchtvaartactiviteiten en over de waardering van deze activa. Daartoe wordt een Regulatory Asset Base opgesteld. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt tussen materiële vaste activa die geheel en materiële vaste activa die deels voor luchtvaartactiviteiten worden gebruikt. Voor

het vaststellen van het gedeeltelijke gebruik dienen verdeelsleutels in het toerekeningssysteem te worden opgenomen.

Op grond van artikel 8 wordt vastgesteld welke materiële vaste activa in aanmerking moeten worden genomen bij de vaststelling van de kosten van de luchtvaartactiviteiten en met inachtneming van welke activa het toegestane rendement dient te worden vastgesteld. De bij economische regulering gangbare term Regulatory Asset Base wordt bij gebrek aan een Nederlands equivalent in artikel 8, negende lid, gebruikt. De Regulatory Asset Base wordt gevormd door de materiële vaste activa die met toepassing van het goedgekeurde toerekeningssysteem aan de luchtvaartactiviteiten zijn toegedeeld. De vaststelling van de Regulatory Asset Base is van belang, omdat zij de grondslag biedt voor de toerekening van de kosten daarvan. Voor een zuivere bepaling van de Regulatory Asset Base dient goodwill niet te worden meegeteld.

De eerste opstelling van de Regulatory Asset Base van de luchtvaartactiviteiten door de exploitant vindt plaats met toepassing van het eerste door de NMa goedgekeurde toerekeningssysteem per 1 januari van het boekjaar waarvoor de tarieven en voorwaarden worden vastgesteld. Deze Regulatory Asset Base zal het uitgangspunt vormen voor de kosten-toerekening en de afzonderlijke administratie daarvan binnen de boekhouding. Op grond van het toerekeningssysteem en de afzonderlijke administratie van de luchtvaartactiviteiten binnen de boekhouding zullen jaarlijks in het kader van de financiële verantwoording een exploitatierkening en een Regulatory Asset Base worden opgesteld. In aanvulling hierop zal tevens een toelichting worden opgesteld die aan de in dit besluit opgenomen eisen voldoet. Deze financiële verantwoording met bijbehorende toelichting gaat vergezeld van een accountantsverklaring.

Bij de beveiligingsvoorzieningen die de exploitant dient te treffen voor de uitvoering van de beveiliging van passagiers en hun bagage, geldt dat de tarieven afzonderlijk kostengeoriënteerd dienen te zijn. Voor de uitvoering van deze voorzieningen verklaren artikel 9, artikel 11 en artikel 14, respectievelijk artikel 8, artikel 10 en artikel 13 van overeenkomstige toepassing.

### *1.3. Effecten voor de bedrijven*

In dit besluit zijn nadere regels vastgelegd ten behoeve van de totstandkoming van tarieven en voorwaarden van de NV Luchthaven Schiphol voor het gebruik van de luchthaven ten behoeve van de in dit besluit genoemde luchtvaartactiviteiten.

Uitgangspunt is een reguleringssysteem dat gebruikers voldoende bescherming biedt tegen eventueel misbruik van economische marktmacht op het punt van tarieven en voorwaarden, maar dat tegelijkertijd zo veel mogelijk overlaat aan de onderhandelingen tussen marktpartijen. In dit kader worden eisen gesteld aan de exploitant inzake consultatie, publicatie en informatie (zoals een economische onderbouwing en de gescheiden administratie voor luchtvaartactiviteiten, publicatie van voorstel en vaststelling van tarieven en voorwaarden, en consultatie van gebruikers). Bij de opgelegde verplichtingen is aansluiting gezocht bij aanvaardbare bedrijfseconomische beginselen.

Alternatieven voor de in dit besluit vastgelegde administratieve verplichtingen zijn weliswaar overwogen, maar verdienden om uiteenlopende redenen niet de voorkeur. Het meest vergaande alternatief betrof het overgaan tot het vaststellen van maxima voor luchthaventarieven door de NMa op basis van daartoe aan de hand van gecompliceerde berekeningen opgestelde prognoses voor opbrengsten, kosten, investeringen, etcetera, van de luchthaven. Nadeel van deze variant is dat het

gaat om een ex ante goedkeuringssysteem met een vergaande verantwoordelijkheid van de NMa voor de bedrijfsvoering. Ook bestaat hierbij het risico dat achteraf correcties moeten plaatsvinden indien de NMa bepaalde ontwikkelingen verkeerd heeft ingeschat. Voorts ontslaat deze variant de luchthaven niet van overleg met de gebruikers om de tariefsverhogingen via gecompliceerde berekeningen op de maximumtarieven af te stemmen.

Een minder vergaand alternatief dat is overwogen, betreft het handhaven van de huidige procedure waarbij de tarieven op grond van artikel 36 van de Luchtvaartwet bij koninklijk besluit worden goedgekeurd. Volgens vast beleid wordt daarbij marginaal getoetst in overeenstemming met de ICAO-aanbevelingen inzake non-discriminatie, kostengerelateerde tarieven en transparantie. Nadeel van dit alternatief is dat door het ontbreken van een wettelijk verankerd beoordelingskader onvoldoende duidelijkheid bestaat over de criteria die bij toetsing moeten worden toegepast.

Een laatste overwogen alternatief is dat van uitsluitend generiek toezicht op de luchtvaarttarieven op grond van de Mededingingswet. Deze wet geeft echter geen mogelijkheden tot ex ante regels en daarmee te weinig zekerheden voor gebruikers voor een non-discriminatoire en transparante handelen van de luchthaven.

Alles in overweging genomen verdient het in dit besluit neergelegde systeem de voorkeur vanwege de balans tussen de benodigde transparantie in de totstandkoming van tarieven en voorwaarden van de luchthaven, de verhouding met de Mededingingswet en de zwaarte van de administratieve lasten. Het voorgestelde systeem sluit bovendien qua informatie- en consultatieverplichtingen goed aan bij de huidige praktijk. Voorts sluit het goed aan bij hetgeen in internationaal verband reeds is geregeld. De ICAO geeft aanbevelingen voor luchthaventarieven in doc. 9082/6, 2001, te weten ICAO's Policies On Charges For Airports And Air Navigation Services. Belangrijke elementen hierin zijn kostenoriëntatie, non-discriminatie, transparantie en consultatie. Deze aanbevelingen zijn echter algemeen van aard en niet bindend. In grote lijnen worden deze algemene principes in alle landen gevolgd, met dien verstande dat de precieze invulling uiteenloopt, afhankelijk van het nationale reguleringssysteem. Binnen de EU gelden op dit moment geen richtlijnen inzake luchtvaarttarieven en -voorwaarden.

#### *Administratieve lasten*

Dit besluit brengt administratieve lasten mee voor de exploitant en heeft bedrijfseffecten voor de exploitant en voor elke (potentiële) gebruiker van de luchthaven Schiphol. In de eerste plaats raakt dit de NV Luchthaven Schiphol als exploitant van de luchthaven. In de tweede plaats gaat het om de vaste gebruikers van de luchthaven Schiphol, te weten de luchtvaartmaatschappijen (zowel lijn- als charterverkeer). Op Schiphol opereren circa 90 lijndienstmaatschappijen en circa 90 chartermaatschappijen. Deze zijn onder meer verenigd in organisaties als de International Air Transport Association (IATA), Schiphol Airport Operating Committee (SAOC), en de Board of Foreign Airlines in the Netherlands (BARIN). Ten derde zijn daar de overige gebruikers, niet-luchtvaartmaatschappijen, de zogenaamde General Aviation. Dit zijn voornamelijk op de luchthaven gestationeerde bedrijven en vliegclubs. Het aantal hiervan is niet goed in te schatten, het gaat om enkele honderden bedrijven.

Binnen de statutaire jaarverslaggeving van de luchthavenexploitant presenteert de exploitant voor de zogenoemde business areas (waaronder de «business area aviation») een exploitatierekening en de vaste activa. Daar deze informatie specifiek gericht is op de verslaggeving, kunnen

deze cijfers op bepaalde punten afwijken van aanvaardbare bedrijfseconomische principes die de basis vormen voor de vaststelling van de tarieven.

De luchtvaartactiviteiten, zoals gedefinieerd in het kader van de sectorspecifieke regels, maken hiervan onderdeel uit.

De administratieve lasten die aan de exploitant werden opgelegd op grond van het reeds in 2001 bij de Tweede Kamer ingediende wetsvoorstel in verband met het voeren van een gescheiden administratie binnen de boekhouding, waren geraamd op € 200.000 voor eenmalige lasten en € 130.000 voor jaarlijkse lasten.

Na de indiening op 31 oktober 2001 bij de Tweede Kamer van het oorspronkelijke wetsvoorstel inzake de vaststelling van tarieven en voorwaarden voor de luchtvaartactiviteiten op de luchthaven Schiphol, is de Mededingingswet bij wet van 28 januari 2002 (Stb. 71) gewijzigd in verband met richtlijn 2000/52/EG (de zogenaamde transparantierichtlijn). Op grond van artikel 25b, eerste lid, van de Mededingingswet is de exploitant van de luchthaven Schiphol thans reeds verplicht een gescheiden administratie binnen de boekhouding te hebben voor de luchtvaartactiviteiten. Dit is een lichtere eis dan de aanvankelijk vereiste gescheiden boekhouding voor de luchtvaartactiviteiten.

De sectorspecifieke regels verplichten tot een gescheiden administratie voor de luchtvaartactiviteiten binnen de boekhouding, met daarbinnen een afzonderlijke administratie van de beveiligingsactiviteiten. Die administratie dient als basis voor de financiële verantwoording betreffende de luchtvaartactiviteiten, de accountantscontrole en het toezicht van de NMa daarop. Daarbij is als veronderstelling gehanteerd dat de exploitant de sectorspecifieke toerekeningsregels van activa, opbrengsten en kosten die voor de luchtvaartactiviteiten worden opgelegd, zal overnemen ten behoeve van de gescheiden administratie binnen de boekhouding voor de «business area aviation». In dat geval zal sprake zijn van een «one set of books (SOB)»-systeem.

Tegen deze achtergrond kunnen de lasten van de gescheiden administratie binnen de boekhouding voor de luchtvaartactiviteiten nu, in tegenstelling tot het oorspronkelijke wetsvoorstel, niet meer worden toegeschreven aan de sectorspecifieke regelgeving. Bovendien is de eis van een gescheiden boekhouding, met een volledige winst- en verliesrekening en balans, op grond van het oorspronkelijke wetsvoorstel nu omgezet in de eis van een gescheiden administratie, met exploitatierekening en toedeling van materiële vaste activa. De financiële verantwoording achteraf alsmede de vaststelling en goedkeuring van het toerekeningssysteem zijn evenwel verplichtingen die voortvloeien uit de sectorspecifieke regelgeving voor de luchthaven Schiphol. Voorts zijn de voor de beoordeling van de tarieven en voorwaarden benodigde financiële gegevens nu, in tegenstelling tot het oorspronkelijke wetsvoorstel, gebaseerd op het boekjaar van de exploitant van de luchthaven per 1 januari in plaats van de tariefperiode die doorgaans per 1 april aanvangt. Het boekjaar valt daardoor samen met het verslagjaar, zodat de gegevens voor de financiële verantwoording en de beoordeling van de tarieven en voorwaarden zoveel mogelijk aansluiten bij de boekhoudprocedures van de onderneming. Op die wijze is getracht de exploitant van de luchthaven geen onnodige extra administratieve lasten op te leggen.



Ook is de gemiddelde vermogenskostenvoet (WACC) thans nader geconcretiseerd, zodat de raming daarvan voor de exploitant minder administratieve lasten met zich meebrengt dan op grond van het oorspronkelijke wetsvoorstel.

Aan de hand van de administratie van de onderneming voor zover deze betrekking heeft op de luchtvaartactiviteiten, aangevuld met de specifieke eisen op grond van de sectorspecifieke regels, kan extracomptabel worden vastgesteld of en in welke mate is afgeweken van het toegestane rendement en wordt de grondslag van verrekening vastgesteld, alsmede de gedurende het afgelopen boekjaar gerealiseerde efficiencywinst. Voorts wordt de gemiddeld gewogen vermogenskostenvoet (WACC) bepaald volgens een vooraf vastgestelde methodiek, zoals opgenomen in de bijlage bij dit besluit.

Voor de in het nu aangepaste wetsvoorstel opgenomen sectorspecifieke eisen kunnen de administratieve lasten voor de exploitant worden bepaald volgens het standaardkostenmodel. Daartoe zijn de lasten onderscheiden naar eenmalige/periodieke respectievelijk jaarlijkse lasten:

#### *Eenmalige/periodieke lasten*

– het periodiek opstellen van het toerekeningssysteem (allocatiesleutels) in verband met de vereiste goedkeuring door de NMa (eens in de vijf jaar)	€ 100.000
– eenmalige inrichting administratie: de sectorspecifieke vereisten in verband met onder meer de wijze waarop het efficiencyresultaat wordt bepaald en de nieuwe eisen ten aanzien van de afzonderlijke administratie van de beveiligingsactiviteiten (eenmalig)	€ 100.000
– periodieke rapportage over capaciteitsontwikkeling ten behoeve van toezicht door de minister van Verkeer en Waterstaat, eens in de drie jaar (op basis van jaarlijks verkregen informatie en indicatoren)	€ 24.000

De periodieke lasten (met uitzondering van de eenmalige lasten) laten zich herleiden tot jaarlijkse lasten. Dit beloopt een bedrag van € 28.000.

#### *Jaarlijkse lasten*

– het jaarlijkse consultatieoverleg met gebruikers en het verschaffen van informatie, onder meer: het voorstel van tarieven en voorwaarden voor het eerstvolgende boekjaar met onderbouwing in de vorm van prognoses verkeer, vervoer, opbrengsten, kosten (toepassing toerekeningsmodel), efficiencywinst, investeringen, RAB (inclusief nieuwe eisen als unuïteitenmethode, afzonderlijke beveiligingsactiviteiten, verrekening, kwaliteitsindicatoren etc), vergeleken met het lopende boekjaar, alsmede meerjarencijfers verkeer, vervoer en investeringen (ten behoeve van toezicht door de Minister van Verkeer en Waterstaat)	€ 75.000
– financiële verantwoording (totaal inclusief extracomptabele nieuwe eisen zoals unuïteitenmethode, bouwrente)	€ 15.000
– verantwoordingsrapportage kwaliteitsindicatoren	€ 10.000
– de (externe) accountantscontrole ten behoeve van sectorspecifieke eisen (toerekeningssysteem) en extra comptabele eisen (unuïteitenmethode, beveiligingsactiviteiten, verrekening etc.)	€ 100.000
 totaal jaarlijkse lasten	 € 200.000

De totale jaarlijkse administratieve lasten volgens het standaardkostenmodel belopen naar schatting € 228.000 per jaar (de hierboven aangegeven bedragen zijn tevens door een externe accountant op plausibiliteit beoordeeld).

Naast de met de administratieve lasten gepaard gaande kosten zijn er ook baten te noemen voor luchthaven en gebruiker ten opzichte van de huidige situatie.

Ten opzichte van de huidige regeling in de Luchtvaartwet (artikel 36) vervalt de verplichting voor de luchthaven om jaarlijks goedkeuring te verzoeken voor de luchtvaarttarieven. De daartoe te verschaffen informatie is echter niet wettelijk geregeld.

Baten voor de gebruikers zijn de vastlegging van de consultatie- en informatieverplichtingen en de mogelijkheid om bij de NMa een oordeel te vragen omtrent de juistheid van de vaststelling van de tarieven en voorwaarden. De procedure bij de NMa is laagdrempelig en geeft op korte termijn zekerheid omtrent de tarieven en voorwaarden. De wet, nader uitgewerkt in dit besluit, biedt een transparant kader waarmee de gebruikers een volwaardiger onderhandelingspositie verkrijgen en een goede garantie om het risico van misbruik van economische marktmacht te voorkomen en tegen te gaan.

Voorts worden de administratieve lasten van de gebruikers en de reisagente verminderd doordat het tijdstip van vaststelling van de tarieven zodanig ruim voor de ingangsdatum ligt dat daardoor wordt voorkomen dat op grote schaal bij reizigers achteraf een naheffing moet plaatsvinden omdat reizigers reeds hebben geboekt voordat de nieuwe luchthaventarieven bekend zijn.

## **2. Artikelsgewijze toelichting**

### *Artikel 2*

De activiteiten waarop de economische regulering betrekking heeft, zijn krachtens artikel 8.25d, twaalfde lid, onderdeel a, van de wet omschreven in artikel 2, eerste lid, van dit besluit. Deze activiteiten zijn in artikel 1 gedefinieerd als luchtvaartactiviteiten. Zij zijn limitatief opgesomd in categorieën, die ter illustratie nader zijn gespecificeerd. Voor de opsomming geldt als criterium dat de desbetreffende faciliteiten of diensten noodzakelijk zijn voor gebruikers en dat voor deze faciliteiten of diensten geen substituuat voorhanden is, dat wil zeggen dat zij niet door andere aanbieders kunnen worden aangeboden onder economisch redelijke omstandigheden of dat dit op juridische grond is uitgesloten. Zo is er feitelijk en juridisch gezien geen substituuat voor landingsbanen vanwege bijvoorbeeld de onmogelijkheid om binnen een redelijke tijd een concurrerend banenstelsel aan te leggen op Schiphol of in de omgeving daarvan. Evenmin kunnen andere aanbieders platforms en voorrijwegen aanleggen om deze aan te bieden. Voor beveiligingsvoorzieningen, voor zover deze door de exploitant worden aangeboden, is het niet de bedoeling dat dergelijke voorzieningen door anderen worden aangeboden en een substituuat vormen voor de beveiligingsvoorzieningen van de exploitant, nu de exploitant een wettelijke taak heeft om beveiligingsvoorzieningen te treffen. Bij beveiligingsvoorzieningen zou overigens naast de expliciet genoemde faciliteiten voor grenscontroles eveneens ondermeer kunnen worden gedacht aan maatregelen voor criminaliteitsbestrijding en ter handhaving van de openbare orde.

Er is een principiële keuze gemaakt om de toepassing van de economische regulering te beperken tot de voornoemde luchtvaartactiviteiten, d.w.z. die activiteiten van de exploitant ten behoeve van het gebruik van de luchthaven door gebruikers. Voor deze activiteiten dient de exploitant tarieven en voorwaarden vast te stellen en onderwerp vormen van consultatie tussen de exploitant en de gebruikers.

In het tweede lid zijn vier activiteiten van de exploitant van de luchthaven opgenomen die rechtstreeks verband houden met de luchtvaartactiviteiten van de exploitant. Met utiliteitsdiensten wordt bedoeld faciliteiten op de luchthaven voor de stroomvoorziening van vliegtuigen (400 Hz). Voor de parkeerterreinen, winkel- of hotelruimte, waarvoor de exploitant de infrastructuur aanbiedt, gelden voorgaande argumenten niet, zodat passagiers zonder meer vergelijkbare faciliteiten op of in de omgeving van de luchthaven kunnen kiezen.

Deze activiteiten die rechtstreeks verbonden zijn met de luchtvaartactiviteiten zijn niet alleen nauw verbonden met de luchtvaartactiviteiten maar betreffen die activiteiten waarvoor productiemiddelen worden ingezet die gemeenschappelijk worden gebruikt met de luchtvaartactiviteiten, én waarvan het relatieve gebruik praktisch niet op grond van een objectieve maatstaf kan worden vastgesteld. Om die reden zullen de kosten van de benoemde activiteiten die rechtstreeks verbonden zijn aan de luchtvaartactiviteiten in totaliteit worden toegerekend aan de luchtvaartactiviteiten. Tegelijkertijd zal de exploitant eventuele opbrengsten van de desbetreffende luchtvaartgerelateerde activiteiten dienen mee te nemen bij de vaststelling van tarieven en voorwaarden. Daarom is in artikel 8.25d van de wet bepaald dat de (netto)opbrengsten van deze activiteiten bij de vaststelling van de tarieven voor de luchtvaartactiviteiten in aanmerking worden genomen. Overige luchtvaartgerelateerde activiteiten, zoals verhuur van ruimten van de exploitant aan grondafhandelingsbedrijven e.d., voldoen niet aan de gestelde criteria.

### *Artikel 3*

Dit artikel regelt het moment en de wijze waarop mededeling wordt gedaan van de vaststelling van de tarieven en voorwaarden. Voor de duidelijkheid zij vermeld dat van die vaststelling onderdeel uitmaakt de motivering door de exploitant van de wijze waarop deze bij de vaststelling met de ingebrachte zienswijze van gebruikers is omgegaan. Dit vloeit rechtstreeks voort uit de in artikel 8.25e, derde lid, van de wet neergelegde motiveringsplicht voor de exploitant. Derhalve maakt ook deze motivering onderdeel uit van de terinzagelegging van de tarieven en voorwaarden. Met de onderscheiden momenten van vaststelling en inwerkingtreding van tarieven, die voortvloeien uit de in het besluit opgenomen data van 1 april en 1 november, is aangesloten bij de internationale praktijk en is rekening gehouden met de belangen van gebruikers en de belangen van de afnemers van diensten van gebruikers, in het bijzonder reisorganisaties.

Om reisorganisaties in staat te stellen hun klanten adequaat te informeren over de vliegtarieven in het komende seizoen, is bepaald dat de tarieven en voorwaarden niet eerder kunnen gaan gelden dan vijf maanden na vaststelling daarvan. Daardoor is de reisbranche in staat om in de reisgidsen voor het komende seizoen de nieuwe luchthaventarieven mee te nemen bij de vermelding van de prijzen van door hen aangeboden vliegreizen. De luchthaven Schiphol heeft hierop recentelijk reeds geanticipeerd door een vergelijkbare termijn in acht te nemen voorafgaande aan de ingangsdatum van de nieuwe tarieven.

Het opnemen van een termijn van vijf maanden tussen het moment van vaststelling van de tarieven en het tijdstip met ingang waarvan de tarieven en voorwaarden gaan gelden, betekent tevens een versterking van het ex ante karakter van het in de wet opgenomen reguleringskader. Hierdoor is het mogelijk dat de NMa, in het geval haar door een of meer gebruikers wordt verzocht de rechtmatigheid van de door de exploitant van de luchthaven vastgestelde tarieven en voorwaarden te beoordelen, daarover een oordeel geeft nog voordat de tarieven en voorwaarden zijn gaan gelden. Hierdoor is de exploitant van de luchthaven in staat tijdig nieuwe tarieven en voorwaarden vast te stellen voor de nieuwe tariefperiode.

#### Artikel 4

Dit artikel bevat voorschriften over de procedure van de consultatie en over de mededeling van de voorgenomen tarieven en voorwaarden, bedoeld in artikel 8.25e van de wet. De mededeling aan gebruikers geschiedt in ieder geval om hen in de gelegenheid te stellen aan de consultatie deel te nemen.

Ingevolge artikel 8.25e, eerste lid, van de wet bevat het voorstel inzake de tarieven en voorwaarden tevens een omschrijving van de daarvoor te leveren diensten en een toelichting daarop door de exploitant, waarin hij onder meer een economische onderbouwing geeft van de tarieven en de daarvan afgeleide opbrengsten gerelateerd aan de gespecificeerde kosten voor het geheel van de luchtvaartactiviteiten respectievelijk die voor de beveiligingsactiviteiten. Tevens betreft de exploitant in deze onderbouwing de opbrengsten uit activiteiten die rechtstreeks verband houden met de luchtvaartactiviteiten, alsmede eventuele opbrengsten uit andere activiteiten dan luchtvaartactiviteiten.

Daarbij dient de exploitant een overzicht te geven van de voorwaarden die hij hanteert. De omschrijving heeft betrekking op de diensten waarop de tarieven betrekking zullen hebben, zodat de gebruikers zich een beeld kunnen vormen van de zogenaamde *service levels* en daarop zullen kunnen reageren, met name wat betreft de aard en de kwaliteit van de diensten. Daartoe is ook vereist dat informatie wordt verstrekt over het te verwachten en het gerealiseerde kwaliteitsniveau, waarvoor in artikel 7 de indicatoren zijn aangegeven.

In de economische onderbouwing geeft de exploitant tevens aan, in overeenstemming met het toerekeningssysteem (zie artikel 8), in welke mate de materiële vaste activa naar huidig gebruik worden aangewend voor luchtvaartactiviteiten. Dit geldt voor alle materiële vaste activa die voor luchtvaartactiviteiten worden aangewend, zowel de activa die geheel als de activa die gedeeltelijk voor luchtvaartactiviteiten worden aangewend. Deze informatie kan de exploitant in de vorm van verdelingspercentages verstrekken. Daarmee krijgen de gebruikers inzicht in de mate waarin de exploitant kosten van het gebruik van bijvoorbeeld de landingsbanen, de vertrekhal of de voorrijwegen als onderdeel van luchtvaartactiviteiten aan deze activa toerekent.

Tevens krijgen de gebruikers inzicht in de verwachtingen van de exploitant met betrekking tot de wijziging van de totale kosten voor het komende boekjaar ten opzichte van het daaraan voorafgaande, lopende boekjaar. De opbrengsten en kosten dienen daartoe nader te worden gespecificeerd.

Het vertrekpunt voor de kostenraming voor het komende boekjaar waarvoor de tarieven dienen te worden vastgesteld wordt gevormd door het gerealiseerde kostenniveau van een boekjaar, zoals neergelegd in de

financiële verantwoording, tezamen met de laatste inzichten betreffende de geraamde kostenmutaties voor het lopende boekjaar (die mede kan worden gebaseerd op bijvoorbeeld de halfjaarcijfers).

Ook krijgen zij inzicht in de door de exploitant verwachte efficiencywinst (over de operationele kosten). Ten behoeve van de vaststelling van de luchtvaarttarieven voor een volgende periode gaat de exploitant van de luchthaven uit van een bepaalde mate van kostenefficiency die kan worden gerealiseerd, als gevolg waarvan lagere tarieven kunnen worden vastgesteld. In het kader van de consultatie over de voorgenomen tarieven wordt door de exploitant van de luchthaven inzicht verstrekt in de te verwachten efficiencywinst, waardoor deze voorwerp wordt van onderhandeling tussen de exploitant en de gebruikers van de luchthaven. Indien na afloop van een boekjaar blijkt dat een hogere efficiencywinst is gerealiseerd dan geraamd, mag die winst door de exploitant van de luchthaven worden behouden. Omgekeerd mogen kosten die als gevolg van kosteninefficiënties in een bepaald boekjaar hoger zijn dan begroot, niet worden verrekend aan de gebruikers. Zij komen voor rekening van de exploitant.

Voorts geeft de exploitant bij de uiteindelijke vaststelling van de tarieven, inzage in de bepaling van het te verrekenen verschil tussen de geraamde en werkelijke opbrengsten en kosten in verband met de prognoses en de realisatie van het volume van het luchthavenluchtverkeer, het vervoer van passagiers en vracht over de aan het moment van vaststelling van de tarieven voorafgaande boekjaar.

Voorts krijgen de gebruikers informatie over de verwachte opbrengst met betrekking tot luchtvaartactiviteiten in het komende boekjaar. Tot slot hoort bij de te verstrekken informatie een berekening van het op basis van artikel 13 toegelaten rendement. Dit is van belang voor de onderbouwing van het tariefvoorstel. Met deze transparantie jegens gebruikers kan worden gerealiseerd dat partijen in beginsel zelf in onderhandelingen tot overeenstemming komen zodat de noodzaak om zich tot de NMa te wenden met een klacht over de vastgestelde tarieven afneemt.

De bij het voorstel verstrekte gegevens worden jaar op jaar afgestemd tussen de exploitant en de gebruikers. Daarbij kan worden opgemerkt dat de exploitant voor de informatie over het verwachte gebruik in belangrijke mate is aangewezen op de gegevens die de gebruikers hem daarover verstrekken. Op basis van het samenstel van gegevens worden door de exploitant de in artikel 4, vierde lid, genoemde onderbouwde prognoses met betrekking tot het gebruik van de luchthaven verstrekt, hetgeen de plausibiliteit van die gegevens waarborgt. Om die reden wordt een afzonderlijke accountantsverklaring over de plausibiliteit van de door de exploitant verstrekte gegevens niet zinvol geacht. Bij de beoordeling van de tarieven door de NMa kan overigens worden vastgesteld dat zij niet op de juiste gegevens berusten. Dit kunnen de gebruikers ook aanvoeren in het kader van hun zienswijze tegen de door de exploitant voorgenomen tarieven waarmee de exploitant rekening moet houden bij de vaststelling van de tarieven.

De informatie met betrekking tot de investeringen op de luchthaven op de middellange en lange termijn die moet worden verstrekt op grond van artikel 4, zesde lid, van dit besluit, dient ertoe de gebruikers inzicht te geven in de voorgenomen investeringen van de exploitant, zodat zij de tariefwijziging mede in het kader van het middellange en lange termijn beleid van de exploitant kunnen beoordelen. De toetsing door de NMa is beperkt tot de beoordeling van de door de exploitant vastgestelde tarieven en voorwaarden voor het lopende of eerstvolgende boekjaar en

heeft geen betrekking op de voorgenomen investeringen voor de eerstkomende periode van vijf jaar en de investeringsplannen voor de lange termijn.

De tarieven gaan in met ingang van 1 april of 1 november van een boekjaar en blijven van kracht voor ten hoogste een periode van een jaar.

De periode van de mededeling van het voorstel van tarieven en voorwaarden tot de eerste dag van geldigheid ervan zal ruim zes maanden beslaan. Vier weken daarvan zijn bedoeld voor de periode van inzage en het indienen van een zienswijze door gebruikers. Daarna kunnen de tarieven en voorwaarden door de exploitant van de luchthaven worden vastgesteld, daarbij eventueel rekening houdend met de door de gebruikers ingediende zienswijzen. Tussen het tijdstip van vaststelling en het tijdstip dat de tarieven en voorwaarden gaan gelden, dient vervolgens een periode van ten minste vijf maanden te zitten.

Na de vaststelling van de tarieven en voorwaarden wordt daarvan mededeling gedaan. Vervolgens kunnen gebruikers binnen een periode van vier weken daartegen een «klacht» indienen bij de NMa en deze verzoeken de rechtmatigheid van de tarieven en voorwaarden te beoordelen. Daarvoor heeft de NMa in beginsel een periode van ten hoogste drie maanden om te beslissen op een klacht. Die termijnen zijn mede gekozen om te bevorderen dat tijdig, voordat het nieuwe tarief gaat gelden, op een eventuele aanvraag door de NMa is beslist. Zonodig kan de NMa de periode van drie maanden eenmaal verlengen met een periode van twee maanden.

#### *Artikel 5*

Op grond van artikel 37ac, tweede lid, van de Luchtvaartwet kan de Minister van Justitie een bijzondere aanwijzing geven indien dat in verband met «onvoorziene omstandigheden» – bijvoorbeeld in geval van de dreiging van een terroristische aanslag, of anderszins gezien de internationale politieke situatie – noodzakelijk is. Ter uitvoering van een bijzondere aanwijzing dient de exploitant maatregelen te treffen. Die zijn in de meeste gevallen tijdelijk van aard. De Minister van Justitie bepaalt dat de kosten worden vergoed die redelijkerwijs zijn gemaakt om de (tijdelijke maatregelen die voortvloeien uit een) bijzondere aanwijzing uit te voeren. Indien de noodzaak bestaat om een maatregel structureel te laten zijn, ligt het voor de hand om de kosten te doen dragen door de luchtvaartsector. Daartoe dienen de tarieven van de exploitant te worden gewijzigd. Voor de aanpassing van de tarieven in een dergelijke situatie voorziet dit artikel in een procedure die afwijkt van de reguliere procedure.

#### *Artikel 6*

Een aanvraag van een gebruiker die het oordeel van de NMa wil omtrent de tarieven en voorwaarden, moet aan een aantal eisen voldoen. De in het eerste lid omschreven eisen komen overeen met hetgeen de NMa bij klachten in het algemeen nodig acht alvorens tot behandeling over te gaan.

Snelheid is bij de aanvraag geboden. Het doen van een elektronische aanvraag is mogelijk. De NMa kan dan snel beoordelen of de aanvraag ontvankelijk kan worden verklaard en om zo veel mogelijk tijd over te houden voor de beoordeling van de aanvraag of voor het eerder kunnen afronden van de beoordeling. Dit doel wordt uiteraard ook gediend indien de aanvraag wordt ondersteund door duidelijk omschreven feiten en omstandigheden en zo mogelijk vergezeld gaat van relevante

documenten. De gebruiker zorgt er aldus voor dat de NMa de aanvraag direct na ontvangst in behandeling kan nemen.

De gronden voor het oordeel van de gebruiker dat de tarieven en voorwaarden in strijd zijn met de wettelijke vereisten (onderdeel d) en de aanduiding om welke tarieven en voorwaarden het bij de aanvraag gaat (onderdeel e), kunnen bijvoorbeeld betrekking hebben op de hoogte van de tarieven, de gestelde voorwaarden, de gevolgde procedure bij de vaststelling van de tarieven en voorwaarden of het overleggen van stukken door de exploitant van de luchthaven Schiphol.

Opname van de mogelijkheid om de aanvraag in de Engelse taal te doen (onderdeel c) wijkt af van wat gebruikelijk is bij de NMa, namelijk het alleen toestaan van een aanvraag of klacht in de Nederlandse taal. Omdat de gebruikers van Schiphol als voertaal Engels gebruiken en veelal in het buitenland zijn gevestigd, wordt ook de Engelse taal toegestaan. Dit verkort de aanvraagtijd en vergemakkelijkt de aanvraaglast voor de gebruikers.

Indien de gebruiker niet alleen een klacht heeft ingediend bij de NMa, maar zich ook heeft gewend tot een andere instantie – te denken valt bijvoorbeeld aan de Europese Commissie – dient dat bij de aanvraag te worden medegedeeld. Hierop ziet onderdeel f.

#### *Artikel 7*

In artikel 8.25e is voorgeschreven dat in de toelichting bij het voorstel van de tarieven en voorwaarden, dat voorwerp vormt van de consultatieprocedure met de gebruikers, inzicht wordt gegeven in het kwaliteitsniveau van de op de luchthaven door de exploitant geboden dienstverlening in het komende jaar. Op grond van artikel 8.25ga dient door de exploitant tevens over het afgelopen jaar te worden gerapporteerd over het door de exploitant geboden kwaliteitsniveau van de dienstverlening.

De exploitant dient het vereiste inzicht te bieden aan de hand van de daartoe in artikel 7 opgenomen indicatoren. Het gaat hierbij om eisen waaraan de exploitant ten minste moet voldoen.

Bij deze kwaliteitsindicatoren gaat het om indicatoren voor essentiële luchtvaartactiviteiten (te weten banenstelsel, vliegtuigopstelplaatsen, passagiersterminals en pieren, bagageafhandelingsysteem, voorrijwegen). Het betreft derhalve output-gerelateerde indicatoren, die objectief bepaalbaar zijn en die verband houden met de door de exploitant aangeboden faciliteiten en de daaraan gerelateerde capaciteit en beschikbaarheid daarvan, voor zover dit aan de exploitant valt toe te rekenen. De capaciteit en beschikbaarheid van de geboden diensten kan worden gerelateerd aan de (te verwachten) vraag naar deze faciliteiten in termen van het volume van het luchthavenluchtverkeer, het vervoer van passagiers en vracht.

De exploitant dient in dit verband informatie te verstrekken over de wijze waarop en de factoren waarmee de hoogte van de indicatoren is bepaald.

De kwaliteitsindicatoren vormen nadrukkelijk geen normen of standaarden.

Met de minimum set indicatoren is zo veel mogelijk getracht aansluiting te zoeken bij indicatoren die in de luchtvaart gebruikelijk zijn, die voor het overleg met gebruikers relevant zijn en waarover reeds informatie bij de exploitant van de luchthaven beschikbaar is. Op die manier zijn de administratieve lasten voor de exploitant zo veel mogelijk beperkt.

In overeenstemming met de opzet van het reguleringssysteem, waarbij overleg tussen marktpartijen centraal staat, wordt hiermee nagestreefd dat de exploitant en de gebruikers in het overleg in het kader van de consultatieprocedure tot een meer uitgebreide set van kwaliteitsindicatoren komen, ook wat betreft de betrouwbaarheid van de dienstverlening.

#### Artikel 8

In dit artikel worden de regels gegeven die de exploitant in acht dient te nemen bij het opstellen van het toerekeningssysteem en het toedelen van de materiële vaste activa. De eisen die aan het toerekeningssysteem zijn gesteld, zijn in het eerste lid van artikel 8.25g van de wet vermeld.

Voor de toelichting op dit artikel wordt verwezen naar het algemene deel van deze toelichting. Daaraan kan nog het volgende worden toegevoegd. In dit artikel worden de hoofdregels gegeven voor de toerekening van kosten van productiemiddelen. In het toerekeningssysteem moet worden aangegeven hoe wordt vastgesteld of productiemiddelen geheel of gedeeltelijk worden aangewend voor luchtvaartactiviteiten. Het toerekeningssysteem vormt tevens de basis voor de financiële verantwoording (zie artikel 10, eerste lid), bestaande uit een exploitatierekening en een overzicht van de Regulatory Asset Base. Omdat een Regulatory Asset Base moet worden opgesteld, worden in dit artikel tevens regels gegeven over de toedeling van de materiële vaste activa. Bij gedeeld gebruik dient de exploitant van de luchthaven aan te geven welke verdeelsleutels worden gebruikt.

Uitgangspunt is dat het toerekeningssysteem, wat betreft de kosten en de opbrengsten, leidt tot een zo nauwkeurig mogelijke weergave van de kosten en opbrengsten die moeten worden toegerekend aan de luchtvaartactiviteiten. Aan de hand daarvan wordt, met gebruikmaking van een formule waarin een rendement wordt bepaald, neergelegd in artikel 13 en de bijlage bij dit besluit, de eis van kostenoriëntatie, bedoeld in artikel 8.25d van de wet, beoordeeld. Kostenoriëntatie houdt in dat sprake is van dekking van de kosten van het geheel van de luchtvaartactiviteiten en dat sprake is van een redelijk rendement op het geïnvesteerde vermogen (Regulatory Asset Base). Zoals in artikel 8.25d van de wet bepaald, moeten de tarieven niet alleen als geheel kostengeoriënteerd maar ook afzonderlijk redelijk zijn.

Als hoofdbeginsel van toerekening geldt, dat alle kosten van luchtvaartactiviteiten dienen te worden toegerekend (artikel 8, eerste lid, onderdeel a). Dit geeft invulling aan de integraliteitseis van artikel 8.25g van de wet. Dit wordt ook wel aangeduid met *«fully distributed costs»*. Het tweede hoofdbeginsel is dat van de in luchthaventerminologie bekend staande *«dual till»*. Dit houdt in dat de luchtvaartactiviteiten en de overige activiteiten geheel eigenstandig worden verricht en dat kruissubsidiëring niet plaatsvindt vanuit de dominante positie van de exploitant in de luchtvaartactiviteiten naar de overige activiteiten. Ter voorkoming van deze ongeoorloofde kruissubsidiëring wordt zichtbaar gemaakt welke kosten aan de luchtvaartactiviteiten worden toegerekend, en is voorgescreven dat de tarieven georiënteerd moeten worden op de kosten die gemaakt zijn voor de luchtvaartactiviteiten. Ten behoeve hiervan is in de onderdelen c en d van artikel 8, eerste lid, vastgelegd dat kosten van productiemiddelen alleen worden toegerekend aan luchtvaartactiviteiten voor zover zij voor die activiteiten zijn gemaakt.

Artikel 8, tweede lid, geeft aan dat het toerekeningssysteem bepaalt hoe het gedeelde gebruik van productiemiddelen wordt vastgesteld.



Aangezien de exploitant van de luchthaven een afzonderlijke administratie binnen de boekhouding moet voeren voor de luchtvaartactiviteiten, dienen de materiële vaste activa dienaangaande afzonderlijk te worden bepaald. Dit zijn de twee categorieën van activa, bedoeld in het derde lid. De materiële vaste activa uit de categorie gedeelde activa, dat zijn dus de activa die zowel voor luchtvaartactiviteiten als voor andere activiteiten worden gebruikt, zoals onderdelen van de terminal, worden pro rato toegedeeld aan luchtvaartactiviteiten op grond van verdeelsleutels die de exploitant in het toerekeningssysteem opneemt.

Op basis van de in het toerekeningssysteem opgenomen verdeelsleutels worden alle materiële vaste activa naar rato van het gebruik voor luchtvaartactiviteiten aan luchtvaartactiviteiten toegerekend, zodat wat de kosten van die activa betreft geen toepassing behoeft te worden gegeven aan het tiende lid.

De materiële vaste activa die in gebruik zijn voor luchtvaartactiviteiten worden, bepaald op de grondslag van boekwaarde en niet op die van marktwaarde. De materiële vaste activa worden gewaardeerd op basis van historische kostprijs en met toepassing van de door de exploitant aangegeven afschrijvingsmethode volgens aanvaardbare bedrijfseconomische principes. Dit is neergelegd in het zesde lid. Daarmee ligt de grondslag voor afschrijvingen en Regulatory Asset Base vast en is mede bepaald welk uitgangspunt ten grondslag ligt aan de berekening van het rendement, dat een belangrijke rol speelt in de tariefregulering (zie artikel 13). Materiële vaste activa worden pas aangewend voor luchtvaartactiviteiten vanaf het moment van ingebruikneming voor dat doel. Dit geldt ook voor de grote investeringen, onder vermeerdering van de bouwrente.

De exploitant stelt vast welke afschrijvingsmethode wordt gebruikt, voor zover deze past binnen aanvaardbare bedrijfseconomische principes. Voor de materiële vaste activa met een waarde van meer dan € 100.000.000,- waarvan de vervaardigingsperiode meer dan een jaar in beslag neemt en waarvan ten tijde van het nemen van de investeringsbeslissing verwacht wordt dat zich na ingebruikneming een initiële overcapaciteit zal voordoen (de geprognoseerde capaciteit verminderd met de verwachte vraag naar luchthavenluchtverkeer, vervoer van passagiers en vracht), zoals bijvoorbeeld landingsbanen of een terminal, schrijft dit besluit het gebruik van de unuïteitenmethode als afschrijvingsmethode voor. Voor deze activa geldt een reëel constant bedrag van afschrijvingen en vermogenskosten per eenheid gebruik over de levensduur. Op deze wijze wordt verzekerd dat de tarieven niet aan sterke wisselingen onderhevig zijn als gevolg van grote investeringen, maar dat zij zich gelijkmatig kunnen ontwikkelen. Het bedrag van afschrijvingen en vermogenskosten wordt bepaald ten tijde van de investeringsbeslissing, waarbij wordt uitgegaan van de geprognoseerde initiële overcapaciteit en levensduur. Om te kunnen bepalen of het berekende bedrag van afschrijvingen plus vermogenskosten volgens de unuïteitenmethode nog een adequate weergave is, gelet op de dan voorziene initiële overcapaciteit, vermogenskostenvoet (WACC) en inflatieverwachting, dient dit bedrag van afschrijvingen plus vermogenskosten door de exploitant van de luchthaven te worden geactualiseerd, in ieder geval vier jaar na inwerkingtreding van het wetsvoorstel en overigens steeds na vijf jaar. De ten tijde van de investeringsbeslissing voorziene economische levensduur vormt daarbij een gegeven.

Voor de vijfde baan geldt dat de daarmee gemoeide materiële vaste activa bij de opstelling van het (eerste) overzicht van de materiële vaste activa voor de luchtvaartactiviteiten in de Regulatory Asset Base worden

opgenomen tegen de boekwaarde per 1 januari van het eerste boekjaar waarvoor de tarieven en voorwaarden worden vastgesteld. Op basis van de boekwaarde per 1 januari van dat jaar zullen de afschrijvingen voor de vijfde baan daarna volgens de unuïteitenmethode worden bepaald ter vaststelling van het bedrag voor afschrijvingen en vermogenskosten. Daarbij wordt uitgegaan van de dan voorziene initiële overcapaciteit, vermogenskostenvoet (WACC) en inflatieverwachting. De ten tijde van de investeringsbeslissing voorziene economische levensduur vormt daarbij een gegeven.

Ook voor de vijfde baan wordt het bedrag van afschrijvingen en vermogenskosten vier jaar na inwerkingtreding van de artikelen 8.25d tot en met 8.25j van de wet en overigens telkens na vijf jaar opnieuw door de exploitant van de luchthaven vastgesteld.

Deze afschrijvingsmethodiek geldt uitsluitend voor de reguleringsadministratie.

Voor een nadere toelichting op de toe te passen formules wordt hier verwezen naar de bijlage bij dit besluit.

Voor de operationele kosten geldt dat zij zo veel mogelijk causaal dienen te worden toegerekend in overeenstemming met de aard van die kosten en de eisen van marktconformiteit en proportionaliteit. De beginselen voor de toerekening van kosten zijn naar gelang van de categorieën van kosten voorzien in het tiende lid.

Indien in de loop van de tijd behoefte mocht ontstaan aan een andere grondslag voor de waardering van de desbetreffende materiële vaste activa, zal dit kunnen worden gerealiseerd door wijziging van dit besluit. Daarbij zal de marktconformiteitseis die de wet aan het toerekeningsstelsel ten grondslag heeft gelegd, doorslaggevend moeten zijn. In het kader van de in de wet voorgeschreven evaluatie zal ook de toepassing van dit besluit worden betrokken, om te beoordelen of een aanpassing van dit besluit nodig is voor een adequate uitvoering van de regelgeving met betrekking tot de tariefregulering van de luchtvaartactiviteiten op de luchthaven Schiphol.

De financiële verantwoording geldt voor de bij of krachtens de wet gedefinieerde luchtvaartactiviteiten. Deze regeling van de transparantie voor de financiële verantwoording van de luchtvaartactiviteiten is speciaal toegesneden op die activiteiten. De informatieverplichting (financiële verantwoording en toelichting) aan de NMa, neergelegd in het derde lid, geeft de NMa de informatie die nodig is om te kunnen beoordelen of de financiële verantwoording conform de gestelde eisen (waaronder de verrekeningsposten) is opgesteld en de verdeelsleutels correct zijn toegepast. Een en ander dient te worden bevestigd door een accountantsverklaring.

#### *Artikel 12*

Goedkeuring van het toerekeningssysteem voor kosten en opbrengsten van de luchtvaartactiviteiten kan door de NMa op grond van artikel 8.25g voor de eerste keer na de inwerkingtreding daarvan worden gegeven voor een periode van ten hoogste vier jaar. De rechtszekerheid voor de exploitant van de luchthaven is ermee gediend indien het toerekeningssysteem voor langere tijd wordt goedgekeurd. Met de termijn is aansluiting gezocht bij het moment van evaluatie van wet van 27 juni 2002 tot wijziging van de Wet luchtvaart inzake de inrichting en het gebruik van de luchthaven Schiphol (Stb. 374). Nadien kan het toerekeningssysteem voor een periode van ten hoogste vijf jaar worden goedgekeurd.

### *Artikel 13*

In dit artikel wordt een specifieke maatstaf gegeven voor de toetsing van het geheel van de tarieven van luchtvaartactiviteiten aan de norm van kostenoriëntatie. Daarvoor is de regel opgenomen dat het rendement over de Regulatory Asset Base (artikel 8, achtste lid) ten hoogste gelijk is aan de gewogen gemiddelde vermogenskostenvoet. De berekening van het rendement over de Regulatory Asset Base is aangegeven in de bijlage. Bij de berekening van het rendement blijven buiten beschouwing de verrekening van 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 aantal passagiers en de hoeveelheid vracht. Ook buiten beschouwing blijft de verrekening van de opbrengst uit het tarief, nadat een structurele beveiligingsmaatregel op grond van artikel 37ac van de Luchtvaartwet reeds is komen te vervallen, maar het tarief voor de beveiliging van passagiers en hun bagage nog niet is aangepast terwijl de kosten door de exploitant van de luchthaven voor die structurele maatregel niet meer worden gemaakt.

De formule voor het toegestane redelijke rendement, namelijk de gewogen gemiddelde vermogenskostenvoet (WACC), is in de bijlage bij dit besluit opgenomen. De gewogen gemiddelde vermogenskostenvoet zoals bepaald door de WACC-formule wordt gebruikt om het absolute rendement vast te stellen dat ten hoogste behaald mag worden over de luchtvaartactiviteiten. Het is in beginsel van belang dat het rendement over de luchtvaartactiviteiten in lijn is met marktverwachtingen (van zowel aandeelhouders als verstrekkers van vreemd vermogen) om de exploitant voldoende prikkels te bieden voor het doen van investeringen.

### *Artikel 15*

In het besluit zijn ter uitvoering van artikel 8.29a van de wet nadere regels opgenomen voor het toezicht door de Minister van Verkeer en Waterstaat op de exploitatie van de luchthaven. Dit toezicht wordt door de minister uitgeoefend om te waarborgen dat de exploitant aan zijn wettelijke exploitatieverplichting voldoet. Daartoe rapporteert de exploitant in beginsel éénmaal in de drie jaar, de eerste maal één jaar na inwerkingtreding van het wetsvoorstel, tezamen met de eerste financiële verantwoording die wordt vastgesteld met toepassing van artikel 8.25g van de wet. De rapportage heeft betrekking op de capaciteit van de luchthaven, in het bijzonder de investeringen in luchtvaartactiviteiten, in het licht van de ontwikkelingen in het luchtverkeer en -vervoer.

Artikel 15 voorziet in verplichtingen voor de exploitant om de minister periodiek inzicht te bieden in de capaciteit van essentiële luchthavendiensten en de voorgenomen investeringen dienaangaande.

Bij de capaciteit van essentiële luchtvaartvoorzieningen gaat het om investeringen met een relatief lange doorlooptijd, waarbij zich het gevaar van onderinvestering zou kunnen voordoen. In het licht van de continuïteit van de luchthaven zou dit immers een probleem kunnen zijn. Het toezicht met betrekking tot de exploitatievergunning concentreert zich op het op langere termijn beschikbaar zijn van deze voorzieningen.

Tot de essentiële luchthavendiensten behoren het banenstelsel, de opstelplaatsen voor vliegtuigen, de terminals, de pieren, het bagagesysteem en de voorrijwegen. Dit zijn voor internationale luchthavens gangbare categorieën van essentiële luchthavendiensten. Voor zover capaciteit over een jaar wordt gerapporteerd is daarin een uurcapaciteit verondersteld. Uitgaande van piek uurcapaciteit wordt immers een

jaarcapaciteit vastgesteld. Over de capaciteit zal steeds – zoals nu ook gebruikelijk – overleg moeten plaatsvinden met gebruikers, eerst al omdat deze jaarlijks hun zienswijze zullen hebben kunnen geven over de prognoses met betrekking tot capaciteit, waarover de exploitant weer dient te rapporteren en vervolgens omdat deze kunnen reageren op de in het verslag opgenomen informatie, welke reacties ook in het verslag vermeld worden.

De beschikbare capaciteit van essentiële luchthavendiensten is onderwerp van toezicht door de minister, omdat de capaciteit immers een cruciale schakel is in het functioneren van de mainport. Het toezicht vindt daarom plaats in het kader van het toezicht op de exploitant als houder van de exploitatievergunning. Uiteindelijk kan de minister, zoals in de wet voorzien een aanwijzing geven aan de exploitant, die op grond van de Algemene wet bestuursrecht zonedig met bestuursdwang of een last onder dwangsom kan worden gehandhaafd. Daarna bestaat op grond van artikel 8.25b voorts de mogelijkheid dat de vergunning wordt ingetrokken. Daardoor kan de exploitant – mede als gevolg van de voorafgaande overdracht van de grond en de uitgifte van die grond in erfpacht aan de exploitant, onder de clause van het van rechtswege vervallen van die erfpacht in geval van intrekking van de exploitatievergunning – worden vervangen door een andere exploitant.

#### *Artikel 16*

Het tijdstip van inwerkingtreding hangt samen met de inwerkingtreding van de artikelen 8.25d tot en met 8.25g en 8.25j van de Wet luchtvaart. Om deze reden is – met toepassing van model G van aanwijzing 180 van de Aanwijzingen voor de regelgeving – gekozen voor koppeling van de inwerkingtreding van dit besluit aan het tijdstip waarop het desbetreffende wetsvoorstel tot wet zal zijn verheven en in werking treedt.

### **3. Toelichting bij de bijlage**

De vaststelling van de hoogte van het toegestane rendement is een belangrijk onderdeel in het systeem van economische regulering.

Een te hoog toegestaan rendement leidt tot «overwinsten» voor de exploitant ten nadele van de gebruikers van de luchthaven. Een te laag toegestaan rendement kan er toe leiden dat de exploitant wordt ontmoedigd om investeringen te doen. Immers, de exploitant heeft geen motief om te investeren indien hij wel de risico's moet dragen, maar niet de kans heeft om het bijbehorende rendement te realiseren. In dit verband wordt erop gewezen dat het uit oogpunt van gewenst investeringsgedrag van de exploitant van belang is om onnodige onzekerheid omtrent wijze van vaststelling van het toegestane rendement te vermijden. Gelet op het feit dat de (economische) levensduur lang is en daarmee het risico hoog, is het onwenselijk dat het reguleringssysteem aan verandering onderhevig is.

De gehanteerde formule voor de gewogen gemiddelde vermogenskosten, die is gebaseerd op het zogenoemde «Capital Asset Pricing Model», is internationaal geaccepteerd en gangbaar. De parameters in de formule zijn in de bijlage gedefinieerd en waar nodig van een toelichting voorzien.

Voor een aantal parameters van de in de bijlage opgenomen formule geldt dat is aangegeven welke waarde deze hebben of op welke wijze de vaststelling geschiedt. De belangrijkste overwegingen hiervoor zijn de volgende:

1. Van de parameters die in beginsel bestendig in de tijd zijn en waarvan het niet zinvol wordt geacht om deze jaarlijks opnieuw vast te stellen, is een vaste waarde bepaald. Van de overige parameters is een definitie of formule zodanig weergegeven (inclusief bronvermelding) dat tot een eenduidige periodieke vaststelling kan worden gekomen. Dit vermindert de onzekerheid voor alle betrokken partijen en voorkomt onnodige procedures. Dit is in het belang van de gebruikers, omdat beter zicht ontstaat omtrent te verwachten toegestane tariefontwikkeling. Dit is in het belang van de exploitant omdat het zicht geeft op te verwachten rendementsmogelijkheden ten aanzien van nieuwe investeringen.

2. De parameters verbeteren de mogelijkheden tot handhaving door de NMa doordat interpretatieverschillen zo veel mogelijk worden vermeden.

3. De parameters zijn zo gekozen dat zij zoveel mogelijk toekomstvast zijn, waardoor zij op lange termijn rechtszekerheid bieden.

Hieronder volgt een nadere toelichting ten aanzien van enkele parameters.

Wat betreft de EMRP, de opslag voor aandelen op het risicovrije rendement, geldt dat deze is vastgesteld op 4,0%. De EMRP is de opslag op het risico-vrije rendement die vermogensverschaffers verlangen ten aanzien van de zogenoemde marktportefeuille van aandelen wereldwijd. De meningen van deskundigen omtrent de hoogte van deze opslag lopen wijd uiteen. Er is geen eenduidige meettechniek om EMRP te bepalen. In andere gereguleerde sectoren in Nederland wordt een EMRP binnen een range van 4%–7% gehanteerd. Sommige academische studies indiceren een lagere EMRP. Een EMRP van 4,0% wordt geschikt geacht.

Wat betreft de vermogensverhoudingen is het percentage van aan de financiering van de Regulatory Asset Base toerekenbare waarde van rentedragende schulden forfaitair vastgesteld op 40%. De vaststelling van een normatief percentage is gangbaar in gereguleerde sectoren. Het voordeel van deze normatieve vaststelling is dat de administratieve lasten van het toerekenen van de schulden aan de Regulatory Asset Base worden vermeden en dat het toezicht daardoor wordt vergemakkelijkt. Dit is hoger dan het werkelijke schuldpercentage waarmee de huidige exploitant het geheel van zijn activiteiten op dit moment heeft gefinancierd. Ter bepaling van de hoogte van de norm van 40% is ervan uitgegaan dat de exploitant zijn financiering moet kunnen inrichten op een dusdanige wijze dat de continuïteit van de activiteit niet in gevaar zal komen. Als leidraad is genomen dat de onderneming een solide kredietrating (ten minste een «Single A rating» van Standard and Poor's) moet kunnen handhaven.

Voor de goede orde wordt opgemerkt dat de norm van 40% uitsluitend betekenis heeft voor de berekening van toegestaan rendement. Er rust geen verplichting op de exploitant om de werkelijke vermogensverhoudingen in overeenstemming te brengen met voornoemd percentage.

De kredietopslag (Kd-Rf) is vastgesteld op 65 bp. Deze is eveneens gebaseerd op een kredietopslag passend bij een Single A «credit rating» van Standard and Poor's.

Ten aanzien van de berekening van de Asset Bèta is van een tweetal veronderstellingen uitgegaan:

1. het marktrisico van de gereguleerde activiteiten komt overeen met het systematische risico van het geheel van activiteiten van de exploitant, en

2. het marktrisico van het geheel van activiteiten van de exploitant komt overeen met het marktrisico van de luchthavensector, welk risico wordt gedefinieerd als het ongewogen gemiddelde van Asset Bèta's van een groep van zoveel mogelijk vergelijkbare luchthavens.

Deze veronderstellingen, die een vereenvoudiging van de werkelijkheid zijn, maken het mogelijk dat de Asset Bèta die in de WACC-formule wordt gebruikt, uit meetbare gegevens – koersgegevens van beursgenoteerde luchthavens – wordt herleid. Dit heeft twee belangrijke voordelen. Ten eerste zijn aandelenrendementen van beursgenoteerde ondernemingen een gegevensbron die consistent is met het Capital Asset Pricing Model, waarop de formule voor de gemiddeld gewogen vermogenskostenvoet is gebaseerd. Ten tweede zijn deze gegevens objectief meetbaar. Vanuit deze optiek is het uitgangspunt dat indien de luchthaven Schiphol een beursgenoteerde onderneming is, deze te allen tijde in de geselecteerde luchthavens zal worden meegenomen.

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