

Besluit van 201X, houdende regels betreffende de exploitatie van de luchthaven Schiphol (Besluit exploitatie luchthaven Schiphol 201X)

Wij Willem Alexander, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu en Onze Minister van Economische Zaken van 201X, nr....., gedaan in overeenstemming met Onze Minister van Financiën;

Gelet op de artikelen 8.1b, eerste lid, 8.25di, eerste lid, 8.25e, elfde lid, 8.25f, achtste lid, 8.25fa, zevende lid, 8.25g, vijfde lid, en 8.29a, tweede lid, van de Wet luchtvaart;

De Raad van State gehoord (advies van 201X, No.);

Gezien het nader rapport van Onze Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, uitgebracht in overeenstemming met en Onze Minister van Economische zaken van 201X, nr.;

Hebben goedgevonden en verstaan:

Hoofdstuk 1. Algemeen

Artikel 1

In dit besluit wordt verstaan onder:

- a. *wet*: de Wet luchtvaart;
- b. *luchtvaartactiviteiten*: de activiteiten van de exploitant van de luchthaven ten behoeve van het gebruik van de luchthaven door gebruikers;
- c. *luchthaven*: de luchthaven Schiphol;
- d. *tariefperiode*: de in artikel 8.25d, eerste lid, bedoelde periode van drie jaar, waarvoor de exploitant van de luchthaven de tarieven en voorwaarden voor de luchtvaartactiviteiten vaststelt;
- e. *toerekeningssysteem*: het in artikel 8.25g, eerste lid, van de wet bedoelde toerekeningssysteem;
- f. *investeringsproject*: een in artikel 8.1b, eerste lid, van de wet bedoeld investeringsproject, waarvan de uitgaven voor luchtvaartactiviteiten een bedrag van twintig miljoen euro overschrijden;
- g. *functionele specificaties*: eisen die met het oog op toekomstig gebruik worden gesteld aan een te realiseren investeringsproject of onderdelen daarvan, geformuleerd in kwantitatieve prestaties, zo mogelijk aangevuld met kwantitatieve en kwalitatieve eigenschappen;
- h. *projectgroep*: de in artikel 8.25df, eerste lid, van de wet bedoelde projectgroep;
- i. *unuiteitenmethode*: de methode van afschrijving van een materieel vast actief, waarbij

sprake is van een gelijkblijvend bedrag van afschrijving en vermogenskosten per eenheid product over de daarvoor te verwachten economische levensduur, waarvan de vervaardigingsperiode langer is dan een jaar, de waarde meer is dan honderd miljoen euro en dat wordt gekenmerkt door initiële overcapaciteit. Onder initiële overcapaciteit wordt verstaan het verschil tussen de geprognosticeerde capaciteit en de verwachte vraag van luchthavenluchtverkeer en vervoer van passagiers en vracht;

j. *peer group*: een groep van luchthavens, die worden vergeleken met de luchthaven;

k. *kostenbenchmark*: een overzicht van de ontwikkeling van de kosten van de luchtvaartactiviteiten van de exploitant van de luchthaven in de daaraan voorafgegane laatste vijf boekjaren en de in het artikel 8.25e, eerste lid, van de wet bedoelde voorstel voor de tarieven en voorwaarden opgenomen prognoses van de kosten in het lopende boekjaar en de resterende boekjaren van de lopende tariefperiode;

l. *tarievenbenchmark*: een overzicht van de ontwikkeling van de afzonderlijke tarieven van de exploitant van de luchthaven voor het transfer-, bestemmings- en vrachtverkeer in de daaraan voorafgegane laatste vijf jaren, het lopende jaar en de resterende jaren van de lopende tariefperiode in vergelijking met de ontwikkeling van de door een aantal in een peer group van buitenlandse luchthavens gehanteerde tarieven in de laatste vijf jaar en, indien mogelijk, in het lopende jaar;

m. *benchmark kwaliteitsindicatoren*: een overzicht van de ontwikkeling van kwaliteitsindicatoren op de luchthaven in de laatste vijf kalenderjaren in vergelijking met de ontwikkeling van kwaliteitsindicatoren op een aantal buitenlandse luchthavens in een peer group;

n. *investeringsprogramma*: overzicht van investeringen, die geheel of gedeeltelijk betrekking hebben op luchtvaartactiviteiten, in de eerstkomende vijf boekjaren, te rekenen met ingang van het boekjaar waarin de eerstkomende tariefperiode aanvangt;

o. *capaciteitsontwikkelingsplan*: onderbouwde beschrijving van de vraag naar en het gewenste aanbod van de luchthavencapaciteit in de eerstkomende vijf boekjaren, te rekenen met ingang van het boekjaar waarin de eerstkomende tariefperiode aanvangt;

p. *operationele voorwaarden*: voorwaarden met betrekking tot het gebruik van de luchthaven door de gebruikers.

Hoofdstuk 2. Tarieven en voorwaarden

§ 1. Algemeen

Artikel 2

1. De luchtvaartactiviteiten betreffen de 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 op de luchthaven;
- 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, alsmede van vracht, in verband met het opstijgen en landen van luchtvaartuigen waaronder in ieder geval:
 - 1°. het gebruik van de passagiersterminals, en
 - 2°. het gebruik van de voorrijwegen;
- d. de uitvoering van de beveiliging van de burgerluchtvaart, waaronder mede begrepen de faciliteiten voor grenscontrole.

2. Tot de in artikel 8.25dd, tweede lid, van de wet bedoelde overige activiteiten die rechtstreeks verband houden met de luchtvaartactiviteiten behoren onder meer:

- a. de verlening van een concessie voor brandstoflevering aan luchtvaartuigen;
- b. utiliteitsdiensten, en
- c. werkzaamheden door of vanwege de exploitant van de luchthaven die ten laste worden gebracht van luchtvaartactiviteiten en die in rekening worden gebracht aan derden.

3. Tot de overige aan de beveiliging van de burgerluchtvaart gerelateerde opbrengsten behoren onder meer de opbrengsten als gevolg van verstrekte autorisaties in beveiligd gebied aan derden.

§ 2. Vaststelling van tarieven en voorwaarden in tariefperiode, van aangepaste tarieven, van operationele voorwaarden en van nieuwe tarieven en voorwaarden

Artikel 3

1. De exploitant van de luchthaven doet de in artikel 8.25da, eerste lid, van de wet bedoelde mededeling van de vaststelling van de in artikel 8.25d, eerste lid, van de wet bedoelde tarieven en voorwaarden door:

- a. terinzagelegging van de mededeling in ieder geval ten kantore van de exploitant van de luchthaven;
- b. kennisgeving van de mededeling langs elektronische weg of op een andere zodanig geschikte wijze dat de gebruikers en representatieve organisaties zo goed mogelijk worden bereikt, en
- c. toezending van de mededeling op verzoek van een gebruiker dan wel representatieve organisatie aan het door hem opgegeven adres.

De exploitant van de luchthaven vermeldt in de in de vorige zin bedoelde mededeling tevens de locaties waar en de tijdstippen waarop het in het tweede lid bedoelde document kan worden ingezien.

2. De exploitant van de luchthaven publiceert tegelijkertijd met de in het eerste lid bedoelde mededeling een tot die mededeling behorend document, waarin in ieder geval zijn vermeld:

- a. de vaststelling van de in het voorgaande lid bedoelde tarieven en de geraamde kosten, opbrengsten en volumes van het verkeer en vervoer in elk jaar van de tariefperiode, de voorwaarden en de inhoudelijke aanpassingen van deze voorwaarden gedurende de looptijd van de eerstkomende tariefperiode en de ingangsdatum van die tarieven en voorwaarden;
- b. of, in hoeverre en op welke wijze de door gebruikers en representatieve organisaties ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de voorgestelde tarieven en voorwaarden;
- c. een beschrijving van de mogelijke effecten van de tarieven en voorwaarden op de netwerkqualiteit;
- d. de datum waarop de in het eerste lid genoemde tarieven en voorwaarden zijn vastgesteld;
- e. de periode van terinzagelegging.

3. De exploitant van de luchthaven doet de in het eerste lid bedoelde mededeling tenminste vijf maanden voor de in artikel 8.25d, derde lid, van de wet genoemde datum.

4. De exploitant van de luchthaven voegt de in het eerste lid bedoelde mededeling samen met de in artikel 4, eerste lid, bedoelde mededeling, indien de in artikel 4 bedoelde aangepaste tarieven op dezelfde datum in werking treden als de in het eerste lid bedoelde tarieven en voorwaarden voor het eerste jaar van de tariefperiode.

De voorgaande zin is van overeenkomstige toepassing op de in artikel 7, eerste lid, bedoelde mededeling.

Artikel 4

1. De exploitant van de luchthaven doet de in artikel 8.25da, vierde lid, van de wet bedoelde mededeling van de vaststelling van de in artikel 8.25d, vierde en vijfde lid, van de wet bedoelde aangepaste tarieven op de in artikel 3, eerste lid, aangegeven wijzen. De exploitant van de luchthaven vermeldt in de in de vorige zin bedoelde mededeling

tevens de locaties waar en de tijdstippen waarop het in het tweede lid bedoelde document kan worden ingezien.

2. De exploitant van de luchthaven publiceert tegelijkertijd met de in het eerste lid bedoelde mededeling een tot die mededeling behorend document, waarin in ieder geval zijn vermeld:

- a. het saldo van de met de onderscheiden, in het eerste tot en met negende lid en het elfde en twaalfde lid van artikel 8.25dg van de wet bedoelde, in de tarieven te verwerken verrekeningen. Indien dit saldo afwijkt van het saldo zoals vermeld in het in artikel 11, tweede lid, onder a en g, bedoelde overzicht, is het bepaalde in artikel 11, tweede lid, onder a, c tot en met e en g van overeenkomstige toepassing;
- b. de vaststelling van de uit het eerste lid bedoelde verrekeningensaldo voortvloeiende aangepaste tarieven;
- c. of, in hoeverre en op welke wijze de door gebruikers en representatieve organisaties ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de voorgestelde tarieven;
- d. de in artikel 3, tweede lid, onderdelen d en e, genoemde informatie.

3. De exploitant van de luchthaven doet de in het eerste lid bedoelde mededeling tenminste vijf maanden voor de in artikel 8.25d, zevende lid, van de wet genoemde datum.

4. De exploitant van de luchthaven voegt de in het eerste lid bedoelde mededeling samen met de in artikel 3, eerste lid, bedoelde mededeling dan wel met de in artikel 7, eerste lid, bedoelde mededeling, indien de in het eerste lid bedoelde aangepaste tarieven op dezelfde datum in werking treden als de in artikel 3 bedoelde tarieven en voorwaarden dan wel de in artikel 6, eerste lid, bedoelde nieuwe tarieven en voorwaarden.

Artikel 5

1. De exploitant van de luchthaven doet de in artikel 8.25da, vijfde lid, van de wet bedoelde mededeling van de vaststelling van de in artikel 8.25d, zevende lid, van de wet bedoelde operationele voorwaarden op de in artikel 3, eerste lid, aangegeven wijzen. De exploitant van de luchthaven vermeldt in de in de vorige zin bedoelde mededeling tevens de locaties waar en de tijdstippen waarop het in het tweede lid bedoelde document kan worden ingezien.

2. De exploitant van de luchthaven publiceert tegelijkertijd met de in het eerste lid bedoelde mededeling een tot die mededeling behorend document, waarin in ieder geval zijn vermeld:

- a. de vaststelling van de operationele voorwaarden;
- b. of, in hoeverre en op welke wijze de door gebruikers en representatieve organisaties ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de voorgestelde tarieven operationele voorwaarden;
- c. de in artikel 3, tweede lid, onderdelen d en e, genoemde informatie.

3. De exploitant van de luchthaven doet de in het eerste lid bedoelde mededeling tenminste vier weken voor het in artikel 8.25d, achtste lid, van de wet bedoelde tijdstip.

Artikel 6

1. De exploitant van de luchthaven doet de in artikel 8.25db, vierde lid, van de wet bedoelde mededeling van de vaststelling van de in artikelen 8.25db, eerste tot en met derde lid, van de wet bedoelde nieuwe tarieven en voorwaarden op de in artikel 3, eerste lid, aangegeven wijzen.

De exploitant van de luchthaven vermeldt in de in de vorige zin bedoelde mededeling tevens de locaties waar en de tijdstippen waarop het in het tweede lid bedoelde

document kan worden ingezien.

2. De exploitant van de luchthaven publiceert tegelijkertijd met de in het eerste lid bedoelde mededeling een tot die mededeling behorend document, waarin in ieder geval zijn vermeld:

- a. de vaststelling van de in het voorgaande lid bedoelde nieuwe tarieven en voorwaarden;
- b. of, in hoeverre en op welke wijze de door gebruikers en representatieve organisaties ingediende zienswijzen hebben geleid tot eventuele aanpassing van de voorgestelde tarieven en voorwaarden;
- c. een onderbouwde beschrijving van de mogelijke effecten van de tarieven en voorwaarden op de netwerkqualiteit;
- d. de in artikel 3, tweede lid, onderdelen d en e, genoemde informatie;
- e. een beschrijving van de in artikel 8.25db, tweede lid, bedoelde uitzonderlijke en onvoorziene omstandigheden, indien de mededeling in artikel 8.25db, tweede lid, bedoelde nieuwe tarieven en voorwaarden betreft.

3. De exploitant van de luchthaven doet de in het eerste lid bedoelde mededeling tenminste vijf maanden voor de in artikel 8.25db, derde lid, van de wet genoemde datum.

4. De exploitant van de luchthaven voegt de in het eerste lid bedoelde mededeling samen met de in artikel 4, eerste lid, bedoelde mededeling, indien de in artikel 4 bedoelde aangepaste tarieven op dezelfde datum in werking treden als de in het eerste lid bedoelde nieuwe tarieven en voorwaarden.

§ 3. Vaststelling van investeringsprogramma en van investeringsprojecten

Artikel 7

1. De exploitant van de luchthaven doet op het tijdstip, waarop hij de in artikel 3, eerste lid, bedoelde mededeling doet, tevens mededeling van de vaststelling van het investeringsprogramma op de in artikel 3, eerste lid, aangegeven wijzen.

2. De exploitant van de luchthaven publiceert tegelijkertijd met de in het eerste lid bedoelde mededeling een tot die mededeling behorend document, waarin in ieder geval zijn vermeld:

- a. de vaststelling van het investeringsprogramma en de terinzagelegging;
- b. een overzicht van de geplande investeringen ten behoeve van de luchtvaartactiviteiten, uitgesplitst naar luchtvaartactiviteiten en de in artikel 2, eerste lid, onderdeel d, bedoelde beveiliging van de burgerluchtvaart, waarbij tevens de financiële omvang ten behoeve van luchtvaartactiviteiten, het tijdstip van ingebruikneming en het effect op de kosten van elk van de investeringen met een financiële omvang van een miljoen euro of meer zijn aangegeven;
- c. een overzicht van de geplande investeringsuitgaven ten behoeve van de luchtvaartactiviteiten in de periode waarop het investeringsprogramma betrekking heeft
 1. van elke in het investeringsprogramma opgenomen investering waarvan de financiële omvang ten behoeve van luchtvaartactiviteiten in de periode waarop het investeringsprogramma betrekking heeft een miljoen euro of meer bedraagt;
 2. van groepen van gelijksoortige investeringen ten behoeve van luchtvaartactiviteiten, indien de betreffende investeringen afzonderlijk kleiner zijn dan een miljoen euro in de periode waarop het investeringsprogramma betrekking heeft.
- d. of, in hoeverre en op welke wijze de door de gebruikers en representatieve organisaties ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van het voorgestelde investeringsprogramma;
- e. de mate van draagvlak voor het investeringsprogramma bij individuele gebruikers en

representatieve organisaties;

f. de datum waarop het in het eerste lid bedoelde investeringsprogramma is vastgesteld;

g. de periode van terinzagelegging.

Het in de voorgaande zin bedoelde document is uitsluitend bestemd voor gebruikers en representatieve organisaties en heeft een vertrouwelijk karakter.

3. Artikel 3, derde lid, is van overeenkomstige toepassing.

4. De exploitant van de luchthaven voegt de in het eerste lid bedoelde mededeling samen met de in artikel 3, eerste lid, bedoelde mededeling.

Het in de voorgaande zin bepaalde is van overeenkomstige toepassing op de in artikel 4, eerste lid, bedoelde mededeling, indien de in artikel 4 bedoelde aangepaste tarieven op dezelfde datum in werking treden als het in dit artikel bedoelde investeringsprogramma.

5. De exploitant van de luchthaven informeert de gebruikers en representatieve organisaties jaarlijks over de voortgang van het investeringsprogramma uiterlijk op hetzelfde tijdstip als waarop hij de in artikel 11, eerste lid, bedoelde mededeling doet.

Artikel 8

1. De exploitant van de luchthaven doet de in artikel 8.25df, tweede lid, van de wet, bedoelde mededeling van de vaststelling van de raming en de daarbij behorende functionele specificaties van elk investeringsproject of elk afzonderlijk onderdeel daarvan schriftelijk aan de projectgroep overeenkomstig de in de projectgroep daarover gemaakte afspraken over het tijdstip en de te overleggen informatie.

De exploitant van de luchthaven vermeldt in de in de voorgaande volzin bedoelde mededeling in ieder geval:

- a. de vastgestelde raming en de daarbij behorende vastgestelde functionele specificaties;
- b. de door de leden van de projectgroep ingediende zienswijzen over de voorgestelde raming en functionele specificaties;
- c. de periode van terinzagelegging.

De mededeling heeft een vertrouwelijk karakter.

2. De exploitant van de luchthaven doet de in artikel 8.25df, vierde lid, van de wet, bedoelde mededeling van de vaststelling van de investeringsbegroting en de daarbij behorende functionele specificaties van elk investeringsproject of elk afzonderlijk onderdeel daarvan schriftelijk aan de projectgroep overeenkomstig de in de projectgroep daarover gemaakte afspraken. De exploitant van de luchthaven vermeldt in de in de voorgaande volzin bedoelde mededeling in ieder geval de omvang van de investeringsbegroting en de daarbij behorende functionele specificaties van dat investeringsproject of dat afzonderlijke onderdeel.

De mededeling heeft een vertrouwelijk karakter.

Artikel 9

De exploitant van de luchthaven doet de in artikel 8.25df, vijfde lid, van de wet, bedoelde mededeling van de daadwerkelijke investeringsuitgaven en de gerealiseerde functionele specificaties van elk investeringsproject of elk afzonderlijk onderdeel daarvan schriftelijk aan de projectgroep overeenkomstig de in de projectgroep daarover gemaakte afspraken.

De exploitant van de luchthaven vermeldt in de in de voorgaande volzin bedoelde mededeling in ieder geval de daadwerkelijke uitgaven en de gerealiseerde functionele specificaties van dat investeringsproject, of elk afzonderlijk onderdeel daarvan, en de verschillen met de investeringsbegroting en de vastgestelde functionele specificaties. De mededeling heeft een vertrouwelijk karakter.

§ 4. Voorstellen voor tarieven en voorwaarden in tariefperiode, van aangepaste tarieven, van operationele voorwaarden en van nieuwe tarieven en voorwaarden

Artikel 10

1. De exploitant van de luchthaven doet de in artikel 8.25e, eerste lid, van de wet bedoelde mededeling van een voorstel voor de in de artikelen 8.25d, eerste lid van de wet bedoelde tarieven en voorwaarden op de in artikel 3, eerste lid, bedoelde wijzen. De exploitant van de luchthaven vermeldt in de in de vorige zin bedoelde mededeling tevens de locaties waar en de tijdstippen waarop het in het tweede lid bedoelde document kan worden ingezien.

2. De exploitant van de luchthaven publiceert tegelijkertijd met de in het eerste lid bedoelde mededeling een tot die mededeling behorend document, waarin in ieder geval zijn vermeld:

- a. het voorstel voor de tarieven en voorwaarden in elk jaar van de tariefperiode, waaronder ook de voorstellen voor inhoudelijke aanpassing van deze voorwaarden gedurende de looptijd van de eerstkomende tariefperiode en het tijdstip van die aanpassingen;
- b. de economische onderbouwing van de voorgestelde tarieven, inclusief de geraamde kosten en opbrengsten in elk jaar in de tariefperiode, mede gelet op de in artikel 8.25dc van de wet aan de tarieven gestelde eisen;
- c. een specificatie van de opbrengsten uit de in artikel 2, tweede lid, bedoelde overige activiteiten in elk jaar van de tariefperiode;
- d. een onderbouwde beschrijving van de mogelijke effecten van de in het voorstel opgenomen tarieven en voorwaarden op de netwerkkwaliteit;
- e. een overzicht, waarin in overeenstemming met het toerekeningssysteem voor elk jaar van de eerstvolgende tariefperiode is aangegeven welke materiële vaste activa in welke mate voor luchtvaartactiviteiten worden aangewend, alsmede welke kosten in welke mate door de luchtvaartactiviteiten worden veroorzaakt en, met betrekking tot de in artikel 24, achtste lid, bedoelde materiële vaste activa, de reëel constante bedragen van de afschrijvings- en vermogenskosten per gebruikseenheid als bedoeld in de bij dit besluit behorende bijlage.

De in de voorgaande volzin bedoelde kosten worden uitgesplitst naar kostensoorten, waaronder loonkosten, kosten van uitbestede werk, overige externe kosten, afschrijvingskosten en vermogenskosten, uitgesplitst naar luchtvaartactiviteiten en de in artikel 2, eerste lid, onderdeel d, bedoelde beveiliging van de burgerluchtvaart;

f. met betrekking tot de luchtvaartactiviteiten:

1. prognoses van het jaarlijkse volume van het verkeer en het vervoer van passagiers en vracht in het lopende boekjaar en in de eerstvolgende vijf boekjaren;
 2. een prognose van de wijziging van de in artikel 24, zesde lid bedoelde aanwending van de materiële activa, in elk jaar van de eerstvolgende tariefperiode;
 3. een prognose van de wijziging van de totale opbrengst, inclusief een specificatie van de opbrengsten uit de verschillende tarieven, alsmede van de totale kosten in overeenstemming met de kostenbenchmark. De prognoses zijn gespecificeerd voor elk boekjaar van de eerstkomende tariefperiode ten opzichte van het lopende boekjaar;
 4. een prognose van de efficiëntiewinst die in elk boekjaar van de eerstkomende tariefperiode ten opzichte van het lopende boekjaar zal worden behaald;
 5. een prognose van het in artikel 29 bedoelde rendement in elk boekjaar van de eerstkomende tariefperiode ten opzichte van het lopende boekjaar, berekend met inachtneming van de in artikel 29 bedoelde bijlage bij dit besluit;
- g. de omvang van de in artikel 8.25dd, eerste lid, van de wet bedoelde bijdrage en de verdeling daarvan over elk van de jaren in de eerstvolgende tariefperiode.
- h. de kostenbenchmark, de tarievenbenchmark en de benchmark kwaliteitsindicatoren;
- i. de datum, waarop de in het eerste lid genoemde tarieven en voorwaarden uiterlijk zullen worden vastgesteld en de data, waarop zij in werking zullen treden;

j. de periode van terinzagelegging;

3. De exploitant van de luchthaven voegt de in het eerste lid, bedoelde mededeling samen met de in artikel 11, eerste lid, bedoelde mededeling, indien de in artikel 11 bedoelde mededeling van een voorstel voor aangepaste tarieven betrekking heeft op hetzelfde tariefjaar als het eerste jaar van de tariefperiode, waarop de in het eerste lid bedoelde mededeling betrekking heeft.

De voorgaande zin is van overeenkomstige toepassing op de in artikel 14, eerste lid, bedoelde mededeling.

4. Gedurende vier weken na de dag waarop de in het eerste lid bedoelde mededeling van een voorstel is gedaan en het in het tweede lid genoemde bij die behorende document is gepubliceerd, kan het in het tweede lid genoemde document worden ingezien. De periode van terinzagelegging vangt niet eerder aan dan op de dag nadat de mededeling is gedaan.

Het bepaalde in het derde lid is van overeenkomstige toepassing op de terinzagelegging.

5. Binnen vier weken na de dag waarop de in het eerste lid bedoelde mededeling is gedaan en het in het tweede lid genoemde bij die behorende document is gepubliceerd, kunnen gebruikers en representatieve organisaties hun zienswijze omtrent het voorstel voor tarieven en voorwaarden schriftelijk kenbaar maken aan de exploitant van de luchthaven.

6. Gedurende de in het vijfde lid bedoelde termijn bestaat desgevraagd voor de gebruikers en representatieve organisaties de mogelijkheid hun zienswijze mondeling toe te lichten.

7. Ten aanzien van een in het eerste lid bedoeld voorstel, dat betrekking heeft op de tarieven van en de voorwaarden met betrekking tot de beveiligingsactiviteiten ten behoeve van de burgerluchtvaart, zijn de voorgaande leden van overeenkomstige toepassing.

8. Voorafgaand aan de in artikel 8.25e, eerste lid, van de wet bedoelde mededeling en ten behoeve van het in artikel 8.25d, eerste lid, van de wet bedoelde voorstel voor de tarieven en voorwaarden, verstrekken de gebruikers aan de exploitant van de luchthaven met betrekking tot elk van de eerstkomende vijf boekjaren informatie over:

- a. de prognoses betreffende de omvang van hun verkeer en vervoer;
- b. de prognoses betreffende de samenstelling en het geplande gebruik van hun vloot;
- c. hun ontwikkelingsprojecten op de luchthaven, en
- d. hun behoeften op de luchthaven.

Artikel 11

1. De exploitant van de luchthaven doet de in artikel 8.25e, tweede lid, van de wet bedoelde mededeling van een voorstel voor de in artikel 8.25d, vierde en vijfde lid, van de wet bedoelde aangepaste tarieven op de in artikel 3, eerste lid, aangegeven wijzen. De exploitant van de luchthaven vermeldt in de in de vorige zin bedoelde mededeling tevens de locaties waar en de tijdstippen waarop het in het tweede lid bedoelde document kan worden ingezien.

2. De exploitant van de luchthaven publiceert tegelijkertijd met de in het eerste lid bedoelde mededeling een tot die mededeling behorend document, waarin in ieder geval zijn vermeld:

- a. een overzicht van elke afzonderlijke in het eerste tot en met negende lid en het elfde en twaalfde lid van artikel 8.25dg, van de wet bedoelde, door de gebruikers aan de exploitant van de luchthaven verschuldigde verrekeringen, die in artikel 26 bedoelde financiële verantwoordingen over de voorafgaande boekjaren zijn opgenomen. In het

- overzicht zijn de rentevergoedingen over de saldi van de door de gebruikers nog uitstaande gedeelten van de aan de exploitant van de luchthaven verschuldigde, nog te verrekenen bedragen, afzonderlijk vermeld;
- b. de periode waarin de in onderdeel a bedoelde verrekeningen in de aangepaste tarieven worden opgenomen;
 - c. een voorstel tot het geheel of gedeeltelijk achterwege laten dan wel uitstellen tot uiterlijk het laatste van de drie aaneengesloten tariefjaren van een of meerdere in artikel 16, eerste lid, onderdeel a, bedoelde verrekeningen, die in het eerstvolgende tariefjaar door de gebruikers zijn verschuldigd;
 - d. een voorstel tot het in mindering brengen of het achterwege laten van de in onderdeel a bedoelde rentevergoeding;
 - e. een overeenkomstig onderdeel a opgesteld overzicht van elk van de in artikel 8.25dg, eerste tot en met negende lid en elfde en twaalfde lid, van de wet bedoelde door de exploitant van de luchthaven aan de gebruikers verschuldigde afzonderlijke verrekeningen en rentevergoedingen over de saldi van de door de exploitant van de luchthaven nog uitstaande gedeelten van de aan de gebruikers verschuldigde, te verrekenen bedragen.
 - f. de periode waarin de in onderdeel e bedoelde verrekeningen in de aangepaste tarieven worden opgenomen;
 - g. het voorstel van het saldo van de met inachtneming van de voorgaande onderdelen bepaalde afzonderlijke verrekeningen, waarmee de tarieven worden aangepast.
 - h. een overzicht van elk van de in de in artikel 26 bedoelde financiële verantwoordingen over de voorafgaande boekjaren opgenomen, in artikel 8.25dg, tiende lid, van de wet bedoelde verschillen tussen de daadwerkelijke uitgaven en de begroting van elk investeringsproject of elk afzonderlijk onderdeel daarvan indien het verschil tussen de uitgaven en de begroting van een investeringsproject of afzonderlijk onderdeel daarvan gelijk is aan of groter is dan vijf procent. In het overzicht worden tevens vermeld het resterende aantal jaren waarin het uit genoemd verschil voortvloeiende verschil in afschrijvings-, vermogens- en operationele kosten overeenkomstig artikel 8.25dg, tiende lid, van de wet, buiten de kosten en tarieven wordt gelaten;
 - i. een overzicht van de mutaties van de onderscheiden in onderdeel a bedoelde verrekeningen en van elk van de in de in artikel 26 bedoelde financiële verantwoordingen over de voorafgaande boekjaren nog resterende verrekeningen;
 - j. het voorstel voor de in het eerste lid bedoelde uit de verrekeningen voortvloeiende aangepaste tarieven;
 - k. de in artikel 10, tweede lid, onderdelen h tot en met j, genoemde informatie.

3. Het in artikel 10, vierde tot en met zesde lid, bepaalde is van overeenkomstige toepassing op de in het eerste lid bedoelde mededeling.

4. Ten aanzien van een in het eerste lid bedoelde mededeling, dat betrekking heeft op de aangepaste tarieven van de beveiligingsactiviteiten ten behoeve van de burgerluchtvaart, zijn de voorgaande leden van overeenkomstige toepassing.

5. De exploitant van de luchthaven voegt de in het eerste lid bedoelde mededeling samen met de in artikel 10, eerste lid, bedoelde mededeling dan wel met de in artikel 13, eerste lid, bedoelde mededeling, indien de in artikel 4 bedoelde aangepaste tarieven op dezelfde datum in werking treden als de in artikel 3 bedoelde tarieven en voorwaarden, dan wel de in artikel 6, eerste lid, bedoelde nieuwe tarieven en voorwaarden.

Artikel 12

1. De exploitant van de luchthaven doet de in artikel 8.25e, derde lid, van de wet bedoelde mededeling van een voorstel voor de in artikel 8.25d, zevende lid, van de wet bedoelde operationele voorwaarden op de in artikel 3, eerste lid, aangegeven wijzen. De exploitant van de luchthaven vermeldt in de in de vorige zin bedoelde mededeling tevens de locaties waar en de tijdstippen waarop het in het tweede lid bedoelde

document kan worden ingezien.

2. De exploitant van de luchthaven publiceert tegelijkertijd met de in het eerste lid bedoelde mededeling een tot die mededeling behorend document, waarin in ieder geval zijn vermeld:

- a. de voorstellen voor de in het eerste lid bedoelde operationele voorwaarden, alsmede een motivering van elk voorstel;
- b. de vaststellingsdatum en het tijdstip van inwerkingtreding van de in het eerste lid bedoelde operationele voorwaarden;
- c. de periode van terinzagelegging.

3. Het in artikel 11, vierde tot en met zesde lid, bepaalde is van overeenkomstige toepassing op de in het eerste lid bedoelde mededeling.

4. Ten aanzien van een in het eerste lid bedoelde mededeling, dat betrekking heeft op de operationele voorwaarden met betrekking tot de beveiligingsactiviteiten ten behoeve van de burgerluchtvaart, zijn de voorgaande leden van overeenkomstige toepassing.

Artikel 13

1. De exploitant van de luchthaven doet de in artikel 8.25e, eerste lid, van de wet bedoelde mededeling van een voorstel voor de in artikel 8.25db, eerste tot en met derde lid, van de wet bedoelde nieuwe tarieven en voorwaarden op de in artikel 3, eerste lid, aangegeven wijzen.

De exploitant van de luchthaven vermeldt in de in de vorige zin bedoelde mededeling tevens de locaties waar en de tijdstippen waarop het in het tweede lid bedoelde document kan worden ingezien.

2. De exploitant van de luchthaven publiceert tegelijkertijd met de in het eerste lid bedoelde mededeling een tot die mededeling behorend document, waarin in ieder geval zijn vermeld:

- a. het voorstel voor de in het voorgaande lid bedoelde nieuwe tarieven en voorwaarden;
- b. de motivering van de noodzaak van de in het eerste lid bedoelde nieuwe tarieven en voorwaarden in verband met de inwerkingtreding van de in artikel 8.25db, eerste lid, van de wet bedoelde veranderingen van beveiligingsmaatregelen, de inwerkingtreding of afloop van de in artikel 8.25db, tweede lid, van de wet bedoelde uitzonderlijke en onvoorziene omstandigheden, dan wel een in artikel 8.25db, derde lid, van de wet bedoeld besluit of rechterlijke uitspraak, inclusief een beschrijving van de in artikel 8.25db, tweede lid, bedoelde uitzonderlijke en onvoorziene omstandigheden, indien de mededeling in artikel 8.25db, tweede lid, bedoelde nieuwe tarieven en voorwaarden betreft;
- c. een voorstel tot opschorting van de in artikel 8.25dd, eerste lid, van de wet bedoelde bijdrage naar aanleiding van de inwerkingtreding van de in artikel 8.25db, tweede lid, van de wet bedoelde uitzonderlijke en onvoorziene omstandigheden, met dien verstande dat de opschorting wordt beëindigd bij de afloop van bedoelde omstandigheden en zodra het jaarlijkse volume van het verkeer en het vervoer van passagiers en vracht weer vergelijkbaar is met de in artikel 10, tweede lid, onder f1, bedoelde prognose van het verkeer en het vervoer van passagiers en vracht voor het betreffende boekjaar;
- d. een onderbouwde beschrijving van de mogelijke effecten van de tarieven en voorwaarden op de netwerkqualiteit;
- e. een overzicht en onderbouwing van de omvang van de verandering van de kosten van de exploitant van de luchthaven als gevolg van de onder b genoemde veranderingen van beveiligingsmaatregelen, de inwerkingtreding of afloop van de uitzonderlijke en onvoorziene omstandigheden, dan wel het besluit of de rechterlijke uitspraak;
- f. de in artikel 10, tweede lid, genoemde onderwerpen met uitzondering van onderdeel h, tenzij de Autoriteit Consument en Markt daarom verzoekt, en onderdeel g, rekening houdend met het bepaalde in onderdeel c.

3. Het bepaalde in artikel 10, vierde tot en met zevende lid, is van overeenkomstige toepassing op de in het eerste lid genoemde mededeling.

4. De exploitant van de luchthaven voegt de in het eerste lid bedoelde mededeling samen met de in artikel 11, eerste lid, bedoelde mededeling, indien de in artikel 4 bedoelde aangepaste tarieven op dezelfde datum in werking treden als de in het eerste lid bedoelde nieuwe tarieven en voorwaarden.

§ 5. Voorstellen voor het investeringsprogramma en investeringsprojecten

Artikel 14

1. De exploitant van de luchthaven doet op het tijdstip, waarop hij de in artikel 10, eerste lid, bedoelde mededeling doet, tevens de in artikel 8.25e, vijfde lid, van de wet bedoelde mededeling van een voorstel voor het investeringsprogramma op de in artikel 7, eerste lid, aangegeven wijze.

2. De exploitant van de luchthaven publiceert tegelijkertijd met de in het eerste lid bedoelde mededeling een tot die mededeling behorend document, waarin in ieder geval zijn vermeld:

- a. de terinzagelegging van het investeringsprogramma;
 - b. een overzicht van de geplande investeringen ten behoeve van de luchtvaartactiviteiten, uitgesplitst naar luchtvaartactiviteiten en de in artikel 2, eerste lid, onderdeel d, bedoelde beveiliging van de burgerluchtvaart, waarbij tevens de financiële omvang ten behoeve van luchtvaartactiviteiten, het tijdstip van ingebruikneming en het effect op de kosten van elk van de investeringen met een financiële omvang van een miljoen euro of meer zijn aangegeven;
 - c. een overzicht van de geplande investeringsuitgaven ten behoeve van de luchtvaartactiviteiten in de periode waarop het investeringsprogramma betrekking heeft
 1. van elke in het investeringsprogramma opgenomen investering waarvan de financiële omvang ten behoeve van luchtvaartactiviteiten in de periode waarop het investeringsprogramma betrekking heeft een miljoen euro of meer bedraagt;
 2. van groepen van gelijksoortige investeringen ten behoeve van luchtvaartactiviteiten, indien de betreffende investeringen afzonderlijk kleiner zijn dan een miljoen euro in de periode waarop het investeringsprogramma betrekking heeft.
 - d. de datum waarop het in het eerste lid bedoelde investeringsprogramma uiterlijk zal worden vastgesteld;
 - e. de periode van terinzagelegging;
- Het in de voorgaande zin bedoelde document is uitsluitend bestemd voor gebruikers en representatieve organisaties en heeft een vertrouwelijk karakter.

3. De exploitant van de luchthaven doet in samenhang met de in het eerste lid bedoelde mededeling de gebruikers en representatieve organisaties het capaciteitsontwikkelingsplan toekomen.

4. Het in artikel 10, vierde tot en met zesde lid, bepaalde is van overeenkomstige toepassing op de in het eerste lid bedoelde mededeling.

5. De exploitant van de luchthaven voegt de in het eerste lid bedoelde mededeling samen met de in artikel 10, eerste lid, bedoelde mededeling in één mededeling.

Artikel 15

1. De exploitant van de luchthaven stelt voor elk investeringsproject een projectgroep in op een tijdstip dat tenminste drie maanden ligt voor het tijdstip van de in artikel 8.25e, zevende lid, van de wet bedoelde mededeling van het voorstel voor een raming van een

investeringsproject of een onderdeel daarvan. De deelname aan een projectgroep staat open voor elke gebruiker dan wel representatieve organisatie.

De exploitant van de luchthaven doet de oproep tot deelname aan de projectgroep op dezelfde wijze als de in artikel 3, eerste lid, onderdelen a en b, bedoelde terinzagelegging dan wel kennisgeving plaats heeft.

2. De exploitant van de luchthaven doet de in artikel 8.25e, zevende lid, van de wet, bedoelde mededeling van een voorstel voor de raming, de onderbouwing daarvan en de functionele specificaties van het betreffende investeringsproject of afzonderlijke onderdelen daarvan schriftelijk aan de projectgroep overeenkomstig de in de projectgroep gemaakte afspraken over het tijdstip en de inhoud van de mededeling en de bij de mededeling te voegen documentatie.

De mededeling heeft een vertrouwelijk karakter.

3. De in het tweede lid bedoelde mededeling bevat ter zake van het investeringsproject of elk afzonderlijke onderdeel daarvan:

a. de functionele specificaties;

b. de uitgavenraming van het investeringsproject en de onderbouwing daarvan, mede in relatie met de functionele specificaties;

c. een op verzoek van de projectgroep door een of meer onafhankelijke deskundigen opgestelde onderbouwde kostentechnische toets ter zake van de raming en de onderbouwing daarvan in samenhang met de functionele specificaties;

d. het oordeel van de investeringscommissie of een ander daarmee vergelijkbaar orgaan van de exploitant van de luchthaven met betrekking tot het investeringsproject of elk afzonderlijke onderdeel daarvan;

e. een motivering van eventuele verschillen tussen de uitkomsten van de kostentechnische review en de uitgavenraming.

4. De exploitant van de luchthaven doet onmiddellijk na het zich voordoen van een in artikel 17, tweede lid, bedoelde uitzonderlijke en onvoorziene omstandigheid mededeling daarvan aan de gebruikers en de representatieve organisaties in de projectgroep. De exploitant van de luchthaven motiveert het bestaan van de omstandigheid in de mededeling, specifiek het bepaalde in artikel 17, tweede lid, onderdeel a en geeft onderbouwd de effecten aan van die omstandigheid op de begroting conform het bepaalde in artikel 17, tweede lid, onderdeel b. De exploitant van de luchthaven doet met inachtneming van het in het tweede en derde lid, met uitzondering van onderdeel d, bepaalde mededeling van een voorstel voor een nieuwe raming.

5. Gedurende een door de projectgroep afgesproken termijn, welke maximaal vier weken bedraagt, kan het voorstel worden ingezien. De periode van terinzagelegging vangt niet eerder aan dan op de dag nadat de mededeling is gedaan.

6. Binnen een door de projectgroep afgesproken termijn, welke maximaal vier weken bedraagt, kunnen gebruikers en representatieve organisaties die onderdeel uitmaken van de projectgroep hun zienswijze omtrent het voorstel schriftelijk kenbaar maken aan de exploitant van de luchthaven.

7. Gedurende de in het zesde lid bedoelde termijn bestaat desgevraagd voor de gebruikers en representatieve organisaties de mogelijkheid hun zienswijze mondeling toe te lichten.

§ 6. Verrekeningen

Artikel 16

1. De in artikel 11, tweede lid, onderdeel b, bedoelde periode wordt als volgt bepaald:

a. de in artikel 8.25dg, eerste, tweede, zesde tot en met achtste en elfde en twaalfde lid, van de wet genoemde verrekeningen uit enig boekjaar overeenkomstig de financiële verantwoordingen in gelijke delen worden gespreid over de eerstvolgende aaneengesloten drie tariefjaren;

b. de in artikel 8.25dg, derde tot en met vijfde lid, van de wet genoemde verrekeningen uit enig boekjaar overeenkomstig de financiële verantwoordingen worden verrekend in het eerstvolgende tariefjaar, en

c. de in artikel 8.25dg, negende lid, van de wet genoemde verrekening overeenkomstig de financiële verantwoordingen wordt verrekend met ingang van het boekjaar waarin het investeringsproject of een onderdeel daarvan in gebruik wordt genomen en gedurende de daaropvolgende resterende jaren van de betreffende tariefperiode en de direct daarop volgende tariefperiode.

2. Indien de exploitant van de luchthaven de in de in artikel 11, eerste lid, bedoelde mededeling van het in artikel 11, tweede lid, onderdeel c, bedoelde voorstel doet om een verrekening van een in het laatste van de drie aaneengesloten tariefjaren opgenomen, door de gebruikers verschuldigde afzonderlijke verrekening, achterwege te laten, vervalt de mogelijkheid tot verrekening.

3. De exploitant van de luchthaven kan geheel of gedeeltelijk afzien van een rentevergoeding over de in artikel 11, tweede lid, onderdeel a, bedoelde saldi van de door de gebruikers aan de exploitant van de luchthaven verschuldigde in de tarieven te verrekenen bedragen.

4. De in artikel 11, tweede lid, onderdeel a, bedoelde rentevergoeding wordt berekend vanaf het einde van het boekjaar waarin de verrekenplicht is ontstaan en waarop de financiële verantwoording betrekking heeft tot het moment van inwerkingtreding van de aangepaste tarieven, waarin de nog verschuldigde bedragen of delen daarvan zijn verwerkt, in werking treden.

De exploitant van de luchthaven gebruikt de 12 maands Euribor voor de berekening van de verschuldigde rentevergoeding.

5. Het in artikel 8.25di, eerste lid, onderdeel q, van de wet bedoelde percentage van het verschil tussen de daadwerkelijke investeringsuitgaven van een investeringsproject of elk afzonderlijk onderdeel daarvan, en de investeringsbegroting, is groter dan of gelijk aan vijf procent.

§ 7. Uitzonderlijke en onvoorziene omstandigheden

Artikel 17

1. De exploitant van de luchthaven doet de in artikel 6 en de in artikel 13 bedoelde mededelingen inzake de in artikel 8.25db, tweede lid, van de wet bedoelde nieuwe tarieven en voorwaarden uitsluitend indien hij in die mededeling of in het tot die mededeling behorende document gemotiveerd aantoont dat sprake is van een in artikel 8.25db, tweede lid, van de wet bedoelde uitzonderlijke en onvoorziene omstandigheid,

a. die de exploitant van de luchthaven niet kon voorzien op enig moment in de periode lopende van het tijdstip waarop de exploitant van de luchthaven de in artikel 10 bedoelde mededeling heeft gedaan tot en met de in artikel 3, tweede lid, onderdeel d bedoelde dag waarop de in artikel 3, eerste lid, genoemde tarieven en voorwaarden zijn vastgesteld, en

b. die een buitenproportioneel groot effect en een ontwrichtende werking heeft op de omvang van de luchtvaartactiviteiten en het daarmee samenhangende gedeelte van de opbrengsten, kosten en resultaten van de exploitant van de luchthaven, en

c. die niet dan wel in beperkte mate kan worden beïnvloed door de exploitant van de luchthaven, en

d. waarvan de gevolgen niet, dan wel in beperkte mate kunnen worden verminderd door

de exploitant van de luchthaven, en

e. waarin de ongewijzigde instandhouding van bedoelde tarieven naar de in artikel 8.25dc, eerste, derde en vierde lid, bedoelde maatstaven niet mag worden verwacht. De in de eerste volzin bedoelde mededeling bevat een beschrijving van de in de eerste volzin bedoelde uitzonderlijke en onvoorziene omstandigheid en een onderbouwing van de onder a tot en met e genoemde onderdelen.

2. De exploitant van de luchthaven doet een nieuwe in artikel 15, tweede lid, bedoelde mededeling uitsluitend, indien hij in die mededeling of in het tot die mededeling behorende document gemotiveerd aantoont dat sprake is van een in artikel 8.25dg, tiende lid, laatste zin, van de wet bedoelde uitzonderlijke en onvoorziene omstandigheid, die

a. optreedt na de vaststelling van de investeringsbegroting, en

b. de exploitant van de luchthaven niet heeft kunnen voorzien op enig moment in de periode lopende van het tijdstip waarop de exploitant van de luchthaven de in artikel 8, tweede lid bedoelde mededeling heeft gedaan tot de in artikel 9, eerste lid, bedoelde dag waarop de exploitant van de luchthaven mededeling doet van de daadwerkelijke investeringsuitgaven en de gerealiseerde functionele specificaties van elk investeringsproject of elk afzonderlijke onderdeel daarvan, en

c. niet door de exploitant van de luchthaven is veroorzaakt, en

d. buiten zijn invloed ligt en van niet-commerciële of niet-financiële aard is, en

e. een buitenproportioneel groot effect heeft op de investeringsbegroting van het investeringsproject of elk afzonderlijke onderdeel daarvan.

§ 8. Bijdrage uit niet-luchtvaartactiviteiten

Artikel 18

De exploitant van de luchthaven bepaalt de in artikel 10, tweede lid, onderdeel g, bedoelde bijdrage met inachtneming van:

- a. het verwachte gemiddelde jaarlijkse rendement over het eigen vermogen van de onderneming waartoe de exploitant van de luchthaven behoort in de tariefperiode;
- b. het voor de eerstvolgende tariefperiode vastgestelde normrendement over het eigen vermogen van de onderneming waartoe de exploitant van de luchthaven behoort;
- c. andere voor de exploitant van de luchthaven en haar aandeelhouders relevante omstandigheden en overwegingen.

§ 9. Beveiligingsactiviteiten ten behoeve van de burgerluchtvaart

Artikel 19

1. In afwijking van de artikelen 3 tot en met 6 en 10 tot en met 13 gelden de volgende bepalingen, indien Onze Minister van Veiligheid en Justitie een in artikel 37ac, tweede lid, van de Luchtvaartwet bedoelde bijzondere aanwijzing heeft gegeven op grond waarvan de exploitant van de luchthaven maatregelen heeft genomen, voor zover die maatregelen betrekking hebben op de beveiliging van de burgerluchtvaart.

2. Indien Onze Minister van Veiligheid en Justitie op een daartoe strekkend verzoek van een buitenlandse staat of een bondgenootschap, dan wel uit 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 en representatieve organisaties onder gelijktijdige mededeling aan Onze Minister van Infrastructuur en Milieu.

3. De uit een structurele maatregel voortvloeiende kosten 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 Veiligheid en Justitie toepassing geeft aan het tweede lid, wijzigt de exploitant van de luchthaven het tarief voor de beveiliging van de burgerluchtvaart met het oog op de uit een structurele maatregel voortvloeiende kosten, met inachtneming van het volgende:
- de desbetreffende wijziging van het tarief voor de beveiliging van de burgerluchtvaart treedt slechts in werking met ingang van de in artikel 8.25db, eerste lid genoemde data, tenzij de exploitant van de luchthaven besluit tot inwerkingtreding per de eerstvolgende 1 april;
 - Onze Minister van Veiligheid en Justitie doet aankondiging van de noodzaak een tijdelijke maatregel om te zetten in een structurele maatregel tenminste 21 weken voorafgaand aan de in artikel 8.25db, eerste lid genoemde data, zijnde uiterlijk 7 november, respectievelijk 7 juni;
 - de exploitant van de luchthaven doet binnen drie weken na de in onderdeel b bedoelde aankondiging mededeling van het voornemen tot verhoging van het tarief voor de beveiliging van de burgerluchtvaart aan de gebruikers en representatieve organisaties;
 - de exploitant van de luchthaven raadpleegt binnen twee weken na de dag waarop de exploitant van de luchthaven de in onderdeel c genoemde mededeling heeft gedaan, de gebruikers en representatieve organisaties;
 - de exploitant van de luchthaven verstrekt ten behoeve van de in onderdeel d bedoelde raadpleging de gebruikers en representatieve organisaties adequate informatie omtrent de verwachte ontwikkeling in het volume van het vervoer van passagiers en van vracht, een raming van de extra kosten voortvloeiend uit de structurele maatregel, een raming van de opbrengsten en de daarvoor benodigde opbrengsten in de resterende maanden van de lopende tariefperiode;
 - de exploitant van de luchthaven doet in afwijking van het bepaalde in artikel 3, derde lid, binnen twee weken na de in onderdeel d bedoelde raadpleging mededeling van de vaststelling van de wijziging van het tarief voor de beveiliging van de burgerluchtvaart;
 - het in onderdeel f gewijzigde tarief treedt in werking op een van de in artikel 8.25db, eerste lid, van de wet genoemde data.
5. Onze Minister van Veiligheid en Justitie kan bepalen dat een structurele maatregel met ingang van een door hem te bepalen datum wordt ingetrokken. Hiervan doet Onze Minister van Veiligheid en Justitie mededeling aan de exploitant van de luchthaven en gelijktijdig aan de gebruikers en representatieve organisaties en Onze Minister van Infrastructuur en Milieu.
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 een in artikel 8.25db, eerste lid, bedoeld nieuw tarief voor de beveiliging van de burgerluchtvaart vast. In afwijking van het bepaalde in de artikelen 6 en 13 is het vierde lid van overeenkomstige toepassing.

§ 10. Klachtrecht en procestoets Autoriteit Consument en Markt

Artikel 20

- Een in artikel 8.25f, eerste lid van de wet bedoelde aanvraag:
 - is ondertekend en wordt schriftelijk ingediend;
 - bevat ten minste de dagtekening, de naam, het adres, telefoon- en eventueel mailadres van de gebruiker of representatieve organisatie; indien de gebruiker of representatieve organisatie wordt vertegenwoordigd door een gemachtigde, bevat de aanvraag tevens de gegevens van die gemachtigde;
 - kan in de Nederlandse of Engelse taal worden gedaan;

- d. bevat de gronden voor het oordeel van de gebruiker of representatieve organisatie dat de in artikel 8.25d, eerste lid, van de wet bedoelde tarieven en voorwaarden, de in artikel 8.25d, vierde en vijfde lid, van de wet bedoelde aangepaste tarieven, de in artikel 8.25d, zevende lid van de wet bedoelde operationele voorwaarden, dan wel de in artikel 8.25db, eerste tot en met derde lid, van de wet bedoelde nieuwe tarieven en voorwaarden, in strijd zijn met bij of krachtens de wet gestelde regels;
- e. bevat de aanduiding op welke concrete door de exploitant van de luchthaven vastgestelde in onderdeel d bedoelde tarieven en voorwaarden dan wel aanpassingen de aanvraag betrekking heeft, en
- f. bevat, indien van toepassing, de vermelding van andere instanties waaraan is verzocht zich uit te spreken over bedoelde tarieven en voorwaarden dan wel aanpassingen.

2. Het bepaalde in het eerste lid, onderdelen a tot en met c, is van overeenkomstige toepassing op een in artikel 8.25fa, eerste lid, van de wet bedoelde aanvraag. De in de vorige zin bedoelde aanvraag bevat de gronden voor het oordeel van de deelnemer van de projectgroep dat de bij of krachtens dit besluit gestelde regels ter zake van de in artikel 8.25e, zevende lid, van de wet bedoelde procedure dan wel de in artikel 8.25e, negende lid, van de wet bedoelde raadpleging niet tijdig, niet volledig of niet correct zijn nagekomen.

§ 11. Benchmark kwaliteitsindicatoren, benchmark tarieven en kostenbenchmark

Artikel 21

1. De exploitant van de luchthaven gebruikt een lijst van kwaliteitsindicatoren met betrekking tot de luchthaven en een lijst van een peer group teneinde jaarlijks een vergelijkend overzicht op te stellen van de kwaliteitsindicatoren waarvan de benodigde gegevens beschikbaar zijn voor zowel de luchthaven als de peer group.
2. De exploitant van de luchthaven gebruikt de in het eerste lid bedoelde lijsten overeenkomstig het bepaalde in artikel 10, tweede lid, onderdeel h, en artikel 11, tweede lid, onderdeel k, als benchmark kwaliteitsindicatoren, inclusief een toelichting.
3. De exploitant van de luchthaven stelt de in het eerste lid bedoelde lijsten op in overleg met de gebruikers en representatieve organisaties en raadpleegt de gebruikers en representatieve organisaties over het voorstel van deze lijsten.
4. De exploitant van de luchthaven kan wijziging aanbrengen in de in het derde lid bedoelde vastgestelde lijsten overeenkomstig het bepaalde in het eerste tot en met derde lid.

Artikel 22

1. De exploitant van de luchthaven stelt een lijst op van een peer group teneinde jaarlijks een vergelijkend overzicht op te stellen van de ontwikkeling van de tarieven van de exploitant van de luchthaven en de ontwikkeling van de tarieven op de luchthavens in de peer group.
2. De exploitant van de luchthaven gebruikt dit vergelijkend overzicht overeenkomstig het bepaalde in artikel 10, tweede lid, onderdeel h, en artikel 11, tweede lid, onderdeel k, als tarievenbenchmark, inclusief een toelichting.
3. De exploitant van de luchthaven stelt de in het eerste lid bedoelde lijst op in overleg met de gebruikers en representatieve organisaties en raadpleegt de gebruikers en representatieve organisaties over het voorstel van deze lijst.

4. Het bepaalde in artikel 21, vierde lid, is van overeenkomstige toepassing.

Artikel 23

1. De exploitant van de luchthaven ontwikkelt een model van een kostenbenchmark.
2. De exploitant van de luchthaven stelt het in het eerste lid bedoelde model op in overleg met de gebruikers en representatieve organisaties en raadpleegt de gebruikers en representatieve organisaties over het voorstel van dit model.
3. Het bepaalde in artikel 21, vierde lid, is van overeenkomstige toepassing.

§ 12. Toerekening en financiële verantwoording

Artikel 24

1. De operationele kosten en de kosten van de productiemiddelen, voor zover deze worden aangewend voor de luchtvaartactiviteiten worden bepaald en toegerekend overeenkomstig aanvaardbare bedrijfseconomische principes.
2. De jaarlijkse 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 uitsluitend 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, en
 - d. de kosten van productiemiddelen die gedeeltelijk voor de luchtvaartactiviteiten en gedeeltelijk voor andere activiteiten worden aangewend, worden toegerekend in overeenstemming met de in het toerekeningsstelsel opgenomen verdeelsleutels, die zijn gebaseerd op het daadwerkelijk gebruik van die productiemiddelen voor de luchtvaartactiviteiten.
3. Het toerekeningsstelsel bevat de principes op grond waarvan wordt vastgesteld in welke mate productiemiddelen worden aangewend voor de luchtvaartactiviteiten.
4. 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 worden toegedeeld. Materiële vaste activa worden pas aangewend voor luchtvaartactiviteiten na het moment van ingebruikneming voor dat doel.
5. Goodwill wordt niet begrepen onder de in het vierde lid bedoelde materiële vaste activa.
6. De materiële vaste activa, die deels voor de luchtvaartactiviteiten worden aangewend, worden toegedeeld aan de hand van de op die activiteiten afgestemde en in het toerekeningsstelsel opgenomen verdeelsleutels.
7. Van de op grond van het vierde 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 van de luchthaven aangegeven afschrijvingsmethode volgens aanvaardbare bedrijfseconomische principes.
8. In afwijking van het zevende lid, wordt van de op grond van het vierde lid aan de luchtvaartactiviteiten toegedeelde materiële vaste activa met een waarde van meer dan

honderd miljoen Euro, waarvan de vervaardigingsperiode meer dan een jaar duurt en waarbij ten tijde van het investeringsbesluit wordt verwacht dat zich na de ingebruikneming een initiële overcapaciteit zal voordoen, de waarde bepaald op basis van de historische kostprijs, waarbij over de gebruikelijke economische levensduur wordt afgeschreven op basis van de unuïteitenmethode.

De exploitant van de luchthaven stelt voor de activa waarop de unuïteitenmethode van toepassing is elke zes jaar het reëel constant bedrag van de afschrijvings- en vermogenskosten per eenheid vast.

9. De waarde van de in het vierde lid bedoelde materiële vaste activa van de luchtvaartactiviteiten wordt aangeduid als Regulatory Asset Base.

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

- a. de kosten rechtstreeks of, indien dit niet mogelijk is, zoveel mogelijk rechtstreeks worden toegerekend met behulp van op de desbetreffende activiteiten gebaseerde verdeelsleutels met inachtneming van de in artikel 8.25g, eerste lid, van de wet genoemde beginselen van marktconformiteit, proportionaliteit en integraliteit, en
- b. 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 2, tweede lid, bedoelde overige activiteiten die rechtstreeks verband houden met de luchtvaartactiviteiten.

Artikel 25

Artikel 24 is van overeenkomstige toepassing op de kosten van de uitvoering van de in artikel 2, eerste lid, onderdeel d, bedoelde beveiliging van de burgerluchtvaart.

Artikel 26

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

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

- a. een overzicht van de categorieën van materiële vaste activa, met een aanduiding van de overeenkomstig artikel 24 toegepaste verdeelsleutels en de mate waarin zij voor luchtvaartactiviteiten zijn aangewend;
- b. een gespecificeerd overzicht van de op de luchtvaartactiviteiten betrekking hebbende kosten en opbrengsten, met een aanduiding van de daarbij overeenkomstig artikel 24 toegepaste verdeelsleutels;
- c. een specificatie van de in artikel 8.25dd, eerste lid, van de wet bedoelde bijdrage die in de betreffende tariefperiode voor het betreffende boekjaar in aanmerking is genomen bij de in artikel 8.25d, eerste lid, bedoelde vaststelling van de tarieven, en
- d. een specificatie van de stand van het begin en het einde van het betreffende boekjaar van elk van de in artikel 8.25dg van de wet bedoelde, soort van verrekening, en de mutaties per soort van verrekening in het betreffende boekjaar, waaronder in elk geval:
 - 1°. de bedragen, die in het boekjaar zijn verrekend in de in artikel 8.25d, vierde en vijfde lid, van de wet bedoelde aangepaste tarieven;
 - 2°. de bedragen, waarvan de exploitant van de luchthaven heeft besloten de verrekening op te schorten tot een later tariefjaar;

- 3°. de bedragen, ten aanzien waarvan de exploitant van de luchthaven heeft besloten om definitief van verrekening af te zien, waarbij het recht op verrekening vervalt omdat de mogelijkheid ontbreekt deze op te schorten tot een later jaar;
- 4°. de omvang van de in het betreffende boekjaar ontstane verrekeningen onder vermelding van het aantal tariefjaren, waarin die verrekeningen gespreid zullen plaats vinden,
- e. een specificatie van de in het afgelopen boekjaar in gebruik genomen activa,
- f. een specificatie van de in artikel 8.25dg, tiende lid, bedoelde verschillen in afschrijvings-, vermogens- en operationele kosten die voortvloeien uit verschillen tussen daadwerkelijke investeringsuitgaven van investeringsprojecten en de investeringsbegroting en het verschil tussen die uitgaven en de begroting gelijk is aan of groter dan vijf procent, en
- g. een specificatie van het over het afgelopen boekjaar gerealiseerde efficiëntieresultaat.

Artikel 27

Artikel 25 is van overeenkomstige toepassing op de in artikel 2, eerste lid, onderdeel d, bedoelde beveiliging van de burgerluchtvaart.

Artikel 28

De Autoriteit Consument en Markt verleent goedkeuring aan het toerekeningssysteem voor ten hoogste zes jaar.

Artikel 29

1. Bij de bepaling van de tarieven voor de in artikel 2 bedoelde luchtvaartactiviteiten wordt het geprognosticeerde rendement in elk boekjaar van de eerstkomende tariefperiode over de in artikel 24, negende lid, bedoelde Regulatory Asset Base als maatstaf gebruikt. Dit geprognosticeerde rendement wordt berekend met inachtneming van de in onderdeel A van de bijlage bij dit besluit opgenomen formule en is ten hoogste gelijk aan de gewogen gemiddelde jaarlijkse vermogenskosten die voor de eerstvolgende tariefperiode worden berekend met inachtneming van de formule die is opgenomen in de onderdeel C van de bij dit besluit behorende bijlage.

2. Bij de berekening van het in het eerste lid bedoelde geprognosticeerde rendement blijven de in artikel 16, eerste lid, genoemde verrekeningen en de in artikel 18 bedoelde bijdrage buiten beschouwing.

Artikel 30

Bij de vaststelling van de tarieven voor de uitvoering van de beveiliging van de burgerluchtvaart is artikel 29 van overeenkomstige toepassing.

Artikel 31

1. Bij de vaststelling van en het daaraan voorafgaand doen van een mededeling van een voorstel voor de tarieven en voorwaarden ten behoeve van een in artikel 8.25dj, tweede en derde lid, van de wet bedoeld gemeenschappelijk, transparant systeem van tarieven, is voor de luchthaven dit besluit in zijn geheel van toepassing. Voor de deelnemende overige burgerluchthavens, die de in artikel 8.25dj, vijfde lid, van de wet bedoelde drempelwaarde van vijf miljoen passagiersbewegingen overschrijdt, en voor de deelnemende overige burgerluchthavens, die een gemeenschappelijk, transparant systeem van tarieven toepassen, zijn de artikelen 2, eerste lid, 3 tot en met 9, 10, eerste, tweede, derde, vierde lid, onderdeel a, zevende en achtste lid, 12 tot en met 15 en 20 van overeenkomstige toepassing.

2. De in artikel 10, tweede lid, onderdeel a, bedoelde onderbouwing van het voorstel voor de in het eerste lid bedoelde tarieven bevat tevens ten minste de volgende elementen:

- a. een lijst van de in artikel 2, eerste lid, bedoelde faciliteiten en diensten die tegen betaling van de luchthavengelden ter beschikking worden gesteld;
- b. de methodiek voor het vaststellen van de luchthavengelden;
- c. de algemene kostenstructuur van de faciliteiten en diensten waarop de luchthavengelden betrekking hebben;
- d. de opbrengsten uit de verschillende luchthavengelden en de totale kosten van de door de luchthavengelden gedekte faciliteiten en diensten;
- e. eventuele overheidsfinanciering van de op de luchthavengelden betrekking hebbende faciliteiten en diensten;
- f. prognoses betreffende de situatie van de luchthaven ten aanzien van de luchthavengelden, de ontwikkelingen van het verkeer en vervoer alsmede het investeringsprogramma;
- g. het werkelijke gebruik van de luchthaveninfrastructuur en -apparatuur tijdens een bepaalde periode, en
- h. de voorspelde resultaten van de in het investeringsprogramma opgenomen investeringen in termen van hun effect op de capaciteit van de luchthaven.

3. De gebruikers verstrekken de exploitant van een overige burgerluchthaven, die de drempelwaarde van vijf miljoen passagiersbewegingen overschrijdt en van een deelnemende overige burgerluchthaven, die een gemeenschappelijk, transparant systeem van tarieven toepast, vóór iedere raadpleging met name de in artikel 10, achtste lid, genoemde informatie met betrekking tot elk van deze overige burgerluchthavens.

Hoofdstuk 3. Toezicht op exploitatie luchthaven

Artikel 32

1. De exploitant van de luchthaven brengt in het eerste kalenderjaar volgend op het einde van de tariefperiode het in artikel 8.29a van de wet bedoelde verslag uit. De exploitant van de luchthaven rapporteert in het verslag in elk geval over:

- a. de uitkomsten van de in artikel 21 bedoelde benchmark kwaliteitsindicatoren;
- b. de uitkomsten van de in artikel 22 bedoelde tarievenbenchmark;
- c. de uitkomsten van de in artikel 23 bedoelde kostenbenchmark;
- d. de voortgang in het in artikel 7 bedoelde vastgestelde investeringsprogramma;
- e. de ontwikkeling van de netwerkkwaliteit;
- f. de vermindering van de capaciteitsknelpunten die geconstateerd zijn in het capaciteitsontwikkelingsplan in relatie tot de gerealiseerde en de te verwachten verkeer- en vervoervolume;
- g. de beschikbare luchtvaartvoorzieningen, die essentieel zijn voor de luchtvaartactiviteiten.

Het verslag bevat een integrale beschrijving van de belangrijkste van de onder a tot en met g genoemde ontwikkelingen in hun onderlinge samenhang en de effecten daarvan op het in artikel 8.3 van de wet bedoelde optimale gebruik van de luchthaven.

De exploitant van de luchthaven rapporteert ook over de vervolgacties, die hij heeft ondernomen naar aanleiding van de in de voorafgaande rapportage opgenomen aandachtspunten en prioritaire acties.

2. De beschrijving van de ontwikkeling van de netwerkkwaliteit in de tariefperiode waarover de exploitant van de luchthaven ter uitvoering van artikel 8.29a van de wet verslag uitbrengt, betreft in elk geval:

- a. het aantal rechtstreekse verbindingen, onderscheiden naar intercontinentale en Europese verbindingen, in vergelijking met de vier grootste luchthavens in Europa en de drie grootste luchthavens in het Midden-Oosten en Turkije, gemeten in totale aantallen passagiers;
 - b. het aantal rechtstreekse verbindingen onderscheiden naar vluchten op zakelijke bestemmingen en niet-zakelijke bestemmingen;
 - c. het passagiersvolume, gemeten naar oorsprong/bestemming en transfer, vracht- en verkeersvolume op de luchthaven in vergelijking met, indien mogelijk, de vier grootste luchthavens in Europa en de drie grootste luchthavens in het Midden-Oosten en Turkije;
 - d. de verkeersontwikkeling op de luchthaven onderscheiden naar segmenten, met tenminste een onderscheid naar hub- en mainportgebonden verkeer, vrachtvluchten en niet-zakelijk verkeer;
 - d. de hubkwaliteit van de luchthaven gemeten in de kwaliteit en het aantal goed op elkaar aansluitende vluchten op de luchthaven, waarbij deze hubkwaliteit wordt vergeleken, indien mogelijk, met de vier grootste luchthavens in Europa en de drie grootste luchthavens in Midden-Oosten en Turkije, en
 - e. de verwachte ontwikkeling van de netwerkkwaliteit en de wijze waarop die ontwikkeling door de exploitant van de luchthaven wordt ondersteund, voor zover dit geen als bedrijfsvertrouwelijk te kwalificeren informatie bevat.
- De ontwikkeling van de netwerkkwaliteit, gemeten aan de voorgaande genoemde ontwikkelingen, wordt aan het begin en aan het einde van de tariefperiode gemeten. De resultaten van de metingen aan het einde van de tariefperiode worden vergeleken met de in de artikel 3, tweede lid, onderdeel c, en artikel 10, tweede lid, onderdeel d, bedoelde beschrijving van de mogelijke effecten van de tarieven en voorwaarden op de netwerkkwaliteit.

3. De exploitant van de luchthaven rapporteert in het verslag over de vervolgacties naar aanleiding van de reacties van de gebruikers en representatieve organisaties over de in het eerste en tweede lid bedoelde, sinds het laatste verslag uitgebrachte informatie.

4. Het verslag wordt door de exploitant van de luchthaven verstrekt aan de gebruikers en representatieve organisaties die daarom verzoeken.

5. De exploitant van de luchthaven brengt het verslag steeds na afloop van de tariefperiode uit, tenzij Onze Minister van Infrastructuur en Milieu met toepassing van artikel 8.29a, eerste volzin, van de wet schriftelijk en vóór 1 juni van het lopende boekjaar aan de exploitant van de luchthaven mededeelt een verslag te verlangen bij de eerstkomende financiële verantwoording.

Hoofdstuk 4. Slotbepalingen

Artikel 33

Het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol wordt ingetrokken.

Artikel 34

Indien het bij Koninklijke Boodschap van 201X ingediende voorstel van wet tot wijziging van de Wet luchtvaart inzake de exploitatie van de luchthaven Schiphol (Kamerstukken II, 201X – 201X,, nr. 2), nadat het tot wet is verheven, in werking treedt, treedt dit besluit op hetzelfde tijdstip in werking.

Artikel 35

Het recht zoals dat gold voor het tijdstip van inwerkingtreding van dit besluit blijft van toepassing ten aanzien van:

a. een voorstel als bedoeld in artikel 8.25e, eerste lid, zoals dit artikel luidde voor inwerkingtreding van artikel I, onderdeel B, van de wet tot wijziging van de Wet luchtvaart inzake de exploitatie van de luchthaven Schiphol (Kamerstukken II, 201X – 201X,, nr. 2), waarvan voor de inwerkingtreding van artikel I, onderdeel B, aan de gebruikers van de luchthaven en representatieve organisaties mededeling is gedaan;

b. een aanvraag als bedoeld in artikel 8.25f, eerste lid, zoals dit artikel luidde voor inwerkingtreding van artikel I, onderdeel G, van de wet tot wijziging van de Wet luchtvaart inzake de exploitatie van de luchthaven Schiphol (Kamerstukken II, 201X – 201X,, nr. 2), welke voor de inwerkingtreding van artikel I, onderdeel G, is ingediend;

c. de vaststelling van tarieven en voorwaarden als bedoeld in artikel 8.25f, vierde lid, zoals dit artikel luidde voor het tijdstip van inwerkingtreding van artikel I, onderdeel E, van de wet tot wijziging van de Wet luchtvaart inzake de exploitatie van de luchthaven Schiphol (Kamerstukken II, 201X – 201X,, nr. 2), welke voor de inwerkingtreding van artikel I, onderdeel E, heeft plaatsgevonden.

2. De verrekeningen, als bedoeld in artikel 8.25d, tiende lid, zoals dit artikel luidde voor de inwerkingtreding van artikel I, onderdeel C, van de wet tot wijziging van de Wet luchtvaart inzake de exploitatie van de luchthaven Schiphol (Kamerstukken II, 201X – 201X,, nr. 2), welke zijn opgenomen in de financiële verantwoordingen voorafgaand aan het moment van inwerkingtreding van artikel I, onderdeel C, van deze wet, worden vanaf het moment van inwerkingtreding van artikel I, onderdeel C, van deze wet, verrekend op de wijze zoals bepaald bij of krachtens artikel 8.25d, vierde en vijfde lid, artikel 8.25dg en artikel 8.25di, onderdeel o, zoals deze artikelen komen te luiden na inwerkingtreding van artikel I, onderdeel C, van deze wet.

3. De tarieven en voorwaarden voor de activiteiten van de exploitant van de luchthaven ten behoeve van het gebruik van de luchthaven door gebruikers, welke zijn vastgesteld door de exploitant van de luchthaven op grond van de artikelen 8.24a tot en met artikel 8.25j van de Wet luchtvaart, zoals deze luidde voor het tijdstip van inwerkingtreding van de wet tot wijziging van de Wet luchtvaart inzake de exploitatie van de luchthaven Schiphol (Kamerstukken II, 201X – 201X,, nr. 2), behouden hun geldigheid tot het moment dat de in artikel 8.25d, eerste lid, bedoelde tarieven en voorwaarden, voor de eerste periode van drie jaar, als bedoeld in artikel 8.25d, eerste lid, opgenomen in artikel I, onderdeel B, van de wet tot wijziging van de Wet luchtvaart inzake de exploitatie van de luchthaven Schiphol (Kamerstukken II, 201X – 201X,, nr. 2), van kracht worden.

4. De bouwrente wordt met inachtneming van het bepaalde in de voorgaande leden vanaf de inwerkingtreding van dit besluit bepaald overeenkomstig deel C van de Bijlage bij artikel 29 van dit besluit.

5. De exploitant van de luchthaven brengt de benchmark kwaliteitsindicatoren, de tarievenbenchmark en de kostenbenchmark en de daarbij behorende toelichtingen overeenkomstig het bepaalde in artikel 10, tweede lid, onderdeel h, en artikel 11, tweede lid, onderdeel k, voor de eerste maal uit op het moment waarop een in artikel 8.25e, eerste lid, van de wet bedoelde mededeling wordt gedaan van een voorstel voor de in artikel 8.25d, eerste lid, bedoelde tarieven en voorwaarden, voor de eerste periode van drie jaar, als bedoeld in artikel 8.25d, eerste lid, zoals opgenomen in artikel I, onderdeel B, van de wet tot wijziging van de Wet luchtvaart inzake de exploitatie van de luchthaven Schiphol (Kamerstukken II, 201X – 201X,, nr. 2), wordt gedaan.

6. De exploitant van de luchthaven brengt het in artikel 32 bedoelde verslag voor de eerste keer overeenkomstig het bepaalde in artikel 8.25ga van de wet.

7. De exploitant van de luchthaven stelt de eerste versies van de in artikel 21 bedoelde benchmark kwaliteitsindicatoren, de in artikel 22 bedoelde tarievenbenchmark en de in artikel 23 bedoelde kostenbenchmark vast tenminste tien maanden voor het moment

waarop de in artikel 8.25d, eerste lid, bedoelde tarieven en voorwaarden, voor de eerste periode van drie jaar, als bedoeld in artikel 8.25d, eerste lid, opgenomen in artikel I, onderdeel B, van de wet tot wijziging van de Wet luchtvaart inzake de exploitatie van de luchthaven Schiphol (Kamerstukken II, 201X – 201X,, nr. 2), van kracht worden.

8. De vaststelling van het in artikel 24, achtste lid, bedoelde bedrag heeft de eerste keer na de inwerkingtreding van dit besluit plaats op een tijdstip dat tenminste drie maanden ligt voor de datum waarop het in artikel 8.25e, eerste lid, van de wet bedoelde voorstel wordt gedaan op basis van de op die dag geldende, in onderdeel A van de bij artikel 29, eerste lid, behorende bijlage.

Artikel 36

Dit besluit wordt aangehaald als: Besluit exploitatie luchthaven Schiphol 201X.

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

's-Gravenhage, 201X

Willem Alexander

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,

Wilma J. Mansveld

Uitgegeven de 201X

De Minister van Veiligheid en Justitie,

I.W. Opstelten

Bijlage bij artikel 29 van het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol

DE BEREKENING VAN HET (TOEGESTANE) RENDEMENT OVER DE LUCHTVAARTACTIVITEITEN

Het geprognosticeerde rendement (in procentpunten) in de drie boekjaren in de eerstvolgende tariefperiode is maximaal gelijk aan de gewogen gemiddelde vermogenskosten (Weighted Average Cost of Capital, WACC), zoals bepaald in deel C van deze bijlage, exclusief de in artikel 16, eerste lid, bedoelde verrekeringen.

De bepaling van het rendement van het totaal van de luchtvaartactiviteiten van de exploitant van de luchthaven heeft plaats overeenkomstig deel A van deze bijlage.

De bepaling van het afzonderlijk rendement van de beveiligingsactiviteiten van de exploitant van de luchthaven heeft plaats overeenkomstig deel B van deze bijlage.

De bepaling van de gewogen gemiddelde vermogenskosten (WACC) ter zake van de luchtvaartactiviteiten van de exploitant van de luchthaven heeft plaats overeenkomstig deel C van deze bijlage.

CONCEPT

A. DE BEREKENING VAN HET RENDEMENT OVER HET TOTAAL VAN LUCHTVAARTACTIVITEITEN (EXCLUSIEF 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 door 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) + opbrengsten overige luchtvaartactiviteiten (b) + bijdrage uit niet-luchtvaartactiviteiten (c)

waarbij,

- (a) totaal opbrengst tarieven omvat de opbrengsten, zijnde de som van de producten van het aantal gebruikseenheden vermenigvuldigd met de tarieven voor landen, opstijgen, parkeren, afhandeling van passagiers alsmede beveiliging;
- (b) overige opbrengsten luchtvaartactiviteiten omvat alle opbrengsten uit de in artikel 2, tweede lid, bedoelde activiteiten van de exploitant van de luchthaven;
- (c) de in artikel 10, tweede lid, onderdeel g, bedoelde bijdrage uit niet-luchtvaartactiviteiten;

Aan luchtvaartactiviteiten toerekenbare kosten (AC)

Totale kosten luchtvaartactiviteiten, exclusief vermogenskosten en vennootschapsbelasting (AC) = kosten (1) + afschrijvingskosten over materiële vaste activa op basis van de unuïteitenmethode (2);

waarbij

1. kosten = operationele kosten (d) en afschrijvingskosten (e)
(d) operationele kosten omvatten onder meer personeelskosten, kosten materiaal, externe leveringen en uitbestede diensten, onderhoud en schoonmaak, intercompany leveringen en overige kosten;

De operationele kosten worden bepaald en toegerekend aan de luchtvaartactiviteiten op basis van het toerekeningsysteem en overeenkomstig aanvaardbare bedrijfseconomische principes.

- (e) afschrijvingskosten over materiële vaste activa, exclusief afschrijvingskosten over materiële vaste activa, waarbij de afschrijving plaats heeft op basis van de unuïteitenmethode;

De kosten worden bepaald en toegerekend aan de luchtvaartactiviteiten op basis van het in artikel 24 bedoelde toerekeningsysteem en overeenkomstig aanvaardbare bedrijfseconomische principes. Voor de afschrijvingen wordt conform artikel 24, zevende lid, uitgegaan van historische kosten.

2. Afschrijvingskosten over materiële vaste activa, waarbij de afschrijving plaats heeft op basis van unuïteitenmethode (f) = het totale bedrag aan afschrijvingskosten over materiële vaste activa op basis van unuïteitenmethode (g)

(f) materiële vaste activa, waarbij afschrijvingskosten worden bepaald op basis van unuïteitenmethode en investeringen betreft, waarvan de som van de uitgaven en bouwrente hoger is dan € 100.000.000,-, waarvan de vervaardigingsperiode langer dan een jaar is en waarbij ten tijde van het investeringsbesluit is verwacht dat zich na de ingebruikneming een geprognosticeerde initiële overcapaciteit voordoet.

Bij de inwerkingtreding van dit Besluit blijft de unuïteitenmethode van toepassing op de

reeds in gebruik genomen investeringen, waarvan de oorspronkelijke som van de uitgaven en bouwrente hoger is dan € 100.000.000,- en waarbij ten tijde van het investeringsbesluit een initiële overcapaciteit werd geprognosticeerd na de ingebruikneming.

(g) afschrijvingskosten over de onder f bedoelde materiële vaste activa worden berekend volgens de unuïteitenmethode. Deze methode houdt in dat de jaarlijkse afschrijvingskosten op basis van de historische investeringsuitgaven, inclusief bouwrente, plus vermogenskosten in elk jaar van de levensduur een constant reëel bedrag c per gebruikseenheid bedragen. Bij de bepaling van de jaarlijkse afschrijving wordt rekening gehouden met de initiële overcapaciteit, die gelijk is aan het verschil tussen de geprognosticeerde capaciteit en de voor de verwachte vraag van luchthavenluchtverkeer, vervoer van passagiers en vracht benodigde capaciteit, zoals voorzien ten tijde van het investeringsbesluit.

De afschrijvingen op de vijfde baan hebben conform artikel 24, achtste lid, plaats volgens de unuïteitenmethode.

Afschrijvingen op basis van de unuïteitenmethode worden met behulp van de onderstaande formules vastgesteld:

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

$$c = \frac{w}{CAP}$$

ofwel $w = c \times CAP$

waarbij het bedrag w wordt als volgt berekend:

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

waarbij:

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

CAP = aantal te leveren vervoers-, respectievelijk verkeerseenheden per jaar bij maximale capaciteit;

I_0 = de contante waarde van de grote investering ten tijde van het investeringsbesluit, inclusief bouwrente gedurende de vervaardigingsperiode;

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

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

D = disconteringsvoet: nominale WACC (na belasting) zoals bepaald overeenkomstig deel C van deze bijlage 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 (in procentpunten) ten tijde van het investeringsbesluit;

p = geprognosticeerde jaarlijkse inflatiepercentage gebaseerd op het door het Centraal Plan Bureau in de Macro Economische Verkenningen geraamde consumentenprijsindex.

De bovenstaande berekening van w wordt uitgevoerd ten tijde van ingebruikname met betrekking tot materiële vaste activa, of voor bestaande, bij de inwerkingtreding van dit Besluit reeds in gebruik genomen materiële vaste activa, waarvan de oorspronkelijke som van de uitgaven en bouwrente hoger is dan € 100.000.000,- en waarbij ten tijde van het investeringsbesluit een initiële overcapaciteit werd geprognosticeerd na de ingebruikneming en vervolgens telkens na zes jaar. De resterende economische levensduur wordt daarbij afgeleid zoals voorzien ten tijde van het investeringsbesluit.

Na de bepaling van w 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 op materiële vaste activa in nominale termen, waarbij AF het bedrag is dat ingevuld wordt in de formule inzake de aan luchtvaart toerekenbare kosten onder 2(g);

BW = boekwaarde van een materieel vast actief, dat op basis van de werkelijke investeringsuitgaven, vermeerderd met de bouwrente over deze uitgaven, in nominale termen in de Regulatory Asset Base (RAB) wordt opgenomen (vanaf het moment waarop de investering in gebruik wordt genomen).

Berekening van het rendement van de luchtvaartactiviteiten

Na bovenstaande stappen kan het rendement (r in procentpunten) na belasting over de Regulatory Asset Base («RAB») in boekjaar t worden berekend door het aan de luchtvaartactiviteiten toe te rekenen resultaat («R») in boekjaar t te delen door de waarde van de Regulatory Asset Base voor het boekjaar t:

$$r = \frac{R}{RAB_{t-1}}$$

waarbij R als volgt wordt berekend:

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

waarin:

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

Totale opbrengsten luchtvaartactiviteiten (AR) = totaal opbrengsten tarieven (a) + opbrengsten overige activiteiten die rechtstreeks verband houden met de luchtvaartactiviteiten (b);

Totale kosten luchtvaartactiviteiten, exclusief vermogenskosten en vennootschapsbelasting (AC) = kosten (1) + afschrijvingskosten over materiële vaste activa op basis van de unuïteitenmethode (2);

De in artikel 24, negende lid, bedoelde Regulatory Asset Base (RAB) = de gemiddelde boekwaarde van de aan de luchtvaartactiviteiten toe te rekenen materiële vaste activa, berekend volgens de in artikel 24, zevende lid, bedoelde aanvaardbare bedrijfseconomische principes en de historische kostprijs.

Bij de bepaling van deze boekwaarde wordt het gemiddelde genomen van de verwachte dan wel gerealiseerde waarde van de RAB op 1 januari van jaar t en van de verwachte (voor prognose) dan wel gerealiseerde (voor verantwoording) waarde van de RAB op 31 december van jaar t.

Materiële vaste activa worden conform artikel 24, vierde lid, eerst geactiveerd op het moment dat zij in gebruik worden genomen, vermeerderd met bouwrente over het te activeren bedrag van de investering in de periode vanaf de start van een investering tot het moment van oplevering.

$$RAB_{\text{totaal}} = RAB_{\text{activa}} + RAB_{\text{materiële vaste activa op basis van unuïteitenmethode}}$$

waarbij:

RAB_{activa} = de gemiddelde boekwaarde (geprognosticeerde waarde per 1 januari van jaar t, respectievelijk geprognosticeerde waarde 31 december van jaar t) van de aan de luchtvaartactiviteiten toe te rekenen materiële vaste activa (exclusief boekwaarde grote investeringen);

$RAB_{\text{materiële vaste activa op basis van unuïteitenmethode}}$ = de gemiddelde boekwaarde (geprognosticeerde waarde per 1 januari van jaar t, respectievelijk 31 december van jaar t) van de aan de luchtvaartactiviteiten toe te rekenen materiële vaste activa op basis van unuïteitenmethode;

Bouwrente = de weighted average cost of capital (WACC), zoals geldig gedurende de vervaardigingsperiode en bepaald overeenkomstig deel C van deze bijlage.

Conform artikel 29, eerste lid, wordt als maatstaf voor het maximum toegestane rendement de WACC gebruikt. Daarbij worden de effecten van de in artikel 16, eerste lid, bedoelde verrekeningen en de bijdrage uit niet luchtvaartactiviteiten niet meegenomen in de bepaling van het geprognosticeerde 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 luchtvaartactiviteiten beschreven in deel A met dien verstande dat:

- de tariefopbrengsten bestaan uit de opbrengsten uit de tarieven met betrekking tot de beveiliging van de burgerluchtvaart en de overige aan de beveiliging van de burgerluchtvaart gerelateerde opbrengsten;
- bij de bepaling van de kosten uitsluitend de door de exploitant van de luchthaven gemaakte kosten van de activiteiten met betrekking tot de beveiliging van de burgerluchtvaart, inclusief de kosten voor criminaliteitsbestrijding en openbare orde, worden toegerekend;
- de berekening uitsluitend plaats heeft over de Regulatory Asset Base voor de beveiliging van de burgerluchtvaart.

CONCEPT

C. DE GEWOGEN GEMIDDELDE VERMOGENSKOSTEN (WACC)

De exploitant van de luchthaven stelt de in de gehele eerstkomende tariefperiode te gebruiken WACC vast ter opneming in de in artikel 8.25e, eerste lid, van de wet bedoelde mededeling van een voorstel voor de tarieven en voorwaarden voor de tariefperiode en het daarbij behorende in artikel 10, tweede lid, bedoelde document.

De exploitant van de luchthaven stelt de WACC voor de gehele eerstkomende tariefperiode vast op 1 maart van het jaar, waarin hij de mededeling in de vorige volzin doet.

De gewogen gemiddelde vermogenskosten (Weighted Average Cost of Capital, WACC) is gebaseerd op het zogenoemde Capital Asset Pricing Model (CAPM). De gewogen gemiddelde vermogenskosten worden, rekening houdend met belastingen, berekend met behulp van de formule:

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

De parameters in de formule zijn de volgende:

WACC: Weighted Average Cost of Capital, de gewogen gemiddelde vermogenskosten (uitgedrukt in een percentage);

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

R_f = risicovrij rendement (uitgedrukt in een percentage); het maandelijks voortschrijdend gemiddelde effectieve rendement ("yield to maturity") op een Nederlandse staatsobligatie met een resterende looptijd van 10 jaar in de 24 maanden voorafgaand aan 1 maart in het jaar waarin de exploitant van de luchthaven een in artikel 8.25e, eerste lid, van de wet bedoeld voorstel doet;

K_d = kostenvoet van rentedragende schulden (uitgedrukt in een percentage); de kredietopslag K_d-R_f bestaat deels uit een vergoeding voor het systematische risico en deels uit een liquiditeitspremie en een opslag voor faillissementsgerelateerde verliezen. De kredietopslag is gelijk aan het maandelijks voortschrijdend verschil tussen enerzijds de IBoxx Euro Non-Financials A Rated portefeuille, die obligaties bevat met een resterende looptijd van circa 10 jaar en anderzijds de 10-jaars rente op een staatsobligatie van een Lidstaat van de Europese Unie met het laagste default risk en het laagste rentepercentage in de 24 maanden voorafgaand aan 1 maart in het jaar waarin de exploitant van de luchthaven een in artikel 8.25e, eerste lid, van de wet bedoeld voorstel doet;

Indien de IBoxx Euro Non-Financials A Rated portefeuille niet meer beschikbaar is, wordt een daarmee vergelijkbare portefeuille van obligaties met een resterende looptijd van circa 10 jaar gebruikt.

T = het vigerende wettelijke tarief voor vennootschapsbelasting (uitgedrukt in een percentage) op het tijdstip waarop de exploitant van de luchthaven een in artikel 8.25e, eerste lid, van de wet bedoeld voorstel doet. Indien ten tijde van het voorstel vaststaat dat per 1 januari van het boekjaar volgend op het boekjaar waarin het voorstel wordt gedaan, een gewijzigd wettelijk tarief voor vennootschapsbelasting geldt, wordt dit laatste percentage toegepast;

EMRP = Equity Market Risk Premium, de marktrisicopremie voor het eigen vermogen (uitgedrukt in een percentage); het rendement dat beleggers eisen voor het extra risico, dat beleggen in de marktportefeuille oplevert ten opzichte van beleggen in een risicovrije investering; EMRP is vastgesteld op 5,0%;

Equity Bèta = de maatstaf voor het marktrisico (systematisch risico) van het eigen

vermogen dat aan de financiering van de Regulatory Asset Base kan worden toegerekend.

De in de WACC-formule te gebruiken Equity Bèta wordt bepaald waarop de exploitant van de luchthaven een in artikel 8.25e, eerste lid, van de wet bedoeld voorstel doet en wordt bepaald aan de hand van de navolgende formule, nadat de Asset Bèta, de Debt Bèta en g zijn bepaald.

De formule voor Equity Bèta luidt:

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

waarbij de parameters in de formule de volgende zijn:

Debt Bèta = de maatstaf voor het marktrisico (systematisch risico) van rentedragende schulden die aan de financiering van de Regulatory Asset Base kunnen worden toegerekend.

De Debt Bèta heeft een vaste forfaitaire waarde van 0,08125.

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

De Asset Bèta wordt als volgt bepaald:

1. De exploitant van de luchthaven doet een voorstel voor de selectie van een zo groot mogelijk aantal (en te allen tijde tenminste vier) zo veel mogelijk representatieve beursgenoteerde luchthavens binnen de Europese Economische Ruimte (EER) en Zwitserland op basis van hun vergelijkbaarheid met de luchthavenactiviteiten van de exploitant van de luchthaven op de luchthaven (zogenoemde peer group) en raadpleegt de gebruikers en representatieve organisaties over dat voorstel.

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;

Indien de exploitant van de luchthaven afdoende heeft aangetoond dat het aantal binnen de Europese Economische Ruimte uit oogpunt van vergelijkbaarheid met de luchthaven representatieve, beursgenoteerde luchthavens minder dan vier bedraagt, worden uit oogpunt van vergelijkbaarheid representatieve, beursgenoteerde luchthavens buiten de EER/Zwitserland in vergelijkbare economische stelsels geselecteerd tot het genoemde aantal van vier uit oogpunt van vergelijkbaarheid representatieve, beursgenoteerde luchthavens is bereikt.

2. De Equity Bèta van elk van de geselecteerde luchthavens wordt herleid uit de koersrendementen van deze luchthavens gemeten over een periode van twee en vijf recente jaren. De koersrendementen worden berekend op basis van het gemiddelde van twee gangbare databronnen.

Indien slechts gegevens over een kortere periode beschikbaar zijn, is het gebruik daarvan toegestaan, mits de gegevens een betrouwbare schatting van de Equity Bèta mogelijk maken;

3. De Asset Bèta voor elk van deze luchthavens wordt vastgesteld door toepassing van de bovenvermelde Equity 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;

4. Voorts wordt uitgegaan van het toepasselijke wettelijke belastingtarief van het land van vestiging van de desbetreffende luchthaven (T) en de geschatte kostenvoet en het marktrisico (systematisch risico) van het vreemd vermogen van de luchthaven (K_d , Debt

Bèta);

5. Voor de vaststelling van de Asset Bèta worden de twee- en vijfjaars mediaan Asset Bèta van de luchthavens in de gehele peer group bepaald en wordt vervolgens de laagste van deze twee medianen gekozen.

CONCEPT

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen

1. Inleiding

Het voorliggende besluit geeft uitwerking aan de bepalingen van de Wet luchtvaart met betrekking tot de economische regulering van de exploitatie van de luchthaven Schiphol. Het besluit is aangepast naar aanleiding van de evaluatie van de Wet van 29 juni 2006. Deze evaluatie heeft geleid tot wijziging van de Wet Luchtvaart (hierna: wet) inzake de exploitatie van de luchthaven Schiphol.

De brief van 4 april 2012 (Kamerstukken II 2011/12, 33 231, nr. 1) meldt dat het kabinet in lijn met de conclusies uit de evaluatie geen grote systeemwijzigingen nodig acht, maar het wel wenselijk vindt om de huidige systematiek op onderdelen te verbeteren. Het gaat daarbij om een samenhangend pakket van maatregelen, dat in de Memorie van Toelichting op het wetsvoorstel is beschreven. In de brieven van 5 juni 2013 en 2 september 2013 (Kamerstukken II 2012/13, 33 231, nr. 2 en 3) zijn deze onderwerpen nader uitgewerkt.

De economische regulering van de exploitatie van de luchthaven Schiphol heeft betrekking op het gebruik van de luchthaven door gebruikers. Onder gebruiker wordt volgens artikel 8.1b, eerste lid, van 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 van de luchthaven voor een periode van drie jaar tarieven en voorwaarden vast voor de luchtvaartactiviteiten waarover raadpleging vooraf plaatsvindt en waarop Autoriteit Consument en Markt toezicht houdt.

Deze sectorspecifieke regulering verplicht de Autoriteit Consument en Markt op een daartoe strekkende aanvraag van een gebruiker of een representatieve organisatie om vast te stellen of de in artikel 8.25d, eerste lid, van de wet bedoelde tarieven en voorwaarden in de eerstvolgende periode van drie jaar voor de luchtvaartactiviteiten van de exploitant van de luchthaven ten behoeve van het in artikel 2 van dit besluit omschreven gebruik van de luchthaven door gebruikers 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, respectievelijk artikel 102 Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (voorheen EG-verdrag) (Trb. 2003, 150). Het is niet geheel uitgesloten dat de Autoriteit Consument en Markt ten aanzien van gedragingen van de exploitant van de luchthaven die sectorspecifiek geregeld zijn nog gronden heeft om dienaangaande mededingingsrechtelijk op te treden. Gedragingen van de exploitant van de luchthaven die niet onder de sectorspecifieke regeling van de wet vallen kunnen zonder meer door de Autoriteit Consument en Markt worden beoordeeld op basis van de Mededingingswet. Bij het toezicht op de naleving van de Mededingingswet hanteert de Autoriteit Consument en Markt een prioriteitsstelling teneinde de haar beschikbare capaciteit optimaal in te zetten.

Hetgeen in de voorgaande alinea is opgemerkt is van overeenkomstige toepassing op de in artikel 8.25d, vierde tot en met zesde lid, van de wet aangepaste tarieven, de in artikel 8.25d, zevende lid, bedoelde operationele voorwaarden en de in artikel 8.25db, eerste tot en met derde lid, bedoelde nieuwe tarieven en voorwaarden.

In de artikelen 8.25di, eerste lid, 8.25e, twaalfde lid, 8.25f, achtste lid, 8.25fa, zevende lid, 8.25g, vijfde lid, en 8.29a, tweede lid, van de wet wordt met betrekking tot een aantal onderwerpen een nadere regeling bij algemene maatregel van bestuur opgedragen. Deze regels zijn in dit besluit opgenomen.

Artikel 8.29a, tweede lid, van de wet voorziet 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. 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 Infrastructuur en Milieu in te stellen onderzoek bij de exploitant van de luchthaven in verband met het toezicht op de exploitatie van de luchthaven.

Voor de gereguleerde activiteiten 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 de burgerluchtvaart.

De exploitant van de luchthaven moet ook in de kostentoerekening een ondubbelzinnig onderscheid maken tussen de gereguleerde activiteiten en de niet-gereguleerde activiteiten. Dat is noodzakelijk om te voldoen aan de verplichtingen van de wet met betrekking tot de exploitatie van de luchthaven. De gereguleerde activiteiten zijn de in artikel 2, eerste lid, van dit besluit bedoelde luchtvaartactiviteiten, dat wil zeggen de activiteiten van de exploitant van de luchthaven 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.

2. Uitgangspunten van het Besluit.

2.1 Algemene uitgangspunten

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

Vanzelfsprekend zijn de in de wet genoemde eisen aan de tarieven en voorwaarden in de periode van drie jaar ook van toepassing op de in artikel 8.25d, vierde tot en met zesde lid, bedoelde aangepaste tarieven, de in artikel 8.25d, zevende lid, genoemde operationele voorwaarden en de in artikel 8.25db genoemde nieuwe tarieven en voorwaarden.

2.2 Overige luchtvaartactiviteiten en niet-luchtvaartactiviteiten

De exploitant van de luchthaven neemt bij de vaststelling van die tarieven de in artikel 8.25dd, tweede lid, van de wet bedoelde en in artikel 2, tweede lid, van dit besluit omschreven opbrengst uit de overige activiteiten die rechtstreeks verband houden met het gebruik van de luchthaven door gebruikers in aanmerking. Datzelfde geldt met betrekking tot de in artikel 8.25dd, eerste lid, bedoelde bijdrage, de zogenoemde bijdrage uit niet-luchtvaartactiviteiten. In artikel 18 zijn de randvoorwaarden voor deze bijdrage genoemd. Tot nu toe kon de exploitant van de luchthaven bij de vaststelling van de tarieven voor het gebruik van de luchthaven door

gebruikers op vrijwillig basis een bijdrage uit niet-luchtvaartactiviteiten in aanmerking nemen. Deze vrijwillige bijdrage wordt vervangen door een verplichte financiële bijdrage waarmee een grotere transparantie wordt gecreëerd.

2.3 Verrekeningen

In artikel 8.25dg van de wet zijn de grondslagen van de diverse vormen van rechten op, dan wel verplichtingen tot verrekening beschreven. De in de Memorie van Toelichting op de wet opgenomen tabel geeft inzicht in de verrekeningsmogelijkheden. Verrekeningen hangen samen met de ex ante kostenoriëntatie. De kostenoriëntatie is bij realisatie (ex post) niet van toepassing. Dat impliceert dat na afloop van een boekjaar geen volledige verrekening van alle kostenverschillen plaatsvindt.

Het voorgaande impliceert dat de exploitant van de luchthaven tegenvallers en inefficiënties (voor zover deze niet onder de verrekeningen vallen) niet mag verrekenen. Daarentegen mag de exploitant van de luchthaven een hogere dan geraamde efficiëntiewinst en eventuele meevallers (voor zover deze niet onder de verrekeningen vallen) behouden.

De omvang van de verrekeningen wordt vastgesteld op basis van de financiële verantwoordingen.

2.4 Het toerekeningssysteem

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

De drie eisen, waar het toerekeningssysteem aan dient te voldoen, worden onderstaand kort toegelicht:

De eis van integraliteit 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 22, tweede 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 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 zijn verdeelsleutels (principe voor de toerekening van kosten) ontwikkeld, 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 22.

De eis van marktconformiteit is 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 22, zevende 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, tweede lid, als opbrengsten dienen te worden meegenomen bij het vaststellen van tarieven en voorwaarden.

Bij de eisen die aan de exploitant van de luchthaven worden gesteld, is ervan uitgegaan dat de exploitant van de luchthaven diensten aanbiedt vanuit een economische machtspositie. Zoals hiervoor reeds is aangegeven geldt dit in ieder geval voor de in artikel 2 genoemde luchtvaartactiviteiten.

De kosten die worden gemaakt in verband 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 en landingsbanen. 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 is een Regulatory Asset Base opgesteld. De in economische regulering gangbare term Regulatory Asset Base wordt bij gebrek aan een Nederlands equivalent gebruikt. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt tussen materiële vaste activa die geheel en die deels voor luchtvaartactiviteiten worden gebruikt. Voor het vaststellen van het gedeeltelijke gebruik worden verdeelsleutels in het toerekeningssysteem opgenomen. De waardering van de in de Regulatory Asset Base opgenomen activa en de gehele of gedeeltelijke toedeling daarvan aan de luchtvaartactiviteiten heeft plaats met inachtneming van de aard van het feitelijke gebruik van die activa ten behoeve van de luchtvaartactiviteiten of de andere activiteiten.

Op grond van artikel 24 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 Regulatory Asset Base wordt gevormd door de materiële vaste activa die met toepassing van het goedgekeurde toerekeningssysteem geheel of gedeeltelijk 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 Regulatory Asset Base vormt het uitgangspunt voor de kostentoe rekening 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 exploitatierekening 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.

De Regulatory Asset Base en de aanpassing daarvan met de naar verwachting in de

eerstvolgende tariefperiode in gebruik te nemen investeringen en de mate van toedeling van die investeringen vindt plaats met toepassing van het eerste voor een periode van 6 jaar door de Autoriteit Consument en Markt goedgekeurde toerekeningssysteem per 1 januari van het boekjaar waarin de in artikel 8.25d, eerste lid, bedoelde tarieven en voorwaarden worden vastgesteld.

Bij de activiteiten, die de exploitant van de luchthaven dient te treffen voor de uitvoering van de beveiliging van de burgerluchtvaart geldt dat deze tarieven als geheel kostengeoriënteerd dienen te zijn. Voor de toepassing van de kostenoriëntatie op deze voorzieningen worden in artikel 25, artikel 27 en artikel 30, respectievelijk artikel 24, artikel 26 en artikel 29 van overeenkomstige toepassing verklaard.

3. Totstandkoming van het Besluit

Dit besluit is tot stand gekomen in overeenstemming met de Minister van Financiën. Evenals in het voorbereidingstraject van de wijziging van de Wet luchtvaart is overleg gevoerd met de gebruikers, de exploitant van de luchthaven en representatieve organisaties (BARIN en SAOC) en is hen gelegenheid geboden tot het inbrengen van commentaar. Daarnaast is intensief overleg gevoerd met de Autoriteit Consument en Markt teneinde de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van de regelgeving te optimaliseren.

Nader aanvullen

4. Effecten van het wetsvoorstel

4.1 Effecten voor de bedrijven

In dit besluit zijn nadere regels vastgelegd ten behoeve van de totstandkoming van tarieven en voorwaarden van de exploitant van de luchthaven voor het gebruik van de luchthaven ten behoeve van de 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 van de luchthaven inzake raadplegingen, publicatie en informatie. Bij de opgelegde verplichtingen is aansluiting gezocht bij aanvaardbare bedrijfseconomische beginselen.

In de Inleiding van de Memorie van Toelichting op het voorstel tot wijziging van de wet inzake de exploitatie van de luchthaven is ingegaan op de gehouden evaluatie. De belangrijkste conclusie van de evaluatie luidt dat het systeem van wettelijke eisen in het licht van de doelstelling goed heeft gewerkt en dat derhalve zowel de doelstelling van de wet als de hiervoor genoemde normen en randvoorwaarden onverkort van kracht blijven. Dat geldt ook voor de toepassing van de Mededingingswet en van het Europese mededingingsrecht.

Met het oog op het voorkomen van misbruik van machtspositie en ter handhaving van het mededingingsrecht blijft het sectorspecifieke toezicht in handen van de Autoriteit Consument en Markt. De rol van de Autoriteit Consument en Markt wordt uitgebreid met de procestoets op het voorstel inzake een investeringsproject en de procestoets op de aanwezigheid van een analyse van de effecten van een tariefvoorstel op de netwerkqualiteit. Het overige toezicht, waaronder het toezicht op de exploitatie van de luchthaven in brede zin, geschiedt door de Minister van Infrastructuur en Milieu.

Het voorgestelde systeem sluit goed aan bij hetgeen in internationaal verband reeds is geregeld. De ICAO geeft aanbevelingen voor luchthaventarieven in ICAO's Policies On Charges For Airports And Air Navigation Services (doc. 9082/9, 2012). 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 geldt Richtlijn 2009/12/EG van 11 maart 2009 inzake luchthavengelden.

4.2 Administratieve lasten en nalevingskosten

Dit besluit brengt administratieve lasten en nalevingskosten mee voor de exploitant van de luchthaven en voor de gebruikers van de luchthaven en representatieve organisaties. In de Memorie van Toelichting op het wetsvoorstel is reeds een beschrijving van de administratieve lasten en nalevingskosten opgenomen. De gemiddelde jaarlijkse administratieve lasten en nalevingskosten van enerzijds de exploitant van de luchthaven en anderzijds de gebruikers en representatieve organisaties worden thans geraamd op respectievelijk 950.000 euro en 150.000 euro. Deze bedragen zijn exclusief mogelijke externe juridische kosten, de kosten van de evaluatie van de Wet luchtvaart en de geschatte eenmalige kosten voor de ontwikkeling van de kwaliteitsbenchmarks ter grootte van 17.000 euro.

In de bovengenoemde kosten zijn de kosten van de uitvoering en handhaving door de Autoriteit Consument en Markt niet opgenomen.

5. Handhaafbaarheid en uitvoerbaarheid (Uitvoerings- en handhavingstoets)

In te vullen op basis van de bevindingen van Autoriteit Consument en Markt

2. Artikelsgewijze toelichting

Artikel 1

In dit artikel is een aantal definities opgenomen in aanvulling op de de definities in artikel 8.1b, eerste lid, van de wet.

De in onderdeel g opgenomen definitie van de functionele specificaties heeft primair betrekking op in kwantitatieve termen meetbare prestaties die van een investeringsproject worden verwacht. Indien met het investeringsproject ook een kwaliteitsverbetering van de dienstverlening wordt nagestreefd, kunnen in aanvulling op de kwantitatieve prestaties ook kwantitatieve en kwalitatieve indicatoren en eigenschappen worden gebruikt in het kader van de functionele specificaties. Wijziging in functionele specificaties worden gevolgd door een nieuwe raming zodat de berekening van het verschil tussen begroting en realisatie steeds betrekking heeft op hetzelfde project in termen van functionele specificaties.

De leesbaarheid van de in onderdeel h opgenomen definitie van de unuïteitenmethode is verbeterd zonder de inhoudelijke strekking te wijzigen.

De in onderdeel k kostenbenchmark opgenomen term "prognoses van de kosten in het lopende boekjaar" heeft betrekking op de daadwerkelijke kosten in de eerste maanden en de verwachte kostenontwikkelingen in de overige maanden van het boekjaar, waarin de raadpleging van de gebruikers en representatieve organisaties plaats heeft. Deze prognose wordt ten behoeve van en tijdens die raadpleging niet meer aangepast ("bevroren"). In die zin betreft het geen "latest estimates".

Ten aanzien van de in onderdeel l opgenomen tarievenbenchmark wordt opgemerkt dat deze benchmark vanzelfsprekend uitsluitend kan plaatsvinden voor vergelijkbare tarieven voor soortgelijke luchtvaartactiviteiten op de luchthavens in de peer group.

De in onderdeel p opgenomen definitie van operationele voorwaarden betreft de voorwaarden waaronder de gebruikers gebruik kunnen maken van de luchthaven. Dit betreft onder meer de toewijzing van opstelplaatsen bij de pieren, parkeer- en opstelplaatsen en incheckbalies.

Artikel 2

De activiteiten waarop de economische regulering betrekking heeft, zijn krachtens artikel 8.25di, eerste 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 specifieke categorieën, waarbij van enige categorieën een aantal voorbeelden is genoemd. Voor de opsomming van de categorieën geldt als criterium dat de desbetreffende faciliteiten of diensten noodzakelijk zijn voor gebruikers en dat voor deze faciliteiten of diensten geen substituuat beschikbaar is. De aanbidding van deze faciliteiten of diensten door andere aanbieders onder economisch redelijke omstandigheden is niet mogelijk of is op juridische grond 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. De wettelijke taak van de exploitant van de luchthaven om beveiligingsvoorzieningen te treffen sluit het aanbieden van dergelijke voorzieningen door anderen als substituuat voor de beveiligingsvoorzieningen van de exploitant van de luchthaven uit. Bij beveiligingsactiviteiten kan overigens naast de expliciet genoemde faciliteiten voor grenscontroles nog worden gedacht aan maatregelen op het gebied van criminaliteitsbestrijding en ter handhaving van de openbare orde, die door de exploitant van de luchthaven zelf worden getroffen.

Met de introductie van het begrip "beveiliging van de burgerluchtvaart" in de Wet luchtvaart en dit besluit is aangesloten op Verordening (EG) Nr. 300/2008 van 11 maart 2008 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart. Zoals in de Memorie van Toelichting op de Wet is aangegeven, is met de aanpassing van deze bepaling geen wijziging van de kostentoe rekeningsprincipes beoogd tussen luchtvaart en niet-luchtvaartactiviteiten.

Er is een principiële keuze gemaakt om de toepassing van de economische regulering te beperken tot die activiteiten van de exploitant van de luchthaven ten behoeve van het gebruik van de luchthaven door gebruikers. Voor deze activiteiten dient de exploitant van de luchthaven tarieven en voorwaarden vast te stellen, waarover de exploitant van de luchthaven de gebruikers en representatieve organisaties raadpleegt.

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

Voor deze activiteiten worden productiemiddelen ingezet die gemeenschappelijk worden gebruikt met de luchtvaartactiviteiten. Het is praktisch niet mogelijk om het relatieve gebruik van de productiemiddelen voor de luchtvaartactiviteiten en deze rechtstreeks verband houden met de luchtvaartactiviteiten op grond van een objectieve maatstaf vast te stellen. Daarom worden de kosten van deze activiteiten volledig aan de luchtvaartactiviteiten toegerekend. Tegelijkertijd zal de exploitant van de luchthaven op grond van artikel 8.25dd, tweede lid, van de wet met de eventuele opbrengsten van deze activiteiten rekening moeten houden bij de vaststelling van de in de artikelen 8.25d en 8.25db van de wet bedoelde tarieven en voorwaarden. Voor de overige

luchtvaartgerelateerde activiteiten, zoals verhuur van ruimten door de exploitant van de luchthaven aan grondafhandelingsbedrijven, is het hiervoor genoemde rechtstreekse verband met de luchtvaartactiviteiten niet van toepassing.

Artikel 3

Dit artikel regelt het moment en de wijze waarop de exploitant van de luchthaven mededeling doet van de vaststelling van de tarieven en voorwaarden.

De in het eerste lid beschreven wijze waarop mededeling van de vaststelling van de tarieven en voorwaarden plaats heeft is gewijzigd: de kennisgeving in tenminste één dag-, week- of nieuwsblad is vervallen, omdat de kennisgeving aan professionele partijen geschiedt die een aanzienlijke graad van automatisering kennen.

Wat betreft de in acht te nemen termijnen geldt het volgende.

Voorafgaand aan de vaststelling van de tarieven en voorwaarden doet de exploitant van de luchthaven een voorstel voor die tarieven en voorwaarden. De periode van de mededeling van het voorstel van tarieven en voorwaarden tot de eerste dag van geldigheid ervan zal ruim zes maanden beslaan. De eerste vier weken na de dag waarop de exploitant van de luchthaven de voorstellen bekend heeft gesteld zijn bedoeld voor de inzage, raadpleging en eventuele indiening van een zienswijze door een gebruiker of een representatieve organisatie. Na afloop van die vier weken kan de exploitant van de luchthaven met inachtneming van de gestelde regels de tarieven en voorwaarden vaststellen.

De periode tussen het tijdstip van vaststelling en het tijdstip van inwerkingtreding van de tarieven en voorwaarden belooft minimaal vijf maanden. Na de vaststelling van de tarieven en voorwaarden wordt daarvan mededeling gedaan. Vervolgens kunnen gebruikers binnen een periode van vier weken daartegen een aanvraag indienen bij de Autoriteit Consument en Markt en deze verzoeken de rechtmatigheid van de tarieven en voorwaarden te beoordelen. Daarvoor heeft de Autoriteit Consument en Markt in beginsel een periode van ten hoogste vier maanden om te beslissen op een klacht.

Het tweede lid bevat een opsomming van de onderwerpen die in ieder geval moeten worden opgenomen in het document, dat deel uitmaakt van die mededeling. Artikel 8.25da, tweede lid, van de wet verplicht de exploitant van de luchthaven in dit document ook gemotiveerd aan te geven of, in hoeverre en op welke wijze de door de gebruikers of representatieve organisaties ingediende zienswijzen voor hem aanleiding zijn geweest om het in eerste aanleg uitgebrachte voorstel aan te passen. Dat geldt ook met betrekking tot de effecten van de tarieven en voorwaarden op de netwerkkwaliteit. Derhalve maken deze motiveringen ook onderdeel uit van de terinzagelegging van de tarieven en voorwaarden.

Zoals reeds in de Memorie van Toelichting op de Wet is aangegeven, zorgt de exploitant van de luchthaven er op verzoek van die gebruiker of representatieve organisatie voor dat de over de zienswijze van de betreffende gebruiker of representatieve organisatie in de mededeling ter vaststelling van de tarieven opgenomen informatie niet op die gebruiker of representatieve organisatie herleidbaar is, indien de zienswijze van een gebruiker of representatieve organisatie door die gebruiker of representatieve organisatie als bedrijfsvertrouwelijk wordt gekwalificeerd. De exploitant van de luchthaven zal over die zienswijze dan slechts in algemene termen en ten koste van de na te streven transparantie kunnen communiceren.

Met de onderscheiden momenten van vaststelling en inwerkingtreding van tarieven en voorwaarden wordt 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 van reisorganisaties.

Om reisorganisaties in staat te stellen hun klanten adequaat te informeren over de vliegtarieven in bij voorbeeld de eerstvolgende twee seizoenen, 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 het reisaanbod voor die seizoenen bij de vermelding van de prijzen van door hen aangeboden vliegreizen rekening te houden bij de nieuwe luchthaventarieven.

Met de gekozen formulering is het mogelijk om de met de tarieven en de met de betaling van de heffingen samenhangende voorwaarden op verschillende momenten in werking te laten treden, mits daarover vooraf tijdens de consultatieprocedure duidelijkheid is gegeven.

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, is in de afgelopen jaren een versterking van het ex ante karakter van het in de wet opgenomen reguleringskader gebleken. Hierdoor is het mogelijk dat de Autoriteit Consument en Markt, 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 besluit neemt voordat de tarieven en voorwaarden in werking treden. Indien noodzakelijk kan de exploitant van de luchthaven tijdig nieuwe tarieven en voorwaarden vaststellen.

Artikel 4 tot en met 6

Op de mededelingen van de vaststelling van de aangepaste tarieven, van de operationele voorwaarden en van de nieuwe tarieven en voorwaarden is de in artikel 3 bedoelde procedure van overeenkomstige toepassing.

De in artikel 3, tweede lid, genoemde inhoudelijke vereisten zijn voor zover als mogelijk van overeenkomstige toepassing op deze mededelingen.

Het tot één maal per tariefjaar beperken van de mogelijkheid tot wijziging en vaststelling van de operationele voorwaarden zou niet bijdragen aan een flexibel opereren van de exploitant van de luchthaven. Om die reden is besloten om een tweedeling te maken in de voorwaarden die de exploitant van de luchthaven dient vast te stellen. Enerzijds betreft dit betalingsvoorwaarden en andere voorwaarden die met de tarieven samenhangen en die voor een tariefperiode worden vastgesteld volgens de afgesproken systematiek. Deze voorwaarden worden door de exploitant van de luchthaven uitputtend opgesomd in het voorstel voor de tarieven en voorwaarden voor de eerstkomende tariefperiode en vastgesteld. Anderzijds zijn er "operationele voorwaarden" die de exploitant van de luchthaven op elk moment kan invoeren of aanpassen na het doorlopen van de standaardprocedure van voorstel, raadpleging, vaststelling. Deze 'operationele voorwaarden hebben bij voorbeeld betrekking op de allocatie van de terminals, parkeer- en opstelplaatsen en incheckbalies. Uit zijn aard heeft het begrip operationele voorwaarden geen uitputtende betekenis. Vanzelfsprekend gelden de standardeisen, zoals redelijkheid en non-discriminatie. Het klachtrecht is ook van toepassing op deze 'operationele voorwaarden', met dien verstande dat er kortere termijnen gelden. De Autoriteit Consument en Markt heeft ook bij deze voorwaarden een belangrijke rol als toezichthouder. De termijn voor Autoriteit Consument en Markt om definitieve besluiten te nemen is ongewijzigd.

Artikel 7

De exploitant van de luchthaven dient alle gebruikers en representatieve organisaties in staat te stellen om kennis te nemen van de inhoud van het investeringsprogramma, waarin ook elk investeringsproject of elk afzonderlijk onderdeel daarvan ten behoeve van de luchtvaartactiviteiten is vermeld. Om die reden dient aan de terinzagelegging dan ook de nodige publiciteit te worden gegeven. De terinzagelegging van de mededeling van het investeringsprogramma en het bij die mededeling behorende inhoudelijke document heeft op dezelfde wijze plaats als die van de mededeling van de tarieven en voorwaarden. Tegelijkertijd dient het bedrijfsvertrouwelijke karakter van het investeringsprogramma te worden gewaarborgd. De exploitant van de luchthaven mag

daartoe redelijke maatregelen nemen.

De exploitant van de luchthaven meldt in het bij de mededeling behorende inhoudelijke document ook de mate van draagvlak voor het investeringsplan bij de gebruikers. Dit draagt bij aan de transparantie en is ook van belang voor de onderbouwing van het plan. Op dezelfde wijze als bij de tariefvoorstellen kan een gebruiker of representatieve organisatie zijn zienswijze als bedrijfsvertrouwelijk kwalificeren. Naar aanleiding daarvan zorgt de exploitant van de luchthaven er dan voor dat die informatie niet op die gebruiker of representatieve organisatie herleidbaar is. De exploitant van de luchthaven zal over die zienswijze dan slechts in algemene termen en ten koste van de na te streven transparantie kunnen communiceren.

De mededeling van de vaststelling van het investeringsprogramma geschiedt tegelijkertijd met de mededeling van de vaststelling van de tarieven en voorwaarden voor de eerstkomende tariefperiode.

Doordat de exploitant van de luchthaven in de kostenbenchmark ook de verloopstaat van de Regulatory Asset Base opneemt in de analyse van de kosten, maakt de exploitant van de luchthaven de nieuw in gebruik genomen activa en de daarmee samenhangende toename van afschrijvingskosten en de buitengebruikstelling van activa en de daarmee samenhangende afname van de afschrijvingskosten zichtbaar.

Artikel 8

Dit artikel heeft betrekking op zowel de vaststelling van de raming van een investeringsproject als van de begroting door de exploitant van de luchthaven. Ook met betrekking tot de investeringsprojecten waarvan de uitgaven ten behoeve van de luchtvaartactiviteiten meer dan twintig miljoen euro bedragen is de vertrouwelijkheid van de diverse mededelingen inzake de vaststelling van de raming en de investeringsbegroting en de daarbij behorende functionele specificaties van groot belang. Om die reden krijgen uitsluitend de leden van de specifiek ten behoeve van een dergelijk investeringsproject ingestelde projectgroep deze mededelingen overeenkomstig de binnen die projectgroep gemaakte afspraken. Ter voorkoming van overbodige bureaucratie is geen onderscheid gemaakt tussen de mededeling met betrekking tot bij voorbeeld een raming en een afzonderlijk tot die mededeling behorend document, zoals bij de vaststelling van tarieven en voorwaarden en het investeringsprogramma steeds het geval is.

Zoals in de toelichting op de wet reeds is aangegeven staat de deelname aan de projectgroep vóór aanvang van het investeringsproject open voor alle gebruikers en representatieve organisaties die dat wensen. Het is de exploitant van de luchthaven toegestaan bepaalde eisen te stellen aan de deelname aan de projectgroep, zoals de verplichting om de vergaderingen van de projectgroep bij te wonen en een actieve inbreng toe te zeggen.

De exploitant van de luchthaven neemt het besluit tot vaststelling van het investeringsproject, ook indien in de projectgroep geen overeenstemming kan worden bereikt over het voorstel.

De exploitant van de luchthaven neemt het nettokosteneffect van de investeringsprojecten in de kostenbenchmark op.

Artikel 9

Artikel 9 is van belang voor het systeem van de efficiëntieprikkels. De exploitant van de luchthaven informeert de gebruikers en representatieve organisaties in de projectgroep van dat investeringsproject of elk afzonderlijk onderdeel daarvan over de daadwerkelijke investeringsuitgaven en de gerealiseerde functionele specificaties en eventuele verschillen tussen die uitgaven en functionele specificaties en de investeringsbegroting en vastgestelde specificaties. De uit positieve verschillen (daadwerkelijke investeringsbedragen zijn lager dan begroot) voortvloeiende verschillen in afschrijvings-, vermogens- en operationele kosten worden gedurende een periode gelijk aan maximaal

twee tariefperiodes voor de helft in het tarief verwerkt en blijven voor de andere helft buiten de kosten en tarieven, terwijl de uit negatieve verschillen voortvloeiende verschillen in genoemde kostensoorten gedurende een even lange periode buiten de kosten en tarieven blijven. Onder de operationele kosten worden in dit verband de operationele kosten verstaan die zijn gerelateerd aan het investeringsproject en zijn gemaakt voorafgaande aan het tijdstip van ingebruikneming van de investering.

Artikel 10

Dit artikel bevat voorschriften over de mededeling van het voorstel van de tarieven en voorwaarden in elk van de tariefjaren binnen een tariefperiode en de procedure van de consultatie. De mededeling aan de gebruikers en representatieve organisaties geschiedt om hen in de gelegenheid te stellen aan de consultatie deel te nemen. De mededeling geschiedt op dezelfde wijze als de mededeling van de vaststelling van de tarieven en voorwaarden.

Voorts verschaft de exploitant van de luchthaven een overzicht van de voorwaarden die hij in de eerstkomende tariefperiode hanteert en de mogelijke veranderingen daarin en de tijdstippen waarop die veranderingen zullen worden doorgevoerd.

In lijn met artikel 8.25e, eerste lid, van de wet en onderdeel a van het tweede lid van het onderhavige artikel bevat het voorstel inzake de tarieven en voorwaarden tevens een toelichting daarop door de exploitant van de luchthaven. In onderdelen b en c van dit tweede lid geeft de exploitant van de luchthaven onder meer een onderbouwing van de tarieven per tariefjaar en de daarvan afgeleide jaarlijkse opbrengsten gerelateerd aan de gespecificeerde jaarkosten voor het geheel van de luchtvaartactiviteiten, respectievelijk die voor de beveiligingsactiviteiten ten behoeve van de burgerluchtvaart. Tevens betreft de exploitant van de luchthaven in deze onderbouwing de jaarlijkse opbrengsten in de tariefperiode uit activiteiten die rechtstreeks verband houden met de luchtvaartactiviteiten, alsmede de verplichte bijdrage uit de niet-luchtvaartactiviteiten. Op deze laatste opbrengsten wordt in het navolgende nog nader ingegaan.

Door middel van de voorgestelde tarieven (zoals start- en landingsgelden en passagiersheffingen) en voorwaarden kunnen de gebruikers zich een beeld vormen van de aard en kwaliteit van de diensten en de prijs daarvan. Daartoe is ook vereist dat informatie wordt verstrekt over de te verwachten en het gerealiseerde kwaliteitsniveaus, die in gemeenschappelijk overleg tussen de exploitant van de luchthaven, de gebruikers en representatieve organisaties en de minister van Infrastructuur en Milieu worden afgesproken. In dit verband zij verwezen naar artikel 21 en de toelichting daarop.

De exploitant van de luchthaven verschaft in het voorstel ook inzicht in de te verwachten effecten van de tarieven en voorwaarden op de netwerkqualiteit.

In de onderbouwing geeft de exploitant van de luchthaven tevens, in overeenstemming met het toerekeningssysteem (zie artikel 24), aan in welke mate de materiële vaste activa naar huidig gebruik worden aangewend voor luchtvaartactiviteiten, onafhankelijk van de vraag of zij geheel of gedeeltelijk voor luchtvaartactiviteiten worden aangewend. Deze informatie kan de exploitant van de luchthaven in de vorm van verdelingspercentages verstrekken. Daarmee krijgen de gebruikers inzicht in de mate waarin de exploitant van de luchthaven kosten van het gebruik van bijvoorbeeld de landingsbanen, de passagiersterminal of de voorrijwegen als onderdeel van luchtvaartactiviteiten aan deze activiteiten toerekent. Voor zover mogelijk sluiten wijzigingen van de aanwending van de materiële activa aan op de verkeers- en volumeprognoses en op het investeringsprogramma.

Tevens krijgen de gebruikers en de representatieve organisaties inzicht in de verwachtingen van de exploitant van de luchthaven met betrekking tot de wijziging van de totale kosten per boekjaar in de eerstkomende drie jaar ten opzichte van de afgelopen boekjaren en het lopende boekjaar. De opbrengsten en kosten dienen daartoe per

boekjaar nader te worden gespecificeerd. Bij die specificatie is aangesloten op de kostensoorten, die zijn opgenomen in de administratie van de exploitant van de luchthaven met betrekking tot de luchtvaartactiviteiten en in de kostenbenchmark. Het vertrekpunt voor de kostenraming voor eerstkomende periode van drie jaar waarvoor de tarieven dienen te worden vastgesteld wordt gevormd door het gerealiseerde kostenniveau van een boekjaar, zoals neergelegd in de meest recente financiële verantwoording, tezamen met een recente prognose van de kosten in het lopende boekjaar, die op basis van het eerste kwartaal of de eerste vijf maanden betrekking op de kosten die in jaar worden verwacht waarin de raadpleging van de gebruikers en representatieve organisaties plaats heeft en die ten behoeve van en tijdens die raadpleging niet meer wordt aangepast ("bevroren").

Ook krijgen de gebruikers en de representatieve organisaties inzicht in de door de exploitant van de luchthaven verwachte efficiëntiewinst (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 de mogelijk te realiseren kostenefficiëntie. In het kader van de consultatie over de voorgenomen tarieven wordt door de exploitant van de luchthaven inzicht verstrekt in de te verwachten efficiëntiewinst, waardoor deze voorwerp wordt van raadpleging tussen de exploitant van de luchthaven en de gebruikers van de luchthaven. Indien na afloop van een boekjaar blijkt dat een hogere efficiëntiewinst is gerealiseerd dan geraamd, mag die winst door de exploitant van de luchthaven worden behouden. Omgekeerd mogen kosten die als gevolg van kosteninefficiënties of lagere kostenefficiënties in een bepaald boekjaar hoger zijn dan begroot, niet worden verrekend met de gebruikers. Zij komen voor rekening van de exploitant van de luchthaven.

Voorts krijgen de gebruikers en representatieve organisaties informatie over de verwachte jaarlijkse opbrengsten met betrekking tot luchtvaartactiviteiten en de overige activiteiten die rechtstreeks verband houden met de luchtvaartactiviteiten in de komende boekjaren.

De exploitant van de luchthaven verschafft naast de kostengegevens ook inzicht in de ontwikkeling van de historische tarieven op een aantal andere met Schiphol vergelijkbare luchthavens door middel van de tarievenbenchmark.

Tot slot hoort bij de te verstrekken informatie een berekening van het op basis van artikel 29 toegestane jaarlijkse 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 de raadpleging tot overeenstemming komen zodat de noodzaak om zich tot de Autoriteit Consument en Markt te wenden met een klacht over de vastgestelde tarieven en voorwaarden afneemt.

Van belang is ook dat de exploitant van de luchthaven voor de informatie over het verwachte gebruik in belangrijke mate is aangewezen op gegevens die de gebruikers hem daarover verstrekken. In lijn met artikel 7, tweede lid, van de Richtlijn 2009/12/EG van 11 maart 2009 inzake luchthavengelden is dit geregeld in het achtste lid. Zo dienen de gebruikers prognoses voor de eerstkomende vijf jaar af te geven om de exploitant van de luchthaven in staat te stellen om goed onderbouwde voorstellen voor de tarieven (en het investeringsprogramma) te doen. Het gaat daarbij om het afgeven van betrouwbare prognoses (best forecasts). Deze zijn uit hun aard indicatief vanwege de dynamiek en onvoorspelbaarheid van de markt.

Mede op basis van het samenstel van gegevens worden door de exploitant van de luchthaven de in artikel 10, tweede lid, onderdeel f, 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 van de luchthaven verstrekte gegevens niet zinvol geacht. Bij de beoordeling van de tarieven door de Autoriteit Consument en Markt 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 van de luchthaven voorgenomen tarieven waarmee de exploitant van de luchthaven rekening moet houden bij de vaststelling van de tarieven.

Artikel 11

Artikel 11 heeft met name betrekking op de informatie die door de exploitant van de luchthaven in het kader van de aangepaste tarieven moet worden geleverd.

De verschillende soorten van verrekening zijn in artikel 8.25dg van de wet genoemd. In artikel 16 is de methodiek van de verrekeningen en in samenhang daarmee hun effect op de in artikel 8.25d, vierde en vijfde lid, van de wet genoemde aangepaste tarieven beschreven.

De voorstellen tot verrekening en de als gevolg van de verrekening in artikel 8.25d, vierde en vijfde lid, van de wet bedoelde aangepaste tarieven worden aan gebruikers en representatieve organisaties op dezelfde wijze medegedeeld als de voorstellen van de in de artikelen 8.25d, eerste lid, en 8.25db, van de wet bedoelde tarieven.

Ingevolge onderdeel a van het tweede lid houdt de exploitant van de luchthaven een overzicht bij van elke in artikel 8.25dg van de wet genoemde verrekening. De exploitant van de luchthaven geeft in dat overzicht per verrekening de beginstand, de mutaties en de eindstand aan.

De mutaties betreffen de in de aangepaste tarieven opgenomen verrekenrechten en -verplichtingen van de exploitant van de luchthaven, de in een boekjaar ontstane verrekenrechten en -verplichtingen, verrekenrechten ten aanzien waarvan de exploitant van de luchthaven heeft besloten de opnemings in de aangepaste tarieven geheel of gedeeltelijk uit te stellen tot een van de daaropvolgende tariefjaren en verrekenrechten ten aanzien waarvan de exploitant van de luchthaven heeft besloten geheel af te zien in verband met het bereiken van het einde van de periode waarbinnen een verrekening is toegestaan.

Een aantal bepalingen met betrekking tot de mededeling van de voorstellen van de in artikel 8.25d, eerste lid, en artikel 25db van de wet genoemde tarieven is ook van toepassing op de mededeling inzake de voorstellen van de aangepaste tarieven.

Artikel 12

Artikel 12 heeft betrekking op de informatie die door de exploitant van de luchthaven in het kader van de operationele voorwaarden moet worden aangeleverd.

Artikel 13

Dit artikel heeft betrekking op de mededeling van de voorstellen inzake tussentijdse aanpassingen in enige in artikel 8.25db van de wet beschreven situaties. Ter zake van de mededeling van het voorstel voor nieuwe tarieven in verband met onvoorziene en uitzonderlijke omstandigheden geldt dat aan een aantal specifiek omschreven randvoorwaarden moet zijn voldaan. Deze randvoorwaarden zijn beschreven in artikel 17.

Waar mogelijk kan worden volstaan met een verwijzing naar de in artikel 3, tweede lid en artikel 10, tweede lid bedoelde gegevens, mits deze nog actueel zijn. Benchmarks worden jaarlijks opgeleverd en kunnen derhalve bij het doen van voorstellen voor nieuwe tarieven en voorwaarden in de loop van de tariefperiode achterwege blijven, tenzij de Autoriteit Consument en Markt daar specifiek om verzoekt.

Daarnaast is het denkbaar dat de uitzonderlijke en onvoorziene omstandigheid er toe leidt dat het niet langer redelijk is om de bijdrage uit de niet-luchtvaartactiviteiten te handhaven. De exploitant van de luchthaven kan derhalve voorstellen om deze bijdrage op te schorten en de tarieven derhalve vast te stellen zonder rekening te houden met deze bijdrage tot de afloop van de uitzonderlijke en onvoorziene omstandigheid en met dien verstande dat ook het jaarlijkse verkeers- en vervoersvolume weer vergelijkbaar is

met het verkeers- en vervoersvolume zoals opgenomen in de prognose voor het betreffende boekjaar.

De Autoriteit Consument en Markt kan de benchmarks betrekken in haar beoordeling met betrekking tot het voldoen van de tarieven aan de wettelijke vereisten.

Artikel 14

Ten behoeve van de onderbouwing van de kosten en tarieven in de tariefperiode wordt een investeringsprogramma voor de eerste vijf jaar vastgesteld. Dat investeringsprogramma is vooral van belang om de effecten van de daarin opgenomen investeringen, die geheel of gedeeltelijk betrekking hebben op luchtvaartactiviteiten, op de kosten en tarieven in de eerstvolgende tariefperiode voor de gebruikers inzichtelijk te maken. Op die wijze kunnen de gebruikers ook de tariefvoorstellen mede in het kader van het middellange en lange termijn beleid van de exploitant van de luchthaven beoordelen. Door middel van het investeringsprogramma kan ook een oordeel worden gevormd over de mogelijke effecten van dat programma op de ontwikkeling van de netwerkqualiteit.

Van elk in het investeringsprogramma opgenomen investering met een omvang van meer dan een miljoen euro dient in het overzicht ook de totale financiële omvang (het zogenaamde End Of Project (EOP) bedrag), het effect op de kosten en het geplande tijdstip van ingebruikneming aangegeven te worden. Investeringsprojecten met een financiële omvang beneden een miljoen euro worden, mits gelijksoortig van aard, gebundeld opgenomen in het investeringsprogramma. Voor beheer- en onderhoudsprojecten, 'die continu doorlopen, geldt dat deze per categorie samengevoegd kunnen worden weergegeven zonder vermelding van een EOP-bedrag.

De consultatie van het investeringsprogramma vindt synchroon plaats met de consultatie over de tarieven en voorwaarden. Het tijdstip van de vaststelling van het investeringsprogramma is derhalve gelijkgesteld aan het tijdstip van de vaststelling van de meerjarige tarieven en voorwaarden.

Artikel 15

De enige mededeling van een voorstel met betrekking tot een investeringsproject heeft betrekking op de raming, de onderbouwing daarvan en de functionele specificaties van dat investeringsproject of elk afzonderlijk onderdeel daarvan. De mededeling geschiedt uitsluitend aan de leden van de speciaal voor dat investeringsproject ingestelde projectgroep. Zij zijn ook de enige die een zienswijze over de voorgestelde raming en functionele specificaties bij de exploitant van de luchthaven kunnen indienen.

Wat betreft de in onderdeel a van het derde lid genoemde functionele specificaties conform de daarvan in artikel 1 opgenomen definitie kan bij voorbeeld worden gedacht aan het aantal check-in faciliteiten en het aantal passagiers dat per uur de security-faciliteiten kan passeren op basis van de vooraf vastgelegde aannames.

In de in onderdeel b van het derde lid genoemde uitgavenraming van het investeringsproject en de onderbouwing daarvan wordt onderscheid gemaakt tussen de onderscheiden projectonderdelen, de hoeveelheden productiemiddelen en prijzen.

De in onderdeel c van het derde lid genoemde eenmalige review van de kosten heeft het karakter van een onafhankelijk oordeel. Afhankelijk van de aard van het investeringsproject kunnen verschillende kostenspecialisten bij die toets betrokken zijn. Centraal bij de door onafhankelijke en deskundige derden op te stellen toets staat de vraag of de voor de luchtvaartactiviteiten begrote kosten van het investeringsproject of elk afzonderlijk onderdeel daarvan zijn gebaseerd op een realistische begroting van de uitgaafprijzen en de levensduur van het project. De begroting wordt getoetst op marktconformiteit: zijn de in de begroting opgenomen hoeveelheden productiemiddelen en de vermelde prijzen en het uit te besteden werk marktconform?

De in onderdeel d genoemde investeringscommissie kan worden ingevuld door een ander (onafhankelijk) orgaan binnen de organisatie van de exploitant van de luchthaven die verantwoordelijk is voor het nemen van de "go/no-go beslissing" voor de start van de aanbesteding van een investeringsproject of elk afzonderlijk onderdeel daarvan.

Artikel 16

Zoals reeds bij artikel 11 is aangegeven, heeft dat artikel met name betrekking op de informatie die door de exploitant van de luchthaven in het kader van de aangepaste tarieven moet worden geleverd. In artikel 16 is de methodiek van de verrekeningen en in samenhang daarmee hun effect op de in artikel 8.25d, vierde en vijfde lid, van de wet genoemde aangepaste tarieven

De volgende uitgangspunten liggen ten grondslag aan het systeem van de verrekeningen:

- de financiële verantwoording over een boekjaar dient op grond van de artikelen 11 en 26, tweede lid, van dit besluit een nadere specificatie te bevatten van de te verrekenen bedragen. Voor elke in artikel 8.25dg van de wet genoemde verrekening worden de beginstand, de mutaties en de eindstand aangegeven. Ook worden het begin- en het eindsaldo van het totaal van alle verrekeningen aangegeven. Op grond van artikel 8.25g, derde lid, van de wet dient de financiële verantwoording vergezeld te gaan van een verklaring van een onafhankelijk accountant;
- op grond van artikel 8.25d, vierde en vijfde, van de wet, heeft de verrekening plaats door middel van een wijziging van de in artikel 8.25d, eerste lid, van de wet bedoelde tarieven die voor een tariefperiode zijn vastgesteld dan wel de in artikel 8.25db, eerste tot en met derde lid, nieuwe tarieven. Deze tarieven worden derhalve naar boven of beneden aangepast als gevolg van de verrekeningen;
- de exploitant van de luchthaven is verplicht vanaf het einde van het boekjaar waarin de verrekenplicht is ontstaan en waarop de financiële verantwoording betrekking heeft een rentevergoeding te berekenen over de bedragen ten aanzien waarvan hij een verrekenplicht heeft. De rentevergoeding wordt berekend over de door de exploitant van de luchthaven nog uitstaande gedeelten van de aan de gebruikers verschuldigde, in de tarieven te verrekenen bedragen tot het moment waarop de aangepaste tarieven, waarin de nog verschuldigde bedragen of delen daarvan zijn verwerkt, in werking treden. De 12 maands Euribor wordt als rentepercentage gehanteerd;
- de exploitant van de luchthaven mag een rentevergoeding in rekening brengen over de bedragen ten aanzien waarvan hij een verrekenrecht heeft. De exploitant kan daarvan ook afzien. Het in het vorige punt gestelde ter zake van de bedragen waarover, de periode waarin rente kan worden berekend en het niveau van de rente is van overeenkomstige toepassing.
- de te verrekenen bedragen zijn onderwerp van raadpleging van de gebruikers en representatieve organisaties (artikel 11);
- de klachtenprocedure op grond van artikel 8.25f van de wet ten aanzien van de vast te stellen (aangepaste) tarieven, is ook van toepassing op de verrekeningen;
- Specifiek ten aanzien van de verrekening ten aanzien van de opbrengsten zij nog opgemerkt dat deze uit haar aard beperkt is tot de opbrengsten uit de tarieven voor de luchtvaartactiviteiten, zoals bedoeld in artikel 2, eerste lid, van dit besluit.

In het eerste lid is het aantal tariefjaren bepaald waarover de verrekening in de tarieven wordt verwerkt. In de meeste gevallen is dit drie opeenvolgende tariefjaren na de vaststelling van de financiële verantwoording. Indien een verrekening verband houdt met besluiten van de Autoriteit Consument en Markt of een rechterlijke uitspraak, heeft de verrekening plaats in één tariefjaar. De verrekeningen in verband met het systeem van efficiëntieprikkels over de investeringsprojecten geschieden, met inachtneming van de gestelde drempelwaarde van vijf procent, in de resterende jaren van de in artikel 8.25d, eerste lid, van de wet genoemde periode van drie jaar, met ingang van het tariefjaar waarin het investeringsproject of een onderdeel daarvan in gebruik wordt genomen en de

direct daarop volgende periode van drie jaar.

De exploitant van de luchthaven is verplicht de door hem aan de gebruikers verschuldigde in enig tariefjaar optredende verrekeningen op de aan de vastgestelde tarieven voor het betreffende tariefjaar ten grondslag liggende kosten in mindering te brengen. De exploitant van de luchthaven mag er van afzien om de door de gebruikers aan hem in enig tariefjaar verschuldigde verrekeningen toe te voegen aan de kosten die aan de vastgestelde tarieven voor het betreffende tariefjaar ten grondslag liggen, bij voorbeeld om de tarieven zo stabiel mogelijk te houden. Indien de exploitant van de luchthaven besluit om in het kader van de voorstellen van de aangepaste tarieven af te zien van een te verrekenen bedrag, mag hij dat bedrag in het daaropvolgende tariefjaar toevoegen aan de kosten die ten grondslag liggen aan de tarieven voor dat tariefjaar. Een dergelijk uitstel is uitsluitend mogelijk binnen de toegestane verrekeningsperiode van maximaal drie boekjaren. Indien de exploitant van de luchthaven om hem moverende redenen besluit af te zien van een verrekening in het tarief in het derde jaar, dan vervalt het met die verrekening gemoeide bedrag volledig. Dat geldt ook in geval van een verrekening, die slechts in één tariefjaar mag worden verrekend.

Artikel 8.25dg van de wet en artikel 16 van het besluit hebben ook betrekking op de verrekeningen die voortvloeien uit het systeem van efficiëntieprikkels met betrekking tot investeringsprojecten. In dat systeem leidt een situatie waarin de daadwerkelijke investeringsuitgaven lager zijn dan de investeringsbegroting tot een verrekening, terwijl dat niet het geval is in de omgekeerde situatie.

Het systeem van de efficiëntieprikkels in samenhang met de verrekeningsystematiek werkt als volgt. De in het vijfde lid genoemde drempelwaarde van 5% in het kader van het systeem van efficiëntieprikkels met betrekking tot investeringsprojecten werkt als volgt. Indien de daadwerkelijke investeringsuitgaven gelijk zijn aan 105% of hoger dan wel aan 95% of lager dan de investeringsbegroting geldt de efficiëntieprikkel: de verschillen in afschrijvings-, vermogens- en operationele kosten (zoals in de toelichting op artikel 9 reeds aangegeven de kosten die zijn gerelateerd aan het investeringsproject en zijn gemaakt voorafgaande aan het tijdstip van ingebruikneming van de investering) voortvloeiende uit een positief verschil (van 95% of lager) worden gedurende de in artikel 8.25dg, negende lid, van de wet bepaalde periode op gelijke basis verdeeld tussen de exploitant van de luchthaven en de gebruikers, terwijl de verschillen in afschrijvings-, vermogens- en operationele kosten voortvloeiende uit een negatief verschil (van 105% of hoger) gedurende de in artikel 8.25dg, tiende lid, van de wet bepaalde periode volledig ten laste van de exploitant van de luchthaven komen.

Het systeem van efficiëntieprikkels impliceert dat de exploitant van de luchthaven alle verschillen tussen daadwerkelijke investeringsuitgaven en de begrote investeringsuitgaven, inclusief bouwrente, moet bijhouden tot het verschil tussen de totale daadwerkelijke uitgaven en de totale begrote uitgaven is vastgesteld, inclusief de aansluiting op de projectadministratie en een accountantsverklaring met betrekking tot de feitelijke en rekenkundige juistheid van het verschil. Indien uit deze accountantsverklaring blijkt dat de daadwerkelijke investeringsuitgaven van het investeringsproject of het afzonderlijke onderdeel daarvan tussen 95,1% en 104,9% van de begrote uitgaven blijken te zijn, kan deze administratie van de verschillen worden afgesloten. Bij de vergelijking tussen begroting en realisatie wordt uitgegaan van gegeven functionele specificaties, die bij de meest recente begroting zijn bepaald. De afgesloten administratie blijft opvraagbaar voor de Autoriteit Consument en Markt.

Na afloop van de periode van de efficiëntieprikkel wordt het investeringsproject tegen historische uitgaafprijs in de RAB opgenomen en gelden de normale regels met betrekking tot de berekening van de afschrijvings-, vermogens- en operationele kosten.

Het wordt aan de exploitant van de luchthaven overgelaten om de administratieve afhandeling van het systeem van efficiëntieprikkels efficiënt en transparant in te richten.

Artikel 17

De in het eerste lid opgenomen uitzonderlijke en onvoorziene omstandigheid heeft betrekking op de frequentie ervan. Deze zal uit haar aard slechts zeer incidenteel en derhalve niet met een zekere regelmaat in het kader van de normale bedrijfsactiviteiten plaats hebben. De eveneens genoemde onvoorzienbaarheid hangt samen met de onmogelijkheid om deze omstandigheid of gebeurtenis vooraf te onderkennen en deze te betrekken in het traject dat wordt doorlopen van een tariefvoorstel tot de -vaststelling. Met die onvoorzienbaarheid hangt ook een onmogelijkheid tot beïnvloeding of beheersing van de omstandigheid of gebeurtenis door de exploitant van de luchthaven samen. De uitzonderlijkheid en de onvoorzienbaarheid hebben ook een buitenproportioneel groot effect en een ontwrichtende werking op de omvang van de luchthavenactiviteiten in de zin dat er dusdanige volumeverschillen optreden dat de normale verrekenregels niet meer van toepassing kunnen zijn. Er is derhalve sprake van een dusdanige situatie dat van een ongewijzigde instandhouding van de tarieven naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid geen sprake meer kan zijn. Te denken valt bij voorbeeld aan situaties als een langdurige aswolk of terroristische aanslagen, waardoor zowel het mondiale vliegverkeer als het verkeer naar en van Schiphol langdurig in sterke mate terugvalt. De bewijslast voor de uitzonderlijkheid en onvoorzienbaarheid ligt bij de exploitant van de luchthaven.

Bestuurs- en strafrechtelijke boetes en betaalde lasten onder dwangsom worden in geen geval als "uitzonderlijk en onvoorzien" beschouwd en gelden derhalve niet als (verrekenbare) kosten.

De uitzonderlijkheid en de onvoorzienbaarheid hebben ook geen betrekking op de situatie dat de exploitant van de luchthaven vooraf een bepaald risico (bij voorbeeld de noodzaak van een uitbreiding van een aanvankelijk kleinschalige voorziening) heeft ingeschat en daarover de gebruikers en representatieve organisaties heeft geraadpleegd, maar vanwege de tarifaire consequenties in overleg met de gebruikers en representatieve organisaties vooralsnog heeft afgezien van die uitbreiding.

De in het tweede lid opgenomen omstandigheid heeft betrekking op investeringsprojecten na de vaststelling van de investeringsbegroting. De omstandigheid ligt buiten de invloed van de exploitant van de luchthaven en heeft consequenties voor de omvang van de investeringsbegroting. De exploitant van de luchthaven heeft in deze gevallen een motiveringsplicht om de gebruikers en representatieve organisatie in de projectgroep tijdig en onderbouwd aan te geven van welke omstandigheid sprake is en wat de consequenties hiervan zijn op de vastgestelde investeringsbegroting. De exploitant van de luchthaven zal na het doorlopen van de reguliere procedures voor investeringsprojecten (zoals beschreven in artikel 15 met betrekking tot het voorstel van een raming van een investeringsproject) overeenkomstig artikel 8 een nieuwe raming moeten vaststellen. De gebruikers en representatieve organisatie in de projectgroep besluiten of er opnieuw een kosten technische review opgesteld dient te worden of dat het bijstellen van de raming en een nieuwe begroting, volgende de vastgestelde processtappen, voldoet.

Het zal overigens duidelijk zijn dat de aanpassing van de raming en de begroting uitsluitend betrekking kan hebben op de meerkosten die samenhangen met de uitzonderlijke en onvoorziene omstandigheid. Deze omstandigheid kan nimmer aanleiding zijn tot een algehele aanpassing van de raming en begroting. Evenzo zal het duidelijk zijn dat de exploitant van de luchthaven zelf de normale commerciële, financiële en contractuele risico's dient te dragen en deze risico's geen aanleiding kunnen zijn tot een herziening van de raming en begroting.

Artikel 18

In dit artikel is de in artikel 8.25dd, eerste lid, van de wet genoemde verplichte bijdrage uit de niet-luchtvaartactiviteiten in de eerstvolgende tariefperiode uitgewerkt.

De exploitant van de luchthaven bepaalt deze verplichte bijdrage vooraf en verwerkt de bijdrage in het tariefvoorstel voor de eerstvolgende tariefperiode. De exploitant van de luchthaven bepaalt tevens de verdeling over de jaren in het kader van een zo stabiel mogelijke tariefsontwikkeling.

Deze verplichte bijdrage zal worden bepaald met inachtneming van het verschil tussen het verwachte gemiddelde rendement en het normrendement over het eigen vermogen van de onderneming waartoe de exploitant van de luchthaven behoort gedurende de eerstvolgende tariefperiode en voor de exploitant van de luchthaven relevante andere omstandigheden en overwegingen met betrekking tot de bijdrage. De exploitant van de luchthaven bepaalt het verwachte gemiddelde rendement over het eigen vermogen per jaar en het gemiddeld verwachte rendement over het eigen vermogen voor de eerste volgende tariefperiode. Het is aan de exploitant van de luchthaven om te bepalen welk gedeelte van het verschil tussen verwacht gemiddeld rendement en normrendement voor een bijdrage aan de luchtvaartactiviteiten zal worden aangewend en op welke wijze de bijdrage vervolgens verdeeld wordt over de jaren binnen de betreffende tariefperiode.

Het besluit inzake de bepaling van een bijdrage uit de niet-luchtvaartactiviteiten aan de luchtvaartactiviteiten en het niveau daarvan lenen zich uit hun aard niet voor een beoordeling door de Autoriteit Consument en Markt. Dit is geregeld in artikel 8.25f, eerste lid. De technische verwerking van de bijdrage via een aanpassing van de tarieven en de beoordeling of de tarieven na doorvoering van de bijdrage voldoen aan de materiële vereisten van de tarieven (non-discriminatie, redelijkheid) is uiteraard vatbaar voor een beoordeling door de Autoriteit Consument en Markt.

De vaststelling van het jaarlijkse normrendement laat de regelgeving inzake de bepalingen over het rendement van het totaal van de luchtvaartactiviteiten en van de beveiligingsactiviteiten van de exploitant van de luchthaven en de bepaling van de gewogen gemiddelde vermogenskosten, zoals deze in de bijlage bij dit besluit is opgenomen, onverlet.

Artikel 19

Op grond van artikel 37ac, tweede lid, van de Luchtvaartwet kan de Minister van Veiligheid en 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. De exploitant van de luchthaven dient dan ter uitvoering van die bijzondere aanwijzing maatregelen van meestal tijdelijke aard te treffen. De Minister van Veiligheid en 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 laten dragen door de luchtvaartsector. Daartoe dienen de tarieven van de exploitant van de luchthaven te worden gewijzigd. Voor de aanpassing van de tarieven in een dergelijke situatie voorziet dit artikel in het vierde lid in een procedure die op onderdelen, met name met betrekking tot de in acht te nemen termijnen, afwijkt van de reguliere procedure.

Artikel 20

Het eerste lid van dit artikel heeft betrekking op een aanvraag van een gebruiker of een representatieve organisatie die het oordeel van de Autoriteit Consument en Markt wil omtrent de tarieven en voorwaarden, de aangepaste tarieven en de nieuwe tarieven en voorwaarden. Deze aanvraag moet aan een aantal eisen voldoen. De in het eerste lid omschreven eisen komen overeen met hetgeen de Autoriteit Consument en Markt 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 Autoriteit Consument en Markt kan dan snel beoordelen of de aanvraag

ontvankelijk kan worden verklaard teneinde daardoor zo veel mogelijk tijd over te houden voor de inhoudelijke beoordeling van de aanvraag of voor het eerder kunnen afronden van de beoordeling. Daarbij is het natuurlijk ook van belang dat de aanvraag wordt ondersteund door duidelijk omschreven feiten en omstandigheden en zo mogelijk vergezeld gaat van relevante documenten. De gebruiker of representatieve organisatie zorgt er aldus voor dat de Autoriteit Consument en Markt de aanvraag direct na ontvangst in behandeling kan nemen.

De gronden voor het oordeel van de gebruiker of representatieve organisatie 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 voorwaarden, de gevolgde procedure bij de vaststelling van de tarieven en voorwaarden of de documenten die door de exploitant van de luchthaven zijn verstrekt.

De mogelijkheid om de aanvraag in de Engelse taal in te dienen (onderdeel c) wijkt af van wat gebruikelijk is bij de Autoriteit Consument en Markt, namelijk het alleen toestaan van een aanvraag of klacht in de Nederlandse taal. Omdat de gebruikers van Schiphol veelal in het buitenland zijn gevestigd en zij en de representatieve organisaties Engels als voertaal gebruiken en, 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 Autoriteit Consument en Markt, 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.

Het tweede lid heeft betrekking op een aanvraag om een oordeel van de Autoriteit Consument en Markt inzake de nakoming van de in artikel 8.25e, zevende lid, van de wet bedoelde procedure voor de mededeling van een voorstel van een raming en de bijbehorende functionele specificaties van een investeringsproject of een afzonderlijke onderdeel daarvan. Een deelnemer aan de projectgroep, die voor het betreffende investeringsproject is ingesteld, kan een dergelijke aanvraag indienen, wanneer de procedure naar zijn oordeel niet tijdig, niet volledig of niet correct is nagekomen door de exploitant van de luchthaven.

De aan deze aanvraag gestelde eisen komen overeen met de eisen die gelden voor een aanvraag voor een beoordeling van de tarieven en voorwaarden, de aangepaste tarieven dan wel de nieuwe tarieven en voorwaarden.

Artikel 21

In artikel 8.25e van de wet is voorgeschreven dat de exploitant van de luchthaven in de toelichting bij het voorstel van de tarieven en voorwaarden, dat voorwerp vormt van de consultatieprocedure met de gebruikers, inzicht geeft in het kwaliteitsniveau van de op de luchthaven door de exploitant van de luchthaven geboden dienstverlening in het lopende boekjaar, de daaraan voorafgegane laatste vijf boekjaren en de resterende boekjaren jaren van de lopende tariefperiode. De kwaliteit van de dienstverlening wordt in dat verband ook vergeleken met de historische ontwikkeling van de kwaliteit van de dienstverlening op een aantal vergelijkbare luchthavens, de zogenaamde benchmark kwaliteitsindicatoren.

De exploitant van de luchthaven dient het vereiste inzicht te bieden aan de hand van de gezamenlijke lijst van kwaliteitsindicatoren met betrekking tot de luchthaven. Deze wordt door de exploitant van de luchthaven in overleg met de gebruikers en representatieve organisaties opgesteld. De gebruikers en representatieve organisaties worden over het uiteindelijke voorstel van de lijst geraadpleegd, waarna de exploitant deze vaststelt. Met dit proces wordt enerzijds een duidelijke normadressant (de exploitant van de luchthaven) genoemd en wordt anderzijds aangesloten bij de opzet van het

reguleringsstelsel, waarin overleg tussen marktpartijen centraal staat. Voor wijziging van de lijst van kwaliteitsindicatoren wordt dezelfde procedure gevolgd.

De exploitant van de luchthaven dient in de benchmark kwaliteitsindicatoren ook informatie te verstrekken over de wijze waarop en de factoren waarmee de hoogte van de kwaliteitsindicatoren is bepaald.

De kwaliteitsindicatoren dienen een voortdurende stimulans te genereren tot verbetering met inachtneming van de gewenste prijs-/ kwaliteitverhouding van gebruikers. De administratieve lasten voor de exploitant van de luchthaven kunnen worden beperkt door bij de opstelling van de lijst zo veel mogelijk uit te gaan van indicatoren die in de luchtvaart gebruikelijk en voor de gebruikers relevant zijn en waarover reeds informatie bij de exploitant van de luchthaven beschikbaar is.

In het vierde lid is aangegeven dat de inhoud van de benchmark kan worden aangepast bij gebleken noodzaak. In het overgangsrecht is bepaald wanneer de benchmark gereed dient te zijn, nl. voor de aanvang van de preconsultatie van een voorstel voor de tarieven en voorwaarden voor de eerste tariefperiode.

Artikel 22

Met deze benchmark wordt inzicht gegeven in de historische ontwikkeling van de tarieven op een aantal andere met Schiphol vergelijkbare luchthavens. De selectie van deze luchthavens geschiedt op dezelfde wijze als de selectie van de te gebruiken kwaliteitsindicatoren. Ook deze worden door de exploitant van de luchthaven en de gebruikers en representatieve organisaties voorgesteld en na raadpleging door de exploitant van de luchthaven vastgesteld.

Artikel 23

De exploitant van de luchthaven ontwikkelt een format van een kostenbenchmark op dezelfde wijze als de lijsten van kwaliteitsindicatoren en de tarievenbenchmark. In de benchmark kan onder meer aandacht worden gegeven aan de ontwikkeling van de totale kosten van luchtvaartactiviteiten en beveiliging van burgerluchtvaart, maar ook aan de ontwikkeling van afzonderlijke kostensoorten of van de kosten per passagier of vliegtuigbeweging. Daarnaast zijn natuurlijke ontwikkelingen van de nominale en reële kosten van belang. Opnemings van behaalde efficiëntiewinsten lijkt ook voor de hand te liggen. Zoals in de toelichting op artikel 7 reeds is aangegeven neemt de exploitant van de luchthaven in de kostenbenchmark ook de verloopstaat van de Regulatory Asset Base op. Op die wijze maakt de exploitant ook de nieuwe investeringen en de daarmee samenhangende toename van de afschrijvingen en de buitengebruikstelling van activa en de daarmee samenhangende afname van de afschrijvingskosten zichtbaar. Van de investeringsprojecten (waarvan de uitgaven voor luchtvaartactiviteiten een bedrag van twintig miljoen euro overschrijden) wordt het nettokosteneffect in de kostenbenchmark opgenomen.

Artikel 24

In dit artikel worden de regels gegeven die de exploitant van de luchthaven 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.

Met betrekking tot dit artikel wordt ook 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 de 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 24, eerste lid), bestaande uit een exploitatierekening en een overzicht van de materiële vaste activa voor het geheel van de activiteiten, die in de Regulatory Asset Base is opgenomen. 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 in artikel 29 en de bijlage bij dit besluit opgenomen formule voor de bepaling van het rendement, de in artikel 8.25dc, derde en vierde lid, van de wet opgenomen eis van kostenoriëntatie, 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 8.25dc, van de wet bepaald, moeten de tarieven niet alleen als geheel kostengeoriënteerd, maar ook afzonderlijk redelijk zijn.

Als hoofdbeginsel van toerekening geldt overeenkomstig artikel 24, tweede lid, onderdeel a, dat alle kosten van luchtvaartactiviteiten dienen te worden toegerekend. 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 andere activiteiten geheel eigenstandig worden verricht en dat er geen kruissubsidiëring plaatsvindt vanuit de dominante positie van de exploitant van de luchthaven in de luchtvaartactiviteiten naar de andere activiteiten van de exploitant van de luchthaven. Ter voorkoming van deze ongeoorloofde kruissubsidiëring wordt zichtbaar gemaakt welke kosten aan de luchtvaartactiviteiten worden toegerekend. Daarnaast is voorgeschreven dat de tarieven moeten worden georiënteerd op de kosten die worden gemaakt voor de luchtvaartactiviteiten. Ten behoeve hiervan is in de onderdelen c en d van artikel 24, tweede lid, vastgelegd dat kosten van productiemiddelen alleen worden toegerekend aan luchtvaartactiviteiten, voor zover zij voor die activiteiten zijn gemaakt.

Artikel 24, 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 vierde 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 van de luchthaven 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 onderdeel b van het tiende lid. De materiële vaste activa die in gebruik zijn voor luchtvaartactiviteiten worden bepaald op de grondslag van de boekwaarde ervan en niet op die van marktwaarde. De materiële vaste activa worden gewaardeerd op basis van hun historische kostprijs en met toepassing van de door de exploitant van de luchthaven aangegeven afschrijvingsmethode volgens aanvaardbare bedrijfseconomische principes. Dit is neergelegd in het zevende 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 29). Materiële vaste activa, derhalve ook de investeringsprojecten in de zin van artikel 8.25df, worden pas aangewend voor luchtvaartactiviteiten vanaf het moment van ingebruikneming voor dat doel. Voor zover van toepassing wordt in de historische kostprijs van de materiële vaste activa naast de investeringsuitgaven ook de bouwrente op basis van de WACC opgenomen.

De exploitant van de luchthaven 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 miljoen euro 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 geprognosticeerde capaciteit verminderd met de verwachte capaciteitsvraag, 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 gelijkmatiger kunnen ontwikkelen. Het bedrag van de afschrijvingen en vermogenskosten wordt bepaald ten tijde van de activering en vervolgens telkens na zes jaar. Om te kunnen bepalen of het berekende bedrag van de afschrijvingen plus vermogenskosten volgens de unuïteitenmethode nog een adequate weergave is, gelet op de ten tijde van het nemen van de investeringsbeslissing voorziene initiële overcapaciteit, vermogenskostenvoet (WACC) en inflatieverwachting, dient dit bedrag van afschrijvingen plus vermogenskosten door de exploitant van de luchthaven om de zes jaar te worden geactualiseerd. 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 na de inwerkingtreding van de wet zijn opgenomen tegen de boekwaarde per 1 januari 2007, als het eerste boekjaar waarvoor de tarieven en voorwaarden zijn vastgesteld. Op basis van die boekwaarde zijn de afschrijvingen van de vijfde baan volgens de unuïteitenmethode bepaald ter vaststelling van het bedrag aan afschrijvings- en vermogenskosten. Daarbij is uitgegaan van de destijds voorziene initiële overcapaciteit, vermogenskostenvoet (WACC) en inflatieverwachting. De ten tijde van de investeringsbeslissing voorziene economische levensduur vormt daarbij een gegeven.

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

Voor een nadere toelichting op de toe te passen rendements- en vermogenskostenformules voor de luchtvaartactiviteiten wordt verwezen naar de bijlage bij dit besluit. De in artikel 18 bedoelde bijdrage uit de andere activiteiten van de exploitant van de luchthaven aan de luchtvaartactiviteiten en de in artikel 16, eerste lid, bedoelde verrekeningen blijven ingevolge artikel 29, tweede lid, bij de geprognosticeerde rendementsberekening buiten beschouwing. Overigens wordt bij de berekening van het gerealiseerde rendement vanzelfsprekend met de bijdrage en de verrekeningen rekening gehouden.

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 toerekeningssysteem ten grondslag heeft gelegd doorslaggevend moeten zijn.

Artikel 26

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 in het tweede lid neergelegde informatieverplichting (financiële verantwoording en toelichting) aan de Autoriteit Consument en Markt geeft deze instantie de informatie die nodig is om te kunnen beoordelen of de financiële verantwoording conform de gestelde eisen (waaronder de verrekeningsposten) is opgesteld en of de verdeelsleutels correct zijn toegepast. Deze financiële verantwoording dient vergezeld te gaan van een accountantsverklaring.

Artikel 28

De rechtszekerheid voor de exploitant van de luchthaven is ermee gediend indien het toerekeningssysteem voor een langere periode wordt goedgekeurd. De goedkeuring van het toerekeningssysteem voor de kosten en opbrengsten van de luchtvaartactiviteiten door de Autoriteit Consument en Markt op grond van artikel 8.25g is in aansluiting op de systematiek van tariefperioden van drie jaar thans op zes jaar gesteld.

Artikel 29

In dit artikel wordt een specifieke maatstaf gegeven voor de berekening van de vermogenskosten in het kader van de toetsing van het geheel van de tarieven van luchtvaartactiviteiten aan de kostenoriëntatienorm: het rendement over de in artikel 24, negende lid, bedoelde Regulatory Asset Base is ten hoogste gelijk aan de gewogen gemiddelde vermogenskostenvoet. De berekening van het rendement over de Regulatory Asset Base is aangegeven in de bijlage. Zoals reeds bij artikel 24 aangegeven, blijven de in artikel 18 bedoelde bijdrage uit de andere activiteiten van de exploitant van de luchthaven aan de luchtvaartactiviteiten en de in artikel 16, eerste lid, bedoelde verrekeningen ingevolge artikel 29, tweede lid, bij de geprognosticeerde rendementsberekening buiten beschouwing. Als gevolg van de in het negende lid van artikel 8.25dg opgenomen verrekenregel kan er dus een hoger rendement ontstaan. Bij de berekening van het daadwerkelijk rendement wordt rekening gehouden met de bijdrage en de verrekeningen.

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

Artikel 31

Dit artikel is gebaseerd op de artikelen 4, 5 en 7 van de richtlijn Luchthavengelden nr. 2009/12/EG (PbEG L70) zoals deze in 2011 in het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol (Stb. 2011, 182) zijn verwerkt. Dit artikel is inhoudelijk niet aangepast. Dat impliceert ook dat de aanwijsbevoegdheid van Onze Minister van Infrastructuur en Milieu de bevoegdheden van ACM onverlet laat.

Artikel 32

In het besluit zijn ter uitvoering van artikel 8.29a van de wet nadere regels opgenomen voor het toezicht door de Minister van Infrastructuur en Milieu op de exploitatie van de luchthaven. Dit toezicht wordt door de minister uitgeoefend om te waarborgen dat de exploitant van de luchthaven aan zijn wettelijke exploitatieverplichting voldoet. Daartoe rapporteert de exploitant van de luchthaven in beginsel éénmaal in de drie jaar, na afloop van een tariefperiode tezamen met de financiële verantwoording die wordt vastgesteld conform artikel 8.25g van de wet. De rapportage heeft betrekking op de ontwikkeling van de luchthaven op een groot aantal aspecten, waarbij met name de evenwichtige ontwikkeling van en onderlinge samenhang tussen die aspecten van belang is. De rapportage heeft onder meer betrekking op

- a. de ontwikkeling van de kwaliteit van de luchthaven in vergelijking met andere luchthavens,
- b. de ontwikkeling van de tarieven van de luchthaven, eveneens in vergelijking met andere luchthavens,
- c. de ontwikkeling van de kosten,
- d. de voortgang in het investeringsprogramma, met name inzake de 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.
- e. de ontwikkeling van de netwerkkwaliteit;
- f. de vermindering van de geconstateerde capaciteitsknelpunten;
- g. de beschikbare luchtvaartvoorzieningen, die normaliter als essentieel worden beschouwd voor de luchtvaartactiviteiten, met name bij het banenstelsel, de opstelplaatsen voor vliegtuigen, de terminals, de pieren, het bagagesysteem en de voorrijwegen. Bij deze voorzieningen is met name het op langere termijn beschikbaar zijn van groot belang.

Vanwege het belang van de ontwikkeling van de netwerkkwaliteit is in het derde lid aangegeven welke gegevens daarover door de exploitant van de luchthaven tenminste in het driejaarlijkse verslag moeten worden opgenomen.

De beschikbare capaciteit van essentiële luchthavendiensten en de ontwikkeling van de netwerkkwaliteit zijn object van toezicht door de minister van Infrastructuur en Milieu. Immers, beide zijn een cruciale schakel in het functioneren van de mainport Schiphol. Het toezicht op de capaciteit en de netwerkkwaliteit vindt daarom plaats in het kader van het toezicht op de exploitant van de luchthaven als houder van de exploitatievergunning.

Uiteindelijk kan de minister van Infrastructuur en Milieu, zoals in de wet voorzien een aanwijzing geven aan de exploitant van de luchthaven, die op grond van de Algemene wet bestuursrecht zo nodig met bestuursdwang of een last onder dwangsom kan worden gehandhaafd. Daarna bestaat op grond van artikel 8.25b de mogelijkheid dat de vergunning wordt ingetrokken bij wanbeheer. Naast het toezicht achteraf bestaat ook de mogelijkheid om gebruik te maken van het bevoegdheidsinstrumentarium van de aandeelhouder. De betrokken ministers werken hierin nauw samen.

Artikel 33

Het tijdstip van inwerkingtreding hangt samen met de inwerkingtreding van de wijziging van de Wet luchtvaart in verband met de evaluatie van de Wet van 29 juni 2006 tot wijziging van de Luchtvaart inzake de exploitatie van de luchthaven. 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.

Artikel 35

<nader toelichten>

Ook voor de vijfde baan wordt het bedrag van afschrijvingen en vermogenskosten telkens na zes jaar opnieuw door de exploitant van de luchthaven vastgesteld vanaf

3. Toelichting bij de bijlage

Deel A. De berekening van het rendement

De vaststelling van de hoogte van het toegestane rendement op de luchtvaartactiviteiten is een belangrijk onderdeel in het systeem van economische regulering. Een te hoog toegestaan rendement leidt tot "overwinsten" voor de exploitant van de luchthaven ten nadele van de gebruikers van de luchthaven. Een te laag toegestaan rendement kan er toe leiden dat de exploitant van de luchthaven wordt ontmoedigd om investeringen te doen. Immers, de exploitant van de luchthaven heeft in die situatie 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 de luchthaven van belang is om onnodige onzekerheid omtrent de wijze van vaststelling van het toegestane rendement te vermijden. Gelet op het feit dat de (economische) levensduur van de investeringen lang is en daarmee het financiële risico hoog, is het wenselijk om veranderingen van het reguleringssysteem zo veel mogelijk te beperken en deze slechts door te voeren indien daartoe gegronde aanleiding is.

Deel C. De gewogen gemiddelde vermogenskosten (WACC)

De gehanteerde formule voor de gewogen gemiddelde vermogenskosten, die is gebaseerd op het zogenoemde "Capital Asset Pricing Model", is internationaal geaccepteerd en gangbaar. Aanpassing van een aantal parameters in de formule is in het kader van de evaluatie noodzakelijk geacht. Nieuwe definities zijn in deel C van de bijlage opgenomen 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 voor iedere tariefperiode opnieuw vast te stellen, is een vaste waarde bepaald. Van de overige parameters is een definitie of formule opgenomen (inclusief bronvermelding) zodat 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 zowel de gebruikers, omdat zij een beter inzicht krijgen in de te verwachten toegestane tariefontwikkeling als de exploitant van de luchthaven omdat deze zicht geeft op de te verwachten rendementsmogelijkheden van nieuwe investeringen.
2. De parameters verbeteren de mogelijkheden tot handhaving door de Autoriteit Consument en Markt doordat interpretatieverschillen zo veel mogelijk worden uitgesloten.
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, het rendement dat beleggers eisen voor het extra risico dat beleggen in de marktportefeuille oplevert ten opzichte van beleggen in een risicovrije investering, geldt dat deze na inwerkingtreding van dit besluit wordt vastgesteld op 5,0 procent. Er is een aantal ex ante en ex post bronnen en methoden onderzocht. Het gemiddelde en de mediaan van alle waarnemingen op basis van die methoden komen uit op respectievelijk 5,1 procent en 4,8 procent. Daarbij is ook van belang dat geen van de

onderzochte methoden aantoonbaar van een betere kwaliteit is dan de andere. Op grond van een vergelijking van deze uitkomsten met door andere toezichthouders gebruikte EMRP's kan worden geconcludeerd dat genoemde waarden niet significant afwijken: het gemiddelde en de mediaan van alle door toezichthouders gebruikte EMRP's bedragen respectievelijk 4,8 procent en 5,0 procent. De modus (de meest gebruikte EMRP) is gelijk aan 5,0 procent .

Tegen deze achtergrond is besloten de EMRP te verhogen van 4 procent naar 5 procent .

Wat betreft de vermogensverhoudingen (de zogenaamde gearing) is het percentage van de aan de financiering van de Regulatory Asset Base toerekenbare waarde van rentedragende schulden in het verleden forfaitair vastgesteld op 40 procent . 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.

In het eerder bedoelde onderzoek zijn zowel de gearing van de huidige peer group als van beursgenoteerde luchthavens met een kredietstatus, alsmede die van *niet* beursgenoteerde luchthavens met een single-A kredietstatus van alle uitstaande schuld onderzocht. De gearing kwam in deze onderzoeken uit tussen 34 procent - 41 procent . Op grond van een vergelijking van deze range met andere Europese toezichthouders blijkt dat genoemde range binnen de range ligt van door andere toezichthouders gebruikte gearingniveaus.

Voorts is onderzocht of een gearing ruim onder of boven 40 procent redelijk te achten zou zijn. Een gearing ruim onder 40 procent is als niet redelijk beoordeeld omdat het in casu om de gearing van de luchtvaartactiviteiten gaat en in de analyse de gearing inclusief niet luchtvaartactiviteiten is bepaald. Een gearing van ruim boven 40 procent is te hoog bevonden, doordat in de peer group luchthavens zijn opgenomen met een gemiddeld lagere kredietstatus dan het single-A uitgangspunt voor de beoordeling van de kredietstatus van Schiphol (single-A).

Op basis van deze analyse wordt voorgesteld om bij de vaststelling van de gearing uit te gaan van de bovenkant van de range en de gearing parameter te handhaven op 40 procent .

Deze gearing is marginaal hoger dan het werkelijke schuldpercentage waarmee de huidige exploitant van de luchthaven het geheel van zijn activiteiten op dit moment heeft gefinancierd (ultimo 2013: 37,6 procent). Ter bepaling van de hoogte van de norm van 40 procent is ervan uitgegaan dat de exploitant van de luchthaven zijn financiering moet kunnen inrichten op een dusdanige wijze dat de continuïteit van de activiteit niet in gevaar zal komen. Als leidraad geldt dat de onderneming een solide kredietrating (ten minste een "Single A rating" van Standard & Poors, Moody's of een vergelijkbare credit rating bij een andere kredietbeoordelaar) moet kunnen handhaven.

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

In lijn met de aanbevelingen uit een eerder gehouden onderzoek van Boot en Ligterink naar de WACC parameters is er voor gekozen om zowel voor het risicovrij rendement als voor de kredietopslag een variabele parameter op basis van voortschrijdende gemiddelden te gaan gebruiken. Met deze variabilisering wordt voorkomen dat er grote verschillen optreden ten opzichte van marktrentes voor Single-A obligaties. Voor de bepaling van het risicovrij rendement wordt uitgegaan van het maandelijks voortschrijdend gemiddelde effectieve rendement ("yield to maturity") op een Nederlandse staatsobligatie met een resterende looptijd van 10 jaar in de 24 maanden voorafgaand aan het tijdstip waarop de exploitant van de luchthaven een in artikel 8.25e,

eerste lid, van de Wet bedoeld voorstel voor de tarieven en voorwaarden in de eerstvolgende tariefperiode doet.

De vaste kredietopslag (Kd-Rf) van 65 bp wordt vervangen door een kredietopslag die gelijk is aan het maandelijks voortschrijdend verschil tussen enerzijds de IBoxx Euro Non-Financials A Rated portefeuille, die obligaties bevat met een resterende looptijd van circa 10 jaar en anderzijds de 10-jaars rente op een staatsobligatie met het laagste default risk en het laagste rentepercentage in de 24 maanden voorafgaand aan het tijdstip waarop de exploitant van de luchthaven een in artikel 8.25e, eerste lid, van de wet bedoeld voorstel voor de tarieven en voorwaarden in de eerstvolgende tariefperiode doet.

Indien de beschikbaarheid van de IBoxx Euro Non-Financials A Rated portefeuille vervalst, wordt een daarmee vergelijkbare portefeuille van obligaties met een resterende looptijd van circa 10 jaar gebruikt. De exploitant van de luchthaven kan zelf een vervangende portefeuille voorstellen. Het voorstel wordt in het kostentoerekeningssysteem verwerkt en getoetst door de Autoriteit Consument en Markt. De exploitant van de luchthaven dient de gebruikers te informeren over de vervanging en de effecten daarvan op het kostentoerekeningssysteem.

Ten aanzien van de berekening van de Asset Bèta is de volgende redenering gebruikt: Ook in de nieuw voorgestelde regulering is een groot aantal verrekeningen van kracht, wat in elk geval in theorie zou moeten leiden tot een verlaging van de Asset Bèta. Er is voor gekozen om uit te gaan van een lagere Asset Bèta door deze in het systeem op een meer generieke manier aan de onderkant van een range te kiezen: eerst wordt de bandbreedte van de twee- en vijfjaars mediaan Asset Beta van de luchthavens in de gehele peer group bepaald, waarna de onderkant van deze bandbreedte gekozen.

Indien aantoonbaar een situatie ontstaat dat het aantal binnen de Europese Economische Ruimte en Zwitserland met de luchthaven vanuit oogpunt van vergelijkbaarheid representatieve beursgenoteerde luchthavens minder dan vier bedraagt, worden vergelijkbare beursgenoteerde luchthavens geselecteerd tot het genoemde aantal van vier vergelijkbare beursgenoteerde luchthavens is bereikt. Het is daarbij vanzelfsprekend van belang dat deze luchthavens in vergelijkbare economische stelsels functioneren. Gedacht wordt aan staten als de Verenigde Staten, Canada, Australië of Nieuw Zeeland

De Equity Bèta betreft de zogenoemde "levered Equity Bèta" 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 vermogenstructuur van de luchtvaartactiviteiten (g).

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,

Wilma J. Mansveld