

IAK-vragen horende bij het concept voor het nieuwe Besluit exploitatie luchthaven Schiphol

1. Wat is de aanleiding?

Dit concept voor het nieuwe Besluit exploitatie van de luchthaven Schiphol is aangepast naar aanleiding van de evaluatie van de Wet van 29 juni 2006. Deze evaluatie is bij wet geregeld. Hoofdconclusie van de evaluatie was dat het systeem goed heeft gefunctioneerd maar dat de huidige systematiek op een aantal punten verbeterd kan worden. De Tweede Kamer is op 4 april 2012, 5 juni 2013 en 2 september 2013 geïnformeerd over de belangrijkste resultaten van de evaluatie en de voorgenomen wijzigingen op hoofdlijnen. De nadere uitwerking hiervan vindt plaats in een voorstel voor wijziging van de Wet luchtvaart (dat thans voor advies aan de Raad van State is voorgelegd) en in het thans voorliggende concept-besluit.

2. Wie zijn betrokken?

Dit concept-besluit is primair bedoeld voor professionele partijen, zoals Schiphol, luchtvaartmaatschappijen, representatieve organisaties (zoals BARIN) en de Autoriteit Consument en Markt.

3. Wat is het probleem?

Hoofdconclusie uit de evaluatie was dat het systeem goed heeft gefunctioneerd maar dat de huidige systematiek op een aantal punten verbeterd kan worden. Het gaat daarbij om een samenhangend pakket aan maatregelen met als hoofdthema's: een verbetering van het proces inzake consultatie van gebruikers, de invoering van een meerjarige vaststelling van tarieven en voorwaarden, beperking tariefschommelingen, invoering van efficiëntieprikkels op investeringsprojecten, een verplichte financiële bijdrage vanuit niet-luchtvaartactiviteiten (zoals winkelconcessies, parkeren) aan de luchtvaartactiviteiten, de effecten van de tarieven op de netwerkqualiteit, de handhaving van de bestaande boekhoudregels en het behalen van een redelijk rendement op eigen vermogen (WACC).

4. Wat is het doel?

Dit concept-besluit heeft ten doel om het risico van misbruik van de economische machtspositie bij de luchtvaartactiviteiten van de luchthaven Schiphol te voorkomen dan wel te verkleinen. De doelstelling van de wet en de normen en randvoorwaarden zijn gelijk gebleven. Het sectorspecifieke toezicht blijft ook in handen van de Autoriteit Consument en Markt. Met het voorstel voor wijziging van de Wet luchtvaart en het thans voorliggende concept-besluit wordt de systematiek op een aantal punten verbeterd.

5. Wat rechtvaardigt de overheidsinterventie?

De luchthaven Schiphol heeft een economische machtspositie ten opzichte van de luchtvaartmaatschappijen. Om het risico op misbruik van die positie te voorkomen dan wel te verkleinen blijft regulering van de luchthaventarieven noodzakelijk. Verder heeft de bovengenoemde evaluatie duidelijk gemaakt dat op een aantal onderdelen verbetering van de huidige systematiek wenselijk is hetgeen aanpassing van de huidige regelgeving (Wet luchtvaart en Besluit) vereist.

6. Wat is het beste instrument?

Gekozen is voor herziening van de bestaande instrumenten (in Wet luchtvaart en Besluit.)

7. Wat zijn de (neven)gevolgen voor burgers, bedrijven, overheid en milieu?

Er zijn geen extra administratieve lasten en nalevingskosten. De gemiddelde jaarlijkse administratieve lasten en nalevingskosten voor de exploitant van de luchthaven worden geraamd op €950.000 en voor luchtvaartmaatschappijen en representatieve organisaties op €150.000.