

Verslag uitkomsten internetconsultatie wetsvoorstel “Omvorming Stichting Airport Coordination Netherlands tot publiekrechtelijk zelfstandig bestuursorgaan” en advies

Het wetsvoorstel “Omvorming Stichting Airport Coordination Netherlands tot publiekrechtelijk zelfstandig bestuursorgaan” is in de periode van 26 februari tot en met 26 maart 2018 via het internet geconsulteerd. Deze consultatie heeft vier reacties opgeleverd, waarvan drie openbaar. De reacties zijn afkomstig van de drie gecoördineerde luchthavens gezamenlijk, een luchtvaartmaatschappij, een burger en het Adviescollege Toetsing Regeldruk (ATR). Over de internetconsultatie is een verslag opgesteld, waarin een samenvatting van de ingebrachte zienswijzen is opgenomen. Zowel de openbare reacties als het verslag zijn te vinden op www.internetconsultatie.nl.

De ingediende reacties hadden betrekking op de volgende onderwerpen: de inrichting van de slotcoördinator, de financiering van de slotcoördinator, personeel, de werkwijze van de slotcoördinator, de aanwijzing van gecoördineerde luchthavens, de vaststelling van de capaciteitsdeclaratie, de term publiekrechtelijk rechtspersoon, de inning van de slotfee, de berekening van de slotfee, de begroting, het consultatieproces en de regeldruk.

Hieronder is per onderwerp aangegeven of de reacties tot aanpassingen in het wetsvoorstel hebben geleid. Alleen van de openbare reacties wordt de naam van de organisatie van de indiener vermeld.

Inrichting van de slotcoördinator

Een luchtvaartmaatschappij is van mening dat ACNL een “governing board” moet hebben dat bestaat uit minimaal 10 leden met gelijke vertegenwoordiging van de luchthavenexploitanten en luchtvaartmaatschappijen die binnen Nederland opereren. Er worden suggesties gedaan voor de taken en inrichting van deze “governing board”. In reactie hierop wordt aangegeven dat dit wetsvoorstel enkel voorziet in een directie die belast is met de dagelijkse leiding van ACNL. Die directie bestaat op grond van het wetsvoorstel uit ten hoogste twee leden. Hiervoor is gekozen vanwege de beperkte omvang van ACNL.

De drie gecoördineerde luchthavens geven aan dat de gekozen insteek robuust en conform de richtlijnen van “good governance” is en verzoeken de het ministerie de omvorming zorgvuldig en voortvarend uit te voeren.

Financiering van de slotcoördinator

Een luchtvaartmaatschappij geeft aan in te stemmen met de voorgestelde verdeling van kosten (50%-50%) tussen de gecoördineerde luchthavens en de luchtvaartmaatschappijen die gebruik maken van een slot. Deze luchtvaartmaatschappij ziet graag bevestigd dat ACNL een non-profit organisatie is. In reactie hierop wordt gemeld dat ACNL nu geen winstoogmerk heeft en dat straks ook niet zal hebben. Het wetsvoorstel regelt verder dat ACNL een kostendekkend tarief in rekening mag brengen voor het uitoefenen van de aan ACNL opgedragen taken.

De drie gecoördineerde luchthavens geven aan zich te kunnen vinden in de nieuwe verdeling van kosten (50%-50%) mits deze bijdragen, conform de huidige situatie, doorbelast kunnen worden in de havengelden omdat dit volgens hen een luchtvaartactiviteit betreft. In reactie hierop wordt gemeld dat het doorbelasten in de havengelden per luchthaven verschilt. De luchthaventarieven van Rotterdam zijn niet gereguleerd. Het staat de exploitant van de luchthaven vrij om de hoogte van de tarieven te bepalen mits deze voldoen aan de eis van non-discriminatie.

Voor de luchthaventarieven van Eindhoven geldt vanaf dit jaar dat deze moeten voldoen aan de wettelijke vereisten van redelijkheid en non-discriminatie. De luchthaventarieven hebben ook enkel betrekking op luchtvaartactiviteiten. Wat hieronder verstaan wordt is in regelgeving vastgesteld. De Autoriteit Consument en Markt houdt hier toezicht op.

De luchthaventarieven van Schiphol zijn het strengst gereguleerd en moeten voldoen aan de wettelijke vereisten van non-discriminatie, redelijkheid en kostenoriëntatie (over het geheel). Schiphol stelt periodiek een kostentoerekeningssysteem (KTS) op waarin omschreven staat welk deel van de kosten in de luchthaventarieven toegerekend kunnen worden. De ACM is bevoegd om het KTS goed te keuren. Het is aldus aan de ACM om hier – zo nodig - een oordeel over te vellen.

Personeel

Een luchtvaartmaatschappij geeft aan dat het personeel in dienst moet zijn van ACNL. Naar aanleiding hiervan wordt opgemerkt dat het personeel nu al in dienst is van SACN en dat het personeel straks ook in dienst blijft van (de rechtspersoon) ACNL en dat de bestuurder straks benoemd wordt door de Minister.

Werkwijze van de slotcoördinator

Een luchtvaartmaatschappij verzoekt om een voorziening op te nemen dat de slotcoördinator rekening houdt met de additionele regels (zoals de IATA Worldwide Slot Guidelines), zoals ook volgt uit de slotverordening. Deze luchtvaartmaatschappij is ook voorstander dat de ACNL haar werkmethoden publiceert ten behoeve van transparantie over haar functioneren.

Naar aanleiding van de eerste opmerking wordt opgemerkt dat artikel 8 van de slotverordening hier al in voorziet. Omdat de slotverordening rechtstreeks werkt is het niet nodig om dit in nationale wet- en regelgeving op te nemen. Ten aanzien van de tweede opmerking wordt opgemerkt dat dit wetsvoorstel niets wijzigt aan de taken en bevoegdheden van de slotcoördinator. Als wijzigingen gewenst zijn over het functioneren van de slotcoördinator dan dienen die besproken te worden met de slotcoördinator en in lijn te zijn met de geldende regelgeving en internationale afspraken.

De drie gecoördineerde luchthavens wijzen op het belang dat de taken en bevoegdheden van de slotcoördinator met dit wetsvoorstel ongewijzigd blijven.

Aanwijzing van gecoördineerde luchthavens

Een luchtvaartmaatschappij geeft aan dat volgens artikel 3 van de slotverordening een slotgecoördineerde luchthaven wordt aangewezen op verzoek van gebruikers (die meer dan 50% vertegenwoordigen) of de exploitant gebaseerd op een algemeen erkende methode rekening houdend

met milieubeperkingen. In reactie hierop wordt gemeld dat dit wetsvoorstel daar geen betrekking op heeft.

Vaststelling van de capaciteitsdeclaratie

Een luchtvaartmaatschappij deelt zijn zorgen over de eenzijdige vaststelling van de capaciteitsdeclaratie van de luchthaven Schiphol door de luchthavenexploitant en is voorstander van het handhaven van de gezamenlijke vaststelling hiervan. In reactie hierop wordt gemeld dat dit wetsvoorstel daar geen betrekking op heeft.

Term publiekrechtelijk rechtspersoon

Een burger stelt dat publiekrechtelijke rechtspersonen niet voorkomen binnen die term in Burgerlijk Wetboek 2 Rechtspersonen. Naar aanleiding hiervan wordt opgemerkt dat op grond van artikel 2:1, tweede lid, van het Burgerlijk Wetboek ook andere lichamen, waaraan een deel van de overheidstaak is opgedragen, rechtspersoonlijkheid bezitten indien dit uit het bij of krachtens de wet bepaalde volgt. Het is derhalve mogelijk om bij wet te bepalen dat een organisatie rechtspersoonlijkheid bezit. In het conceptwetsvoorstel wordt hierin voorzien voor ACNL.

Inning van de slotfee

De drie gecoördineerde luchthavens geven aan de inning van het deel van de luchtvaartmaatschappijen te verzorgen onder bepaalde voorwaarden: (1) dat ACNL de consultatie zelf uitvoert; (2) het risico voor te laat innen bij ACNL ligt; (3) de termijn van overdracht wordt vastgesteld op 3 maanden; (4) de luchthavens de slotfee één op één innen bij de luchtvaartmaatschappijen zonder enige vorm van bewerking; (5) het deel van de luchtvaartmaatschappijen geen onderdeel uitmaakt van de havengelden. In reactie op voorwaarde 1 wordt gemeld dat het wetsvoorstel ACNL verplicht om voor de consultatie te zorgen. Ten aanzien van punt 2 wordt gemeld dat het wetsvoorstel enkel verplicht om het geïnde bedrag af te staan. Hiermee is er geen risico met betrekking tot voorfinanciering voor de exploitant. Over punt 3 kan gemeld worden dat de termijn van overdracht een afspraak betreft tussen de luchthavens en de slotcoördinator. Voor punt 4 kan gemeld worden dat het wetsvoorstel geen ruimte laat om de slotfee te bewerken omdat de slotcoördinator deze vaststelt. Over het laatste punt kan gemeld worden dat het deel van de luchtvaartmaatschappijen inderdaad los staat van de havengelden.

Berekening van de slotfee

Een luchtvaartmaatschappij verzoekt om in regelgeving op te nemen dat eventuele verschillen aan het eind van het jaar gecompenseerd worden in het tarief van het daaropvolgende jaar. Naar aanleiding hiervan wordt opgemerkt dat dit volgt uit het feit dat in het wetsvoorstel is opgenomen dat ACNL een kostendekkend tarief in rekening moet brengen voor het uitoefenen van de aan ACNL opgedragen taken.

Begroting

De drie gecoördineerde luchthavens geven aan dat controle dient plaats te vinden op de juistheid van de begroting. Ze achten de controle van het rijk voldoende, zo lang het gehele proces tot vaststelling van de begroting open en transparant is. Daarbij is van belang dat er een formele vaststelling van de fee

plaatsvindt. Die vaststelling dient ook tijdig aan de luchthavens gecommuniceerd te worden. Ze willen ook dat het Rijk beleid maakt om onredelijke kostenstijgingen van ACNL te voorkomen. Als daar toch sprake van is dient er naar hun oordeel een vorm van beroepsmogelijkheid te worden gecreëerd.

In reactie hierop wordt opgemerkt dat de begroting van ACNL ter goedkeuring voorgelegd wordt aan de Minister. Wat de begroting in ieder geval moet bevatten is in het wetsvoorstel vastgesteld. Daar wordt de begroting door lenW op getoetst. Verder vindt de formele goedkeuring van de slotfee plaats door lenW. Dat volgt uit de Kaderwet. De slotcoördinator is ook verplicht de slotfee voor de ingangsdatum te publiceren. Dat volgt uit het wetsvoorstel. Het Rijk streeft verder naar een stabiel tariefbeleid door zbo's na. Dat is opgenomen in de toezichtvisie zbo's lenW (Verantwoorde Uitvoering, pagina 21 en 25). Bij de toetsing van de begroting zal daar altijd kritisch naar worden gekeken. Daarnaast hebben de gebruikers via de consultatie van de slotfee de mogelijkheid opmerkingen te plaatsten over eventuele ongewenste kostenstijgingen. lenW betreft de uitkomsten van de consultatie bij de eigen afwegingen. Daarom vindt de consultatie altijd vóór de goedkeuring door de Minister plaats.

Consultatieproces

Een luchtvaartmaatschappij stelt dat de slotfee gebaseerd moet worden op een transparante consultatie. De drie gecoördineerde luchthavens verzoeken een nadere uitwerking van het consultatieproces. Naar aanleiding hiervan wordt opgemerkt dat voor een verder invulling van het consultatieproces geen aanleiding bestaat en we ook niet aanwijzingen hebben dat dit tot problemen gaat leiden. Wel zal in de Memorie van Toelichting worden toegevoegd dat er een "transparante" consultatie dient plaats te vinden voor vaststelling van de slotfee.

Regeldruk

Naar het oordeel van de ATR zijn de nut en noodzaak van het wetsvoorstel voldoende onderbouwd en adviseert "het wetsvoorstel in te dienen, nadat rekening is gehouden met de adviespunten". De ATR adviseert om in de toelichting bij het voorstel te verduidelijken op welke onderdelen en met welke doelstellingen de ACNL na vijf jaar wordt geëvalueerd. In reactie hierop wordt opgemerkt dat in de Memorie van Toelichting is toegevoegd dat bij de evaluatie in ieder geval gekeken wordt naar de doeltreffendheid en doelmatigheid, zoals dat gebruikelijk is bij alle zbo's.

De drie gecoördineerde luchthavens gaven tot slot aan dat de eenmalige kosten voor de omvorming (die geraamd zijn op €35.000) voor rekening zijn van het Rijk. Naar aanleiding hiervan wordt opgemerkt dat de eenmalige kosten in eerste instantie voor rekening van SACN zijn.