Staatsblad
van het Koninkrijk der Nederlanden

Jaargang 2017

187

Besluit van 18 april 2017, houdende regels betreffende de exploitatie van de luchthaven Schiphol (Besluit exploitatie luchthaven Schiphol 2017)

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

Op de voordracht van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van 13 december 2016, nr. IenM/BSK-2016/297713, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken, gedaan in overeenstemming met Onze Minister van Economische Zaken;

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

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van 24 februari 2017, nr. W14.16.0415/IV);

Gezien het nader rapport van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van 12 april 2017, IenM/BSK-2017/78393, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken, uitgebracht in overeenstemming met Onze Minister van Economische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

HOOFDSTUK 1. ALGEMEEN

Artikel 1. Begripsbepalingen

1. In dit besluit wordt verstaan onder:

benchmark kwaliteitsindicatoren: een overzicht van de ontwikkeling van kwaliteitsindicatoren op de luchthaven in de laatste vijf kalenderjaren in vergelijking met de ontwikkeling van kwaliteitsindicatoren in de laatste vijf kalenderjaren op een aantal buitenlandse luchthavens in een peergroup;

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;

Euribor: de dagelijks door de European Banking Federation vastgestelde rente waartegen op de geldmarkt interbancaire deposito's in euro's van verschillende looptijden worden aangeboden in de landen waar de euro betaalmiddel is;

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;

initiële overcapaciteit: het verschil tussen de geprognosticeerde capaciteit en de verwachte vraag van verkeer en vervoer dat bestaat bij ingebruikneming van materiële vaste activa of een complex van materiële vaste activa;

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;

kostenbenchmark: een overzicht van de ontwikkeling van de kosten van de luchtvaartactiviteiten in de laatste vijf boekjaren voorafgaand aan de voorstellen, bedoeld in artikel 8.25e, eerste en tweede lid, van de wet en de prognoses van de kosten in het lopende boekjaar en de resterende boekjaren van de lopende tariefperiode;

luchthaven: luchthaven Schiphol;

luchtvaartactiviteiten: de in artikel 8.25d, eerste lid, van de wet bedoelde activiteiten van de exploitant van de luchthaven;

peergroup: een groep van zo veel mogelijk met de luchthaven vergelijkbare buitenlandse luchthavens;

projectgroep: de in artikel 8.25df, eerste lid, van de wet bedoelde projectgroep;

tariefperiode: de in artikel 8.25d, eerste lid, van de wet bedoelde periode van drie jaar, waarvoor de exploitant van de luchthaven de tarieven en voorwaarden voor de luchtvaartactiviteiten vaststelt;

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 peergroup van buitenlandse luchthavens gehanteerde tarieven in de laatste vijf jaar en, indien mogelijk, in het lopende jaar;

toerekeningssysteem: het in artikel 8.25g, eerste lid, van de wet bedoelde toerekeningssysteem;

unuïteitenmethode: de methode van afschrijving van materiële vaste activa of een complex van materiële vaste activa, waarbij sprake is van een gelijkblijvend bedrag van afschrijving en vermogenskosten per eenheid product over de daarvoor te verwachten economische levensduur, waarvan de waarde meer is dan honderd miljoen euro en dat wordt gekenmerkt door een initiële overcapaciteit.

wet: de Wet luchtvaart;

2. Het in artikel 8.1b, eerste lid, van de wet, bedoelde bedrag voor een investeringsproject is 20 miljoen euro.

Artikel 2. Luchtvaartactiviteiten

1. De luchtvaartactiviteiten betreffen de activiteiten van de exploitant van de luchthaven ten behoeve van:

a. het opstijgen en landen van luchtvaartuigen, waaronder in ieder geval het gebruik door luchtvaartuigen van taxi-, start- en landingsbanen en platforms;

b. het parkeren van luchtvaartuigen, waaronder in elk geval het gebruik door luchtvaartuigen van parkeerfaciliteiten op de luchthaven;

c. de afhandeling van passagiers van luchtvaartuigen en hun bagage, 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:

a. de verlening van een concessie voor brandstoflevering aan luchtvaartuigen;

b. utiliteitsdiensten;

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; en

d. de verstrekking van autorisaties voor beveiligd gebied aan derden.

HOOFDSTUK 2. TARIEVEN EN VOORWAARDEN, INVESTERINGS-PROGRAMMA EN INVESTERINGSPROJECTEN

§ 1. Vaststelling van tarieven en voorwaarden, aangepaste tarieven, aangepaste operationele voorwaarden, nieuwe tarieven en voorwaarden en investeringsprogramma

Artikel 3. Wijze van de mededelingen van de vaststelling

1. De exploitant van de luchthaven doet de mededeling van de vaststelling van de tarieven en voorwaarden, de aangepaste tarieven, de aangepaste operationele voorwaarden, de nieuwe tarieven en voorwaarden en het investeringsprogramma, bedoeld in artikel 8.25da, eerste lid, vierde lid, vijfde lid, artikel 8.25db, vierde lid respectievelijk artikel 8.25de, tweede lid, van de wet door:

a. terinzagelegging van de mededeling op in ieder geval de vestiging van de exploitant van de luchthaven op de luchthaven;

b. kennisgeving van de mededeling langs elektronische weg op een 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 of een representatieve organisatie aan het door hem respectievelijk haar opgegeven adres.

2. De exploitant van de luchthaven vermeldt in de kennisgeving van de mededeling, bedoeld in het eerste lid, onderdeel b, de datum waarop de tarieven en voorwaarden, de aangepaste tarieven, de aangepaste operationele voorwaarden, de nieuwe tarieven en voorwaarden respectievelijk het investeringsprogramma zijn vastgesteld, de periode van ter inzage legging en de locatie waar en de tijdstippen waarop de mededeling kan worden ingezien.

3. De exploitant van de luchthaven vermeldt voorts in de kennisgeving van de mededeling van de vaststelling van de aangepaste operationele voorwaarden, bedoeld in artikel 8.25da, vijfde lid, van de wet de datum waarop deze voorwaarden in werking treden.

Artikel 4. Tijdstip van de mededelingen van de vaststelling

1. De exploitant van de luchthaven doet de mededeling van de vaststelling van de tarieven en voorwaarden, bedoeld in artikel 8.25da, eerste lid, van de wet en de mededeling van de vaststelling van het investeringsprogramma, bedoeld in artikel 8.25de, tweede lid, van de wet, ten minste vijf maanden voor de datum van inwerkingtreding van de tarieven en voorwaarden.

2. De exploitant van de luchthaven doet de mededeling van de vaststelling van de aangepaste tarieven, bedoeld in artikel 8.25da, vierde lid, van de wet en de mededeling van de nieuwe tarieven en

voorwaarden, bedoeld in artikel 8.25db, vierde lid, van de wet ten minste vijf maanden voor de datum van inwerkingtreding van de aangepaste tarieven respectievelijk de datum van inwerkingtreding van de nieuwe tarieven en voorwaarden.

3. De exploitant van de luchthaven doet de mededeling van de vaststelling van de aangepaste operationele voorwaarden, bedoeld in artikel 8.25da, vijfde lid, van de wet ten minste acht weken voor de datum van inwerkingtreding van de aangepaste operationele voorwaarden.

Artikel 5. Samenvoeging van de mededelingen van de vaststelling

1. De mededeling van de vaststelling van de tarieven en voorwaarden, bedoeld in artikel 8.25da, eerste lid, van de wet wordt samengevoegd met de mededeling van het vijfjarig investeringsprogramma, bedoeld in artikel 8.25de, tweede lid, van de wet.

2. Indien de inwerkingtreding van de jaarlijks aangepaste tarieven, bedoeld in artikel 8.25d, vierde en vijfde lid, van de wet, samenvalt met de inwerkingtreding van de tarieven en voorwaarden, bedoeld in artikel 8.25d, eerste lid, van de wet, dan wel de nieuwe tarieven en voorwaarden, bedoeld in artikel 8.25db, eerste tot en met derde lid, worden de mededelingen van de vaststelling van deze tarieven en voorwaarden geïntegreerd in één mededeling.

Artikel 6. Bijdrage uit niet-luchtvaartactiviteiten

De in artikel 8.25dd, eerste lid, van de wet bedoelde bijdrage wordt bepaald 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.

§ 2. Vaststelling van raming, begroting en realisering van investeringsprojecten

Artikel 7. Wijze en tijdstip van de mededelingen inzake investeringsprojecten

De exploitant van de luchthaven doet de mededelingen inzake een investeringsproject of elk afzonderlijk onderdeel daarvan, bedoeld in artikel 8.25df, tweede, vierde en vijfde lid, van de wet schriftelijk aan de projectgroep overeenkomstig de in de projectgroep gemaakte afspraken over de wijze en het tijdstip van deze mededelingen.

Artikel 8. Inhoud van de mededeling van de vaststelling van de raming

De exploitant van de luchthaven vermeldt in de mededeling van de vaststelling van de raming van een investeringsproject, bedoeld in artikel 8.25df, tweede lid, in ieder geval de door de leden van de projectgroep ingediende zienswijzen over de voorgestelde raming en functionele specificaties.

§ 3. Voorstel voor tarieven en voorwaarden, aangepaste tarieven, aangepaste operationele voorwaarden, nieuwe tarieven en voorwaarden en investeringsprogramma

Artikel 9. Wijze van de mededelingen van en zienswijze over het voorstel

1. De exploitant van de luchthaven doet de mededeling van een voorstel voor tarieven en voorwaarden en nieuwe tarieven en voorwaarden, een voorstel van de afzonderlijke verrekeningen, het saldo van die verrekeningen en de daaruit volgende aangepaste tarieven, een voorstel tot aanpassing van de operationele voorwaarden en een voorstel van het investeringsprogramma, bedoeld in artikel 8.25e, eerste, tweede, derde respectievelijk zesde lid, van de wet door:

a. terinzagelegging van de mededeling op in ieder geval de vestiging van de exploitant van de luchthaven op de luchthaven gedurende een termijn van vier weken;

b. kennisgeving van de mededeling langs elektronische weg op een 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 of een representatieve organisatie aan het door hem respectievelijk haar opgegeven adres.

2. De exploitant van de luchthaven vermeldt in de kennisgeving van de mededeling, bedoeld in het eerste lid, de aanvang van de periode van ter inzage legging en de locatie waar en de tijdstippen waarop het voorstel, bedoeld in artikel 8.25e, eerste, tweede, derde respectievelijk zesde lid, van de wet kan worden ingezien.

3. Binnen vier weken na de dag waarop de in het eerste lid bedoelde mededeling is gedaan, kunnen gebruikers en representatieve organisaties hun zienswijze omtrent het voorstel schriftelijk kenbaar maken aan de exploitant van de luchthaven.

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

Artikel 10. Samenvoeging van de mededelingen van een voorstel

1. De mededeling van een voorstel voor tarieven en voorwaarden, dat wordt gedaan met het oog op de vaststelling van de in artikel 8.25d, eerste lid, van de wet bedoelde tarieven en voorwaarden, wordt samengevoegd met de mededeling van het voorstel voor het vijfjarig investeringsprogramma.

2. Indien de inwerkingtreding van de jaarlijkse aangepaste tarieven, bedoeld in artikel 8.25d, vierde en vijfde lid, van de wet, samenvalt met de inwerkingtreding van de tarieven en voorwaarden, bedoeld in artikel 8.25d, eerste lid, van de wet, dan wel nieuwe tarieven en voorwaarden, bedoeld in artikel 8.25db, eerste tot en met derde lid, van de wet, worden de mededelingen van de voorstellen voor deze tarieven geïntegreerd in één mededeling.

Artikel 11. Inhoud van een voorstel voor tarieven en voorwaarden

Het voorstel voor tarieven en voorwaarden, bedoeld in artikel 8.25e, eerste lid, van de wet, dat wordt gedaan met het oog op de vaststelling van de in artikel 8.25d, eerste lid, van de wet bedoelde tarieven en voorwaarden, bevat in ieder geval:

a. een onderbouwing van de tarieven en voorwaarden in elk jaar van de tariefperiode;

b. een specificatie van de geraamde opbrengsten uit de overige activiteiten, bedoeld in artikel 2, tweede lid, voor elk jaar van de tariefperiode;

c. 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 aan de luchtvaartactiviteiten worden toegerekend, waarbij de kosten worden uitgesplitst naar kostensoort en naar het geheel van beveiligingsactiviteiten en het geheel van overige luchtvaartactiviteiten;

d. voor zover het de materiële vaste activa, bedoeld in artikel 29, negende lid, betreft, de reëel constante bedragen van de afschrijvings- en vermogenskosten per gebruikseenheid als bedoeld in de bij dit besluit behorende bijlage;

e. voor de luchtvaartactiviteiten:

1°. een prognose van het 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 aanwending van de materiële activa, bedoeld in artikel 29, zevende lid, 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 met een nadere specificatie in overeenstemming met de kostenbenchmark, 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 32 bedoelde rendement in elk boekjaar van de eerstkomende tariefperiode ten opzichte van het lopende boekjaar; en

f. de omvang van de bijdrage, bedoeld in artikel 8.25dd, eerste lid, van de wet en de verdeling daarvan over elk van de jaren in de eerstvolgende tariefperiode.

Artikel 12. Inhoud van een voorstel voor aangepaste tarieven

Het voorstel voor aangepaste tarieven, bedoeld in artikel 8.25e, tweede lid, van de wet bevat in ieder geval:

a. een overzicht van elk van de door de gebruikers aan de exploitant van de luchthaven in artikel 8.25dg, eerste tot en met negende, elfde en twaalfde lid, bedoelde verschuldigde afzonderlijke verrekeningen, waarin de te verrekenen rentevergoedingen over de saldi van de te verrekenen bedragen, afzonderlijk zijn vermeld;

b. 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 van de in onderdeel a bedoelde verrekeningen, die in het eerstvolgende tariefjaar door de gebruikers zijn verschuldigd;

c. een voorstel tot het in mindering brengen of het achterwege laten van de in onderdeel a bedoelde rentevergoeding;

d. een overzicht van elk van de door de exploitant van de luchthaven aan de gebruikers in artikel 8.25dg, eerste tot en met negende, elfde en twaalfde lid, bedoelde verschuldigde afzonderlijke verrekeningen, waarin de te verrekenen rentevergoeding over de saldi van de te verrekenen bedragen afzonderlijk zijn vermeld;

e. de vermelding van de periode waarin de in onderdelen a en d bedoelde verrekeningen in de aangepaste tarieven worden verwerkt;

f. een overzicht van elk van de 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 5%. Het overzicht bevat tevens de vermelding van het resterende aantal jaren, waarin het verschil in afschrijvings-, vermogens- en operationele kosten overeenkomstig artikel 8.25dg, tiende lid, van de wet, buiten de kosten en tarieven wordt gelaten; en

g. een overzicht van de mutaties van de onderscheiden in onderdeel a bedoelde verrekeningen en van elk van de in de in artikel 30 bedoelde financiële verantwoordingen over de aan het voorstel voorafgaande boekjaren nog resterende verrekeningen.

Artikel 13. Inhoud van een voorstel voor aangepaste operationele voorwaarden

Het voorstel voor aangepaste operationele voorwaarden bevat in ieder geval:

a. een omschrijving en onderbouwing van de voorgestelde aanpassing; en

b. de datum waarop de aangepaste operationele voorwaarden in werking treden.

Artikel 14. Inhoud van een voorstel voor nieuwe tarieven en voorwaarden

Het voorstel voor nieuwe tarieven en voorwaarden, bedoeld in artikel 8.25e, eerste lid, van de wet, dat wordt gedaan met het oog op de vaststelling van de in artikel 8.25db, eerste tot en met derde lid, van de wet bedoelde nieuwe tarieven en voorwaarden, bevat in ieder geval:

a. een onderbouwing van de nieuwe tarieven en voorwaarden in elk jaar van de resterende tariefperiode;

b. een overzicht en onderbouwing van de omvang van de verandering van de kosten van de exploitant van de luchthaven als gevolg van uitzonderlijke en onvoorziene omstandigheden als bedoeld in artikel 8.25db, tweede lid, van de wet, dan wel het besluit of de rechterlijke uitspraak, bedoeld in artikel 8.25db, derde lid, van de wet; en

c. voor zover de nieuwe tarieven en voorwaarden verband houden met onvoorziene en uitzonderlijke omstandigheden als bedoeld in artikel 8.25db, tweede lid, van de wet, een onderbouwing waarom deze omstandigheden, gelet op het bepaalde in artikel 22 als uitzonderlijk en onvoorzien worden aangemerkt.

Artikel 15. Informatie voorafgaand aan de mededeling van een voorstel voor tarieven en voorwaarden

Voorafgaand aan de mededeling van een voorstel voor de in artikel 8.25d, eerste lid, van de wet bedoelde 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 16. Informatie over het voorstel van het investeringsprogramma

1. De exploitant van de luchthaven geeft de volgende informatie over het voorstel van het investeringsprogramma:

a. 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;

b. het effect op de kosten, waarbij van elk van de investeringen met een financiële omvang van een miljoen euro of meer tevens de financiële omvang ten behoeve van luchtvaartactiviteiten en het tijdstip van ingebruikneming wordt aangegeven en voor elk investeringsproject het effect op de netto kosten; en

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.

2. In aanvulling op de in het eerste lid, bedoelde informatie, verstrekt de exploitant van de luchthaven het capaciteitsontwikkelingsplan.

3. De exploitant van de luchthaven informeert gebruikers en representatieve organisaties jaarlijks over de voortgang van het investeringsprogramma, uiterlijk op hetzelfde tijdstip als waarop hij de in artikel 8.25e, tweede lid, van de wet bedoelde mededeling doet.

§ 4. Voorstellen voor raming investeringsprojecten

Artikel 17. Projectgroep

1. De exploitant van de luchthaven stelt voor elk investeringsproject een projectgroep in op een tijdstip dat ten minste 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 elk afzonderlijk onderdeel daarvan.

2. De deelname aan de projectgroep staat open voor elke gebruiker dan wel representatieve organisatie.

3. De exploitant van de luchthaven doet de oproep tot deelname aan de projectgroep,bedoeld in het eerste lid, door:

a. terinzagelegging van de oproep op in ieder geval de vestiging van de exploitant van de luchthaven op de luchthaven gedurende een termijn van vier weken na deze terinzagelegging; en

b. kennisgeving van de oproep langs elektronische weg op een zodanig geschikte wijze dat de gebruikers en representatieve organisaties zo goed mogelijk worden bereikt.

Artikel 18. Wijze en tijdstip mededeling voorstel raming

De exploitant van de luchthaven doet de mededeling van het voorstel met betrekking tot de raming van een investeringsproject, bedoeld in artikel 8.25e, zevende lid, van de wet, schriftelijk aan de projectgroep overeenkomstig de in de projectgroep gemaakte afspraken over het tijdstip en de wijze van die mededeling.

Artikel 19. Informatie over voorstel raming

1. De exploitant van de luchthaven geeft in aanvulling op de informatie, bedoeld in artikel 8.25e, zevende lid, van de wet, de volgende informatie over het voorstel voor de raming van een investeringsproject of een afzonderlijk onderdeel daarvan, bedoeld in dat artikellid:

a. het oordeel van de investeringscommissie of een ander daarmee vergelijkbaar orgaan van de exploitant van de luchthaven; en

b. een onderbouwing van eventuele verschillen tussen de uitkomsten van de kostentechnische review en de uitgavenraming.

2. Indien opnieuw een voorstel met betrekking tot de raming van een investeringsproject of een afzonderlijk onderdeel daarvan wordt ingediend in verband met uitzonderlijke en onvoorziene omstandigheden als bedoeld in artikel 8.25dg, tiende lid, van de wet, dan geeft de exploitant van de luchthaven in de mededeling van dit voorstel, bedoeld in artikel 8.25e, zevende lid, van de wet, tevens gemotiveerd aan:

a. waarom deze omstandigheden, gelet op het bepaalde in artikel 23, als uitzonderlijk en onvoorzien worden aangemerkt; en

b. welke mogelijke effecten deze omstandigheden hebben op de investeringsbegroting.

§ 5. Verrekeningen

Artikel 20. Tijdstip en wijze van verrekening

1. De verrekeningen uit enig boekjaar, bedoeld in artikel 8.25dg, eerste, tweede, zesde tot en met achtste, elfde en twaalfde lid, van de wet wordt over gelijke delen gespreid over de eerstvolgende aaneengesloten drie boekjaren na de vaststelling van de financiële verantwoording.

2. De verrekeningen uit enig boekjaar, bedoeld in artikel 8.25dg, derde tot en met vijfde lid, van de wet vinden plaats in het eerstvolgende boekjaar na de vaststelling van de financiële verantwoording.

3. De te verrekenen rentevergoeding over de saldi van de door de exploitant van de luchthaven aan de gebruikers verschuldigde, nog te verrekenen bedragen, wordt berekend vanaf het einde van het boekjaar waarin de verrekenplicht is ontstaan en waarop de financiële verantwoording betrekking heeft tot het tijdstip van inwerkingtreding van de aangepaste tarieven, waarin de nog verschuldigde bedragen of delen daarvan zijn verwerkt.

4. Het derde lid is van overeenkomstige toepassing op de te verrekenen rentevergoeding over de saldi van de door gebruikers aan de exploitant van de luchthaven verschuldigde, nog te verrekenen bedragen.

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

Artikel 21. Verschil investeringsuitgaven en investeringsbegroting

Het verschil tussen de daadwerkelijke investeringsuitgaven van een investeringsproject of elk afzonderlijk onderdeel daarvan, en de investeringsbegroting, bedoeld in artikel 8.25dg, negende en tiende lid, van de wet, is 5%.

§ 6. Uitzonderlijke en onvoorziene omstandigheden

Artikel 22. Uitzonderlijke en onvoorziene omstandigheden (tarieven en voorwaarden)

Uitzonderlijke en onvoorziene omstandigheden als bedoeld in artikel 8.25db, tweede lid, van de wet, zijn omstandigheden die:

a. de exploitant van de luchthaven niet kon voorzien op enig moment in de periode voorafgaand aan het tijdstip waarop hij de mededeling van de vaststelling van de tarieven en voorwaarden, bedoeld in artikel 8.25db, eerste lid, van de wet, heeft gedaan;

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

c. die niet dan wel in beperkte mate kunnen worden beïnvloed door de exploitant van de luchthaven;

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 de bedoelde tarieven naar de in artikel 8.25dc, eerste, derde en vierde lid, van de wet bedoelde maatstaven niet mag worden verwacht.

Artikel 23. Uitzonderlijke en onvoorziene omstandigheden (investeringsproject)

Uitzonderlijke en onvoorziene omstandigheden als bedoeld in artikel 8.25dg, tiende lid, van de wet, zijn omstandigheden die:

a. optreden na vaststelling van de investeringsraming;

b. de exploitant van de luchthaven niet heeft kunnen voorzien op enig moment in de periode voorafgaand aan het tijdstip waarop hij de mededeling van de vaststelling van de raming en de daarbij behorende functionele specificaties, bedoeld in artikel 8.25df, tweede lid, van de wet heeft gedaan van elk investeringsproject of elk afzonderlijk onderdeel daarvan;

c. niet door de exploitant van de luchthaven zijn veroorzaakt;

d. buiten zijn invloed liggen en van niet-commerciële of niet financiële aard zijn; en

e. een buitenproportioneel groot effect hebben op de investeringsraming van het investeringsproject of elk afzonderlijk onderdeel daarvan.

§ 7. Gemeenschappelijk, transparant systeem van tarieven

Artikel 24. Gemeenschappelijk, transparant systeem van tarieven

Bij de vaststelling van en het daaraan voorafgaand doen van een mededeling van een voorstel voor tarieven en voorwaarden ten behoeve van een gemeenschappelijk, transparant systeem van tarieven als bedoeld in artikel 8.25dj, tweede en derde lid van de wet, is voor de exploitant van de luchthaven dit besluit in zijn geheel en voor de exploitant van de deelnemende overige burgerluchthavens, die een gemeenschappelijk, transparant systeem van tarieven toepassen, de artikelen 2, eerste lid, 3, 4, 9, 11, onderdeel a, 15 en 27, eerste lid van overeenkomstige toepassing.

Artikel 25. Inhoud voorstel gemeenschappelijk transparant systeem van tarieven

Onverminderd het bepaalde in artikel 24 in samenhang met artikel 11, bevat het voorstel voor de tarieven en voorwaarden ten behoeve van een gemeenschappelijk, transparant systeem van tarieven, bedoeld in artikel 8.25dj, vierde lid, van de wet, in ieder geval:

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.

§ 8. Beveiligingsactiviteiten ten behoeve van de burgerluchtvaart

Artikel 26. Afwijkende regels in geval van bijzondere aanwijzing

1. In afwijking van de artikelen 4 en 9 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, kan de exploitant van de luchthaven nieuwe tarieven als bedoeld in artikel 8.25db, eerste lid, van de wet vaststellen met het oog op de uit een structurele maatregel voortvloeiende kosten, met inachtneming van het volgende:

a. 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 1 april respectievelijk 1 november, zijnde uiterlijk 7 november, respectievelijk 7 juni;

b. de exploitant van de luchthaven doet de mededeling van een voorstel voor nieuwe tarieven, bedoeld in artikel 8.25e, eerste lid, van de wet, voor zover deze verband houdt met de kosten van de in onderdeel a bedoelde structurele maatregelen, binnen drie weken na de in onderdeel a bedoelde aankondiging;

c. de exploitant van de luchthaven raadpleegt binnen twee weken na de dag waarop de exploitant van de luchthaven de in onderdeel b genoemde mededeling heeft gedaan, de gebruikers en representatieve organisaties;

d. de exploitant van de luchthaven doet binnen twee weken na de in onderdeel c bedoelde raadpleging mededeling van de vaststelling van nieuwe tarieven in verband met de inwerkingtreding van de beveiligingsmaatregelen.

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 de in artikel 8.25db, eerste lid, van de wet bedoelde nieuwe tarieven voor de beveiliging van de burgerluchtvaart vast. Het vierde lid is van overeenkomstige toepassing.

§ 9. Klachtrecht en procestoets Autoriteit Consument en Markt

Artikel 27. Inhoud aanvraag bij de ACM

1. Een aanvraag als bedoeld in artikel 8.25f, eerste lid van de wet, bevat in ieder geval:

a. 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, zesde 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;

b. 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

c. 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.

3. De in het tweede lid bedoelde aanvraag bevat de gronden voor het oordeel van de deelnemer van de projectgroep dat de bij 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.

§ 10. Benchmarks

Artikel 28. Totstandkoming benchmarks

1. De exploitant van de luchthaven stelt na overleg met de gebruikers en representatieve organisaties op:

a. een peergroup teneinde jaarlijks een tarievenbenchmark op te stellen;

b. een peergroup teneinde jaarlijks een benchmark kwaliteitsindicatoren op te stellen;

c. een lijst van kwaliteitsindicatoren met betrekking tot de luchthaven teneinde jaarlijks de benchmark kwaliteitsindicatoren op te stellen; en

d. een model teneinde jaarlijks een kostenbenchmark op te stellen.

2. De exploitant van de luchthaven stelt de peergroups, de lijst en het model, bedoeld in het eerste lid, vast, na raadpleging van de gebruikers en representatieve organisaties over het voorstel voor deze peergroups, deze lijst en dit model.

3. De exploitant van de luchthaven kan de peergroups, de lijst en het model, bedoeld in het eerste lid, wijzigen overeenkomstig het bepaalde in het tweede lid.

§ 11. Toerekeningsysteem en financiële verantwoording

Artikel 29. Toerekeningsysteem

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 toerekeningssysteem opgenomen verdeelsleutels, die zijn gebaseerd op het daadwerkelijk gebruik van die productiemiddelen voor de luchtvaartactiviteiten.

3. Het toerekeningssysteem 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.

5. Materiële vaste activa worden pas aangewend voor luchtvaartactiviteiten na het moment van ingebruikneming voor dat doel.

6. Goodwill wordt niet begrepen onder materiële vaste activa als bedoeld in het vierde lid.

7. 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 toerekeningssysteem opgenomen verdeelsleutels.

8. 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.

9. In afwijking van het achtste 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.

10. 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, waarbij deze zes jaar gekoppeld wordt aan de kostenberekening van twee opeenvolgende tariefperioden.

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

12. 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.

13. 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 30. Financiële verantwoording

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

a. een overzicht van de categorieën van materiële vaste activa, met een aanduiding van de verdeelsleutels die daarbij overeenkomstig artikel 29 zijn toegepast, en de mate waarin zij voor luchtvaartactiviteiten zijn aangewend;

b. een gespecificeerd overzicht van de kosten en opbrengsten die betrekking hebben op de luchtvaartactiviteiten, met een aanduiding van de verdeelsleutels die daarbij overeenkomstig artikel 29 zijn toegepast;

c. een specificatie van de bijdrage, bedoeld in artikel 8.25dd, eerste lid, van de wet, die in de betreffende tariefperiode voor het betreffende boekjaar in aanmerking is genomen bij de vaststelling van de tarieven, bedoeld in artikel 8.25d, eerste lid, van de wet;

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 kalenderjaren, waarin die verrekeningen gespreid zullen plaats vinden;

e. een specificatie van de in het afgelopen boekjaar in gebruik genomen activa;

f. een specificatie van het in artikel 8.25dg, tiende lid, van de wet bedoelde verschil in afschrijvings-, vermogens- en operationele kosten dat voortvloeit uit het verschil tussen de daadwerkelijke investeringsuitgaven van investeringsprojecten en de investeringsbegroting, indien 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 31. Goedkeuring toerekeningsysteem

De Autoriteit Consument en Markt verleent goedkeuring aan het toerekeningssysteem voor ten hoogste zes jaar, waarbij deze zes jaar gekoppeld wordt aan maximaal twee tariefperioden.

Artikel 32. Geprognosticeerd rendement

1. Bij de bepaling van de tarieven voor de luchtvaartactiviteiten wordt het geprognosticeerde rendement in elk boekjaar van de eerstkomende tariefperiode over de in artikel 29, elfde lid, bedoelde Regulatory Asset Base als maatstaf gebruikt.
2. Het geprognosticeerde rendement, bedoeld in het eerste lid, 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 bijlage bij dit besluit.
3. Bij de berekening van het geprognosticeerde rendement, bedoeld in het eerste lid, over de beveiligingsactiviteiten, wordt tevens onderdeel B van de bijlage bij dit besluit in acht genomen.
4. Bij de berekening van het in het eerste lid bedoelde geprognosticeerde rendement blijven de verrekeningen, bedoeld in artikel 8.25dg, van de wet, buiten beschouwing.

HOOFDSTUK 3. VERSLAGLEGGING

Artikel 33 Inhoud exploitatieverslag

1. Het verslag, bedoeld in artikel 8.29a, eerste lid van de wet, bevat in ieder geval:
a. de uitkomsten van de in artikel 28 bedoelde benchmark kwaliteitsindicatoren;
b. de voortgang van het investeringsprogramma;
c. het capaciteitsontwikkelingsplan in relatie tot het gerealiseerde en het te verwachten verkeers- en vervoersvolume;
d. de ontwikkeling van netwerkkwaliteit;
e. de mate van draagvlak onder gebruikers en representatieve organisaties over de in onderdelen a tot en met c, bedoelde informatie; en
f. een integrale beschrijving van de belangrijkste ontwikkelingen, bedoeld in de onderdelen a tot en met d in hun onderlinge samenhang en de effecten daarvan op het in artikel 8.3 van de wet bedoelde optimale gebruik van de luchthaven.
2. De beschrijving van de ontwikkeling van netwerkkwaliteit over de daaraan voorafgegane laatste tariefperiode waarover de exploitant van de luchthaven ter uitvoering van artikel 8.29a van de wet verslag uitbrengt, betreft in ieder geval:
a. het aantal rechtstreekse verbindingen per jaar op de luchthaven, onderscheiden naar intercontinentale en Europese verbindingen, in vergelijking met de vier grootste luchthavens in Europa exclusief Turkije, en de twee grootste luchthavens in het Midden-Oosten en Turkije, gemeten in het totaal aantal passagiers;
b. het aantal rechtstreekse verbindingen per jaar op de luchthaven, onderscheiden naar vluchten op zakelijke en niet-zakelijke bestemmingen;
c. het jaarlijkse verkeers-, vracht- en passagiersvolume op de luchthaven, gemeten naar oorsprong/ bestemming en transfer, in vergelijking met, indien mogelijk, de vier grootste luchthavens in Europa exclusief Turkije en de twee grootste luchthavens in het Midden-Oosten en Turkije, gemeten in het totaal aantal passagiers;

d. de jaarlijkse verkeersontwikkeling op de luchthaven, met ten minste een onderscheid naar hub- en mainportgebonden verkeer, vrachtvluchten en niet-zakelijk verkeer; en

e. de hubkwaliteit van de luchthaven per jaar, gemeten in de kwaliteit en het aantal goed op elkaar aansluitende vluchten op de luchthaven in vergelijking met, indien mogelijk, de vier grootste luchthavens in Europa exclusief Turkije en de twee grootste luchthavens in Midden-Oosten en Turkije, gemeten in het totaal aantal passagiers;.

3. De beschrijving van de ontwikkeling van netwerkkwaliteit, bedoeld in het eerste lid, onderdeel d, betreft voorts de verwachte ontwikkeling van de netwerkkwaliteit voor de lopende tariefperiode en een toelichting op de wijze waarop die ontwikkeling door de exploitant van de luchthaven wordt ondersteund, voor zover dit geen als bedrijfsvertrouwelijk te kwalificeren informatie bevat.

Artikel 34. Oplevering en verstrekking verslag

1. De exploitant van de luchthaven brengt het verslag steeds uit na afloop van de tariefperiode, bedoeld in artikel 8.25d, eerste lid, van de wet en vóór 1 juni van het boekjaar waarin de tariefperiode eindigt, tenzij Onze Minister van Infrastructuur en Milieu met toepassing van artikel 8.29a, eerste lid, van de wet schriftelijk en vóór 1 november van het lopende boekjaar aan de exploitant van de luchthaven meedeelt een verslag te verlangen vóór 1 juni van het volgende boekjaar.

2. De exploitant van de luchthaven verstrekt het verslag, bedoeld in artikel 8.29a, eerste lid, van de wet, op verzoek aan de gebruikers en representatieve organisaties.

HOOFDSTUK 4. OVERGANGS- EN SLOTBEPALINGEN

Artikel 35. Overgangsbepalingen

1. Het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol, zoals dat luidde onmiddellijk voorafgaande aan het tijdstip van inwerkingtreding van het onderhavige besluit, blijft van toepassing ten aanzien van:

a. de mededeling van een voorstel voor tarieven en voorwaarden, bedoeld in artikel 12.6a, tweede lid, onder a, van de wet, zoals dit artikel luidt met ingang van het tijdstip van inwerkingtreding van de wet van 22 juni 2016 tot wijziging van de Wet luchtvaart in verband met de evaluatie van de Wet van 29 juni 2006 tot wijziging van de Wet luchtvaart inzake de exploitatie van de luchthaven Schiphol (Stb. 2016, 272), het voorstel voor tarieven en voorwaarden waarop deze mededeling betrekking heeft en de daaropvolgende vaststelling van de tarieven en voorwaarden;

b. de mededeling van een voorstel voor tarieven en voorwaarden, bedoeld in artikel 12.6b, eerste lid, van de wet, zoals dit artikel luidt met ingang van het tijdstip van inwerkingtreding van de in onderdeel a bedoelde wet, het voorstel voor tarieven en voorwaarden waarop deze mededeling betrekking heeft en de daaropvolgende vaststelling van deze tarieven en voorwaarden;

c. de informatie die voorafgaand aan de mededelingen, bedoeld in de onderdelen a en b, moet worden verstrekt;

d. de toerekening van kosten aan luchtvaartmaatschappijen en de goedkeuring van het toerekeningsysteem die plaatsvinden met het oog op het voorstel voor tarieven en voorwaarden, bedoeld in onderdeel a, en de daarop volgende vaststelling van deze tarieven en voorwaarden;

e. het opstellen van de financiële verantwoording over een boekjaar waarvoor uitsluitend jaarlijkse tarieven gelden als bedoeld in artikel 8.25d, eerste lid, van de wet, zoals dit artikel luidde onmiddellijk voorafgaand aan het tijdstip van inwerkingtreding van de in onderdeel a genoemde wet;

f. de toelichting op de financiële verantwoording over het boekjaar waarvoor gedeeltelijk jaarlijkse tarieven gelden als bedoeld in artikel 8.25d, eerste lid, van de wet, zoals dit artikel luidde onmiddellijk voorafgaand aan het tijdstip van inwerkingtreding van de in onderdeel a genoemde wet, voor zover het betreft de specificatie van het verschil tussen de geraamde en werkelijke opbrengsten uit de tarieven over de periode binnen dit voornoemde boekjaar waarvoor de jaarlijkse tarieven gelden;

g. een structurele maatregel ter uitvoering van een bijzondere aanwijzing als bedoeld in artikel 37ac, tweede lid, van de Luchtvaartwet en de aanpassing van de tarieven in verband met de kosten van deze maatregel, mits deze kosten kunnen worden verrekend in tarieven die gelden gedurende de periode die is gelegen vóór het tijdstip waarop de tarieven en voorwaarden, bedoeld in artikel 8.25d, eerste lid, van de wet, zoals dat luidt met ingang van het tijdstip van inwerkingtreding van de in onderdeel a genoemde wet, voor de eerste maal in werking treden;

h. de aanvraag bij de Autoriteit Consument en Markt, bedoeld in artikel 12.6a, tweede lid, onder c, van de wet, zoals dit artikel luidt met ingang van het tijdstip van inwerkingtreding van de in onderdeel a bedoelde wet; en

i. het exploitatieverslag over de periode waarvoor uitsluitend jaarlijkse tarieven gelden als bedoeld in artikel 8.25d, eerste lid, van de wet, zoals dit luidde onmiddellijk voorafgaand aan het tijdstip van inwerkingtreding van de in onderdeel a genoemde wet.

2. Artikel 20 is van overeenkomstige toepassing op de verrekeningen, bedoeld in artikel 8.25d, tiende en elfde lid, zoals deze leden luidden voor het tijdstip van inwerkingtreding van de in het eerste lid, onderdeel a, genoemde wet, die op grond van artikel 12.6a, derde lid, van de Wet plaatsvinden bij de aldaar bedoelde vaststelling van de tarieven voor drie jaar en de aangepaste tarieven.

Artikel 36. Intrekking besluit

Het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol wordt ingetrokken.

Artikel 37. Inwerkingtreding

Indien de wet van 22 juni 2016 tot wijziging van de Wet luchtvaart inzake de exploitatie van de luchthaven Schiphol (Stb. 2016, 272) in werking treedt, treedt dit besluit op hetzelfde tijdstip in werking.

Artikel 38. Citeertitel

Dit besluit wordt aangehaald als: Besluit exploitatie luchthaven Schiphol 2017.

Het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State wordt met de daarbij behorende stukken openbaar gemaakt door publicatie in de Staatscourant.

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

Wassenaar, 18 april 2017

Willem-Alexander

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijksma

Uitgegeven de *twaalfde* mei 2017

De Minister van Veiligheid en Justitie,
S.A. Blok

stb-2017-187
ISSN 0920 - 2064
's-Gravenhage 2017

Bijlage bij artikel 32

DE BEREKENING VAN HET GEPROGNOSTICEERDE RENDEMENT

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 8.25dg, van de wet bedoelde verrekeningen.

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.

A. DE BEREKENING VAN HET (TOEGESTANE) RENDEMENT

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 activiteiten die rechtstreeks verband houden met luchtvaartactiviteiten (b) + verplichte bijdrage niet-luchtvaartactiviteiten voor luchtvaartactiviteiten (c)

waarbij,
(a) totaal opbrengsten tarieven omvat de opbrengsten, zijnde de som van de producten van het aantal gebruikseenheden vermenigvuldigd met de vastgestelde tarieven voor landen, opstijgen, parkeren, afhandeling van passagiers alsmede beveiliging.
(b) opbrengsten overige activiteiten die rechtstreeks verband houden met luchtvaartactiviteiten omvat alle opbrengsten uit de in artikel 2, tweede lid, bedoelde activiteiten van de exploitant van de luchthaven.
(c) de verplichte bijdrage niet-luchtvaartactiviteiten voor luchtvaartactiviteiten betreft de in artikel 8.25dd, eerste lid, van de wet, bedoelde bijdrage.

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 toerekeningssysteem 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 29 bedoelde toerekeningsysteem en overeenkomstig aanvaardbare bedrijfseconomische principes.

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 honderd miljoen euro, 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 honderd miljoen euro 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 29, negende 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, 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.

t = economische levensduur vanaf het moment van ingebruikneming (jaren 1 tot n) ;

T = het vigerende wettelijke tarief voor vennootschapsbelasting (in procentpunten).

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

Bovenstaande berekening 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 honderd miljoen euro 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.
De berekening dient conform aanvaardbare bedrijfseconomische principes te worden uitgevoerd. De periode waarvoor de berekening wordt gemaakt is gekoppeld aan twee opeenvolgende tariefperioden.

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:

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

waarbij R als volgt wordt berekend:
R = EBIT x (1–T) = (AR – AC) x (1 – T)

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

Totale opbrengsten (AR) = totaal opbrengsten tarieven (a) + opbrengsten overige activiteiten die rechtstreeks verband houden met de luchtvaartactiviteiten (b) + verplichte bijdrage niet-luchtvaartactiviteiten voor luchtvaartactiviteiten (c).

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

De in artikel 29, elfde 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 29, achtste 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 29, vijfde 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.

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

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 de boekwaarde van de materiële vaste activa op basis van unuïteitenmethode).

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

Bij de berekening van het maximaal toegestane geprognosticeerde rendement overeenkomstig artikel 32, worden de verrekeningen, bedoeld in artikel 8.25dg, van de wet niet meegenomen.

B. BEREKENING VAN HET RENDEMENT OVER DE BEVEILIGINGS-ACTIVITEITEN

De berekening van het rendement over de beveiligingsacitiviteiten geschiedt op analoge wijze als de berekening van het rendement over de luchtvaartactiviteiten beschreven in deel A van deze bijlage 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; en

– de berekening uitsluitend plaats heeft over de Regulatory Asset Base voor de beveiliging van de burgerluchtvaart.

C. DE GEWOGEN GEMIDDELDE VERMOGENSKOSTEN (WACC)

De WACC berekening na belastingen

De WACC na belastingen is gebaseerd op het zogenoemde Capital Asset Pricing Model (CAPM). De WACC wordt, rekening houdend met belastingen, berekend met behulp van de formule:

$$WACC = g \times Kd \times (1–T) + (1–g) \times (Rf + (EMRP \times \text{Equity Bèta}))$$

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.

– Rf = risicovrij rendement (uitgedrukt in een percentage); het gemiddelde effectieve rendement («yield to maturity») op een Nederlandse staatsobligatie met een resterende looptijd van 10 jaar over 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 voor tarieven en voorwaarden doet.

– Kd = kostenvoet van rentedragende schulden (uitgedrukt in een percentage); de kredietopslag Kd-Rf 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 gemiddelde van het 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 eurozone met het laagste rentepercentage over 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 door de exploitant van de luchthaven een daarmee vergelijkbare portefeuille van obligaties met een resterende looptijd van circa 10 jaar gebruikt. In dat geval bevat het voorstel voor tarieven en voorwaarden, bedoeld in artikel 8.25e, eerste lid, van de wet, dat wordt gedaan met het oog op de vaststelling van de in artikel 8.25d, eerste lid, van de wet bedoelde tarieven, in aanvulling op de in artikel 11 genoemde informatie, een vergelijkbare portefeuille van obligaties met een resterende looptijd van circa 10 jaar.

– 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 voor tarieven en voorwaarden 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 aan de hand van de navolgende formule, nadat de Asset Bèta, de Debt Bèta en g zijn bepaald:

Asset Bèta + (Asset Bèta – Debt Bèta) × (g/(1–g)) × (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 ten minste vier) zo veel mogelijk representatieve beursgenoteerde luchthavens binnen de gebieden waar de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte (EER) van toepassing is en Zwitserland op basis van hun vergelijkbaarheid met de luchthavenactiviteiten van de exploitant van de luchthaven op de luchthaven (zogenoemde peergroup) 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 gebieden waar de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte van toepassing is en Zwitserland, uit een oogpunt van vergelijkbaarheid met de luchthaven, representatieve, beursgenoteerde luchthavens minder dan vier bedraagt, worden uit een

oogpunt van vergelijkbaarheid, representatieve, beursgenoteerde luchthavens buiten de EER en Zwitserland in vergelijkbare economische stelsels geselecteerd tot het genoemde aantal van vier uit een 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 (Kd, Debt Bèta).

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

De WACC berekening voor belastingen

Voor de berekening van de aan luchtvaartactiviteiten toe te rekenen kosten is het toegestaan om de WACC voor belastingen in de kosten door te berekenen. Bij de berekening van de aan de in artikel 2, eerste lid, bedoelde luchtvaartactiviteiten toe te rekenen kosten, wordt de WACC voor belastingen gehanteerd.

Het maximaal toegestane rendement voor belastingen wordt berekend met behulp van de onderstaande formule:

RAB_{totaal} x WACC (na belastingen) / (1-T)

RAB_{totaal} = overeenkomstig de berekening zoals opgenomen in deel A van deze bijlage.

WACC (na belastingen) = overeenkomstig de berekening zoals opgenomen in deel C van deze bijlage onder het kopje «WACC na belastingen».

T = het vigerende wettelijke tarief voor vennootschapsbelasting (in procentpunten).

NOTA VAN TOELICHTING

1. Inleiding

Het onderhavige besluit geeft allereerst uitwerking aan de bepalingen van afdeling 8.4 van de Wet luchtvaart met betrekking tot de economische regulering van de exploitatie van de luchthaven Schiphol (hierna: de wet). Deze bepalingen van de wet zijn aangepast bij wet van 22 juni 2016 tot wijziging van de Wet luchtvaart in verband met de evaluatie van de Wet van 29 juni 2006 tot wijziging van de Wet luchtvaart inzake de exploitatie van de luchthaven Schiphol (Stb. 2016, 272) (hierna: de wijzigingswet). De wijziging van deze bepalingen noodzaakt tot aanpassing van de op afdeling 8.4 van de wet gebaseerde bepalingen van het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol.

Daarnaast geeft het onderhavige besluit uitvoering aan de bepalingen met betrekking tot de verslaglegging in het kader van de exploitatievergunning (afdeling 8.5 van de Wet luchtvaart). De wijzigingswet noodzaakt eveneens tot aanpassing van de op afdeling 8.5 van de wet gebaseerde bepalingen van het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol.

Gelet op het aantal noodzakelijke aanpassingen van het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol is besloten dat besluit in te trekken en het onderhavige besluit vast te stellen.

Dit besluit is tot stand gekomen in overeenstemming met de Minister van Economische Zaken. Tevens heeft over dit besluit nauw overleg plaatsgevonden met het Ministerie van Financiën en de Autoriteit Consument en Markt (hierna: ACM).

2. Aanleiding

De wijzigingswet is tot stand gekomen naar aanleiding van de evaluatie van de Wet van 29 juni 2006 tot wijziging van de Wet luchtvaart inzake de exploitatie van de luchthaven Schiphol. De wijzigingen zijn de uitkomst van de verplichte evaluatie, waarvan de uitkomsten met de Tweede Kamer zijn gedeeld (Kamerstukken II 2012/13, 33 231, nr. 1). Samen met Schiphol, de gebruikers en representatieve organisaties is een samenhangend pakket aan maatregelen opgesteld om het bestaande systeem op elementen te verbeteren. Voor een uitgebreide toelichting op het pakket aan maatregelen en de wijziging van de wet wordt verwezen naar de brieven aan de Tweede Kamer van 4 april 2012, 5 juni 2013 en 2 september 2013 (Kamerstukken II 2012/13, 33 231, nrs. 1, 2 en 3), de memorie van toelichting bij het voorstel voor de wijzigingswet (Kamerstukken II 2014/15, 34 197, nr. 3) en de toelichting bij de nota van wijziging van 30 maart 2016 (Kamerstukken II 2015/16, 34 197, nr. 7).

De meest omvangrijke wijziging betreft de vervanging van het systeem van jaarlijkse tarieven en voorwaarden door het systeem van meerjarige tarieven en voorwaarden. Deze wijziging van de wet noodzaakt tot aanpassing van nagenoeg alle bepalingen van het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol waarmee uitvoering is gegeven aan de jaarlijkse tariefsystematiek. Deze aanpassing wordt nader toegelicht in paragraaf 3 en in de artikelsgewijze toelichting.

Ook de overige maatregelen die met de wijzigingswet in de wet zijn opgenomen, noodzaken tot aanpassing van het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol. Het gaat hier om maatregelen die betrekking hebben op onder andere de beperking van tariefschommelingen met behulp van de verrekeningsegalisatie, de efficiëntieprikkel voor investeringsprojecten,

de verplichte financiële bijdrage vanuit de niet-luchtvaartactiviteiten aan de luchtvaartactiviteiten en de verslaglegging over de ontwikkeling van netwerkkwaliteit. Deze aanpassingen worden in de artikelsgewijze toelichting verduidelijkt.

3. Verhouding tot bestaande regelgeving

Zoals aangegeven in de memorie van toelichting bij het voorstel voor de wijzigingswet zijn in de Wet luchtvaart twee afzonderlijke regelingen opgenomen, elk met een eigen toezichtarrangement. Allereerst is ter voorkoming van misbruik van de economische machtspositie van de luchthaven de totstandkoming van de tarieven en voorwaarden van de luchthaven Schiphol en het door de ACM uit te oefenen sectorspecifieke mededingingstoezicht daarop geregeld. Uitgangspunt daarbij is een reguleringssysteem dat gebruikers voldoende bescherming biedt tegen eventueel misbruik van economische machtspositie door de exploitant van de luchthaven, maar dat tegelijkertijd zo veel mogelijk ruimte overlaat aan de onderhandelingen tussen marktpartijen. In dit kader worden eisen gesteld aan de exploitant van de luchthaven inzake raadplegingen, publicatie en informatie en aan de tarieven en voorwaarden; de afzonderlijke tarieven en voorwaarden moeten non-discriminatoir en redelijk zijn en de tarieven voor het geheel kostengeoriënteerd.

Daarnaast is de exploitatievergunning geregeld, waarmee het publieke belang van de continuïteit van de luchthaven als vitale schakel in de mainport is geborgd (afdeling 8.4) alsmede de verslaglegging in het kader van de exploitatievergunning (afdeling 8.5).

Op 15 maart 2009 is richtlijn 2009/12/EG van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2009 inzake luchthavengelden (PbEG 2009 L 70) (hierna: richtlijn luchthavengelden) in werking getreden. In deze richtlijn zijn gemeenschappelijke beginselen neergelegd voor het heffen van luchthavengelden op communautaire luchthavens. Schiphol is op dit moment de enige Nederlandse luchthaven die onder de reikwijdte van de richtlijn luchthavengelden valt, gelet op de in die richtlijn neergelegde drempelwaarde van 5 miljoen passagiersbewegingen. Ter implementatie van de richtlijn luchthavengelden is bij wet van 27 januari 2011, houdende aanpassing van de Wet luchtvaart ten behoeve van de implementatie van richtlijn nr. 2009/12/EG (Stb. 2011, 67), aan afdeling 8.4 van de Wet luchtvaart onder meer de bepaling toegevoegd dat luchthavengelden uit een oogpunt van publiek en algemeen belang kunnen worden gedifferentieerd en dat deze tarieven relevant, objectief en transparant moeten zijn. Voor een nadere toelichting wordt gewezen op de memorie van toelichting bij de wet van 27 januari 2011 (Kamerstukken II, 2010/11, 32 519, nr. 3).

Met de wijzigingswet is geen substantiële beleidwijziging beoogd. De met die wet gemaakte verbeteringen borduren voort op de bestaande systematiek. De belangrijkste uitgangspunten van de wet, zoals ex ante kostenoriëntatie voor het geheel en de eisen van non-discriminatie- en redelijkheid met betrekking tot de individuele tarieven en voorwaarden, blijven onverkort van kracht. Voor een nadere toelichting op deze verbeteringen wordt gewezen op paragraaf 2 en de aldaar genoemde kamerstukken.

4. Hoofdlijnen van het besluit

Met het onderhavige besluit wordt aangesloten bij de hiervoor geschetste systematiek van de wet. In hoofdstuk 1 zijn definities neergelegd en zijn de luchtvaartactiviteiten omschreven waarop de regels over de totstandkoming van de tarieven en voorwaarden betrekking

hebben. In hoofdstuk 2 is ter uitvoering van afdeling 8.4 van de wet de wijze van totstandkoming van de tarieven en voorwaarden, het investeringsprogramma en investeringsprojecten geregeld. In hoofdstuk 3 is, ter uitvoering van afdeling 8.5 van de wet, de verslaglegging die nodig is met het oog op het door de Minister van Infrastructuur en Milieu uit te oefenen toezicht in het kader van de exploitatievergunning, nader geregeld. Hoofdstuk 4 bevat de overgangs- en slotbepalingen.

Het meest omvangrijke hoofdstuk betreft hoofdstuk 2. Dit hoofdstuk bevat allereerst nadere regels met betrekking tot de vaststelling van tarieven en voorwaarden en investeringsprogramma's, waaronder ook de randvoorwaarden voor het bepalen van de in artikel 8.25dd, eerste lid, van de wet bedoelde verplichte bijdrage uit niet-luchtvaartactiviteiten aan luchtvaartactiviteiten (paragraaf 1), en de vaststelling van de raming, begroting en realisering van investeringsprojecten (paragraaf 2). In dit verband wordt ook paragraaf 5 genoemd, dat de verrekeningen betreft op basis waarvan de aangepaste tarieven worden vastgesteld, en verder paragraaf 6 dat een uitwerking bevat van het in de wet gebruikte begrip «uitzonderlijke en onvoorziene omstandigheden». Met paragrafen 1, 2, 5 en 6 is uitvoering gegeven aan artikel 8.25di, eerste lid, van de wet.

Daarnaast bevat hoofdstuk 2 nadere regels met betrekking tot voorstellen voor tarieven en voorwaarden en het investeringsprogramma (paragraaf 3) en voorstellen voor de raming van investeringsprojecten (paragraaf 4). In dit verband wordt ook paragraaf 10 van het besluit genoemd. Paragraaf 10 bevat nadere regels met betrekking tot de totstandkoming van de drie benchmarks, die als toelichting bij de voorstellen voor tarieven en voorwaarden moeten worden gevoegd. Met de paragrafen 3, 4 en 10 is uitvoering gegeven aan artikel 8.25e, twaalfde lid, van de wet.

Paragraaf 7 en paragraaf 8 bevatten regels die gelden voor zowel de vaststelling van tarieven als het voorstel dat daaraan voorafgaat. Deze paragrafen zijn gebaseerd op zowel artikel 8.25di, eerste lid, als artikel 8.25e, twaalfde lid. Paragraaf 7 betreft de totstandkoming van gemeenschappelijke tarieven en paragraaf 8 de totstandkoming van tarieven naar aanleiding van een structurele maatregel in verband met beveiligingsactiviteiten. De in paragrafen 7 en 8 opgenomen bepalingen waren voorheen opgenomen in artikel 14a respectievelijk artikel 5 van het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol en zijn, met uitzondering van de aanpassing van de verwijzing naar andere artikelen, inhoudelijk niet gewijzigd.

In paragraaf 9 worden nadere regels gesteld inzake het klachtrecht en de procestoets op de raming van investeringsprojecten door de ACM. De regels met betrekking tot het klachtrecht waren voorheen geregeld in artikel 6 van het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol en zijn ongewijzigd overgenomen, met dien verstande dat deze tevens gelden ten aanzien van een aanvraag tot vaststelling of de aangepaste tarieven, de aangepaste operationele voorwaarden en de nieuwe tarieven en voorwaarden in strijd zijn met de gestelde regels. Artikel 8.25f, achtste lid, van de wet biedt hiervoor de basis. De regels met betrekking tot de procestoets zijn vastgesteld in verband met de uitbreiding van de bevoegdheden van de ACM rond de totstandkoming van investeringsprojecten. Deze regels geven uitvoering aan artikel 8.25fa, zevende lid, van de wet.

Paragraaf 11 bevat nadere regels met betrekking tot de inrichting en goedkeuring van het toerekeningssysteem, de toedeling van de activa aan de activiteiten, de inrichting van de gescheiden administratie binnen de boekhouding en de financiële verantwoording. Deze regels waren

voorheen opgenomen in paragraaf 4 van het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol en zijn vrijwel ongewijzigd overgenomen. Met deze regels wordt uitvoering wordt gegeven aan artikel 8.25g, vijfde lid, van de wet.

5. Uitvoering en handhaving

Bij brief van 14 juli 2016 heeft de ACM de Staatssecretaris van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu bericht dat het besluit uitvoerbaar en handhaafbaar is, mits rekening wordt gehouden met de aanbevelingen en opmerkingen zoals opgenomen in de brief en de bijlage. Enkele opmerkingen betroffen het overgangsrecht, waaraan gevolg is gegeven. Verder heeft de ACM met name verzocht de nota van toelichting op enkele onderdelen te verduidelijken. Nagenoeg alle gewenste verduidelijkingen zijn overgenomen.

6. Gevolgen

6.1 Financiële gevolgen voor Schiphol, luchtvaartmaatschappijen en representatieve organisaties

Dit besluit brengt nalevingskosten mee voor de exploitant van de luchthaven en voor de gebruikers van de luchthaven en representatieve organisaties.

In de memorie van toelichting bij het voorstel voor de wijzigingswet is reeds een beschrijving van deze kosten opgenomen. De gemiddelde jaarlijkse kosten van de exploitant van de luchthaven en de gebruikers en representatieve organisaties worden thans geraamd op respectievelijk € 950.000,– en € 150.000,–. Deze bedragen zijn exclusief mogelijke externe juridische kosten, de kosten van de evaluatie van de wet en de geschatte eenmalige kosten voor de ontwikkeling van de kwaliteitsbenchmarks ter grootte van € 17.000,–.

6.2 Financiële gevolgen voor rijksoverheid

De invoering van een verplichte financiële bijdrage heeft invloed op het resultaat van Schiphol en daarmee op het dividend dat kan worden uitgekeerd aan de aandeelhouders, waaronder de Staat (met 69,77% van de aandelen in Schiphol). In de brief aan de Tweede Kamer van 2 september 2013 (Kamerstukken II 2012/13, 33 231, nr. 2) is aangegeven dat het dividendbeleid van Schiphol voorziet in een maximale «pay-out» van 50% van het resultaat (toekomend aan aandeelhouders exclusief waardeveranderingen). De vennootschapsbelasting over het nettoresultaat bedraagt 25%. Grofweg geschat zou derhalve een financiële bijdrage vanuit niet-luchtvaartactiviteiten leiden tot een dividendafname van de Staat die 26% bedraagt van de financiële bijdrage. Overigens heeft Schiphol ook op grond van de oude systematiek al diverse malen vrijwillig een financiële bijdrage verstrekt en was derhalve reeds sprake van financiële gevolgen voor de rijksoverheid als gevolg van een financiële bijdrage uit niet-luchtvaartactiviteiten.

6.3 Kosten uitvoering en handhaving door de Autoriteit Consument en Markt (ACM)

De ACM heeft bij brief van 13 februari 2014 gemotiveerd aangegeven per saldo extra capaciteit nodig te hebben voor het uitvoeren van haar toezichthoudende taak. Hiervoor heeft de ACM € 50.000,– aan extra middelen op jaarbasis nodig. Het deel van deze kosten dat direct betrekking heeft op de uit de Wet luchtvaart voortvloeiende taken van de ACM, wordt op grond van de Instellingswet Autoriteit Consument en

Markt ten laste gebracht van de sector. In het jaarverslag van de ACM vindt hierover verantwoording plaats.

7. Advisering en consultatie

Evenals in het voorbereidingstraject van de wijzigingswet, is overleg gevoerd met de gebruikers, de exploitant van de luchthaven en representatieve organisaties, te weten BARIN (Board of Airline Representatives In the Netherlands) en SAOC (Schiphol Airline Operators Committee) en is hen gelegenheid geboden tot het inbrengen van commentaar. Daarnaast is intensief overleg gevoerd met de ACM teneinde de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van de regelgeving te optimaliseren.

Verder is, voorafgaande aan de internetconsultatie, een informatiebijeenkomst georganiseerd waaraan gebruikers, representatieve organisaties en de exploitant van de luchthaven hebben deelgenomen. Tijdens deze bijeenkomst is een concept van het ontwerpbesluit toegelicht en zijn betrokken partijen in de gelegenheid gesteld aanvullende vragen te stellen en suggesties aan te dragen. Betrokkenen hebben vervolgens het concept van het ontwerpbesluit ontvangen dat aan de ACM is voorgelegd voor een uitvoerings- en handhavingstoets.

Het ontwerpbesluit is in de periode van 11 augustus tot en met 15 september 2014 via het internet geconsulteerd. Deze consultatie heeft vier reacties opgeleverd, waarvan twee openbaar. Drie reacties zijn afkomstig van bedrijven uit de luchtvaartsector (waaronder KLM en EasyJet) en één reactie van een marktpartij buiten de luchtvaartsector. Over de internetconsultatie is een verslag opgesteld, waarin een samenvatting op hoofdlijnen is gegeven van de ingediende reacties. Zowel de openbare reacties als het verslag zijn te vinden op www.internetconsultatie.nl.

De in het kader van internetconsultaties ingediende reacties betroffen: de definitie luchtvaartactiviteiten, netwerkkwaliteit, samenvoeging van mededelingen van tarieven en voorwaarden, de verplichte financiële bijdrage, de vijfjaarsprognose die gebruikers aan de exploitant van de luchthaven verstrekken, de drie benchmarks, enkele WACC parameters, het exploitatieverslag, de efficiëntieprikkels voor investeringsprojecten en de rol van de ACM.

Hieronder is per onderwerp aangegeven of de reacties al dan niet tot aanpassing van het ontwerpbesluit hebben geleid. Alleen van de openbare reacties wordt de naam van de indiener hieronder vermeld.

Luchtvaartactiviteiten

KLM verzoekt om de definitie van luchtvaartactiviteiten enger te formuleren. Volgens KLM laat de huidige formulering ruimte voor de exploitant van de luchthaven om luchtvaartinfrastructuur zodanig in te richten dat niet-noodzakelijke faciliteiten kunnen worden toegekend aan luchtvaartactiviteiten. Als voorbeeld wordt verwezen naar Schiphol Plaza. In reactie hierop wordt opgemerkt dat op grond van de wet luchtvaartmaatschappijen via de luchthaventarieven alleen betalen voor activiteiten van Schiphol ten behoeve van het gebruik van de luchthaven. De definitie van luchtvaartactiviteiten sluit hierop aan. Het besluit zelf bevat enkel de omschrijving van de activiteiten die als zodanig worden aangemerkt. De opsomming van de aldaar binnen de verschillende categorieën opgenomen activiteiten is niet limitatief. In zoverre er sprake is van een luchtvaartactiviteit, kunnen de kosten hiervoor derhalve worden doorberekend in de tarieven. Dat geldt ook voor Schiphol Plaza. De ACM houdt

hier toezicht op. De definitie van luchtvaartactiviteiten blijft daarom ongewijzigd.

Een organisatie vraagt zich af of het niet beter zou zijn om de exploitant van de luchthaven toe te staan of te verplichten alle veiligheidskosten door te berekenen in de tarieven, en wijst daarbij als voorbeeld op de brandweerfaciliteiten en politieactiviteiten. In reactie hierop wordt opgemerkt dat de kosten voor de eigen brandweerfaciliteiten en de beveiligingskosten (security) ten behoeve van luchtvaartactiviteiten worden doorberekend in de tarieven, maar dat de kosten van politie niet door Schiphol zelf worden gemaakt en Schiphol deze derhalve ook niet kan doorrekenen.

Netwerkkwaliteit

EasyJet heeft verzocht om regels te maken hoe netwerkkwaliteit moet worden geëvalueerd door de exploitant van de luchthaven en benadrukt dat de tarieven kostengeörienteerd moeten blijven. In reactie daarop wordt opgemerkt dat de bevordering van netwerkkwaliteit al geruime tijd onderdeel van het beleid vormt. De met de wijzigingswet geregelde borging van netwerkkwaliteit behelst niet meer dan dat Schiphol bij het voorstel voor tarieven en voorwaarden en bij de vaststelling ervan de mogelijke effecten op de netwerkkwaliteit moet aangeven en dat Schiphol in het kader van de exploitatievergunning over de netwerkkwaliteit moet rapporteren. In artikel 33 van het onderhavige besluit is de rapportageverplichting in het kader van de exploitatievergunning nader uitgewerkt en zijn de elementen genoemd die de beschrijving van de ontwikkeling van netwerkkwaliteit moet bevatten.

Verder blijven de belangrijkste uitgangspunten van de wet, zoals de ex ante kostenoriëntatie op het niveau van de totale tariefopbrengsten, in dit besluit onverkort van kracht.

Samenvoeging mededelingen

Een organisatie heeft aangegeven dat de bepalingen met betrekking tot de samenvoeging van de verschillende mededelingen van de vaststelling en voorstellen van tarieven en voorwaarden en van het investeringsprogramma, de indruk wekken dat sprake is van afzonderlijke tarieven die op eenzelfde tijdstip in werking treden. Mede naar aanleiding hiervan is de tekst van deze bepalingen aangepast. De bepalingen zijn nu opgenomen in de artikelen 5 en 10. In de toelichting bij deze artikelen wordt hier nader op ingegaan.

Verplichte financiële bijdrage van niet-luchtvaartactiviteiten aan luchtvaartactiviteiten

Een organisatie heeft aangegeven de opschorting van de verplichte bijdrage in geval van uitzonderlijke en onvoorziene omstandigheden niet logisch te vinden. Opgemerkt wordt dat de bepaling met betrekking tot de opschorting van de verplichte bijdrage is geschrapt. Op grond van artikel 8.25dd van de wet wordt de verplichte bijdrage bij de vaststelling van de driejaarlijkse tarieven in aanmerking genomen. Indien uitzonderlijke en onvoorziene omstandigheden leiden tot de vaststelling van nieuwe tarieven en voorwaarden voor de resterende tariefsperiode, wordt geen verplichte bijdrage in aanmerking genomen.

Een organisatie heeft aangegeven dat ten behoeve van de consistentie tussen ex ante en ex post de verplichte bijdrage niet moet worden opgenomen bij de berekening van het rendement conform bijlage A van het besluit. Naar aanleiding hiervan is de berekening tussen ex ante en ex

post consistent gemaakt in Bijlage A. In de toelichting op Bijlage A wordt naar aanleiding van deze opmerking benadrukt dat aan de luchtvaart toerekenbare opbrengsten niet uitsluitend de opbrengsten betreffen die worden behaald met de luchtvaartactiviteiten maar ook de verplichte financiële bijdrage uit niet-luchtvaartactiviteiten.

EasyJet merkt op dat de exploitant van de luchthaven een grote vrijheid heeft in het bepalen van de omvang van de verplicht bijdrage in de gekozen dual-till systematiek en dat de omvang afhankelijk is van het succes op de andere activiteiten. In reactie hierop wordt opgemerkt dat uitdrukkelijk gekozen is voor handhaving van de bestaande dual till systematiek. Schiphol moet in het voorstel voor meerjarige tarieven en voorwaarden melding doen van de omvang van de verplichte bijdrage. Artikel 6 regelt hoe deze eigen bijdrage wordt bepaald. Het staat gebruikers en representatieve organisaties vrij om Schiphol tijdens de consultatie te vragen om de omvang van de bijdrage te beargumenteren. Het is uiteindelijk aan de aandeelhouders om een besluit te nemen over de hoogte van de bijdrage en aan Schiphol om een besluit te nemen over de spreiding over de jaren van een tariefperiode. In het kader van een bij de ACM ingediende aanvraag kan aan de orde komen of de tarieven en voorwaarden, na verwerking van de verplichte bijdrage, aan de wettelijke vereisten voldoen.

Vijfjaarsprognose van gebruikers aan de exploitant van de luchthaven

KLM pleit voor handhaving van de jaarlijkse prognoses van verkeer en vervoer in plaats van een vijfjaarsprognose, gezien de dynamiek en onvoorspelbaarheid van de markt. In reactie hierop wordt opgemerkt dat deze informatieverstrekking noodzakelijk is in het kader van de totstandkoming van meerjarige tarieven en voorwaarden en dat deze in lijn is met de richtlijn luchthavengelden. In de toelichting bij artikel 15 wordt naar aanleiding van deze inbreng benadrukt dat het om prognoses gaat die indicatief van aard zijn vanwege de dynamiek en onvoorspelbaarheid van de markt.

Benchmarks

EasyJet geeft aan een onafhankelijke en externe toetsing van de benchmarks noodzakelijk te vinden om de betrouwbaarheid van de resultaten te kunnen waarborgen. In reactie hierop wordt aangegeven dat de systematiek waarmee invulling wordt gegeven aan de benchmarks aansluit bij de opzet van het reguleringssysteem, waarin overleg met gebruikers en representatieve organisaties centraal staat. Het onderhavige besluit verplicht de exploitant van de luchthaven tot overleg met gebruikers en representatieve organisaties over de vaststelling van de peergroups, de lijst met kwaliteitsindicatoren en het model voor een kostenbenchmark. De bruikbaarheid van de benchmarks kan aan de orde komen in het kader van een aanvraag bij de ACM tot vaststelling of de tarieven en voorwaarden in strijd zijn met de bij of krachtens de wet gestelde regels.

WACC parameters

EasyJet vindt dat de hoogte van de Equity Market Risk Premium (hierna: EMRP) niet moet worden vastgelegd, maar moet worden onderworpen aan een publieke consultatie. KLM pleit voor een integrale overname van het advies van Boot, zowel ten aanzien van de EMRP (handhaven op 4%) als ten aanzien van de bouwrente (handhaving van de bouwrente). Ten aanzien van de Asset Bèta geeft KLM aan de voorkeur te hebben voor de

voorgestelde methodiek van Ligterink, boven die van Boer&Croon. In het verlengde hiervan heeft KLM een specifiek verzoek ingediend voor aanpassing van de formulering van de peergroup (asset base) en het mandje er bepaling van de kredietspread (debt risk premium).

In reactie hierop wordt opgemerkt dat er voor gekozen is de aanbevelingen van Boot en de actualisatie van de WACC door Boer en Croon nagenoeg geheel over te nemen. De formuleringen worden niet aangepast, omdat deze niet in lijn zijn met de gemaakte afspraken. Gewezen wordt op de brief aan de Tweede Kamer van 5 juni 2013 (kamerstukken II 2012/13 33 231, nr. 2).

Ten aanzien van de EMRP wordt aangegeven dat in de huidige regelgeving al wordt gewerkt met een vaste waarde voor de EMRP. In het advies van Boot en Ligterink wordt opgemerkt dat het vastleggen voor langere termijn van deze parameter het enige zinvolle is en in ieder geval zorgt voor enige voorspelbaarheid. In de toelichting op deel C van de bijlage worden de WACC parameters nader toegelicht.

Efficiëntieprikkel voor investeringsprojecten

KLM heeft aangegeven de duur van de efficiëntieprikkel voor investeringsprojecten te kort te vinden en de drempelwaarde van 5% te hoog. In reactie daarop wordt opgemerkt dat de duur van de prikkel in het wetsvoorstel is geregeld. De invulling van het systeem van efficiëntieprikkels is bovendien een duidelijke verbetering ten opzichte van de huidige reguleringssystematiek, waarin geen efficiëntieprikkel geldt voor investeringsprojecten.

Een organisatie heeft aangeven de indruk te hebben dat partijen specifieke onderdelen uit het pakket aan maatregelen ter discussie willen stellen. Als voorbeeld wordt de duur van de efficiencyprikkel genoemd. Een verlening van de termijn van de efficiëntieprikkel heeft volgens deze organisatie consequenties voor de WACC. Geadviseerd wordt om het gehele pakket opnieuw te heroverwegen als er op elementen zaken worden aangepast. In reactie hierop wordt aangegeven dat het pakket aan maatregelen waarover het kabinet de Tweede Kamer heeft geïnformeerd niet ter discussie staat. Deze onderdelen vormen nu een evenwichtig geheel.

Investeringsprojecten

EasyJet merkt op dat alle gebruikers toegang moeten krijgen tot de informatie die gedeeld wordt met de projectgroep van een investeringsproject. Zij vraagt zich af wat representatieve organisaties die deelnemen aan een projectgroep met hun achterban mogen delen. In reactie hierop wordt opgemerkt dat het gebruikers en representatieve organisaties vrij staat om deel te nemen aan de projectgroep. Wat een representatieve organisatie die deelneemt aan de projectgroep mag delen wordt in de projectgroep bepaald. Vanwege de vertrouwelijkheid van de informatie, die de aanbesteding zou kunnen beïnvloeden, wordt niet uitgesloten dat Schiphol hier eisen aan zal stellen en dat dit kan betekenen dat de representatieve organisatie die deelneemt aan de projectgroep bepaalde informatie niet mag delen met hun achterban.

KLM merkt op dat uitsluitend de timing van een investeringsproject ter discussie kan staan vanwege uitzonderlijke en onvoorziene omstandigheden en niet de raming als zodanig, omdat anders de ongewenste situatie ontstaat dat voor hetzelfde object de kostenraming wordt verhoogd. Naar aanleiding hiervan is in deze toelichting verduidelijkt dat eventuele uitzonderlijke en onvoorziene omstandigheden niet kunnen worden gebruikt om geraamde kosten die geen verband houden met deze

omstandigheden op te hogen. Gewezen wordt naar de toelichting bij de artikelen 19 en 23.

Investeringsprogramma

Naar aanleiding van de opmerking van een organisatie dat bij het voorstel voor een investeringsprogramma het effect op de netto kosten niet hoeft te worden weergegeven bij kleinere projecten, is de betreffende bepaling aangepast. Voor elk investeringsproject moet tevens het effect op de netto kosten worden weergegeven.

Exploitatieverslag

Een organisatie merkt op dat het niet wenselijk is om het exploitatieverslag tegelijkertijd met de financiële verantwoording te sturen.

KLM verzoekt om de aan het exploitatieverslag verbonden verplichting van verspreiding aan gebruikers en representatieve organisaties te handhaven.

Twee organisaties doen tekstsuggesties over de inhoud van de rapportage, met name voor het onderdeel netwerkkwaliteit. Naar aanleiding van deze reacties is het exploitatieverslag losgekoppeld van de financiële verantwoording. De bestaande wijze van verspreiding van het exploitatieverslag blijft verder gehandhaafd. Gebruikers en representatieve organisaties kunnen het exploitatieverslag opvragen bij de exploitant van de luchthaven. De tekstsuggesties zijn grotendeels overgenomen.

Rol Autoriteit Consument en Markt

EasyJet pleit voor een uitgebreidere rol van de ACM. Zij maakt zich verder zorgen dat er op het gebied van netwerkkwaliteit een overlap ontstaat tussen de bevoegdheden van de ACM in het kader van de tariefregulering enerzijds en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu anderzijds. In reactie hierop wordt opgemerkt dat de rol van de ACM inherent verbonden is aan de gekozen reguleringssystematiek en dat uit de evaluatie is gebleken dat de bestaande systematiek goed heeft gefunctioneerd en op onderdelen wordt verbeterd. De rol van de ACM blijft gehandhaafd en wordt op onderdelen uitgebreid.

Voorts wordt erop gewezen dat de Minister van Infrastructuur en Milieu geen mogelijkheid heeft om in het kader van de exploitatievergunning invloed uit te oefenen op de totstandkoming van de tarieven en voorwaarden. De ACM is verantwoordelijk voor het sectorspecifieke toezicht op de tarieven en voorwaarden.

Overgangsrecht

Met betrekking tot het overgangsrecht zijn een aantal opmerkingen gemaakt en verzocht om verduidelijking. Het overgangsrecht is op meerdere punten aangepast. Voor een toelichting hierop wordt verwezen naar de toelichting bij artikel 35.

8. Inwerkingtreding

Met de inwerkingtreding van het besluit is aangesloten bij de inwerkingtreding van de wijzigingswet.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel 1

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

De definitie van de functionele specificaties heeft primair betrekking op in kwantitatieve termen meetbare prestaties. Indien met het investeringsproject ook een kwaliteitsverbetering van de dienstverlening wordt nagestreefd, kunnen in aanvulling hierop ook kwalitatieve en kwantitatieve eigenschappen worden gebruikt, zoals het aantal check-in faciliteiten en het aantal passagiers dat per uur de security-faciliteiten kan passeren.

De leesbaarheid van de definitie van de unuïteitenmethode is verbeterd zonder de inhoudelijke strekking te wijzigen.

De in de definitie van kostenbenchmark opgenomen zinsnede «prognoses van de kosten in het lopende boekjaar», heeft betrekking op de geconsulteerde kosten welke gebaseerd moet zijn op daadwerkelijke kosten en de te verwachten kostenontwikkelingen.

Artikel 2

De activiteiten waarop de economische regulering betrekking heeft, waren reeds omschreven in artikel 2, eerste lid, van het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol. De inhoud van dit artikel 2 is overgenomen in artikel 2 van het onderhavige besluit. Om die reden wordt voor een toelichting op artikel 2 verwezen naar de toelichting bij artikel 2 van het met dit besluit ingetrokken Besluit exploitatie luchthaven Schiphol (Stb. 2006, nr. 333).

Het onderhavige besluit brengt slechts twee aanpassingen mee. Dit betreft allereerst de wijziging van de in het eerste lid opgenomen formulering van «de beveiliging van passagiers en hun bagage» in «beveiliging van de burgerluchtvaart». Hiermee is aangesloten bij Verordening (EG) Nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2008 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 2320/2002 (PbEG 2008, L 97). Met deze aanpassing is geen wijziging van de kostentoerekeningsprincipes beoogd tussen luchtvaart en niet-luchtvaartactiviteiten.

Daarnaast is in het tweede lid «de verlening van een concessie voor catering van luchtvaartuigen» verwijderd omdat deze is komen te vervallen. Aan het tweede lid is «de verstrekking van autorisaties in beveiligd gebied» toegevoegd.

Artikel 3

Dit artikel regelt de wijze waarop de exploitant van de luchthaven mededeling doet van de vaststelling van de tarieven en voorwaarden, de aangepaste tarieven, de aangepaste operationele voorwaarden, de nieuwe tarieven en voorwaarden en het investeringsprogramma.

De in het eerste lid beschreven wijze waarop mededeling van de vaststelling van de tarieven en voorwaarden plaats heeft, is op één onderdeel 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.

Artikel 4

Dit artikel regelt de tijdstippen waarop de mededeling van de vaststelling van de tarieven en voorwaarden, de aangepaste tarieven, respectievelijk de aangepaste operationele voorwaarden uiterlijk moet worden gedaan. Met de onderscheiden momenten 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. Zoals bepaald in artikel 8.25d, tweede lid, van de wet kunnen tarieven en voorwaarden binnen de periode van drie jaar per jaar verschillen.

De termijn van ten minste vijf maanden tussen het moment van vaststelling en de datum van inwerkingtreding van de tarieven en voorwaarden die gold op grond van het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol, is in dit besluit gehandhaafd. Dit stelt de ACM in de gelegenheid om, in het geval haar wordt verzocht de rechtmatigheid van de vastgestelde tarieven en voorwaarden te beoordelen, daarover een besluit te nemen voordat de tarieven en voorwaarden in werking treden. Indien noodzakelijk kan de exploitant van de luchthaven tijdig nieuwe tarieven en voorwaarden vaststellen.

De termijn van ten minste vijf maanden tussen het moment van vaststelling en de datum van inwerkingtreding geldt ook met betrekking tot aangepaste tarieven en voorwaarden en nieuwe tarieven en voorwaarden. De enige uitzondering betreft de vaststelling van aangepaste operationele voorwaarden. Hiervoor geldt een termijn van ten minste acht weken tussen het moment van vaststelling en de datum van inwerkingtreding. Het klachtrecht blijft van toepassing en kan er in dit geval voor zorgen dat inwerkingtreding van de aangepaste voorwaarden wordt uitgesteld in het geval de ACM verzocht is om een besluit te nemen over de rechtmatigheid.

Artikelen 5 en 10

Een maal in de drie jaar valt de totstandkoming van de aangepaste tarieven samen met de totstandkoming van de driejaarlijkse tarieven. Omdat uiteindelijk niet twee afzonderlijke tariefregimes zullen gelden, maar de verschuldigde verrekeningen geïntegreerd zullen zijn in de driejaarlijkse tarieven en voorwaarden, wordt met artikel 5 en 10 geregeld dat de mededelingen met betrekking tot de voorstellen voor deze tarieven en voorwaarden en de mededelingen van de daaropvolgende vaststelling worden geïntegreerd in één mededeling. Voorgaande geldt ook indien de totstandkoming van de aangepaste tarieven samenvalt met de totstandkoming van nieuwe tarieven en voorwaarden.

Artikel 6

In dit artikel is voorgeschreven hoe de in artikel 8.25dd, eerste lid, van de wet genoemde verplichte bijdrage uit de niet-luchtvaartactiviteiten wordt bepaald. Daarbij is het verwachte gemiddelde jaarlijkse rendement over het eigen vermogen van de onderneming waartoe de exploitant van de luchthaven behoort en het normrendement van belang. Het normrendement is een instrument van de Staat als aandeelhouder.

De Staat stelt als aandeelhouder voor iedere deelneming een afzonderlijk en specifiek normrendement vast om het maatschappelijk vermogen verantwoord te beheren. Het normrendement beoogt de onderneming voldoende rendement te laten behalen om de continuïteit van de luchthaven op lange termijn te bewerkstelligen.

De exploitant van de luchthaven bepaalt het verwachte gemiddelde rendement over het eigen vermogen per jaar en het verwachte gemid-

delde rendement over het eigen vermogen voor de eerste volgende tariefperiode. Het is aan de aandeelhouders om te bepalen welk gedeelte van het verschil tussen het verwachte gemiddelde rendement en het normrendement voor een bijdrage aan de luchtvaartactiviteiten zal worden aangewend. Daarbij geldt dat, op grond van artikel 8.25dd, eerste lid, van de wet, bij de vaststelling van de bijdrage rekening moet worden gehouden met de continuïteit van de onderneming en de financierbaarheid van de investeringen van de exploitant van de luchthaven. Daarbij kan ook gedacht worden aan geplande investeringen op de langere termijn. De exploitant van de luchthaven bepaalt vervolgens op welke wijze de bijdrage wordt verdeeld over de jaren binnen de betreffende tariefperiode.

In het kader van een eventuele daartoe ingediende aanvraag, kan de ACM beoordelen of de tarieven na doorvoering van de verplichte bijdrage voldoen aan de bij of krachtens de wet gestelde regels, zoals de vereisten van kostenoriëntatie, non-discriminatie en redelijkheid.

De vaststelling van het jaarlijkse normrendement laat de regelgeving inzake de berekening van het geprognosticeerd rendement en de gewogen gemiddelde vermogenskosten, zoals deze in de bijlage bij dit besluit is opgenomen, onverlet.

Artikel 7

Dit artikel regelt dat de wijze en het tijdstip waarop de exploitant van de luchthaven mededeling doet van de vaststelling van de raming, begroting en realisatie van een investeringsproject, wordt bepaald door de in de projectgroep gemaakte afspraken. De exploitant van de luchthaven neemt het besluit tot vaststelling van een raming, begroting en realisatie van een investeringsproject, ook indien in de projectgroep die moet worden geraadpleegd geen overeenstemming kan worden bereikt.

Artikel 8

In artikel 8.25df van de wet is geregeld welke informatie de exploitant van de luchthaven ten minste moet verstrekken bij de vaststelling van de raming, begroting en realisatie van een investeringsproject of elk afzonderlijk onderdeel daarvan. Voorts is geregeld dat de exploitant van de luchthaven bij de vaststelling van de raming van een investeringsproject de door de leden van de projectgroep ingediende zienswijzen moet betrekken. In aanvulling hierop wordt in artikel 8 van dit besluit geregeld dat in de mededeling van vaststelling van de raming deze zienswijzen worden opgenomen.

Artikel 9

Dit artikel regelt de wijze waarop de exploitant van de luchthaven mededeling doet van het voorstel van de tarieven en voorwaarden, de aangepaste tarieven, de aangepaste operationele voorwaarden, de nieuwe tarieven en voorwaarden en het investeringsprogramma. De mededeling geschiedt op dezelfde wijze als de mededeling van de vaststelling.

Artikelen 11, 12, 13, 14 en 16

In artikel 8.25e van de Wet luchtvaart is de verplichting neergelegd om mededeling te doen van de verschillende voorstellen voor tarieven en voorwaarden, voor een investeringsprogramma en voor de raming van

investeringsprojecten. Daarbij bevat dit artikel reeds de belangrijkste informatie die in deze voorstellen moet worden opgenomen.

Met het onderhavige besluit wordt geregeld welke specifieke informatie, in aanvulling hierop, in het voorstel voor tarieven en voorwaarden (artikel 11), het voorstel voor aangepaste tarieven (artikel 12), het voorstel voor aangepaste operationele voorwaarden (artikel 13) en het voorstel voor nieuwe tarieven en voorwaarden (artikel 14) moet worden opgenomen en welke informatie over het voorstel voor het investeringsprogramma moet worden verstrekt (artikel 16). Deze informatie, aangevuld met de benchmarks, moet aan de gebruikers en representatieve organisaties worden gegeven om hen in de gelegenheid te stellen aan de consultatie deel te nemen. Door middel van deze informatie kunnen de gebruikers zich een beeld vormen van de aard en kwaliteit van de diensten en de prijs daarvan. 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 ACM te wenden met een klacht over de vastgestelde tarieven en voorwaarden afneemt.

In het bijzonder wordt opgemerkt dat de in artikel 11, onderdeel c, bedoelde informatie met betrekking tot de materiële vaste activa en de kosten, onder meer in de vorm van verdelingspercentages, kan worden verstrekt. Daarmee krijgen de gebruikers inzicht in de mate waarin de exploitant van de luchthaven kosten van het gebruik van bijvoorbeeld de passagiersterminal als onderdeel van luchtvaartactiviteiten aan deze activiteiten toerekent. De uitsplitsing van kosten naar luchtvaartactiviteit betreft een specificatie naar enerzijds de beveiligingsactiviteiten en anderzijds de overige luchtvaartactiviteiten. Voor zover mogelijk sluiten wijzigingen van de aanwending van de materiële activa aan op de verkeers- en volumeprognoses en op het investeringsprogramma.

De exploitant van de luchthaven is voor de in artikel 11, onderdeel e, sub 1, bedoelde informatie over het verwachte gebruik van de luchthaven in belangrijke mate aangewezen op gegevens die de gebruikers hem daarover verstrekken. In lijn met artikel 7, tweede lid, van de richtlijn luchthavengelden is dit geregeld in artikel 15.

Verder wordt opgemerkt dat met het oog op de in artikel 11, onderdeel e, sub 3 bedoelde, prognose, de opbrengsten en kosten per boekjaar nader zullen moeten worden gespecificeerd. Het is wenselijk om met die specificatie aan te sluiten 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 de 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 kan worden gebaseerd op de verwachte kosten van het eerste kwartaal of de eerste vijf maanden van het jaar 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)».

Voorts moet een prognose worden gegeven van de efficiëntiewinst (op de operationele kosten) die in elk boekjaar van de eerstkomende tariefperiode ten opzichte van het lopende boekjaar zal worden behaald. Indien na afloop van het boekjaar blijkt dat een hogere efficiëntiewinst is gerealiseerd dan geraamd, dan mag die winst door de exploitant van de luchthaven worden behoudend. Hogere kosten dan begroot worden daarentegen niet verrekend in de tarieven. Deze zijn voor rekening van de exploitant van de luchthaven.

Met betrekking tot artikel 12, onderdeel a, wordt opgemerkt dat de exploitant van de luchthaven een overzicht bijhoudt 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 verrekeningen van de exploitant van de luchthaven, de in een boekjaar ontstane verrekeningen, de verrekeningen ten aanzien waarvan de exploitant van de luchthaven heeft besloten de opneming in de aangepaste tarieven geheel of gedeeltelijk uit te stellen tot een van de daaropvolgende tariefjaren en de verrekeningen 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.

In artikel 14 is verder voorgeschreven dat de exploitant van de luchthaven in het voorstel voor nieuwe tarieven en voorwaarden, voor zover dit voorstel verband houdt met uitzonderlijke en onvoorziene omstandigheden, gemotiveerd moet aangeven waarom van deze omstandigheden sprake is. Artikel 22 bepaalt wat onder deze omstandigheden moet worden verstaan.

Met betrekking tot artikel 16 wordt opgemerkt dat het investeringsprogramma vooral van belang is om de effecten van de daarin opgenomen investeringen, die geheel of gedeeltelijk betrekking hebben op luchtvaartactiviteiten, op de kosten en tarieven inzichtelijk te maken voor gebruikers en representatieve organisaties.
Van elk in het investeringsprogramma opgenomen investering met een omvang van meer dan één miljoen euro ten behoeve van luchtvaartactiviteiten moet in het overzicht ook de totale financiële omvang (het zogenaamde End of Project: EOP), het geplande tijdstip van ingebruikneming en het totale effect van het investeringsprogramma op de kosten aangegeven worden, uitgesplitst naar beveiliging van de burgerluchtvaart en overige luchtvaartactiviteiten. Investeringen met een financiële omvang beneden de één miljoen euro ten behoeve van luchtvaartactiviteiten worden, mits gelijksoortig van aard, gebundeld opgenomen in het investeringsprogramma. Voor beheer en onderhoudsprojecten geldt dat deze per categorie samengevoegd kunnen worden weergegeven zonder vermelding van het EOP-bedrag.

Artikel 15

Dit artikel regelt welke informatie door gebruikers voorafgaand aan het voorstel voor tarieven en voorwaarden moet worden verstrekt aan de exploitant van de luchthaven. Gebruikers dienen prognoses voor de eerstkomende vijf boekjaren 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 door gebruikers geleverde gegevens, worden door de exploitant van de luchthaven onderbouwde prognoses met betrekking tot het gebruik van de luchthaven verstrekt.

Artikel 17

Dit artikel regelt het tijdstip en de wijze waarop de exploitant van de luchthaven een projectgroep voor een investeringsproject instelt. De exploitant van de luchthaven stelt voor elk investeringsproject één projectgroep samen die betrokken wordt bij het gehele totstandkoming-

proces van dat investeringsproject, ongeacht of het investeringsproject in onderdelen wordt uitgevoerd.

Artikel 18

Dit artikel regelt dat de wijze en het tijdstip waarop de exploitant van de luchthaven mededeling doet van het voorstel met betrekking tot de raming van een investeringsproject, wordt bepaald door de in de projectgroep gemaakte afspraken. Dit wordt aan de projectgroep overgelaten ten behoeve van de flexibiliteit van het proces.

Artikelen 19 en 23

Indien zich uitzonderlijke en onvoorziene omstandigheden voordoen, kan de exploitant van de luchthaven na het doorlopen van de reguliere procedures voor investeringsprojecten een nieuwe raming en begroting vaststellen met betrekking tot de meerkosten die samenhangen met uitzonderlijke en onvoorziene omstandigheden.

In artikel 19, tweede lid, is voorgeschreven dat de exploitant van de luchthaven in dit geval gemotiveerd moet aangeven waarom sprake is van uitzonderlijke en onvoorziene omstandigheden en wat de gevolgen hiervan zijn op de investeringsbegroting. De daarvoor in artikel 23 genoemde criteria gelden cumulatief. Mocht deze nieuwe raming tevens betrekking hebben op andere kosten dan de meerkosten die samenhangen met de uitzonderlijke en onvoorziene omstandigheden, dan is in zoverre deze raming niet bepalend in het kader van de efficiëntieprikkel.

Artikel 20

Dit artikel regelt de methodiek van de verrekeningen en de te verrekenen rentevergoeding. De exploitant van de luchthaven mag er binnen de eerstvolgende aaneengesloten drie boekjaren van afzien om de door de gebruikers aan hem verschuldigde verrekeningen toe te voegen aan de kosten die aan de tarieven voor het betreffende tariefjaar ten grondslag liggen. Indien de exploitant van de luchthaven besluit om 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 21

Dit artikel regelt het percentage van het verschil tussen de daadwerkelijke investeringsuitgaven en de begrote investeringsuitgaven, inclusief bouwrente, bedoeld in artikel 8.25dg, negende en tiende lid, van de wet. Dat percentage bedraagt 5%. Dat betekent dat indien de daadwerkelijke investeringsuitgaven gelijk zijn aan 105% of hoger dan wel aan 95%. of lager dan de investeringsbegroting, de in die artikelleden geregelde efficiëntieprikkel geldt.

Artikel 22

De in artikel 22 neergelegde criteria geven nadere invulling aan het begrip uitzonderlijke en onvoorziene omstandigheden ten aanzien van tarieven en voorwaarden. De criteria gelden cumulatief. De criteria zullen uit hun aard slechts zeer incidenteel en derhalve niet met een zekere regelmaat in het kader van de normale bedrijfsactiviteiten toepassing vinden. 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 situatie waarin 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 (verrekenbare) kosten gezien en evenmin als «uitzonderlijk en onvoorzien» beschouwd.

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.

Artikelen 24 en 25

Ter uitvoering van de richtlijn luchthavengelden is in artikel 8.25dj van de wet geregeld dat de Minister van Infrastructuur en Milieu een groep luchthavens met dezelfde exploitant kan aanwijzen als luchthavennetwerk en toestemming kan verlenen een gemeenschappelijk tariefsysteem te hanteren. Deze toestemming kan ook worden verleend aan luchthavens die de luchtverbindingen voor dezelfde stad of agglomeratie verzorgen. Voor een nadere toelichting wordt gewezen op de toelichting op de hiervoor genoemde memorie van toelichting bij de wet van 27 januari 2011.

Voor de vaststelling van de tarieven en voorwaarden ten behoeve van een dergelijk systeem is voor Schiphol het onderhavige besluit in zijn geheel van toepassing en voor de exploitant van de deelnemende overige burgerluchthavens bepaalde artikelen van dit besluit. Dit was voorheen geregeld in artikel 14a van het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol en is – met aanpassing van de verwijzingen naar de verschillende artikelen – overgenomen in artikel 24 van het onderhavige besluit. Ook de in artikel 14a van het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol opgenomen informatie die het voorstel voor de tarieven moet bevatten, is ongewijzigd overgenomen in artikel 25. Daarbij geldt voor Schiphol dat deze informatie een aanvulling is op de informatie die reeds op grond van artikel 11 van het onderhavige besluit in het voorstel moet worden opgenomen. Van een gemeenschappelijk transparant systeem van tarieven is op dit moment geen sprake.

Daarnaast werden met artikel 14a van het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol een aantal bepalingen van dit besluit van overeenkomstige toepassing verklaard op een overige burgerluchthaven die de drempelwaarde van vijf miljoen passagiers overschrijdt. Hiermee werd uitvoering gegeven aan de richtlijn luchthavengelden die van toepassing is op luchthavens die deze drempelwaarde overschrijden. De betreffende bepalingen blijven van kracht op genoemde overige burgerluchthavens. Dit wordt geregeld met het in artikel 35 neergelegde overgangsrecht. Gewezen wordt op de toelichting bij dit artikel 35. Overigens is nog geen sprake van een overige burgerluchthaven die de drempelwaarde van vijf miljoen passagiersbewegingen heeft overschreden.

Artikel 26

De inhoud van artikel 5 van het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol is vrijwel ongewijzigd overgenomen in het nieuwe artikel 26. Daarbij is de verwijzing naar de artikelen waarvan wordt afgeweken in geval van de vaststelling van nieuwe tarieven in verband met de uit een structurele beveiligingsmaatregel voortvloeiende kosten, aangepast. De in artikel 5, vierde lid, onderdeel a, van het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol opgenomen bepaling is niet overgenomen in artikel 26 van het onderhavige besluit, omdat de mogelijke data van inwerkingtreding van de nieuwe tarieven al zijn opgenomen in artikel 8.25db, eerste lid, van de wet, zoals aangepast met de wijzigingswet. Voor een nadere toelichting op artikel 26 wordt verwezen naar de toelichting op artikel 5 van het met dit besluit ingetrokken Besluit exploitatie luchthaven Schiphol (Stb. 2006, nr. 333).

Artikel 27

De inhoud van artikel 6 van het Besluit luchthaven exploitatie Schiphol is overgenomen in het nieuwe artikel 27. Daarbij zijn de onderdelen a, b en c, van artikel 6 voornoemd niet overgenomen in artikel 27 van het onderhavige besluit, omdat de Algemene wet bestuursrecht al een voorziening op deze punten bevat.

Het tweede lid heeft betrekking op een aanvraag om een oordeel van de ACM 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 van een investeringsproject. 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, de aangepaste operationele voorwaarden, dan wel de nieuwe tarieven en voorwaarden.

Artikel 28

Dit artikel regelt de wijze waarop de peergroups, het model en de lijst kwaliteitsindicatoren, nodig voor het opstellen van de benchmarks, tot stand komen. De peergroup, het model en de lijst worden 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 voor de peergroups, het model en de lijst met kwaliteitsindicatoren geraadpleegd, waarna de exploitant deze vaststelt. Met dit proces wordt aangesloten bij de opzet van het reguleringssysteem, waarin overleg tussen marktpartijen centraal staat. Voor wijziging van de peergroups, het model en de lijst van kwaliteitsindicatoren wordt dezelfde procedure gevolgd.

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 drie benchmarks opneemt.

De benchmark kwaliteitsindicatoren geeft gebruikers en representatieve organisaties inzicht in het kwaliteitsniveau van de op de luchthaven door de exploitant geboden dienstverlening. De kwaliteit van de dienstverlening wordt in dat verband ook vergeleken met de historische ontwikkeling van de kwaliteit van de dienstverlening op een aantal met de luchthaven vergelijkbare luchthavens.

De exploitant van de luchthaven moet de benchmark kwaliteitsindicatoren opstellen aan de hand van de gezamenlijke lijst van kwaliteitsindicatoren en de methodiek achter de hoogte van de kwaliteitsindicatoren. De kwaliteitsindicatoren dienen een voortdurende stimulans te genereren tot verbetering met inachtneming van de gewenste prijs- en kwaliteitsverhouding van gebruikers.

Met de tarievenbenchmark wordt inzicht gegeven in de ontwikkeling van de tarieven op een aantal andere met Schiphol vergelijkbare luchthavens. Daarbij wordt opgemerkt dat deze benchmark uitsluitend kan plaatsvinden voor vergelijkbare tarieven voor soortgelijke luchtvaartactiviteiten op de luchthavens in de peergroup.

De exploitant van de luchthaven geeft met behulp van een benchmark die is ingericht conform een vastgesteld model inzage in de ontwikkeling van de kosten voor luchtvaartactiviteiten en waarborgt hiermee dat de kosten op een uniforme manier worden berekend. Hierdoor zijn de verschillende jaren onderling vergelijkbaar. Nadere invulling van het model is aan de exploitant van de luchthaven na raadpleging van gebruikers en representatieve organisaties. Daarbij is het wenselijk als de kostenbenchmark inzicht geeft in de verloopstaat van de Regulatory Asset Base. Op die wijze kan de exploitant van de luchthaven ook de nieuwe in gebruik genomen investeringen en de daarmee samenhangende toename van de afschrijvingen (en de buitengebruikstelling van activa en de daarmee samenhangende afname van de afschrijvingskosten) zichtbaar maken. In de kostenbenchmark kan verder 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 ook de ontwikkeling van de nominale en reële kosten en opneming van behaalde efficiëntiewinsten wenselijk. Tot slot verdient het aanbeveling om de ontwikkeling van de kosten en efficiëntiewinsten te voorzien van een onderbouwing.

De lasten voor de exploitant van de luchthaven in verband met de benchmarks kunnen worden beperkt door bij de opstelling van de lijst, de peergroups en het model zo veel mogelijk uit te gaan van reeds beschikbare informatie.

Artikel 29

De inhoud van artikel 8 van het oude Besluit exploitatie luchthaven Schiphol is nagenoeg ongewijzigd overgenomen in het nieuwe artikel 29. De wijziging betreft de periode waarna het bedrag van de afschrijvingen en vermogenskosten opnieuw door de exploitant moet worden vastgesteld op basis van de unuïteitenmethode. Deze periode is verlengd met een jaar (van vijf jaar naar zes jaar). Verder is opgenomen dat ook de operationele kosten, naast de kosten voor productiemiddelen, overeenkomstig aanvaardbare bedrijfseconomische principes moeten worden bepaald en toegerekend. Tot slot is in het twaalfde lid «integraliteit» opgenomen als beginsel dat in acht moet worden genomen bij de toerekening van kosten aan luchtvaartactiviteiten. Dit vloeit reeds voort uit artikel 8.25g, eerste lid, van de Wet luchtvaart, maar was per abuis niet vermeld in artikel 8 van het oude Besluit exploitatie luchthaven Schiphol. Voor een toelichting op artikel 29 wordt verwezen naar de toelichting op artikel 8 van het oude Besluit exploitatie luchthaven Schiphol.

De bepaling van artikel 9 van het oude Besluit exploitatie luchthaven Schiphol, dat artikel 8 met betrekking tot de toerekening van kosten van de luchtvaartactiteiten van overeenkomstige toepassing verklaarde op de kosten van de uitvoering van beveiliging van passagiers en hun bagage

alsmede van vracht, is niet overgenomen in het onderhavige besluit. Dit is niet nodig, omdat de uitvoering van de beveiliging van passagiers en hun bagage alsmede van vracht op grond van artikel 2, tweede lid, van dit besluit een luchtvaartactiviteit betreft en de kosten van deze luchtvaartactiviteit daarmee al onder het toepassingsbereik van artikel 29 valt. Voorgaande laat onverlet dat op grond van artikel 8.25g, tweede lid, van de wet de exploitant van de luchthaven voor de activiteiten met betrekking tot het gebruik van de luchthaven binnen de boekhouding een gescheiden administratie voert, waarbinnen de kosten en opbrengsten van de uitvoering van de beveiliging van de burgerluchtvaart afzonderlijk worden geadministreerd.

Artikel 30

De inhoud van artikel 10 van het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol met betrekking tot de toelichting op de financiële verantwoording is gewijzigd overgenomen in artikel 30 van het onderhavige besluit. De wijziging betreft de in de toelichting op te nemen verrekeningen (onderdeel d). Deze wijziging is nodig, omdat met de wijzigingswet het aantal in de tarieven te verrekenen bedragen is uitgebreid. Verder betreft de wijziging het in de toelichting op te nemen verschil in afschrijvings-, vermogens- en operationele kosten dat voortvloeit uit het verschil tussen de daadwerkelijke investeringsuitgaven van investeringsprojecten en de investeringsbegroting. Deze wijziging houdt verband met de introductie van de efficiëntieprikkel, die, zoals toegelicht bij artikel 21, van toepassing wordt indien het verschil tussen de daadwerkelijke investeringsuitgaven en de begrote investeringsuitgaven5% of meer bedraagt.

De financiële verantwoording geldt voor de luchtvaartactiviteiten. Deze regeling van de transparantie voor de financiële verantwoording van luchtvaartactiviteiten is speciaal toegesneden op die activiteiten. De in het tweede lid neergelegde informatieverplichting (financiële verantwoording en toelichting) aan de ACM 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 gaat vergezeld met een verklaring van een onafhankelijk accountant.

Artikel 31

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 ACM op grond van artikel 8.25g, van de wet is in aansluiting op de systematiek van tariefperioden van drie jaar thans op maximaal zes jaar gesteld. De geldigheidsduur van een toerekeningssysteem valt in ieder geval samen met één tariefperiode van drie jaar.

Artikel 32

De bepaling over de berekening van het geprognosticeerd rendement, voorheen opgenomen in artikel 13 van het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol, is gewijzigd overgenomen in artikel 32 van het onderhavige besluit. Het betreft wijzigingen die noodzakelijk zijn in verband met de overgang van het systeem van vaststelling van jaarlijkse tarieven naar meerjaarlijkse tarieven.

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 29, elfde 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. De in artikel 8.25dg van de wet bedoelde verrekeningen blijven bij de geprognosticeerde rendementsberekening buiten beschouwing.

De formule voor het toegestane rendement, namelijk de gewogen gemiddelde vermogenskostenvoet (WACC), is in deel C van 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. De WACC is normatief. Dit betekent in de praktijk onder andere dat de normatieve vergoeding voor het vreemd vermogen kan afwijken van de daadwerkelijke rentelasten die Schiphol maakt bij het aantrekken van vreemd vermogen. Hiermee functioneert de WACC als prikkel voor de exploitant van de luchthaven leningen aan te gaan tegen zo gunstig mogelijke voorwaarden. Het is daarnaast ook 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.

Artikelen 33 en 34

In artikel 8.29a, eerste lid, van de wet is opgenomen welke elementen ten minste in het verslag over de exploitatie van de luchthaven Schiphol moeten worden opgenomen. Het betreft onder andere een beschrijving van de ter voering van artikel 8.25a, van de wet getroffen voorzieningen die nodig zijn voor een goede afwikkeling van het luchthavenluchtverkeer en het daarmee samenhangende personen- en goederenvervoer op de luchthaven, een overzicht van alle daartoe relevante gegevens, een beschrijving van de doelmatigheid en doeltreffendheid van die voorzieningen en een beschrijving van de ontwikkeling van de netwerkkwaliteit. Deze beschrijving moet conform artikel 8.29a, eerste lid, van de wet tevens een vergelijking omvatten met de in artikel 8.25da, tweede lid en 8.25e, eerste lid, van de wet bedoelde benchmarks.

De rapportage heeft betrekking op de ontwikkelingen van de exploitant van de luchthaven in de voorafgegane tariefperiode en of lopende tariefperiode op de elementen kwaliteit, investeringen, capaciteit en netwerkkwaliteit. Deze elementen zijn essentieel voor de borging van het publiek belang «continuïteit, kwaliteit en netwerkontwikkeling van de luchthaven».

Voor het op te stellen exploitatieverslag kan de exploitant van de luchthaven gebruik maken van reeds beschikbare informatie die in het kader van de tariefregulering wordt opgesteld, onder meer de uitkomsten van de benchmark kwaliteitsindicatoren, het capaciteitsontwikkelplan en het investeringsprogramma, waarin de voor luchtvaart noodzakelijke luchtvaartvoorzieningen zijn opgenomen.

De exploitant van de luchthaven zal in het exploitatieverslag inzicht verschaffen in de mate van draagvlak en de onderlinge samenhang van kwaliteit, investeringen en capaciteit en de ontwikkeling van de netwerkkwaliteit. In het tweede lid is aangegeven welke informatie daarover door de exploitant van de luchthaven in het exploitatieverslag moet worden opgenomen.

De door de exploitant van de luchthaven verstrekte informatie over de ontwikkeling van netwerkkwaliteit stelt de Minister van Infrastructuur en

Milieu in staat in te schatten hoe de netwerkkwaliteit zich ontwikkelt en welke rol de exploitant van de luchthaven hierin speelt. Deze inschatting door de Minister van Infrastructuur en Milieu laat de wettelijke bepalingen met betrekking tot de totstandkoming van de tarieven en voorwaarden en de bevoegdheden van de ACM onverlet.

Daarnaast kan het aandeelhouderschap van de Staat ten aanzien van Schiphol worden ingezet als aanvullend borgingsinstrument. De betrokken ministers werken hierin nauw samen, ieder vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid. De bevoegdheden van de aandeelhouders laten de wettelijke bepalingen met betrekking tot de totstandkoming van de tarieven en voorwaarden en de bevoegdheden van de ACM onverlet.

Artikel 35

Op grond van artikel 12.6a van de wet wordt de mededeling van het voorstel voor tarieven en voorwaarden op grond van het nieuw recht pas gedaan na het verstrijken van een periode van één jaar na inwerkingtreding van de wijzigingswet. De mededeling van een voorstel dat strekt tot vaststelling van tarieven en voorwaarden die gelden gedurende de periode totdat de meerjarige tarieven en voorwaarden voor de eerste maal in werking treden, wordt gedaan conform het oude recht. Voorts is geregeld dat het oude recht van toepassing blijft op het proces van totstandkoming van de tarieven en voorwaarden, dat volgt op deze mededeling. In aansluiting hierop wordt met het in artikel 35 van het onderhavige besluit neergelegde overgangsrecht geregeld dat ook het oude Besluit exploitatie luchthaven Schiphol blijft gelden voor de mededeling van een voorstel voor tarieven en voorwaarden (de wijze en het tijdstip waarop de mededeling wordt gedaan) en het gehele daarop volgende proces van totstandkoming van de tarieven en voorwaarden (onderdeel a). Het proces van totstandkoming betreft allereerst het voorstel voor tarieven en voorwaarden. Hieronder vallen ook de in artikel 7 van het oude Besluit exploitatie luchthaven Schiphol opgenomen kwaliteitsindicatoren, aan de hand waarvan het kwaliteitsniveau van de aangeboden diensten in het voorstel moet worden omschreven. Ten tweede betreft het de op het voorstel volgende vaststelling van de tarieven en voorwaarden. Het gaat hierbij om alle regels die ten aanzien van de vaststelling zijn gesteld. Dit zijn regels met betrekking tot de vaststelling, bedoeld in artikel 8.25d, eerste lid, van de wet, zoals deze luidde onmiddellijk voorafgaand aan de inwerkingtreding van de wijzigingswet, en de regels met betrekking tot de vaststelling als bedoeld in artikel 8.25f, vierde lid, van de wet, zoals deze luidde onmiddellijk voorafgaand aan de inwerkingtreding van de wijzigingswet. Ten derde betreft het de klachtprocedure die met betrekking tot de tarieven en voorwaarden kan worden gevoerd bij de ACM (onderdeel h). Voor een nadere toelichting op het overgangsrecht, wordt gewezen op de toelichting bij de nota van wijziging (kamerstukken II 2015/16, 34 197, nr. 7)

Ter implementatie van de richtlijn luchthavengelden verklaarde artikel 8.25da, vijfde lid, van de wet, zoals deze luidde voor de inwerkingtreding van de wijzigingswet, en artikel 14a van het oude Besluit exploitatie luchthaven Schiphol de bepalingen met betrekking tot het voorstel van jaarlijkse tarieven en de vaststelling ervan van overeenkomstige toepassing op overige burgerluchthavens die de drempelwaarde van vijf miljoen passagiersbewegingen overschrijden. De wijzigingswet en daarmee ook het onderhavige besluit beogen geen wijziging aan te brengen in de regels voor deze luchthavens. Om die reden blijft het oude recht van toepassing op deze luchthavens (onderdeel b).

Het oude recht blijkt ook van toepassing op de informatie die door de gebruikers aan de exploitant van de luchthaven moet worden verschaft voorafgaand aan de mededeling die op basis van het oude recht wordt gedaan (onderdeel c).

Het in artikel 35, onderdeel a, neergelegde overgangsrecht brengt mee dat na de inwerkingtreding van het onderhavige besluit gedurende een beperkte periode nog sprake zal zijn van jaarlijkse tarieven. Hieruit vloeit voort dat het oude recht ook van toepassing moet blijven op de toerekening van kosten aan luchtvaartmaatschappijen en de goedkeuring van het toerekeningssysteem die plaatsvinden met het oog op een voorstel voor deze tarieven en voorwaarden en de daarop volgende vaststelling van deze tarieven (onderdeel d). Ook op de financiële verantwoordingen over de boekjaren waarvoor uitsluitend deze jaarlijkse tarieven gelden blijft het oude recht van toepassing (onderdeel e). Met betrekking tot de toelichting op de financiële verantwoordingen over het boekjaar waarvoor gedeeltelijk jaarlijkse tarieven gelden en gedeeltelijk (vanaf 1 april) meerjarige tarieven gelden, is geregeld dat deze de in het oude recht geregelde specificatie bevat van het verschil tussen de geraamde en werkelijke opbrengsten uit de tarieven over het aan het aan het moment van vaststelling van de tarieven voorafgaande boekjaar (onderdeel f).

In de artikelsgewijze toelichting op artikel 26 is aangegeven dat artikel 5 van het oude Besluit exploitatie Schiphol is overgenomen in het nieuwe artikel 26. Daarbij zijn drie kleine aanpassingen gemaakt die verband houden met de vervanging van het systeem van jaarlijkse tarieven door meerjarige tarieven. Gelet op deze aanpassingen is met het overgangsrecht geregeld dat het oude recht blijft gelden ten aanzien van structurele maatregelen ter uitvoering van een bijzondere aanwijzing, en de aanpassing van de tarieven in verband met de kosten van deze maatregel, mits deze kosten kunnen worden verrekend in jaarlijkse tarieven (onderdeel g).

De informatie die op grond van het onderhavige besluit in het exploitatieverslag moet worden opgenomen verschilt van de informatie die op grond van het oude Besluit exploitatie luchthaven Schiphol in dit verslag moet worden opgenomen.
Het oude recht blijft van toepassing op het verslag dat wordt gedaan met betrekking tot de boekjaren waarvoor jaarlijkse tarieven gelden (onderdeel i).

Met artikel 35, tweede lid, wordt geregeld op welke tijdstippen en op welke wijze de verrekeningen plaatsvinden die zijn opgenomen in de financiële verantwoording met betrekking tot een boekjaar waarvoor tarieven golden die met toepassing van het oude recht tot stand zijn gekomen. Zoals toegelicht in de hierboven genoemde toelichting bij de nota van wijziging moeten deze verrekeningen plaatsvinden conform de nieuwe regels. Artikel 12.6a, derde lid, van de wet bevat hiervoor de basis.

3. Toelichting bij de bijlage

Deel A. De berekening van het geprognosticeerde rendement

Aan luchtvaartactiviteiten toerekenbare opbrengsten (AR)

Voor de bepaling van het rendement zijn de opbrengsten van belang die aan de luchtvaartactiviteiten worden toegerekend. Dit betreft niet uitsluitend de opbrengsten die worden behaald met de luchtvaartactiviteiten en met de overige activiteiten die rechtstreeks verband houden met de luchtvaartactiviteiten, maar tevens de verplichte financiële bijdrage uit

niet-luchtvaartactiviteiten. Deze laatste bijdrage wordt ook als opbrengst aangemerkt.

Voor een nadere toelichting op deel A van de bijlage bij het onderhavige besluit wordt gewezen op de toelichting bij deel A van de bijlage bij het oude Besluit exploitatie luchthaven Schiphol.

Deel B. De berekening van het rendement over beveiligingsactiviteiten

In deel B zijn de bepalingen neergelegd die – in aanvulling op de in deel A opgenomen bepalingen, in acht moeten worden genomen bij de berekening van het rendement over beveiligingsactiviteiten.

Deel C. De gewogen gemiddelde vermogenkosten (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 ACM 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%. Er is een aantal ex ante en ex post bronnen en methoden onderzocht en een vergelijking gemaakt met door andere toezichthouders gebruikte EMRP's. Tegen deze achtergrond is besloten de EMRP te verhogen van 4% naar 5%.

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%.

In het onderzoek van Boer en Croon zijn zowel de gearing van de huidige peergroup als van beursgenoteerde luchthavens met een kredietstatus, alsmede die van *niet* beursgenoteerde luchthaven met een

single-A kredietstatus van alle uitstaande schuld onderzocht. De gearing kwam in deze onderzoeken uit tussen 34%. en 41%. 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.Omdat de gereguleerde luchtvaartactiviteiten een lager risicoprofiel hebben dan de niet-luchtvaartactiviteiten wordt geadviseerd om de gearing aan de bovenkant van de range vast te stellen.

Op basis van deze analyse is besloten de gearing parameter te handhaven op 40%.

Deze gearing is nagenoeg gelijk aan het werkelijke schuldpercentage waarmee de huidige exploitant van de luchthaven het geheel van zijn activiteiten op dit moment heeft gefinancierd (ultimo 2015: 42%). Ter bepaling van de hoogte van de norm van 40% 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 gearingnorm van 40% uitsluitend betekenis heeft als norm 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 de methodiek van het voortschrijdend gemiddelde gebruikt. Voor de berekening wordt uitgegaan van het gemiddelde effectieve rendement (»yield to maturity») op een Nederlandse staatsobligatie met een resterende looptijd van 10 jaar over de 24 maanden voorafgaand aan het moment waarop de WACC wordt vastgesteld. Met deze verbeteringen wordt bij de vaststelling van de WACC rekening gehouden met de lasten die bestaande leningen meebrengen.

De vaste kredietopslag (Kd-Rf) van 65 bp wordt vervangen door een kredietopslag die gelijk is aan het gemiddelde van het 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 rentepercentage over de 24 maanden voorafgaand aan het moment waarop de WACC wordt vastgesteld.

Indien de beschikbaarheid van de IBoxx Euro Non-Financials A Rated portefeuille vervalt, wordt door de exploitant van de luchthaven een daarmee vergelijkbare portefeuille van obligaties met een resterende looptijd van circa 10 jaar gebruikt. Deze nieuwe portefeuille maakt onderdeel uit van het reguliere consultatieproces met gebruikers en representatieve organisaties.

Ten aanzien van de berekening van de Asset Bèta geldt dat een groot aantal verrekeningen van kracht is, wat in elk geval in theorie zou moeten leiden tot een verlaging van de Asset Beta. De Asset Beta is de maatstaf

voor het markt risico dat verbonden is aan de activiteiten waarvoor de Regulatory Asset base van de exploitant van de luchthaven ten dienste staat. Er is voor gekozen om uit te gaan van een lagere Asset Bêta 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 peergroup bepaald, waarna de onderkant van deze bandbreedte gekozen.

Indien aantoonbaar een situatie ontstaat dat het aantal binnen de gebieden waar de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte van toepassing is 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 vermogensstructuur van de luchtvaartactiviteiten (g).

De bepaling van de WACC is gekoppeld aan de meerjarige tariefsystematiek en vindt elke drie jaar plaats.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijksma

Bijlage behorend bij de nota van toelichting, behorend bij het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol 2017

Met onderstaand vergelijkend overzicht wordt verduidelijkt welke bepalingen van het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol, al dan niet gewijzigd, zijn overgenomen in het onderhavige besluit en welke bepalingen van het onderhavige besluit nieuw zijn ten opzichte van het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol. Voor zover het gewijzigde dan wel nieuwe bepalingen betreft, zijn deze toegelicht in de artikelsgewijze toelichting.

Artikel Besluit exploitatie luchthaven Schiphol	Onderwerp	Artikel Besluit exploitatie luchthaven Schiphol 2017	Onderwerp
1	Begripsbepalingen	1	Begripsbepalingen
2	Omschrijving luchtvaartactiviteiten	2	Omschrijving luchtvaartactiviteiten
3	Tijdstip en wijze van de mededeling van vaststelling van jaarlijkse tarieven en voorwaarden	3 en 4	Tijdstip en wijze van de mededelingen van de vaststelling van meerjarige tarieven en voorwaarden, aangepaste tarieven, aangepaste operationele voorwaarden, nieuwe tarieven en voorwaarden en investeringsprogramma
–	–	5	Samenvoeging van de mededelingen van de vaststelling
–	–	6	Bijdrage uit niet-luchtvaartactiviteiten
–	–	7	Wijze en tijdstip van de mededelingen inzake investeringsprojecten
–	–	8	Inhoud van de mededeling van de vaststelling van de raming van een investeringsproject
4, eerste tot en met derde lid en zevende en achtste lid	Wijze van mededeling van het voorstel voor jaarlijkse tarieven en voorwaarden en zienswijze over het voorstel	9, eerste en tweede lid	Wijze van mededeling van het voorstel voor meerjarige tarieven, aangepaste tarieven, aangepaste operationele voorwaarden, nieuwe tarieven en investeringsprogramma en zienswijze over het voorstel
–	–	10	Samenvoeging van de mededelingen van een voorstel
4, vierde, vijfde en zesde lid	Inhoud van een voorstel voor jaarlijkse tarieven, waaronder ook capaciteitsontwikkelingsplan, investeringsprogramma en informatie over investeringen	11 tot en met 14	Inhoud van een voorstel voor tarieven en voorwaarden, aangepaste tarieven, aangepaste operationele voorwaarden en nieuw tarieven en voorwaarden
		16	Informatie over het voorstel van het investeringsprogramma
4, negende lid	Raadpleging gebruikers over luchthavenontwikkelingsplan en capaciteitsontwikkelingsplan	8.25e, achtste lid, Wet luchtvaart	Raadpleging gebruikers over investeringsprogramma
4a	Informatie voorafgaand aan de mededeling van een voorstel voor tarieven en voorwaarden	15	Informatie voorafgaand aan de mededeling van een voorstel voor tarieven en voorwaarden
–	–	17 tot en met 19	Wijze en tijdstip mededeling voorstel raming investeringsprojecten en informatie over voorstel raming
–	–	20	Tijdstip en wijze van verrekening
–	–	21	Verschil investeringsuitgaven en investeringsbegroting (efficiëntieprikkel)
–	–	22 en 23	Uitzonderlijke en onvoorziene omstandigheden
5	Afwijkende regels in geval van een bijzondere aanwijzing	26	Afwijkende regels in geval van een bijzondere aanwijzing
6	Inhoud aanvraag bij ACM	27	Inhoud aanvraag bij ACM
7	Kwaliteitsindicatoren	28	Totstandkoming tarievenbenchmark, benchmark kwaliteitsindicatoren en kostenbenchmark.
8 tot en met 14 en Bijlage	Toerekeningsysteem, financiële verantwoording en geprognosticeerd rendement	29 tot en met 32 en Bijlage	Toerekeningsysteem, financiële verantwoording en geprognosticeerd rendement
14a	Gemeenschappelijk, transparant systeem van tarieven	24 en 25	Gemeenschappelijk, transparant systeem van tarieven
15	Exploitatieverslag	33 en 34	Exploitatieverslag
16 en 17	Slotbepalingen	35 tot en met 38	Overgangs- en slotbepalingen