

Nederlandse Mededingingsautoriteit
De Vervoerkamer
t.a.v. dhr. P. J. Plug
Postbus 16326
2500 BH Den Haag

| | | | |
|----------------|----------------|-------------------|-------------|
| Telefoonnummer | Briefnummer | Bijlage | |
| 020 - 601 2747 | 2010006 | | |
| Faxnummer | Behandeld door | Uw schrijven d.d. | Schiphol, |
| | MS | 200141/71.B947 | 19 mei 2010 |

Betref: Toerekeningsstelsel voor de periode 2011 tot en met 2015, zienswijzen KLM en easyJet

Geachte heer Plug,

Hierbij treft u onze reactie aan op de zienswijzen van KLM en easyJet op het ontwerpbesluit van de Raad van Bestuur van de NMa, waarin goedkeuring wordt verleend aan het toerekeningsstelsel van de luchthaven Schiphol voor de periode van 2011 tot en met 2015.

KLM

WACC (opname Aeroporti de Roma in peergroup is onjuist)

Bij analyse van de omzetgegevens van de luchthavens die in de peergroup zijn opgenomen wordt duidelijk dat tussen de 45% en 60% van de totale omzet wordt gegenereerd door luchtvaartactiviteiten zoals ook door Schiphol Group uitgevoerd (exclusief ground handling). De omzet uit luchtvaartactiviteiten van Gemina Group valt ruim binnen de bandbreedte van de andere luchthavens binnen de peergroup.

De geconsolideerde winst en verliesrekening over 2008 van Gemina Group toont aan dat de omzet behaalt met luchtvaartactiviteiten ongeveer 50% bedraagt. De omzet behaalt met niet-luchtvaartactiviteiten bedraagt ongeveer 47%. De resterende omzet (slechts 3%) wordt behaald door andere activiteiten binnen de Gemina Group.

Op grond van de gegevens die Schiphol Group ter beschikking heeft, is de asset beta van Gemina Group niet afwijkend (en niet substantieel hoger) dan van de andere luchthavens in de peergroup met uitzondering van Kopenhagen, deze asset beta is namelijk substantieel lager.

Het argument van KLM dat Gemina Group op grond van onvergelykbaar omzetaandeel voor luchtvaartactiviteiten en afwijkende asset beta niet in de peergroup zou moeten worden opgenomen, onderschrijft Schiphol Group dan ook niet.

WACC (data voor koersrendementen)

Het hanteren van weekdata in plaats van dagelijkse data sluit aan bij hetgeen gebruikelijk is bij andere gereguleerde sectoren zoals de energiesector en wordt door de Raad als bedrijfseconomisch aanvaardbaar beschouwd. Het hanteren van dagelijkse data is onwenselijk omdat de verklarende kracht van de asset beta juist afneemt door incidentele koersontwikkelingen.

Schiphol Group heeft een voorkeur voor het hanteren van maandata, wat in de financiële markt gebruikelijk is. Naar aanleiding van de gevoerde discussie tussen de NMa en Schiphol Group ten tijde van de bespreking van het Toerekeningsysteem heeft Schiphol Group ingestemd met het hanteren van weekdata.

Energiebelasting

Het toerekenen van de kosten van energiebelasting op basis van het daadwerkelijke gebruik komt tegemoet aan het begrip proportionaliteit. Toerekening vindt in het nieuwe Toerekeningsysteem namelijk plaats op basis van het variabele gebruik van energie. Het toerekenen van de kosten van energiebelasting op basis van een WOZ beschikking is gebaseerd op de veroorzaker en niet op de gebruiker. Daarnaast is het vervallen van de specifieke doorbelasting D19 Energiebelasting en opname onder D7 Levering van Utiliteiten administratief eenvoudiger.

Het toepassen van staffelkorting is niet in overeenstemming met het toerekenen van kosten op basis van gebruik.

Six Sigma

Het grootste deel van de projecten die Six Sigma uitvoert is ten behoeve van Aviation en Security. Het onderbrengen van deze activiteiten bij OU Aviation en vervolgens doorbelasten voor zover er sprake is van een project voor andere bedrijfsonderdelen is een zuivere toerekening van kosten. Deze toerekening (die is gebaseerd op het werkelijke aantal uren per project) is gebaseerd op daadwerkelijk gebruik en meer gedetailleerd dan het hanteren van de algemene stavensleutel (A5) op basis van reeds toegerekende kosten.

Voor de algemene stavensleutel (A5) geldt dat sprake is van kosten die niet rechtstreeks zijn toe te rekenen op basis van een eenduidige verdeelsleutel. In het Besluit Exploitatie Luchthaven Schiphol artikel 8 lid 10 sub b staat het volgende: "dat de kosten die op grond van onderdeel a niet kunnen worden toegerekend aan een bepaalde activiteit, proportioneel worden toegerekend op grond van het aandeel van de kosten van luchtvaartactiviteiten in de totale kosten".

Omdat bij Six Sigma een sleutel bestaat die meer recht doet aan het gebruik van de dienst is het onderbrengen van de activiteit bij Aviation en het doen van doorbelastingen daar waar het activiteiten betreft voor andere bedrijfsonderdelen een betere wijze van toerekening van kosten.

Er zijn meer verzoeken vanuit de organisatie voor Six Sigma projecten dan dat de afdeling Six Sigma kan uitvoeren. Het ontstaan van leegloop en derhalve de verantwoording van daarmee samenhangende kosten bij OU Aviation is dus geen sprake.

VIP centrum

Schiphol Group onderschrijft dat het VIP centrum en het Perscentrum luchtvaartactiviteiten betreffen. Voor een luchthaven van de omvang van Schiphol is het gebruikelijk om deze faciliteiten te bieden. Voor zover sprake is van gebruik in het kader van luchtvaartactiviteiten (Koninklijk Huis, hoogwaardigheidsbekleders en calamiteiten) worden de kosten door middel van een doorbelasting toegerekend aan luchtvaartactiviteiten.

Consumers beoogt extra opbrengsten te behalen door combinatie met andere niet luchtvaartactiviteiten zoals Privium. In lijn met de toerekening van Privium en AGP worden deze extra opbrengsten toegerekend aan niet luchtvaartactiviteiten. De opbrengsten uit hoofde van de Passenger Service Charge van de desbetreffende passagiers blijft wel toegerekend aan luchtvaartactiviteiten. Voor wat betreft het Perscentrum geldt dat Consumers kan bewerkstelligen dat er per saldo lagere kosten resteren voor luchtvaartactiviteiten.

Bladnummer
3 / 3

Datum
19 mei 2010

easyJet

Schiphol heeft het Toerekeningsysteem opgesteld op grond van de huidige regels in de Wet Luchtvaart. De door easyJet ingediende zienswijze bevat geen opmerkingen welke betrekking hebben op eventuele strijdigheid van dit Toerekeningsysteem met deze regels, echter easyJet heeft op een drietal punten commentaar gegeven op deze huidige regels in de Wet Luchtvaart.

"Unuity Method" en Determination of the WACC and Regulated Charges Period

Schiphol sluit zich aan bij het commentaar van easyJet met betrekking tot de unuïteitenmethode en de termijn van regulering en vaststelling van de WACC. De specifieke toerekeningsregels in de huidige wet, - waarvan de unuïteitenmethodiek een belangrijk onderdeel is - en de inflexibele regulering per jaar, leiden, naast de aanzienlijke administratieve lasten, tot verstoring van de economische besluitvorming en daarmee tot indirecte kosten voor de luchtvaartsector. Schiphol pleit daarom ook voor aansluiting van de toerekeningsregels in de Wet Luchtvaart bij de internationaal geaccepteerde IFRS standaarden, waarbij wordt volstaan met een beoordeling of er over langere termijn sprake is van een redelijk rendement op de luchtvaartactiviteiten.

Dual Till system

Met betrekking tot het Dual Till principe benoemt easyJet als risico de mogelijke verschuiving van activa in de tijd van luchtvaartactiviteiten naar niet-luchtvaartactiviteiten, welke zou leiden tot een onredelijke toerekening aan luchtvaartactiviteiten. Zoals ook beschreven in het Toerekeningsysteem in hoofdstuk 5, geldt voor een groot deel van de activa dat deze specifiek gebruikt worden door één activiteit, wat meestal verbonden is aan de specifieke aard van deze activa. Voor de activa welke wel geschikt zijn voor gebruik voor meerdere activiteiten, zoals bijvoorbeeld het terminalcomplex, geldt dat uitbreidingen worden toegerekend op basis van het gereserveerde gebruik zoals vastgelegd in het investeringsplan. Van een toerekening van deze ruimten aan luchtvaartactiviteiten totdat er sprake is van ingebruikname voor niet-luchtvaartactiviteiten is aldus geen sprake.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
SCHIPHOL GROUP



Dr. P.M. Verboom
Executive Vice President & Chief Financial Officer