

VK
200057

Toerekeningsysteem Luchtvaartactiviteiten Schiphol Group op de luchthaven Schiphol

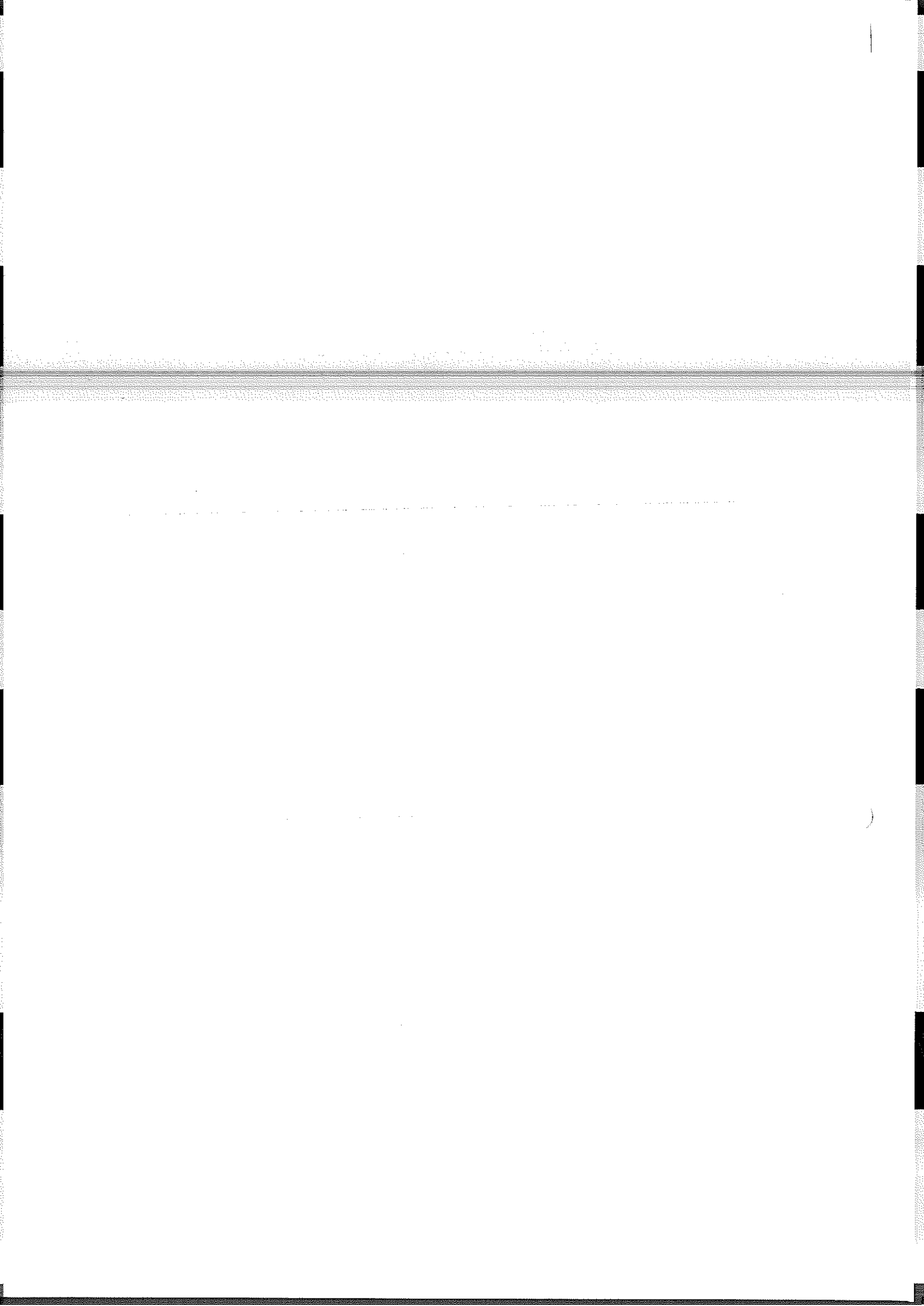
Geldig vanaf 1 januari 2007

Ten behoeve van toetsing door NMa

Beschrijving toerekeningsysteem voor kosten en opbrengsten van luchtvaartactiviteiten,
aangepaste versie van rapport 20 juli 2006.

Ter goedkeuring aangeboden aan de Raad van Bestuur van de Nederlandse Mededingingsautoriteit
Zaaknr. 200057 - Formele toetsing toerekeningsysteem NVLS 2006

Schiphol, 20 december 2006.



Voorwoord

In het wetsvoorstel ter "Wijziging van de Wet Luchtvaart inzake de exploitatie van de luchthaven Schiphol" (28074) is onder andere de economische regulering van de luchtvaartactiviteiten opgenomen. Bij inwerkingtreding van deze wet op 19 juli 2006 is de goedkeuring van de Havengeldregeling onder artikel 36 van de Luchtvaartwet vervangen door de sector specifieke regulering, zoals in dit wetsvoorstel en bijbehorende Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) beschreven.

In artikel 8.25g van de Wet Luchtvaart is beschreven dat de exploitant een toerekeningsysteem voor kosten en opbrengsten voor de luchtvaartactiviteiten moet opstellen en dit ter goedkeuring moet voorleggen aan de raad van bestuur van de Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa).

Schiphol Group heeft op 20 juli 2006 het toerekeningsysteem ter goedkeuring aangeboden aan de NMa. Na indiening heeft de NMa verklaard dat zij op grond van het voorliggende document niet tot inhoudelijke behandeling kon overgaan omdat zij de beschikbaar gestelde informatie niet vond voldoen aan de eisen zoals die door de wet worden gesteld. In de afgelopen maanden heeft Schiphol Group zo goed mogelijk aan de gestelde informatie vragen voldaan. Verder heeft overleg plaatsgevonden over onderwerpen waarover Schiphol Group en de NMa verschillende zienswijzen hebben ten aanzien van de toepassing van de wet- en regelgeving met betrekking tot de toerekenbaarheid aan luchtvaartactiviteiten.

Om duidelijkheid aan de markt en aan de eigen positie van Schiphol Group te verschaffen hebben wij besloten de toerekening van de punten waarover verschil van inzicht bestond aan te passen conform de visie van de NMa. Schiphol Group is voornemens om deze punten wederom aan de orde te stellen bij de wetgever bij de evaluatie van de wet of op een eerder moment, mocht dit opportuun zijn.

Teneinde maximale helderheid aan alle partijen te geven kiest Schiphol Group ervoor om de bedoelde punten hier te noemen. Bij elk punt wordt kort de argumentatie weergegeven met betrekking tot de wijze waarop de toerekening aan luchtvaartactiviteiten volgens Schiphol Group zou moeten plaatsvinden.

- **Prijsvorming voor interne leveringen**

Naast luchtvaartactiviteiten, zoals gedefinieerd in het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol artikel 2, onderneemt NVLS ook een aantal niet-luchtvaartactiviteiten. Deze activiteiten worden ondernomen omdat hiervoor een externe markt aanwezig is. Ten behoeve van de uitvoering van luchtvaartactiviteiten wordt een aantal diensten afgenomen van niet-luchtvaart onderdelen. In de situatie dat NVLS alleen luchtvaartactiviteiten zou uitvoeren, dan werden deze diensten niet intern voortgebracht en moesten deze diensten worden afgenomen van een externe leverancier. Schiphol Group is van mening dat voor deze leveringen als tarief de actuele externe prijs dient te worden gehanteerd. Schiphol Group is van mening dat de hantering van de actuele externe prijs wordt ondersteund door de wet- en regelgeving. In de specifieke **toelichting op artikel 8 (p. 40)** wordt allereerst uitleg gegeven aan het beginsel van dual till: "... luchtvaartactiviteiten en de overige activiteiten worden geheel eigenstandig verricht...". Verder zegt de **Nota van toelichting op de AMVB (p. 21)** dat, om te voldoen aan de verplichtingen van de Wet, het noodzakelijk is dat de exploitant niet alleen in de financiële verantwoording, maar ook in de kostentoekening een ondubbelzinnig onderscheid maakt tussen de gereguleerde activiteiten en de niet gereguleerde activiteiten. NVLS geeft aan dit vereiste invulling door haar systeem van toerekening waarin een duidelijk onderscheid wordt gemaakt tussen de gereguleerde luchtvaartactiviteiten en de niet gereguleerde overige activiteiten. In de **Nota van toelichting (p. 26)** is tevens aangegeven dat er van wordt uitgegaan dat voor de luchtvaartactiviteiten geldt dat deze vanuit een economische machtspositie worden

aangeboden. Dit is niet van toepassing op de niet-gereguleerde niet-luchtvaartactiviteiten. De betreffende diensten kunnen ook van een externe partij worden betrokken. De prijs waartegen deze diensten worden betrokken voldoet tenslotte aan de eis van marktconformiteit, zoals vastgelegd in **artikel 8.25 van de Wet Luchtvaart**.

In het toerekeningsstelsel zoals nu beschreven wordt voor deze interne leveringen als tarief de historische kostprijs gehanteerd, waarbij de component vermogenskosten wordt bepaald op basis van de WACC voor luchtvaartactiviteiten.

- **Toerekening van strategische gronden aan de RAB**

Schiphol Group heeft reeds diverse grondposities, gelegen rondom de luchthaven Schiphol, in eigendom. Tevens koopt Schiphol Group van tijd tot tijd nieuwe strategische grondposities, zodat de toekomstige uitbreiding van de luchthaven gerelateerde activiteiten veilig gesteld kan worden. Op termijn is deze extra areaalruimte benodigd om te kunnen voldoen aan de wettelijk vastgelegde verplichting om Schiphol verder als Mainport te kunnen ontwikkelen. Conform de bepalingen uit de Wet Luchtvaart is Schiphol Group verplicht om invulling te geven aan de continuïteit van de Mainport (**zie art 8.2a lid 3 en 8.25a**). Om aan deze verplichtingen te kunnen voldoen moet Schiphol tijdig over de benodigde gronden kunnen beschikken om capaciteitsuitbreidingen te kunnen realiseren. Schiphol Group is van mening dat de strategische gronden mogen worden toegerekend aan de RAB, omdat het aanhouden van strategische gronden wordt gedaan uit oogpunt van verantwoordelijkheid van Schiphol Group met betrekking tot ontwikkeling van de mainport en het (op langere termijn) leidt tot financieel voordeel voor de sector. Deze gronden verschillen van activa in aanbouw in die zin dat ze voor langere termijn worden aangehouden; Schiphol Group is daarom van mening dat voor het in strategische gronden geïnvesteerde vermogen een normale kapitaalsvergoeding in de tarieven moet worden opgenomen.

In het toerekeningsstelsel zoals hier beschreven worden over de strategische grondreserves geen kosten voor kapitaalbeslag berekend, zolang deze gronden niet in gebruik zijn genomen voor luchtvaartactiviteiten. Ten behoeve van een gedeeltelijke dekking van het kapitaalbeslag door deze grondreserves, wordt er op het moment van ingebruikname bouwrente, exclusief de kredietopslag van 65bp, berekend voor de vijf daaraan voorafgaande jaren.

- **Moment van opname van activa in de RAB**

De planning van investeringen van Schiphol Group vindt plaats na afstemming met haar gebruikers. Doordat het moment van daadwerkelijke ingebruikname van activa in voorkomende gevallen afhankelijk is van de wensen van gebruikers, kan een afwijking ontstaan met de oorspronkelijke planning. Schiphol Group acht het redelijk om de kosten van het vermogensbeslag in deze gevallen toe te rekenen aan de luchtvaartactiviteiten en is daarom van mening dat activa mogen worden geactiveerd én toegerekend aan de RAB vanaf het moment dat zij gereed zijn voor gebruik.

In het toerekeningsstelsel zoals hier beschreven worden activa pas toegerekend aan de RAB vanaf het moment van ingebruikname van het actief voor luchtvaartactiviteiten.

Nadrukkelijk behouden wij ons het recht voor om aanvullende punten bij een mogelijke wetswijziging voor te dragen indien daar in de toekomst aanleiding voor zou ontstaan.

Dit document dient als beschrijving van het toerekeningsysteem en wordt ten behoeve van de benodigde goedkeuring voorgelegd aan de NMa. Dit document van 12 december vervangt alle eerdere versies. Het document bestaat uit de volgende twee onderdelen:

1. Beschrijving toerekeningsysteem voor kosten en opbrengsten van luchtvaartactiviteiten. Dit deel bevat de principes op welke wijze toerekening wordt gedaan.
2. Bijlagen: overzichten Regulatory Asset Base, doorbelastingen en allocaties per kostenplaats plus diverse detail overzichten.

Binnen de directie van Schiphol Group valt het toerekeningsysteem onder de verantwoordelijkheid van de CFO, Dr. P.M. Verboom. Hij wordt daarbij geassisteerd door de contactpersonen:

Drs. C.J.H. Reinders (Manager Control & Pricing, Business Area Aviation)
H.M. Vreeburg (Manager Pricing & Corporate Clients, Business Area Aviation)

In dit document wordt naast N.V. Luchthaven Schiphol de handelsnaam Schiphol Group gebruikt. Daarbij wordt Schiphol Group geacht het gehele bedrijf inclusief haar dochtermaatschappijen en deelnemingen te omvatten, tenzij expliciet of uit de context het tegendeel blijkt.

INHOUDSOPGAVE

VOORWOORD	1
INHOUDSOPGAVE.....	4
1. INLEIDING.....	6
2. WETTELIJK KADER	8
2.1 ALGEMEEN.....	8
2.2 BEGINSLEN VAN MARKTCONFORMITEIT, PROPORTIONALITEIT EN INTEGRALITEIT	8
2.3 TOEREKENINGREGELS IN ARTIKEL 8 EN 9 BESLUIT EXPLOITATIE LUCHTHAVEN SCHIPHOL	9
3. STRATEGIE EN BELEID	11
4. ORGANISATIE EN FINANCIËLE VERANTWOORDINGSTRUCTUUR.....	12
5. TOEREKENINGSSYSTEEM.....	15
5.1 TOEREKENINGSMETHODIEK	15
5.1.1 Primaire vastlegging	15
5.1.2 Totstandkoming Business Area informatie	15
5.1.3 Stappen in de toerekening: doorbelasten en alloceren.....	16
5.1.4 Aansluiting organisatie – financiële verantwoordingstructuur.....	18
5.1.5 Beschrijving van faciliteiten en diensten t.b.v. luchtvaartactiviteiten	20
5.2 TOTSTANDKOMING FINANCIËLE INFORMATIE	22
5.2.1 Algemeen	22
5.2.2 Prijsvorming bij toerekening	22
5.2.3 Beginselen m.b.t. de vaststelling van vermogen en resultaat.....	24
5.2.4 Bepaling van de Regulatory Asset Base.....	24
5.2.5 Proces om te komen tot een financiële verantwoording conform de Wet Luchtvaart... 30	
5.2.6 Verrekening van exploitatieverschillen met gebruikers	32
5.3 UITWERKING TOEREKENING BELANGRIJKSTE GEDEELDE KOSTEN	33
5.3.1 Toerekening activa en afschrijvingskosten Terminal complex: m ² verdeling	33
5.3.2 Toerekening exploitatiekosten Terminalcomplex (exclusief afschrijvingen).....	35
5.3.3 Toerekening security kosten	36
5.3.4 Toerekening landzijdige infrastructuur	37
5.3.5 Toerekening kosten centrale stafafdelingen.....	38
5.4 UITWERKING TOEREKENING OPBRENGSTEN	39
5.5 CONFORMITEIT WET LUCHTVAART.....	39
6. OPMERKINGEN NAAR AANLEIDING VAN NMA 'RAPPORTAGE LUCHTHAVENTARIEVEN SCHIPHOL' (2001).....	41
7. FINANCIËEL ADMINISTRATIEVE ORGANISATIE.....	43
7.1 ALGEMENE GRONDSLAGEN	43
7.2 SPECIFIEKE GRONDSLAGEN	44
7.2.1 Materiële vaste activa en afschrijvingen	44
7.2.2 Voorzieningen	46
7.3 ADMINISTRATIEVE SYSTEMEN	46

7.4 PLANNING & CONTROL CYCLUS	47
7.4.1 Voorcalculatie: 'Business Plan' / 'Budget' / 'Jaarverwachting'	47
7.4.2 Nacalculatie: Realisatie	49
8. BEHEERORGANISATIE	50
8.1 VERANTWOORDELIJKHEID VAN DE LIJNORGANISATIE	50
8.2 BORGING VAN DE WERKING VAN HET TOEREKENINGSYSTEEM	50
8.2.1 Systeem audit	50
8.2.2 Procedures.....	50
8.2.3 Wijzigingen in organisatie en of activiteiten	52
8.3 TOEZICHT DOOR EXTERNE ACCOUNTANTS.....	52
8.3.1 Toezicht op de geconsolideerde Jaarrekening.....	52
8.3.2 Toezicht op de Jaarrekening met betrekking tot luchtvaartactiviteiten	52
9. VASTSTELLING VERMOGENSKOSTENVOET (WACC).....	55
9.1 METHODE VAN VASTSTELLING WACC PARAMETERS	55
9.1.1 Gefixeerde variabelen.....	55
9.1.2 Variabelen die jaarlijks worden vastgesteld.....	55
9.2 PROCEDURE VAN VASTSTELLING VAN DE WACC.....	57

BIJLAGEN

1. Activa / Regulatory Asset Base overzichten
2. Kostenplaatsoverzichten
3. Doorbelastingen per kostenplaats
4. Allocaties per kostenplaats
5. Overzicht van deelnemingen
6. Plattegrond met landzijdige infrastructuur arealen

1. Inleiding

Dit document beschrijft op welke wijze kosten (waaronder materiële vaste activa) en opbrengsten van geheel Schiphol Group worden toegerekend aan de verschillende bedrijfsactiviteiten. Deze toerekening geldt vanaf 1 januari 2007.

Bij de beschrijving ligt de nadruk op de luchtvaartactiviteiten, zoals deze zijn gedefinieerd in artikel 2 van het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol. Artikel 8.25 g van de Wet Luchtvaart vereist de vaststelling van een toerekeningsstelsel voor de kosten en opbrengsten van deze luchtvaartactiviteiten. Voor deze luchtvaartactiviteiten dient een gescheiden administratie te worden gevoerd binnen de boekhouding en dient een afzonderlijke financiële verantwoording te worden opgeleverd.

In de financiële verantwoording van Schiphol Group wordt onderscheid gemaakt naar een viertal Business Areas: Aviation, Consumers, Real Estate en Alliances & Participations. In het kader van de, voor externe verslaggeving vereiste, verstrekking van segmentinformatie, rapporteert Schiphol Group ook in haar Jaarverslag en specifiek in de Jaarrekening over deze vier Business Areas.

De luchtvaartactiviteiten, zoals gedefinieerd in artikel 2 van het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol, zijn geheel opgenomen in één van de Business Areas: Aviation. Zodoende is in de financiële administratie en de rapportage al zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij de voorschriften van de Wet Luchtvaart.

De gepubliceerde informatie over de Business Area Aviation in het Jaarverslag (conform IFRS en de BW 2 titel 9) is niet exact gelijk aan de informatie over luchtvaartactiviteiten conform de Wet Luchtvaart. Hoofdstuk 5 van dit document verklaart op welke wijze Aviation informatie ten behoeve van het Jaarverslag wordt aangepast tot de informatie over luchtvaart- en beveiligingsactiviteiten ten behoeve van de Wet Luchtvaart.

Schiphol Group past sinds 1998 het systeem toe waarbij de kosten, opbrengsten en activa worden toegerekend aan de verschillende Business Areas. De Business Area informatie heeft een driedelig doel, hetgeen de betrouwbaarheid ten goede komt:

Intern:

- Inzicht in de prestaties van de verschillende Business Areas

Extern:

- Segmentinformatie ten behoeve van de Jaarrekening
- Informatie benodigd voor de vaststelling van de tarieven voor luchtvaartactiviteiten en de verantwoording hierover

Een groot deel van de kosten en opbrengsten kunnen direct worden toegewezen aan een Business Area, zoals start- en landingsbanen (Aviation) of commercieel vastgoed (Real Estate). Echter, er zijn ook gedeelde kosten, bijvoorbeeld het terminalcomplex, waarvoor een toerekeningsstelsel nodig is om de financiële informatie per Business Area te verkrijgen.

De ontwikkeling van de toerekeningsmethodiek heeft sinds 1998 niet stilgestaan. Op hoofdlijnen heeft het toerekeningsstelsel zijn oorspronkelijke vorm behouden, echter door de jaren heen zijn de gehanteerde methodiek en principes aanzienlijk verfijnd, gericht op verbetering van de toerekening. Ook in het toerekeningsstelsel dat gehanteerd wordt vanaf 2007 zijn nog enkele verfijningen doorgevoerd. Het bestaande stelsel is volledig geëvalueerd. Daar waar nodig zijn, op grond van de regels zoals vastgelegd in het nieuwe wettelijk kader en de laatste inzichten in een zo zuiver mogelijke bedrijfseconomische toerekening, aanpassingen gemaakt.

De directie van Schiphol Group is verantwoordelijk voor het bestuur en beheer van de onderneming. In het kader van de Wet Luchtvaart heeft zij mede de opdracht om Mainport ontwikkelingen van Schiphol te waarborgen.

Het bestuur en beheer van de onderneming is gebaseerd op algemeen aanvaarde bedrijfseconomische principes. Dit betekent dat uitgaven met betrekking tot exploitatie en investeringen zijn gebaseerd op economische principes. Hiertoe kent Schiphol Group planning en control procedures zoals; business planning, budgettering, jaarverwachting [inschatting elk kwartaal van resultaat lopend jaar], maandrapportages etcetera. Verder hanteert Schiphol Group procedures om het nut en de noodzaak van investeringen te toetsen om zodoende een bedrijfseconomisch afgewogen investeringskeuze te maken.

Het toerekeningsstelsel is zo opgebouwd dat er een zuivere scheiding is van de toerekening van kosten, opbrengsten en materiële vaste activa aan de luchtvaartactiviteiten en overige activiteiten. Hoe dit plaats vindt wordt in dit document beschreven.

In hoofdstuk 2 wordt allereerst een uiteenzetting gegeven van het wettelijke kader voor de exploitatie van de luchthaven en van de toerekening van kosten en opbrengsten aan de luchtvaartactiviteiten. Vervolgens wordt in de hoofdstukken 3 en 4 op hoofdpunten een toelichting gegeven op de strategie, de organisatie en de financiële-verantwoordingstructuur van Schiphol Group.

Het toerekeningsstelsel wordt beschreven in hoofdstuk 5. Daarbij wordt ingegaan op de gehanteerde methodiek en principes én de toerekening van de belangrijkste gedeelde kosten. Door de NMa is in 2001 in de 'Rapportage Luchthaventarieven Schiphol' op een aantal punten kritiek gegeven op de inrichting van de administratie en op het toerekeningsstelsel van Schiphol Group. In hoofdstuk 6 wordt aangegeven welke acties zijn genomen met betrekking tot deze kritiekpunten. Schiphol Group heeft de beslissing met betrekking tot deze acties geheel gebaseerd op de voorschriften, zoals deze nu zijn vastgelegd in de Wet Luchtvaart. In hoofdstuk 7 en 8 wordt de verwerking in de administratieve systemen en de beheerorganisatie van het toerekeningsstelsel beschreven. In hoofdstuk 9 wordt uitleg gegeven over de vaststelling van de vermogenskosten.

De details van het toerekeningsstelsel zijn opgenomen in de verschillende bijlagen.

2. Wettelijk kader

2.1 Algemeen

N.V. Luchthaven Schiphol (N.V.L.S.) is op grond van art. 8.1 van de Wet Luchtvaart aangewezen als exploitant van de luchthaven. De exploitatie van de luchthaven is exclusief voorbehouden aan de vergunninghouder, zijnde N.V.L.S. (art 8.25 lid 1). N.V.L.S. is als exploitant van de luchthaven verplicht tot exploitatie van de luchthaven en dient daartoe de voorzieningen te treffen, die nodig zijn voor een goede afwikkeling van het luchthavenverkeer en het daarmee samenhangende personen- en goederenvervoer op de luchthaven (art 8.25a).

In de Wet Luchtvaart en in het Besluit Exploitatie Luchthaven Schiphol zijn specifieke regels gesteld met betrekking tot onder meer de tariefstelling, de administratie en de rapportage voor een deel van de activiteiten van de luchthaven ('luchtvaartactiviteiten'). Van deze luchtvaartactiviteiten is een limitatieve opsomming gegeven in artikel 2 van het Besluit exploitatie Luchthaven Schiphol:

- Het opstijgen en landen van luchtvaartuigen, waaronder in elk geval het gebruik door luchtvaartuigen van taxi-, start- en landingsbanen en platforms,
- Het parkeren van luchtvaartuigen, waaronder in elk geval het gebruik door luchtvaartuigen van parkeerfaciliteiten op de luchthaven,
- De afhandeling van passagiers van luchtvaartuigen en hun bagage in verband met het opstijgen en landen van luchtvaartuigen waaronder in elk geval:
 - 1° het gebruik van de passagiersterminal, en
 - 2° het gebruik van de voorrijwegen,
- De uitvoering van de beveiliging van passagiers en hun bagage, waaronder mede begrepen de faciliteiten voor grenscontrole,
 - Activiteiten die rechtstreeks verband houden met de luchtvaartactiviteiten;
 - De verlening van een concessie voor brandstoflevering voor luchtvaartuigen,
 - De verlening van een concessie voor catering van luchtvaartuigen,
 - Utiliteitsdiensten,
 - Werkzaamheden door of vanwege de exploitant van de luchthaven die ten laste zijn gebracht van luchtvaartactiviteiten en die in rekening zijn gebracht aan derden.

Ten behoeve van de tariefstelling, de administratie en de rapportage van de luchtvaartactiviteiten dienen de kosten en opbrengsten van deze activiteiten apart inzichtelijk te worden gemaakt. Op grond van artikel 8.25 g Wet Luchtvaart is het verplicht om hiervoor een toerekeningsstelsel vast te stellen. Voor dit toerekeningsstelsel zijn nadere regels en beginselen vastgelegd, welke in de volgende paragrafen worden beschreven. Het toerekeningsstelsel dient ter goedkeuring te worden voorgelegd aan de raad van bestuur van de Nederlandse Mededingingsautoriteit. Vervolgens dient het toerekeningsstelsel te worden gehanteerd als basis voor het vaststellen van de jaarlijkse tarieven voor de luchtvaartactiviteiten, voor het voeren van een gescheiden administratie binnen de boekhouding en het opstellen van een afzonderlijke financiële verantwoording.

2.2 Beginselen van marktconformiteit, proportionaliteit en integraliteit

In artikel 8.25g lid 1 Wet Luchtvaart is vastgelegd dat het toerekeningsstelsel dient te voldoen aan de eisen van marktconformiteit, proportionaliteit en integraliteit. In onderlinge samenhang vragen de drie beginselen om een consistent stelsel van toerekening en verantwoording van alle kosten en opbrengsten van de luchtvaartactiviteiten.

In paragraaf 1.2 van de Nota van Toelichting op de Wet Luchtvaart, wordt een beschrijving gegeven van de drie beginselen, in het licht van de Wet Luchtvaart:

Voor een belangrijk deel is de eis van marktconformiteit in het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol nader uitgewerkt doordat wordt bepaald dat voor de materiële vaste activa die voor luchtvaartactiviteiten worden gebruikt de maatstaf van historische kostprijs geldt (artikel 8, lid 6). Uit de eis van marktconformiteit vloeit ook voort dat (netto) opbrengsten uit activiteiten die rechtstreeks verband houden met de luchtvaartactiviteiten, als opbrengsten gelden (artikel 8, lid 11).

De proportionaliteitseis houdt in dat de kosten van gemeenschappelijke productiemiddelen worden toegerekend naar de mate waarin zij daadwerkelijk voor luchtvaartactiviteiten worden gemaakt.

De eis van integraliteit houdt in dat alle kosten van productiemiddelen (waaronder materiële vaste activa), die voor luchtvaartactiviteiten worden gemaakt, daar ook daadwerkelijk aan worden toegerekend.

2.3 Toerekeningregels in artikel 8 en 9 Besluit Exploitatie Luchthaven Schiphol

In artikel 8 van het Besluit Exploitatie Luchthaven Schiphol is vastgelegd wat de praktische uitwerking is met betrekking tot het toerekeningsstelsel van de luchthaven van de hiervoor beschreven beginselen. De belangrijkste bepalingen, van artikel 8.25 welke nader worden uitgewerkt in dit document, luiden als volgt:

1. De 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 alleen 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,
 - d. de kosten van productiemiddelen die gedeeltelijk voor de luchtvaartactiviteiten en gedeeltelijk voor andere activiteiten worden aangewend, worden toegerekend in overeenstemming met het daadwerkelijk gebruik van die productiemiddelen voor de luchtvaartactiviteiten.
2. Het toerekeningsstelsel geeft de principes aan op grond waarvan wordt vastgesteld in welke mate productiemiddelen worden aangewend voor de luchtvaartactiviteiten.
3. 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 toegedeeld. Materiële vaste activa worden pas aangewend voor luchtvaartactiviteiten na het moment van ingebruikneming voor dat doel.
4. Goodwill wordt niet begrepen onder materiële vaste activa als bedoeld in het derde lid.
5. De materiële vaste activa die deels voor de luchtvaartactiviteiten in gebruik zijn, worden toegedeeld aan de hand van de op die activiteiten afgestemde en in het toerekeningsstelsel opgenomen verdeelsleutels.
6. Van de op grond van het derde 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 aangegeven afschrijvingsmethode volgens aanvaardbare bedrijfseconomische principes.
7. In afwijking van het zesde lid, wordt van de op grond van het derde lid aan de luchtvaartactiviteiten toegedeelde materiële vaste activa met een waarde van meer dan € 100.000.000,- waarvan de vervaardigingsperiode meer dan een jaar duurt, en waarbij ten tijde van het investeringsbesluit wordt verwacht dat zich na ingebruikneming initiële overcapaciteit zal voordoen, de waarde bepaald op basis van historische kostprijs, waarbij over de gebruikelijke economische levensduur wordt afgeschreven op basis van de unuïtetenmethode.
-
9. De waarde van de materiële vaste activa van de luchtvaartactiviteiten, bedoeld in het derde lid, wordt aangeduid als Regulatory Asset Base.

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

a. dat de kosten rechtstreeks of indien dit niet mogelijk is zoveel mogelijk rechtstreeks worden toegerekend met verdeelsleutels die zijn gebaseerd op de desbetreffende activiteiten, met inachtneming van de beginselen van proportionaliteit en marktconformiteit, en

b. 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 de luchtvaartactiviteiten in de totale kosten.

11. Als opbrengsten van luchtvaartactiviteiten worden toegerekend de opbrengsten uit luchtvaartactiviteiten en de opbrengsten uit de in artikel 8.25d, vijfde lid, van de wet bedoelde activiteiten die rechtstreeks verband houden met de luchtvaartactiviteiten.

In Artikel 9 van het Besluit Exploitatie Luchthaven Schiphol is verder vastgelegd dat voor de uitvoering van beveiliging van passagiers en hun bagage, artikel 8 van overeenkomstige toepassing is.

De in artikel 8 neergelegde toerekeningregels zijn aldus zo opgezet dat de kosten en opbrengsten van de bedrijfsvoering van Schiphol Group steeds zoveel mogelijk op basis van daadwerkelijk gebruik worden toegerekend:

- Lid 1, sub b en c voorziet in een rechtstreekse toewijzing en lid 1-sub d voorziet in een specifieke toerekening op basis van analyse van het daadwerkelijk gebruik van de gemeenschappelijke productiemiddelen.
- Alleen ten aanzien van die gemeenschappelijke kosten, waarvan rechtstreekse toewijzing, dan wel specifieke toerekening op basis van analyse van het daadwerkelijk gebruik van de gemeenschappelijke productiemiddelen, niet mogelijk is, voorziet het bepaalde onder lid 10 sub b in een toerekening via een verdeelsleutel op basis van de toepassing van de voorgaande toerekeningregels. De toerekening van deze kosten geschiedt dan op basis van de verdeling van de kosten die reeds zijn toegerekend op basis van daadwerkelijk gebruik.

3. Strategie en beleid

Schiphol Group geeft in haar strategie en beleid invulling aan de Mainport doelstelling. Deze Mainport doelstelling is gebaseerd op het beleid van de Rijksoverheid. Conform dit beleid is in artikel 8.3 van de Wet Luchtvaart de verplichting vastgelegd voor Schiphol Group om de mainportfunctie van de luchthaven in stand te houden.

Wat is de mainport Schiphol?

De mainport Schiphol is meer dan slechts een luchthaven met een wereldwijd netwerk. Een mainport functioneert als een geheel van elkaar versterkende bedrijven en activiteiten. Samen zorgen zij ervoor dat er een internationaal knooppunt ontstaat van stromen mensen, goederen, geld, informatie, kennis, en cultuur. Via Schiphol zijn Nederland en de Randstad verbonden met Europa en de rest van de wereld. Essentieel voor een mainport is een kwalitatief hoogwaardig netwerk van lucht- en landzijdige verbindingen. De kwaliteit en omvang van het netwerk bepalen de concurrentiepositie van Schiphol ten opzichte van andere Europese mainports. In luchtvaartterminen is Schiphol een 'primaire hub': een draaischijf en één van de twee thuishavens voor Air France-KLM en haar partners in de SkyTeam alliantie. SkyTeam biedt vanaf Schiphol wereldwijde luchtverbindingen aan, die Nederland hoogfrequent verbinden met alle belangrijke economische centra in de wereld. Het netwerk van SkyTeam is een zorgvuldig afgestemd systeem van doorverbindingen, het zogenaamde hub-and-spokesysteem. Dit is gebaseerd op een zo goed en zo vaak mogelijke combinatie van transferverkeer en herkomst/bestemmingsverkeer. De kwaliteit van de doorverbindingen, connectivity genaamd, wordt bepaald door korte en betrouwbare aansluitingen voor zowel passagiers met hun bagage als voor vracht. Het uitgebreide netwerk van de luchtvaartmaatschappijen op Schiphol biedt een internationaal aantrekkelijk vestigingsklimaat. Het is zowel de toegangspoort naar Europa als de springplank naar de rest van de wereld. De toegevoegde waarde van de mainport Schiphol voor de regio en voor Nederland is meer dan alleen werkgelegenheid – 120.000 banen, direct en indirect – en een bijdrage aan het bruto nationaal en regionaal product. Amsterdam staat internationaal op de twaalfde plaats in de ranglijst van economisch belangrijke wereldsteden. Het uitgebreide netwerk van en naar Schiphol draagt daar voor een belangrijk deel aan bij.

Ten behoeve van de verdere ontwikkeling van de Mainport Schiphol moeten wij blijvend investeren in capaciteit en kwaliteit van het Schiphol product. Binnen het geheel van activiteiten van Schiphol Group vormen de luchtvaartactiviteiten de kern. De dynamiek in de luchtvaartmarkt was de afgelopen jaren erg groot en lijkt alleen nog maar toe te nemen met de vorming van de grote allianties en de verdere doorgroei van het low cost segment. Schiphol Group moet blijvend inspelen op deze ontwikkelingen en haar bijdrage leveren aan een kosten efficiënt product dat aansluit op de wensen van de markt.

4. Organisatie en financiële verantwoordingstructuur

Zoals vermeld in de inleiding, rapporteert Schiphol Group in een Business Area (BA) structuur. Een Business Area is een clustering van een aantal Product Markt Combinaties (PMC's) met aan elkaar gerelateerde activiteiten.

De Business Areas zijn:

- Aviation
- Consumers
- Real Estate
- Alliances & Participations

Onderstaand is een schematische weergave opgenomen van de verschillende Business Areas en hun rol in de groeistrategie van Schiphol Group:

Doel	Mainport		Non-aviation en Risicospreiding	
Business area	Aviation	Consumers	Real Estate	Alliance & Participations
Focus	Hub alliantie Low-cost	Schiphol als bestemming	Trunk route Airports	
Actie	Visit costs Productdifferentiatie	Uitbouw AirportCity	Exploitatie AirportCity producten	

Naast de verschillende BA's zijn er diverse staf- en supportafdelingen die allen activiteiten uitvoeren ten behoeve van genoemde BA's, maar vanwege efficiency redenen in afzonderlijke centrale units zijn ondergebracht. In de totale organisatie van Schiphol Group zijn ongeveer 2200 medewerkers (FTE's) werkzaam.

Het toerekeningsysteem, zoals beschreven in dit document, heeft betrekking op de toerekening van kosten en opbrengsten voor geheel Schiphol Group, dat wil zeggen de geconsolideerde cijfers. In de toerekening worden dus ook de verschillende dochters en deelnemingen van Schiphol Group meegenomen.

De door Schiphol Group uitgevoerde activiteiten zijn geclusterd naar PMC's op basis van externe levering van een specifiek product, aan een specifieke klantengroep, omvang (omzet, rendement, activa), risicoprofiel en regelgeving. De financiële informatie per PMC geeft inzicht in de waardecreatie van de specifieke activiteiten. Dit inzicht wordt binnen Schiphol Group gebruikt voor interne sturing.

Hieronder volgt een beschrijving van de verschillende Business Areas en de daarin geclusterde PMC's.

BA Aviation

De BA Aviation omvat het luchtvaartproces op de luchthaven Schiphol inclusief planning, regie, capaciteitsmanagement en informatievoorziening. De BA Aviation bestaat uit twee PMC's: Aviation en Security. Beide PMC's zijn gereguleerd vanuit de Wet Luchtvaart. De belangrijkste stakeholders zijn de luchtvaartmaatschappijen en de overheid (het Ministerie van Verkeer en Waterstaat als toezichthouder op de naleving van de verplichtingen voortvloeiend uit de exploitatievergunning; het Ministerie van Justitie als toezichthouder op de beveiligingsactiviteiten; de NMa Vervoerkamer als toezichthouder inzake de toerekening en de tariefstelling). De BA Aviation administratie komt exact overeen met de definitie van luchtvaart- en beveiligingsactiviteiten in de Wet Luchtvaart.

De PMC Aviation omvat alle luchtvaartactiviteiten en activiteiten die rechtstreeks verband houden met luchtvaartactiviteiten. Deze activiteiten zijn gedefinieerd in Art.2, Besluit exploitatie luchthaven Schiphol.

De luchtvaartactiviteiten zijn:

- o Het opstijgen en landen van luchtvaartuigen, waaronder in elk geval het gebruik door luchtvaartuigen van taxi-, start- en landingsbanen en platforms;
- o Het parkeren van luchtvaartuigen, waaronder in elk geval het gebruik door luchtvaartuigen van parkeerfaciliteiten op de luchthaven;
- o De afhandeling van passagiers van luchtvaartuigen en hun bagage in verband met het opstijgen en landen van luchtvaartuigen waaronder in elk geval:
 - 1° het gebruik van de passagiersterminal, en
 - 2° het gebruik van de voorrijwegen,

De activiteiten die rechtstreeks verband houden met de luchtvaartactiviteiten zijn:

- o De verlening van een concessie voor brandstoflevering voor luchtvaartuigen;
- o De verlening van een concessie voor catering van luchtvaartuigen;
- o Utiliteitsdiensten
- o Werkzaamheden door of vanwege de exploitant van de luchthaven die ten laste zijn gebracht van luchtvaartactiviteiten en die in rekening zijn gebracht aan derden.

In artikel 2, Besluit exploitatie luchthaven Schiphol, is in de opsomming van luchtvaartactiviteiten ook de uitvoering van de beveiliging van passagiers en hun bagage, waaronder mede begrepen de faciliteiten voor grenscontrole, genoemd. Voor deze activiteit dient, op grond van artikel 8.25 g lid 2 Wet Luchtvaart Besluit juncto artikel 9 Besluit exploitatie luchthaven Schiphol, een specifieke toerekening plaats te vinden. Deze activiteit is daarom ondergebracht in een aparte PMC Security.

De PMC Security omvat alle activiteiten met betrekking tot beveiliging. Dit betreft:

- o De uitvoering van de beveiliging van passagiers en hun bagage, waaronder mede begrepen de faciliteiten voor grenscontrole.

BA Consumers

De BA Consumers omvat commerciële activiteiten, zoals winkels, horeca, parkeren en reclame. De BA Consumers bestaat uit de PMC's: Concessies, Advertisement & Information, Parking, Privium en Consumers International. De belangrijkste stakeholders zijn consumenten, concessionarissen en adverteerders.

De PMC Concessies omvat de verlening van concessies aan exploitanten voor het uitbaten van retail, horeca en overige commerciële gelegenheden, inclusief het ontwikkelen en daartoe ter beschikking stellen van verkoopruimte en overige faciliteiten.

De PMC Advertisement & Information omvat het ontwikkelen en aanbieden van een hoogwaardig en innovatief aanbod van reclamemogelijkheden voor adverteerders.

De **PMC Parking** omvat het bieden van parkeerfaciliteiten aan passagiers, meeters/greeters, medewerkers, bezoekers van op de luchthaven gevestigde bedrijven en recreanten. Zakelijk gebouwgebonden parkeren behoort niet tot deze PMC maar tot de PMC Real Estate.

De **PMC Privium** omvat de exploitatie van een serviceprogramma van Schiphol Group voor frequente reizigers. Het programma bestaat uit snelle grenspassage, preferentiële parkeerfaciliteiten en business class inchecken.

De **PMC Consumers International** omvat het internationaal vermarkten van de AirportCity formule van Schiphol Group anders dan participaties in buitenlandse luchthavens (zie ook BA Alliances & Participations).

BA Real Estate

De BA Real Estate omvat de ontwikkeling, het beheer, de exploitatie van en belegging in vastgoed op en bij locatie Schiphol en andere luchthavens. De BA Real Estate bestaat uit de PMC's Real Estate en Rental Terminal. De belangrijkste stakeholders zijn de op de luchthaven gevestigde ondernemingen.

De **PMC Real Estate** omvat de levering van producten en diensten op het gebied van vastgoedontwikkeling, -beheer, -exploitatie en belegging op de luchthaven Schiphol en andere luchthavens. Tot deze PMC behoren ook Flight Forum Eindhoven, Rotterdam Airport Vastgoed en Malpensa, evenals het eerdergenoemde zakelijk gebouwgebonden parkeren.

De **PMC Rental Terminal** richt zich op het verhuren van ruimte en faciliteiten ten behoeve van door derden uitgevoerde bedrijfsmatige activiteiten in het terminalgebouw of direct daaraan aanpalende gebouwen. De verhuur van ruimtes aan concessionarissen (van commerciële gelegenheden) valt onder de PMC Concessies. Reden hiervoor is de samenhang tussen de (vaste) huurinkomsten en de (variabele) concessie inkomsten.

BA Alliances & Participations

De BA Alliances & Participations heeft als doelstelling enerzijds versterking van de positie van de binnenlandse regionale luchthavens die deel uitmaken van Schiphol Group en anderzijds risicospreiding door export van de AirportCity formule, via participaties in buitenlandse luchthavens. De BA Alliances & Participations bestaat uit de PMC's Buitenlandse deelnemingen, Binnenlandse deelnemingen en Utilities.

Tot de **PMC Buitenlandse Deelnemingen** behoren de internationale deelnemingen en activiteiten.

Tot de **PMC Binnenlandse deelnemingen** behoren de nationale deelnemingen, waaronder Rotterdam Airport, Eindhoven Airport en Lelystad Airport.

De **PMC Utilities** omvat het transport van elektra, gas en water op de luchthaven; het beheer en de nieuwbouw van kabels, leidingen en de inkoop van elektra, gas en water voor Schiphol Group en derden.

Naast bovenstaand beschreven PMC's komen ook de PMC Service Units en de PMC Concern voor. Dit zijn geen PMC's waarin feitelijk de 'business' is ondergebracht maar deze dienen alleen administratieve doeleinden.

5. Toerekeningsysteem

5.1 Toerekeningmethodiek

De organisatie en de financiële verantwoordingsstructuur zijn zodanig ingericht, dat het grootst mogelijke deel van de opbrengsten, kosten en activa rechtstreeks kan worden geboekt op de betreffende PMC's. Alleen daar waar er sprake is van gedeelde opbrengsten, kosten of activa worden deze door middel van een extra toerekeningslag bij de betreffende PMC 'in rekening gebracht'. In deze paragraaf wordt de methodiek beschreven die voor deze toerekening wordt gehanteerd. In paragraaf 5.2 wordt de totstandkoming van de financiële informatie beschreven.

5.1.1 Primaire vastlegging

Schiphol Group heeft een uniforme set van grondslagen voor waardering en resultaatbepaling, voorschriften voor presentatie, classificatie en te verschaffen toelichting. De richtlijnen zijn opgenomen in het Accounting Manual. Schiphol Group heeft een vastgesteld rekeningschema waarbij de kosten- en opbrengstsoorten zijn gedefinieerd zodanig dat in de hele groep eenduidig wordt geadmineistreerd. Deze richtlijnen zijn opgenomen in de concern AO en worden gecommuniceerd op intranet. Het gebruik van kostenplaatsen is gedefinieerd door de organisatiestructuur en de gedelegeerde verantwoordelijkheden vanuit het MT Aviation. In het jaarbudget zijn de belangrijkste concrete activiteiten opgenomen die worden verantwoord op de kostenplaatsen.

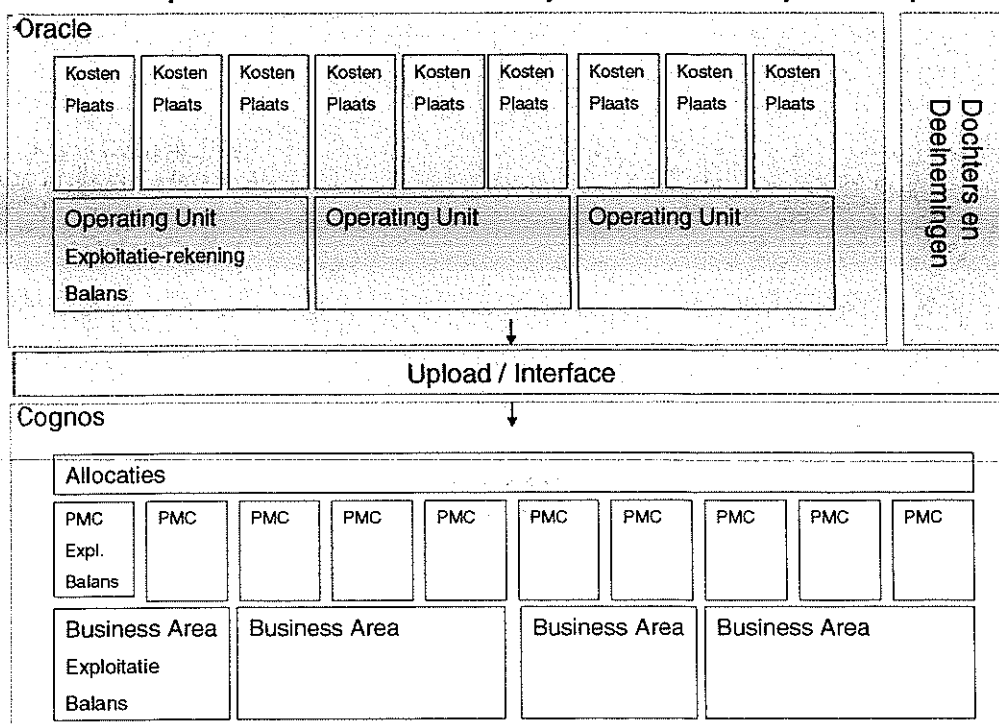
Bij de start van de investeringen wordt een project aangemaakt in het financieel - administratief systeem. Het project krijgt een uniek nummer en in het systeem wordt een taakstructuur aangemaakt. De taakstructuur draagt zorg voor een verdeling van de projectuitgaven in het te activeren deel en het exploitatiedeel. Welke uitgaven wel of niet mogen worden geactiveerd vindt plaats op basis van vastgestelde en door de directie goedgekeurde concern AO richtlijnen en volgt de IFRS richtlijnen van externe verslaggeving. Deze zijn eveneens opgenomen in de Accounting Manual van de Schiphol Group.

5.1.2 Totstandkoming Business Area informatie

De primaire vastlegging in de financiële administratie van Schiphol Group vindt plaats per kostenplaats. Deze kostenplaatsen zijn geclusterd in Operating Units (OU) in Oracle. Om vervolgens informatie per PMC en per Business Area te krijgen, wordt in de financiële administratie een toerekeningmethodiek toegepast die hieronder in detail wordt beschreven.

Onderstaand is ter verduidelijking een schematisch overzicht gegeven van de structuur van de financiële administratie van Schiphol Group:

Van Kostenplaats naar Business Area – Systeem model Schiphol Group



Het toerekeningsstelsel is zo ingericht dat primaire vastlegging eenduidig is en dat de kosten en opbrengsten integraal worden vastgelegd. Primair vindt vastlegging plaats binnen Oracle op kostenplaats / kostensoort niveau. Kostenplaatsen worden hierin geclusterd naar Operating Units. Doorbelastingen vinden plaats in Oracle, het systeem is zo ingericht dat er niet meer of minder kan worden doorbelast dan het saldo van kosten en opbrengsten. Met andere woorden als gevolg van de doorbelasting vindt er een verschuiving van kosten en opbrengsten tussen de kostenplaatsen plaats, dit leidt echter niet tot een ander saldo van het geheel van kostenplaatsen. Doorbelasting relaties tussen kostenplaatsen zijn zodanig gedefinieerd dat er geen cirkelrekenaties kunnen ontstaan en opbrengsten / kosten niet worden opgeklopt.

De saldi op kostenplaats / kostensoort niveau worden overgebracht (upload) naar het Cognos systeem. Binnen dit systeem vinden de allocaties plaats van de verschillende kostenplaats / operating units. Cognos is naast Oracle noodzakelijk aangezien niet alle dochters en deelnemingen hun financiële administratie in Oracle hebben en ook voor het uitvoeren van allocaties.

5.1.3 Stappen in de toerekening: doorbelasten en alloceren

De informatie per BA komt tot stand door middel van de volgende sequentiële bewerkingen:

1. primaire registratie op de kostenplaats in de financiële administratie per OU,
2. doorbelastingen tussen bedrijfseenheden/afdelingen,
3. allocaties van bedrijfseenheden/afdelingen naar PMC's,
4. clusteren van de gerelateerde PMC's tot BA's

De keuze voor bovengenoemd systeem is gemaakt omdat deze indeling informatie oplevert voor interne beheersing en sturing: informatie per kostenplaats / OU en per Product Markt Combinatie / Business Area, maar ook informatie voor externe rapportages per Business Area ten behoeve van het Jaarverslag en de sector specifieke regulering uit de Wet Luchtvaart.

Zoals boven beschreven worden er twee stappen genomen om de gegevens zoals vastgelegd in de primaire registratie, om te zetten naar de informatie per PMC. Deze twee stappen, doorbelasten en alloceren, zijn beide een vorm van toerekening, waarvoor de toerekeningprincipes, zoals beschreven in de volgende paragraaf, worden gehanteerd.

Een **doorbelasting** wordt gedefinieerd als een intracomptabele verrekening tussen verschillende kostenplaatsen van interne leveranties van goederen of diensten, op basis van een afspraak/overeenkomst tussen verschillende afdelingen.

Alloceren betreft het toewijzen van activa, kosten en opbrengsten van kostenplaatsen naar PMC's. Alle kosten en opbrengsten, dus ook de interne doorbelastingen worden middels allocatie toegerekend aan een PMC.

Doorbelastingen worden in vier situaties toegepast. In de eerste drie situaties is er sprake van een noodzaak tot doorbelasting. In de vierde situatie is er sprake van een keuze.

1. Indien er externe wettelijke of verslaggevingstechnische eisen zijn. Dit doet zich bijvoorbeeld voor als voor een BV een eigen jaarrekening moet worden gedeponneerd.
2. Indien sprake is van de noodzaak tot interne doorbelasting om de opbrengsten van een PMC primair te registreren. Niet doorbelasten van de opbrengsten zou in dit geval leiden tot een onvolledige vastlegging van de opbrengsten van de PMC. De belangrijkste voorbeelden zijn de verhuringen van SRE en de leveringen van Utility Services aan interne klanten.
3. Indien kosten geactiveerd moeten worden bij de ontvanger. Dit geldt voor uren van projectmedewerkers van PRO, die doorbelast worden aan opdrachtgevers Aviation en Consumers.
4. Indien, uit oogpunt van bedrijfseconomisch voordeel of proces kennis, binnen een bepaalde afdeling een activiteit wordt uitgevoerd voor andere afdelingen, die valt onder een andere PMC. Indien dit leidt tot vereenvoudiging van de allocatie, worden de kosten voor deze activiteiten doorbelast aan de afnemende afdeling.

Een doorbelasting vergt een extra administratieve handeling. Doorbelastingen worden daarom uit efficiencyoverwegingen zoveel mogelijk beperkt. Tegenover deze efficiencyoverweging staat echter het streven om de allocaties zo eenduidig mogelijk te krijgen door zoveel mogelijk kosten en opbrengsten rechtstreeks naar een PMC te kunnen alloceren. De kosten voor activiteiten die door de ene afdeling worden uitgevoerd voor een andere worden doorbelast, zodat de 'overblijvende kosten' met één allocatiesleutel kunnen worden toegerekend (meestal 100 % aan één PMC). Deze doorbelasting zorgt aldus voor eenduidigheid en herkenbaarheid van de allocatiesleutels per afdeling.

Het belangrijkste voorbeeld wordt gevormd door de exploitatiekosten van het terminalcomplex. Het beheer van de terminal wordt gevoerd door een afdeling binnen de Business Area Aviation. De bij deze afdeling primair geregistreerde exploitatiekosten (exclusief afschrijvingen) worden doorbelast aan de gebruikers van het terminal complex buiten de PMC Aviation (PMC Consumers, Real Estate en Security) voor het aan hen toerekenbare deel.

Door de indeling van de bedrijfseenheden en de hiervoor beschreven methodiek van doorbelasten, is er bij de volgende stap in de toerekening, de allocatie, voor een groot deel sprake van toerekening naar één PMC. Indien er sprake is van een gedeelde activiteit cq. productiemiddel, waarbij een doorbelasting niet tot vereenvoudiging kan leiden, wordt er een verdeelsleutel gehanteerd, die is gebaseerd op de verdeling van het daadwerkelijk gebruik van de betreffende PMC's.

De opbrengsten / kosten / activa van centrale stafafdelingen en de service unit ICT worden in principe aan de PMC's gealloceerd. Gezien het gedeelde karakter van de activiteiten van deze stafafdelingen en aangezien deze bedrijfseenheden niet met één specifieke PMC zijn verbonden, zou een doorbelasting geen vereenvoudiging opleveren van de toerekening. Een doorbelasting vanuit deze bedrijfseenheden vindt alleen plaats indien er sprake is van specifieke dienstverlening op verzoek van de afdelingen of bijvoorbeeld specifieke kosten voor verzekeringen.

In dit document (inclusief bijlagen) is beschreven welke doorbelastingen en allocaties betrekking hebben op luchtvaartactiviteiten (direct of indirect). In bijlage 2.1 is aangegeven welke toerekeningrelaties er bestaan tussen luchtvaart en niet-luchtvaartactiviteiten en tussen luchtvaartactiviteiten onderling.

5.1.4 Aansluiting organisatie – financiële verantwoordingsstructuur

Zoals eerder beschreven sluit de primaire registratie in kostenplaatsen / OU's niet voor 100 % aan met de financiële verantwoordingsstructuur in PMC's en Business Areas. De reden hiervoor is tweeledig:

- het bestaan van activa die ten behoeve van meerdere PMC's worden aangewend;
- activiteiten die voor meerdere PMC's worden uitgevoerd door één afdeling vanuit efficiency redenen.

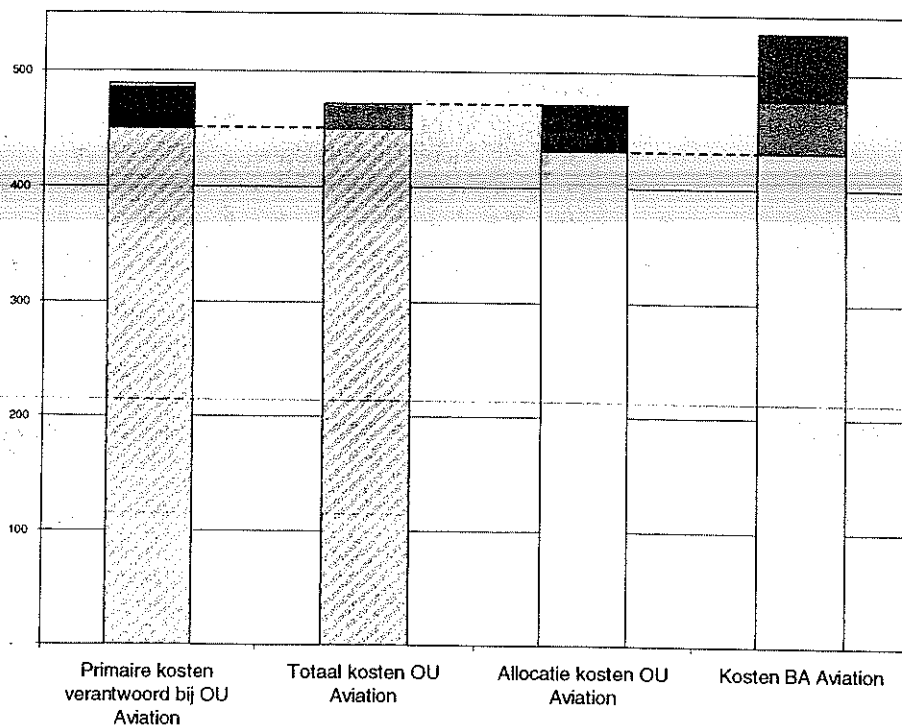
Voor externe opbrengsten geldt dat zij voor 100 % rechtstreeks aan een enkele PMC kunnen worden toegewezen. Bij interne opbrengsten is dit niet per definitie het geval. Binnen de OU Aviation geldt dit voor een groot deel van de kosten van de verschillende processen ook. De belangrijkste gedeelde kostenpost binnen de OU Aviation wordt gevormd door de exploitatiekosten van het terminalcomplex. Deze kosten worden primair verantwoord binnen de OU Aviation, en vervolgens wordt een deel van deze kosten toegerekend aan PMC's buiten Aviation.










Onderstaande tabel geeft ter illustratie een indicatie van de opbouw van de kosten van de BA Aviation, op basis van budget 2006.

Exploitatiekosten (budget 06)		Subtotaal	totaal
<u>Ongedeelde</u> activiteiten:	Kosten binnen de OU Aviation die voor 100 % worden toegerekend aan BA Aviation	63 %	
<u>Gedeelde</u> activiteiten binnen OU Aviation:	Kosten beheer terminalcomplex toegerekend aan BA Aviation	13 %	
	Kosten overige gedeelde activiteiten toegerekend aan BA Aviation	1 %	
Kosten BA Aviation, primair geregistreerd binnen OU Aviation			77 %
Gedeelde activiteiten binnen andere OU's die worden toegerekend aan BA Aviation	Doorbelasting	4 %	
	Allocatie	19 %	
Totaal kosten BA Aviation			100 %

Onderstaand is, ter illustratie, een schematisch overzicht gegeven van het verloop van de primaire vastlegging naar de uiteindelijke toerekening van de BA Aviation (basis berekening: budget 2006). In de eerste staaf van de grafiek is zichtbaar, dat een groot deel (77 %) van de exploitatiekosten, zoals toegerekend aan de BA Aviation al primair binnen de OU wordt geregistreerd. In deze staaf is tevens zichtbaar dat een deel van de kosten in de primaire registratie van de OU Aviation gedeelde activiteiten betreft, waarvoor een toerekening plaatsvindt aan andere OU's middels een doorbelasting. In de tweede staaf is vervolgens weergegeven dat

er kosten worden doorbelast door andere OU's aan de OU Aviation (4 %). Vervolgens vindt op de integrale exploitatiekosten (primair plus doorbelastingen) de tweede stap in de toerekening plaats, namelijk de allocatie. De derde staaf geeft aan dat een deel van de integrale kosten van de OU Aviation wordt gealloceerd naar non-Aviation PMC's. De vierde staaf tenslotte is inclusief de allocatie van andere OU's naar de BA Aviation (19 %).



-  Primaire kosten van OU Aviation welke niet worden doorbelast naar andere OU's
-  Exploitatiekosten terminalcomplex, doorbelast door OU Aviation aan andere OU's
-  Overige doorbelasting door OU Aviation aan andere OU's
-  Doorbelasting door andere OU's aan OU Aviation
-  Allocatie van OU Aviation aan BA Aviation
-  Allocatie afschrijvingskosten Terminalcomplex van OU Aviation aan Non-aviation
-  Overige allocaties van OU Aviation aan Non-aviation
-  Allocatie van andere OU's aan Aviation
-  Allocatie van centrale stafafdelingen aan Aviation

5.1.5 Beschrijving van faciliteiten en diensten t.b.v. luchtvaartactiviteiten

In artikel 2 van de AMvB zijn de luchtvaartactiviteiten benoemd. Vanuit de bedrijfsvoering van Schiphol Group worden daar de volgende faciliteiten voor ingezet:

- Het luchtvaartterrein met start- en landingsbanen
- Taxibanen en platformen
- Licht- en andere elektrische- en besturingsinstallaties in het luchtvaartterrein voor het afhandelen van vliegtuigen
- Ruimten voor passagiers en bagage in het terminal complex
- Infrastructuur en installaties op de luchthaven (voorrijwegen e.d.) ten behoeve van afhandeling van passagiers, bagage en vracht

Ten behoeve van de operatie en ontwikkeling van de luchtvaartactiviteiten worden de volgende diensten door de BA Aviation geleverd:

Afdeling Airside Operations:

Airside Operations zorgt voor het goede verloop van de 24-uurs operatie aan airside, zodat vliegtuigen optimaal gebruik kunnen maken van de geboden infrastructuur. Een aantal specifieke taken die deze afdeling uitvoert zijn: havenmeesterfunctie, calamiteiten organisatie, marshalling en buscoördinatie, gate-allocatie, regie slepen, regie bus en overig platformvervoer, flora en fauna beheer, mindervaliden vervoer, bouwcoördinatie aan airside en sneeuw en gladheidbestrijding.

Afdeling Airfield Maintenance Services:

De afdeling Airfield Maintenance Services is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de bedrijfsmiddelen aan airside. Hieronder vallen onder andere de start- en landingsbanen, het rijbanenstelsel, de vliegtuigopstelplaatsen, de verlichtingsinstallaties en de watergangen en riolen van het luchtvaartterrein.

Afdeling Bagage:

De afdeling Bagage draagt zorg voor het aanwezig zijn en optimaal functioneren van het huidige en toekomstige bagage afhandelingsstelsel t.b.v. het bagage afhandelingproces (de feitelijke bagage afhandeling wordt gedaan door de afhandelingmaatschappijen). Om de overslag van transfer bagage tussen de afhandelingmaatschappijen ongestoord te laten verlopen wordt een specifieke Baggage Interhandling Group ingehuurd en aangestuurd. Naast de zorg voor het (24-uurs) bagageproces vindt binnen de afdeling bagage ook de ontwikkeling plaats van uitbreidingen van de capaciteit en innovaties van de processen. Tevens vindt de planning en opdrachtverstrekking (aan derden) van het onderhoud en kleinere projecten ook plaats vanuit de afdeling. Er is een aparte unit verantwoordelijk voor de realisatie van grote bagageprojecten, het zogenoemde 70 MB (million bags) project.

Afdeling Fire Brigade:

De Brandweer Schiphol is kaderstellend voor de brandveiligheid op Schiphol en ziet toe op de naleving hiervan. Hoofddoel is: geen slachtoffers, geen brandontwikkeling en het waarborgen van de continuïteit van de luchthavenprocessen. Voor het bestrijden van calamiteiten beschikt de Brandweer over een uitrukdienst, die ook ondersteunend is bij de nazorg van een calamiteit, om zo spoedig mogelijk weer tot de normale procesgang te komen. Naast vliegtuigbrandbestrijding draagt Schiphol zorg voor de gebouwbrandbestrijding op het terrein. Verder draagt de Fire Brigade ook zorg voor pro-actieve zaken, zoals opleidingen, aanvalsplannen, brandveiligheids- en milieuadviezen. De Fire brigade heeft de beschikking over een eigen brandweer oefenplaats.

Afdeling Capacity Management:

Capacity management is verantwoordelijk voor het veiligstellen van de fysieke en de milieu capaciteit van de Aviation processen van Schiphol. In termen van fysieke capaciteit worden

analyses en plannen gemaakt voor de ontwikkelingen op korte en middellange termijn (1 tot 5 jaar). Naast de fysieke capaciteitsplanning vraagt de planning van de milieu capaciteit (geluid en luchtkwaliteit) om zorgvuldige analyses.

Afdeling Marketing & Accountmanagement:

Productontwikkeling en marketing van passage en vracht. Accountmanagement voor luchtvaartmaatschappijen, afhandelaren en andere luchtvaartgerelateerde partijen. Tevens vindt binnen deze afdeling de opstelling van statistische gegevens plaats zowel ten behoeve van analyse over realisaties als prognoses voor de toekomst.

Afdeling Passenger Services:

Passenger Services draagt zorg voor een optimale passagiersbeleving door flow begeleiding, informatievoorziening en permanente innovatie van het integrale passagiersproces. De belangrijkste activiteit binnen deze afdeling is Flowcontrol; welke verantwoordelijk is voor het passagiersproces binnen de terminal 'van deur tot deur'. Verder valt binnen deze afdeling ook de verantwoordelijkheid voor Customer Services & Information, te denken valt hierbij aan: inlichtingen t.b.v. passagiers via balies en omroep, VIP diensten – speciale afhandeling ten behoeve van hoogwaardigheidsbekleders, Foto & Film – deze kleine eenheid zorgt voor de begeleiding van opnamen door derden op de luchthaven, Customer Contact Center. – zorgt voor informatieverstrekking over vluchtinformatie, afhandeling van verloren voorwerpen etc.

Afdeling Terminal Real Estate:

Terminal Real Estate is verantwoordelijk voor de ontwikkeling en beheer van de terminal. De eerste hoofdactiviteit die binnen deze afdeling valt is Infrastructure & System Management – beheer, instandhouding en bedrijfsvoering van het terminal complex en pieren, deze activiteit is opgesplitst in de volgende disciplines: Operational Equipment, Electrical Engineering, Mechanical Engineering, Structural Engineering, Fire Safety en Technical Operational Management. Daarnaast valt binnen de afdeling Terminal Real Estate de afdeling Terminal Services. Deze afdeling is verantwoordelijk voor projectmanagement en adviesdiensten voor projecten in de terminal. Deze activiteit is opgesplitst in de volgende disciplines: Technical Information Management, Permits, Facility Services, Service Centre, Terminal Allocation en Terminal Compliance Management.

Afdeling Design & Review:

Het vervullen van het opdrachtvaarderschap van grote investeringsprojecten ten behoeve het terminal complex en airside.

Afdeling Utilities Services

De afdeling Utility Services is verantwoordelijk voor het opereren en aansluiten van klanten op haar utility netwerken (gas, water en elektra) op het Schipholterrein en het beheer van ondergrondse tracés. Daarnaast koopt US de utilities en de inzameling van afval in voor Schiphol Group.

Beveiligingsactiviteiten

Afdeling Security:

De afdeling Security is verantwoordelijk voor de uitvoering van Security en houdt zich bezig met de beveiliging van de burgerluchtvaart. De activiteit is gericht op het voorkomen van aanslagen en het waarborgen van de veiligheid van de passagiers op de luchthaven en in het vliegtuig. Er zijn veel partijen actief binnen de beveiliging van de burgerluchtvaart. Al deze partijen hebben hun eigen verantwoordelijkheden. Binnen deze afdeling vallen de volgende activiteiten: Operations, Acces Control, Border Control, Security Policy & projects en Company & Public Security.

Zie voor uitgebreidere beschrijving van de activiteiten van Aviation de bijlagen waarin de doorbelastingen en allocaties worden beschreven.

5.2 Totstandkoming financiële informatie

5.2.1 Algemeen

Als basis voor de toerekeningsystematiek wordt allereerst het principe gehanteerd dat de kosten van productiemiddelen die alleen worden aangewend voor luchtvaartactiviteiten, geheel hieraan worden toegerekend. Evenzo worden kosten van productiemiddelen die in het geheel niet worden aangewend voor luchtvaartactiviteiten, in het geheel niet hieraan toegerekend. Kosten van productiemiddelen die gedeeltelijk voor luchtvaartactiviteiten en gedeeltelijk voor andere activiteiten worden aangewend, worden toegerekend in overeenstemming met het daadwerkelijk gebruik van die productiemiddelen voor deze activiteiten. Deze toerekening geschiedt op proportionele en marktconforme wijze.

De mate waarin de productiemiddelen worden gebruikt voor de verschillende PMC's wordt vastgelegd in een verdeelsleutel. Deze verdeelsleutel is gebaseerd op een logische meeteenheid (bijvoorbeeld, m² 's of FTE's), welke als maatstaf wordt gehanteerd voor het daadwerkelijk gebruik van het betreffende productiemiddel.

Indien voor de toerekening een verdeelsleutel moet worden gehanteerd, wordt zo veel mogelijk een vast meetmoment in het jaar genomen om de specifieke waarde van de verdeelsleutel vast te stellen (procedurebeschrijving paragraaf 8.2.2).

Indien sprake is van wijziging in het gebruik van een productiemiddel, dan wordt de regel gehanteerd dat toerekening plaatsvindt aan de oude gebruiker totdat een nieuwe PMC kan worden aangewezen als gebruiker. Daarbij geldt dan wel dat het gebruik op het peilmoment leidend is.

De functionele en administratieve organisatie van Schiphol Group is zo ingericht dat primair kosten daar waar ze veroorzaakt worden ze ook moeten worden gedragen. Voor zover afdelingen kosten voor derden dragen is de organisatie zo ingericht dat zij belang hebben om deze kosten toe te rekenen aan die afdeling die de kosten voor haar rekening moet nemen. Budgetten, targets en procedures zijn zo ingericht dat het voor het management van Schiphol Group 'in het voordeel is' indien zij kosten bij de feitelijke gebruiker kunnen neerleggen. De procedures van de control organisatie van Schiphol Group zijn zo ingericht dat zij alleen kosten (primair vastgelegd of toegerekend) accepteren indien zij feitelijk vanuit hun organisatie de kosten moeten dragen. Elke (hoofd)afdeling heeft een controller die in het betreffende management team zit waarin ook afdelingsresultaten worden besproken. In de bijlagen Doorbelastingen en Allocaties per kostenplaats is verder beschreven hoe deze afdelingen hun kosten uiteindelijk toerekenen aan de PMC's.

5.2.2 Prijsvorming bij toerekening

Schiphol Group houdt zich primair bezig met luchtvaartactiviteiten. Daarnaast kent Schiphol Group ook niet luchtvaartactiviteiten. Deze niet luchtvaartactiviteiten worden uitgevoerd voor de externe markt (bijvoorbeeld parkeren, verhuur van kantoorruimte, transport van energie). Het komt voor dat ten behoeve van luchtvaartactiviteiten diensten worden afgenomen van de niet luchtvaart PMC's. Dit betreft diensten die ook van een derde partij zouden kunnen worden betrokken. De prijs waartegen deze diensten worden afgenomen is, evenals voor de leveringen binnen de luchtvaart PMC's, gelijk aan integrale kostprijs, waarbij voor de component vermogenskosten de WACC voor luchtvaartactiviteiten wordt gehanteerd.

De integrale kostprijs wordt als volgt bepaald:

+ Directe exploitatiekosten van de betreffende activiteit	
+ Afschrijvingen van de betrokken productiemiddelen	(NB 1)
+ Vermogenskosten van de betrokken productiemiddelen	(NB 1)
+ Opslag voor overhead:	
Staf van betreffende afdeling,	
Staf van BA,	(NB 2)
Staven en concern.	(NB 3)

NB. 1

Indien er sprake is van inzet van activa ten behoeve van de levering van een interne dienst, dan kunnen de kosten van deze activa worden toegerekend naar de ontvangende afdeling middels doorbelasting of middels allocatie. Bij de keuze voor één van deze methodieken wordt de algemene werkwijze gevolgd zoals beschreven in paragraaf 5.1.3. Stelregel is dat indien doorbelasting kan zorgen voor vereenvoudiging van de toerekening, dan wordt het activum niet gealloceerd naar de ontvangende partij. Toerekening vindt dan plaats middels opname van de afschrijvingen (lineair, o.b.v. historische kosten) en vermogenskosten (tegen de WACC van Aviation) in het tarief voor de doorbelaste dienst.

Indien er wél sprake is van allocatie van de activa naar de ontvangende afdeling, worden de afschrijvingen en vermogenskosten niet opgenomen in het tarief van de doorbelasting, om te voorkomen dat deze kosten twee maal worden toegerekend aan de ontvangende afdeling.

NB. 2

De opslag voor BA overhead wordt berekend als een percentage over de kosten die de afdeling maakt om te betreffende dienst te leveren.

Dit percentage wordt vastgesteld met behulp van de volgende formule:

$$\frac{\text{BA overhead}}{\text{exploitatiekosten van afdelingen in de BA}}$$

Rekenvoorbeeld toerekening BA overhead (fictief)

Stafkosten BA Aviation € 500 (exploitatiekosten van de OU Aviation, zoals vastgelegd in Oracle)

Exploitatiekosten afdelingen binnen OU Aviation

afdeling	Airside	Airfield	Operations	Maintenance Serv.	Baggage	Fire Brigade	Capacity Mgt	Marketing & Accountmg	Passenger Services	Terminal Real Estate	Security	Utility Services	Totaal
Exploitatiekosten incl. afschrijvingen	€ 1.500	€ 1.300	€ 3.000	€ 2.000	€ 800	€ 500	€ 1.800	€ 4.500	€ 2.600	€ 2.000	€ 2.000	€ 20.000	

Opslag voor BA overhead, voor diensten van afdelingen binnen Aviation: € 500 / € 20.000 = 2,5%

Deze opslag wordt berekend over de exploitatiekosten (dus inclusief afschrijvingen) die de betreffende afdeling zelf maakt ten behoeve van de geleverde dienst

NB. 3

De wijze waarop de kosten van staven en concern worden toegerekend impliceert dat in de berekening van het tarief voor doorbelaste diensten alleen nog een opslag wordt meegenomen voor de kosten die op basis van personeelskosten worden toegerekend (centraal P&O en Facilitaire dienst overig), omdat deze kosten worden gerelateerd aan personeelskosten. Doordat de overige kosten van staven en concern worden toegerekend op basis van reeds toegerekende kosten, komen deze kosten automatisch al terecht bij de gebruikende afdeling. In bijlage 3 zijn ter verduidelijking hiervan enkele voorbeelden opgenomen.

Indien sprake is van volledige detachering van een FTE of indien bij de uitvoering van de doorbelaste dienst FTE's gedeeltelijk worden ingezet, wordt in het tarief een opslag meegenomen voor het deel van de kosten van concern staven, dat op basis van personeelskosten wordt gealloceerd. Deze opslag wordt jaarlijks vastgesteld bij de budgettering op basis van de volgende formule:

$$\frac{\text{Totaal kosten concern staven toegerekend o.b.v. personeelskosten}}{\text{totaal personeelskosten van de PMC's}}$$

5.2.3 Beginselen m.b.t. de vaststelling van vermogen en resultaat

De bedrijfseconomische principes m.b.t. de vaststelling van vermogen en resultaat zijn gebaseerd op IFRS en opgenomen in de externe Schiphol Group Jaarrekening in de sectie 'Grondslagen voor consolidatie, waardering en resultaatbepaling'. In het geval dat de van toepassing zijnde grondslagen van de externe Jaarrekening regels in strijd zijn met expliciet in de Wet Luchtvaart opgenomen voorwaarden prevaleert bij de vaststelling van tarieven en de verantwoording hierover, de Wet Luchtvaart. Daarnaast is er een beperkt aantal correcties op de grondslagen van IFRS zoals beschreven in paragraaf 5.2.4. Belangrijke beginselen waarop deze grondslagen zijn gebaseerd:

Continuïteitsbeginsel (going concern): De Jaarrekening wordt opgesteld in de veronderstelling dat de continuïteit van Schiphol Group gewaarborgd is en dat het bedrijf in de afzienbare toekomst zal worden voortgezet.

Bestendige gedragslijn: De Jaarrekening geeft op een stelselmatige wijze de samenstelling van de materiële vaste activa en de samenstelling en grootte van de totale kosten en omzet op het einde van het boekjaar respectievelijk van het boekjaar weer. Over tijd zullen waarderingsgrondslagen alleen maar wijzigen indien de waarderingsgrondslagen van de externe jaarrekening van Schiphol Group wijzigen of de AMvB wijzigt.

Toerekenings- en causaliteitsbeginsel: Gevolgen van transacties en andere gebeurtenissen worden verwerkt wanneer zij zich voordoen (en niet wanneer geldmiddelen worden ontvangen of betaald) en worden verwerkt in de Jaarrekening over de periode waarop ze betrekking hebben. Als voldaan wordt aan de criteria voor de verwerking (of het van de balans halen) van een actief of passief wordt daarmee tevens voldaan aan de criteria voor de simultane verwerking van de bijbehorende bate of last.

5.2.4 Bepaling van de Regulatory Asset Base

Voor de toerekening van activa aan de luchtvaartactiviteiten is een aantal specifieke regels gesteld in het Besluit Exploitatie Luchthaven Schiphol. Materiële vaste activa worden toegerekend aan luchtvaartactiviteiten op basis van het gebruik ten behoeve van luchtvaartactiviteiten. Hiertoe worden de verdeelsleutels gehanteerd, zoals beschreven in dit toerekeningsstelsel. De waarde van de materiële vaste activa, die mag worden toegerekend aan de luchtvaartactiviteiten wordt in de wet aangeduid als de Regulatory Asset Base (RAB). Voor de berekening van deze RAB gelden specifieke regels, welke ervoor zorgen dat er op een viertal punten afwijkingen zijn ten opzichte van materiële vaste activa in het externe jaarverslag, dat moet voldoen aan IFRS:

1. Activa anders dan Materiële Vaste Activa mogen niet worden meegenomen in de Regulatory Asset Base (art. 8 lid 9).
2. "Materiële vaste activa worden pas aangewend voor luchtvaartactiviteiten na het moment van ingebruikneming voor dat doel" (art. 8 lid 3).
3. Voor de waarde van activa en de afschrijvingskosten, die samenhangen met grote investeringen, geldt een specifieke berekeningswijze (unuiteitenmethode, art. 8 lid 7).
4. De wijze waarop bouwrente wordt berekend volgens de Wet Luchtvaart (bijlage bij artikel 13), wijkt af van de berekening van bouwrente zoals deze wordt toegepast ten behoeve van de Jaarrekening. Op grond van de Wet Luchtvaart wordt bouwrente berekend over het gehele vermogen dat gemiddeld is geïnvesteerd in activa in aanbouw. Ten behoeve van de Jaarrekening worden alleen vermogenskosten berekend over de vreemd vermogenscomponent. Daarnaast wordt op grond van de Wet Luchtvaart over alle materiële vaste activa, die mogen worden opgenomen in de RAB, bouwrente geactiveerd. Ten behoeve van de Jaarrekening van Schiphol Group wordt alleen bouwrente geactiveerd over projecten met een looptijd en een investeringsbedrag die hoger zijn dan een gestelde grens.

Indien sprake is van financial lease van een activum dat wordt gebruikt voor luchtvaartactiviteiten zal er nog een afwijking ontstaan tussen het externe jaarverslag en de RAB. Deze afwijking wordt veroorzaakt doordat voor de berekening voor de RAB minimaal de WACC van Aviation moet worden gehanteerd in plaats van de impliciete of de marginale rentevoet (IFRS) (zie 5.2.4.2).

In de financiële administratie van Schiphol Group wordt voor de activa en afschrijvingskosten de berekeningsmethodiek van de externe Jaarrekening gevolgd. Teneinde te voldoen aan de vereisten van de Wet Luchtvaart, wordt op het moment van berekening van de nieuwe tarieven voor luchtvaartactiviteiten en op het moment van het opstellen van de jaarlijkse financiële verantwoording over de luchtvaartactiviteiten, een correctie uitgevoerd voor de boven beschreven vier afwijkingen op de cijfers uit de financiële administratie. Deze correcties worden extracomptabel bijgehouden en controleerbaar vastgelegd.

5.2.4.1 Aansluiting verschillen tussen externe Jaarrekening en de Financiële Verantwoording ten behoeve van de Wet Luchtvaart

Vanuit de waarden voor de vaste activa van de Business Area Aviation in de externe Jaarrekening worden de RAB's voor Aviation en Security vastgesteld:

- o Splitsen van de Business Area Aviation in Aviation en Security
- o Toerekenen van materiële vaste activa ten behoeve van luchtvaartactiviteiten
- o Toevoegen van specifieke immateriële activa (zoals geactiveerde uren softwareontwikkeling)
- o Toevoegen mutaties uit unuïteitenmethode
- o Toevoegen mutaties uit bouwrenteberekening.

De eerste drie acties vinden plaats op basis van de financiële administratie van Schiphol Group. De laatste twee aanpassingen zullen extracomptabel tot stand komen.

Naast de directe toerekening van materiële vaste activa aan de RAB van Luchtvaart- en beveiligingsactiviteiten vindt er ook een toerekening plaats van materiële vaste activa van service units (bijvoorbeeld de activa van de ICT afdelingen en de concernstaven). Materiële vaste activa van service units worden aangewend voor het concern als geheel en niet voor individuele PMC's. De verdeling van materiële vaste activa van service units over de PMC's wordt geacht zich te verhouden als de totale verdeling van de overige materiële vaste activa van Schiphol Group. De toerekening van de boekwaarden en afschrijvingskosten van materiële vaste activa van service units, vindt daarom plaats op grond van de totale verhouding van de boekwaarden van activa van de verschillende PMC's.

De Regulatory Asset Base (RAB) is in de Wet Luchtvaart gedefinieerd als de gemiddelde boekwaarde van de aan luchtvaart- en beveiligingsactiviteiten toe te rekenen materiële vaste activa. Toerekening geschiedt volgens gangbare bedrijfseconomische principes en op grond van de historische kostprijs. Het gemiddelde wordt berekend aan de hand van de boekwaarde op 1 januari en 31 december van het betreffende boekjaar. De RAB bestaat uitsluitend uit materiële vaste activa in gebruik. Financiële vaste activa, immateriële vaste activa, activa in aanbouw, werkkapitaal en passiva worden in principe niet meegenomen in de RAB tenzij expliciet beschreven in dit document.

In de AMvB wordt echter rekening gehouden met de mogelijkheid dat bij de vaststelling van tarieven, op grond van aanvaardbare economische principes, op enkele punten kan worden afgeweken van de jaarverslaggeving. Onder de huidige stand van regelgeving voor de verslaggeving gaat het hierbij om operationele software ten behoeve van luchtvaartactiviteiten.

Software wordt op grond van verslaggevingregels gezien als immateriële vaste activa. Hoewel in de AMvB uitsluitend wordt gesproken over materiële vaste activa, wordt software, zodra feitelijk in gebruik, ten behoeve van luchtvaartactiviteiten gerekend tot de RAB omdat software bij de

bedrijfsprocessen essentieel is (zoals besturing bagage systeem, self service check-in, maar ook software voor administratie zoals Oracle).

Software betreft extern aangekochte en intern ontwikkelde software. Extern aangekochte software wordt geactiveerd tegen kostprijs. Voor wat betreft intern ontwikkelde software worden de interne uren en externe uren in de uitvoerings- en nazorgfase van ICT projecten geactiveerd op basis van een tijdsregistratie. Interne- en externe uren in de initiatief- en definitiefase worden niet geactiveerd. Het uurtarief wordt gebaseerd op een integrale kostprijsberekening inclusief overhead ICT, BA en concernoverhead. Software wordt lineair afgeschreven over de economische levensduur, welke in de regel gelijk is aan 3 jaar.

Tevens wordt het mogelijk geacht dat luchtvaartactiviteiten in een aparte deelneming worden ondergebracht, die niet wordt geconsolideerd in de Jaarrekening van Schiphol Group. Deze deelneming zou dan onder de huidige IFRS regels niet worden verantwoord onder materiële vaste activa in de Jaarrekening. Op dit moment is dit niet actueel maar mogelijk wel in de toekomst.

Daar waar in dit document wordt gesproken over 'Materiële Vaste Activa' ten behoeve van luchtvaartactiviteiten met betrekking tot de RAB, wordt dit geacht, voor zover van toepassing, ook de posten te omvatten die expliciet in dit document worden genoemd die in de Jaarrekening niet binnen de zelfde activa categorie worden verantwoord.

5.2.4.2 Bedrijfseconomische principes

De belangrijkste bedrijfseconomische principes m.b.t. materiële vaste activa zijn opgenomen in de externe Schiphol Group Jaarrekening (2005) in de sectie 'Grondslagen voor consolidatie, waardering en resultaatbepaling'. Onderstaand de beschrijving hiervan ten behoeve van het toerekeningsysteem.

Alle investeringsuitgaven worden initieel verantwoord bij materiële vaste activa in aanbouw of ontwikkeling. Bij ingebruikname worden de activa tegen kostprijs overgeboekt naar materiële vaste activa ten behoeve van operationele activiteiten en dan zal tevens de lineaire afschrijving ten laste van de winst- en verliesrekening aanvangen. Initieel investeringsuitgaven evenals latere uitgaven die verband houden met een materieel vast activum dat al is opgenomen, worden opgevoerd als materieel vast activum, respectievelijk aan de boekwaarde van het activum toegevoegd, indien het te verwachten is dat er toekomstige economische voordelen naar de onderneming zullen vloeien en het bedrag betrouwbaar kan worden bepaald.

Materiële vaste activa worden gewaardeerd tegen historische kostprijs inclusief:

- bouwrente voor grootschalige investeringen. Dit betreft de gedurende de realisatie aan derden verschuldigde rente op vreemd vermogen die kan worden toegerekend aan de investering (deze bouwrente wordt vervolgens gecorrigeerd op grond van de voorschriften hierover vanuit de AMvB, zie hiervoor 5.2.4);
- de kostprijs van uren van eigen medewerkers in de uitvoeringsfase van investeringsprojecten;
- aftrek van ontvangen investeringsfaciliteiten.
- Tot de materiële vaste activa behoren banen, rijbanen, platformen, terreinen, wegen, gebouwen, installaties en andere vaste bedrijfsmiddelen.

De materiële vaste activa waarvan Schiphol Group krachtens een leaseovereenkomst het economisch eigendom heeft, worden geactiveerd (financiële lease). De definitie van economisch eigendom is overeenkomstig IFRS (indien vrijwel alle aan het eigendom verbonden risico's en beloningen voor rekening van Schiphol zijn waarbij de economische realiteit leidend is en niet de vorm van het contract).

Een geleased activum (financiële lease) wordt geactiveerd tegen de kostprijs van het activum bij het aangaan van het leasecontract. Deze kostprijs is gelijk aan de contante waarde van de leasebetalingen (wat impliceert dat de vermogenskosten die zijn opgenomen in het leasebedrag niet in het te activeren bedrag worden opgenomen). De disconteringsvoet die hierbij wordt gehanteerd is minimaal gelijk aan de WACC van luchtvaartactiviteiten. Indien sprake is van een financial lease van een aan SG gelieerde maatschappij, dan worden de leasetermijnen berekend op basis van de WACC van luchtvaartactiviteiten en vindt discontering plaats tegen de WACC van luchtvaartactiviteiten. Deze berekeningswijze vormt een afwijking met de principes van de externe jaarrekening (IFRS). Hierin wordt gediscoteerd tegen de impliciete rentevoet indien de kostprijs van het geleasede actief bekend is. Indien deze kostprijs niet bekend is dan wordt de marginale rentevoet gehanteerd.

Indien de reële waarde van het actief lager is dan de contante waarde van de leasebetalingen, dan wordt geactiveerd tegen de reële waarde, zoals deze in de markt is op het moment van aangaan van het leasecontract. Op het activum wordt vervolgens afgeschreven in overeenstemming met identieke activa die Schiphol Group zelf in eigendom heeft. De afschrijvingstermijn kan korter zijn indien de lease termijn korter is, niet verlengd zal worden en het betreffende activum niet overgenomen zal worden. Toerekening aan de RAB van de geactiveerde bedragen van geleasede activa vindt plaats op basis van daadwerkelijk gebruik.

Bij de sale en lease-back van aan luchtvaartactiviteiten toe te rekenen gronden worden deze geactiveerd tegen de oorspronkelijke investeringsuitgaven van Schiphol Group.

5.2.4.3 Financiële verantwoording

De RAB wordt op de volgende manieren verantwoord in de jaarlijkse financiële verantwoording van luchtvaartactiviteiten:

- o separaat inzichtelijk voor volledig en deels toegerekende activa;
- o separaat voor activa niet zijnde grote investeringen en anderzijds de grote investeringen die volgens de unuiteitenmethode worden verantwoord.

De RAB wordt verlaagd met afschrijvingen, verkopen, bijzondere waardeverminderingen en verhoogd met investeringen. De overgang van de RAB van de ene PMC naar een andere PMC, als gevolg van een ander gebruik, resulteert niet in een andere waardering.

Indien aanwijzingen bestaan voor een bijzondere waardevermindering wordt de boekwaarde van materiële vaste activa getoetst aan de realiseerbare waarde. De realiseerbare waarde is de hoogste van de directe opbrengstwaarde en de bedrijfswaarde. De directe opbrengstwaarde is het bedrag dat kan worden verkregen uit de verkoop van het activum. De bedrijfswaarde is de contante waarde van de geschatte toekomstige kasstromen uit de economische levensduur die naar verwachting uit het activum zullen voortvloeien. Indien de realiseerbare waarde lager is dan de boekwaarde wordt ter hoogte van het verschil een bijzondere waardevermindering in aanmerking genomen in de winst- en verliesrekening en in mindering gebracht op de boekwaarde van het activum. Deze bijzondere waardevermindering wordt gealloceerd aan de PMC die het activum waarop dit betrekking heeft op het moment van waardevermindering in gebruik had. Indien het gaat om gemeenschappelijk voor luchtvaartactiviteiten en niet luchtvaartactiviteiten gebruikte activa, wordt het verlies als gevolg van bijzondere waardeverminderingen toegerekend pro rata van de verdeelsleutel waarmee de kosten van het activum worden toegerekend. Voorts wordt de lineaire afschrijving over de resterende economische levensduur aangepast.

5.2.4.4 Verkoop van Materiële Vaste Activa

Verkoop van materiële vaste activa komt, vanwege de aard van de activa en de activiteiten, nauwelijks voor. Uitzonderingen zijn verkoop van brandweervoertuigen, auto's en voertuigen van sneeuw- en gladheidbestrijding. De opbrengst, afboeking activa en winst / verlies van deze verkopen worden geregistreerd in de PMC die de activa in gebruik had.

Het algemene principe is dat verschuiving van activa tussen PMC's / afdelingen / gelieerde ondernemingen geen gevolgen heeft voor de boekwaarde zolang de activa in gebruik blijven voor luchtvaartactiviteiten.

De boekwaarde van activa die worden toegerekend aan luchtvaartactiviteiten is gebaseerd op de aanschaf- of vervaardigingsprijs die Schiphol Group heeft betaald op het vroegste moment in de tijd dat Schiphol Group het activum heeft verworven of vervaardigd.

Voor activatransacties van PMC's / afdelingen / deelnemingen die zich met luchtvaartactiviteiten bezighouden naar PMC's / afdelingen / deelnemingen die zich niet met luchtvaartactiviteiten bezighouden (of omgekeerd) geldt dat boekwinsten of -verliezen uitgesloten zijn. Overdracht van activa vindt in deze gevallen plaats tegen boekwaarde gebaseerd op historische kostprijs.

Voor de overdracht van activa van PMC's / afdelingen / deelnemingen die zich met luchtvaartactiviteiten bezighouden naar derden geldt dat hieruit resulterende boekwinsten of -verliezen verwerkt worden in de resultaten van de PMC's / afdelingen / deelnemingen die zich met luchtvaartactiviteiten bezighouden.

Deze resultaten worden verwerkt in de resultaten van het jaar van aangaan van de transactie en als gevolg daarvan afboeking van het activum bij de desbetreffende PMC's / afdelingen / deelnemingen die zich met luchtvaartactiviteiten bezighouden.

Indien het gaat om een activum dat gedeeltelijk in gebruik was voor luchtvaartactiviteiten worden voornoemde resultaten pro rato toegerekend volgens de verdeelsleutel van het activum in het toerekeningsstelsel.

Indien vooraf gebudgetteerd komen boekwinsten- of verliezen als gevolg van verkoop van activa aan derden ten goede of ten laste van gebruikers via de havengelden. Deze worden meegenomen in de consultatie en worden verwerkt in de tarieven van de eerst volgende periode. Indien niet gebudgetteerd komen boekwinsten of -verliezen door middel van verrekening achteraf eveneens ten goede of ten laste van gebruikers. Effecten voor de havengelden worden meegenomen op het moment van verrekenen, op het eerst volgende tariefvaststelling moment na afsluiting van het boekjaar waarin verkoop heeft plaatsgevonden. Voornoemde uitgangspunten gelden voor alle soorten activa die voor luchtvaartactiviteiten in gebruik zijn. Eventuele verkoop van activa aan derden ten behoeve van luchtvaartactiviteiten vindt direct plaats, zonder 'tussen transactie' naar een niet luchtvaart PMC.

5.2.4.5 Registratie Materiële Vaste Activa

Materiële vaste activa worden geregistreerd in het financiële stelsel van Schiphol Group (Oracle) in de submodule projecten (gedurende investeringsfase) en activa (na ingebruikname). De submodule bevat zowel het totale bedrag als het aandeel van luchtvaartactiviteiten en beveiligingsactiviteiten daarin.

De allocatiesleutels, welke een integraal onderdeel uitmaken van het activaregister in Oracle en welke dus de basis zijn voor de totstandkoming van de RAB, zijn gebaseerd op het feitelijk gebruik van het activum. Voor elk activum is een allocatiesleutel vastgesteld.

Bij investeringen in nieuwe materiële vaste activa wordt ten tijden van de goedkeuring van de investeringsaanvraag ("intern beslisdokument") de allocatiesleutel vastgesteld. Basis voor deze vaststelling is het verwachte feitelijke gebruik. Deze sleutel wordt ingevoerd in de activamodule van Oracle op het moment van activeren. Eens per jaar wordt op basis van uitgevoerde metingen het feitelijke gebruik van het activum vastgesteld conform dit document en indien nodig wordt de allocatiesleutel aangepast.

Per activum wordt een allocatiesleutel bepaald die het feitelijke gebruik weergeeft en die door middel van metingen wordt getoetst. Voor de verschillende allocatiesleutels en de totstandkoming hiervan wordt verwezen naar bijlage 4 "Allocaties".

Hieronder volgt een beschrijving van de systematiek van vastlegging van activa in het activaregister, allocatie van activa naar Regulatory Asset Base, het boeken van afschrijvingskosten en het alloceren hiervan:

Materiële en immateriële Vaste Activa worden vastgelegd in de activa module (activaregister) van Oracle. Binnen het activaregister wordt onderscheid gemaakt in 4 niveaus:

1. Activum rekening: dit is het hoogste niveau van de activa indeling, ook wel "grootboekgroep" genoemd.
2. Hoofdindeling: dit is het eerstvolgende niveau van activa indeling.
3. Subgroep / component: dit is het laagste aggregatieniveau binnen de activa indeling.
4. Individueel activum.

Op het moment van het beschikbaar komen voor gebruik van het activum wordt door de activabeheerder (dit is de afdeling waar het activum boekhoudkundig aan gekoppeld is en waarvan de afschrijvingskosten middels de allocatiesleutel(s) worden gealloceerd naar de PMC's) een opleverprotocol opgemaakt. Dit protocol dient als onderligger voor de administratie die zorgdraagt voor de activering in Oracle. In het activaregister worden binnen de juiste subgroep / component onder andere de volgende gegevens vastgelegd:

- o Activanummer
- o Activaomschrijving
- o Aanschafwaarde
- o Economische levensduur
- o Kostenplaats
- o PMC allocatie sleutel

De economische levensduur komt overeen met de standaard economische levensduur, zoals vastgesteld voor de subgroep / component waartoe het activum behoort. Zie hiervoor bijlage 1.1.

De kostenplaats is de organisatie eenheid die zorg draagt voor het administratieve beheer van het activum. Bij de maandelijkse boeking van de afschrijvingskosten worden de totale afschrijvingskosten van dit activum geboekt ten laste van deze kostenplaats.

Elk activum heeft een PMC allocatie sleutel. De PMC allocatie sleutel dient ervoor om de waarde van het activum (boekwaarde) te kunnen toerekenen naar de PMC's die dit activum gebruiken. Dezelfde PMC allocatie sleutels worden ook gebruikt voor de allocatie van de afschrijvingskosten van de kostenplaats naar PMC's.

De volgende type PMC sleutels zijn te onderscheiden:

- A Uitsluitend in gebruik bij 1 PMC (100 % Aviation, 100 % Security, 100 % Consumers etc.)
- B Sleutels die centraal worden vastgesteld voor gebruik door meerdere afdelingen (periodieke meting):
 - a. Vierkante meter verdeling Terminal complex
 - b. Verkeerstellingen
 - i. Landside infrastructure
 - ii. Airside infrastructure (Kaagbaantunnel)

C Overigen:

- a. Investeringsprojecten voor meer dan 1 PMC, waarbij de eerder genoemde sleutels van toepassing zijn: hierbij wordt bij het aangaan en de goedkeuring van de investering vastgesteld hoe de verdeling over de PMC's zal plaatsvinden. De belangrijkste post hieronder is de Schiphol Dynamic Displays (passagiers informatie schermen).
- b. Registratie diverse activiteiten
De per actief vastgestelde sleutel heeft voornamelijk betrekking op ICT systemen, die door meerdere PMC's c.q. activiteiten worden gebruikt (zie ook staatje onderaan pagina 4 van bijlage 1.3). Grondslag voor de vaststelling van deze sleutels is het vastgestelde gebruik op het moment van goedkeuren van de investeringsaanvraag.
- c. Afsproken verdeling (50 % Aviation en 50 % Concessies) van het museum. Het betreft hier alleen de toerekening van activa (en daarmee van de afschrijvings- en vermogenskosten) van het museum zelf, niet de onderliggende m²'s van het terminalcomplex. De onderliggende m²'s (waarop de museumwinkel zich bevindt) worden voor 100 % toegerekend aan de PMC Concessies.

De type sleutels A en B omvatten thans gezamenlijk 99.9 % van de activawaarde van Schiphol Group.

5.2.5 Proces om te komen tot een financiële verantwoording conform de Wet Luchtvaart

Schiphol Group heeft de verplichting om jaarlijks een financiële verantwoording op te stellen voor luchtvaartactiviteiten. Naast financiële informatie (exploitatierekening, RAB) bevat deze verantwoording ook informatie m.b.t. afrekening van het afgelopen jaar, realisatie m.b.t. de kwaliteitsindicatoren, bijdrage van niet luchtvaartactiviteiten aan luchtvaartactiviteiten, behaalde efficiënties, verdeelsleutels, investeringen en het oordeel van de gebruikers.

De financiële informatie in deze verantwoording is hetzelfde als de informatie in de externe Jaarrekening van Schiphol Group m.b.t. Aviation plus enkele specifieke correcties die extracomptabel worden bijgehouden en verifieerbaar vastgelegd. Dit impliceert dat de grondslagen voor consolidatie, waardering en resultaatbepaling in de financiële verantwoording op basis van de Wet Luchtvaart hetzelfde zijn als de grondslagen in de externe Jaarrekening van Schiphol Group m.u.v. vier specifieke items (zie onder 5.2.3). Ten aanzien van de verdere uitwerking van punt 3 wordt het volgende opgemerkt:

3. Voor de waarde van activa en de afschrijvingskosten, die samenhangen met grote investeringen, geldt een specifieke berekeningswijze (unuïteitenmethode, art. 8 lid 7). Het betreft hier nieuwe investeringen met een omvang van meer dan EUR 100 miljoen, waarbij zich naar verwachting bij ingebruikname een initiële overcapaciteit voordoet.

Doel van de methode is om de kosten van het productiemiddel voorcalculatorisch gelijkmatig te spreiden over de productie-eenheden. Aangezien sprake is van een te voorziene, onvermijdelijke, overcapaciteit zullen de kosten per eenheid productie in de aanloopjaren hoger zijn dan in de periode dat geen sprake meer is van overcapaciteit, als gevolg van marktgroei. Dit systeem is erop gericht het bedrag voor afschrijvingen en vermogenskosten (i.c. de WACC) constant te laten zijn per eenheid van gebruik. De centrale gedachte bij de unuïteitenmethode is dat de kosten van de initiële overcapaciteit kosten zijn welke onlosmakelijk met de voortbrenging van de productie-eenheden verbonden zijn en dat de kosten daaraan dienen te worden toegerekend. Voor de berekening is een aantal parameters noodzakelijk zoals de WACC, de ten tijde van het investeringsbesluit voorziene economische levensduur, de voorziene capaciteiten van het productiemiddel en het geplande gebruik.

Een belangrijke variabele binnen dit systeem vormt de gebruiksprognose. De gebruiksprognose wordt uitgedrukt als het verwachte gebruik van het betreffende productiemiddel als een percentage van de capaciteit van dit productiemiddel. Deze gebruiksprognose wordt vastgesteld door de directie van Schiphol Group op het moment van het investeringsbesluit. De gebruiksprognose wordt berekend met behulp van de volgende elementen:

- o Maximum capaciteit uitgedrukt in aantallen passagiers of vliegtuigbewegingen van de infrastructuur, inclusief toegevoegde capaciteit
- o Toegevoegde capaciteit van de grote investering
- o Verkeer en vervoersprognose

De eerste twee elementen worden voorgesteld door experts op het gebied van gebruik en ontwikkeling van infrastructuur. Het laatste element wordt voorgesteld door verkeer en vervoersdeskundigen. De uitgangspunten die daarbij worden gehanteerd en de resultaten daarvan worden in de consultatie met de gebruikers toegelicht.

Bij aanvang van de Wet Luchtvaart is voor de op dat moment aanwezige activa alleen de 5e baan als grote investering opgenomen.

Na ingebruikname van de 5e baan in 2003 is deze tot nu toe afgeschreven op de gebruikelijke lineaire wijze. Onder de nieuwe regulering worden de resterende boekwaarde en de resterende levensduur gebruikt als startwaarden voor toepassing van de unuïteiten berekening.

Aangezien de capaciteit altijd wordt bepaald door het gehele banenstelsel, kan er geen aparte groei van het capaciteitsgebruik van de 5e baan worden onderkend. De gebruiksprognose van de 5e baan wordt daarom met behulp van de volgende stappen berekend:

1. Vaststelling van de maximale capaciteit van het 5-banenstelsel, inclusief de Polderbaan. Deze capaciteit wordt begrensd door het vigerende wettelijke kader, met andere woorden: hoeveel bewegingen passen binnen de huidige (milieu)wetgeving. Bij dit aantal is rekening gehouden met de oplossing van het mogelijke parallel starten.
2. Vaststelling van de capaciteit zonder de 5e baan. Deze is gesteld op de capaciteit van het 5-banenstelsel zonder het deel van de Polderbaan (5e baan) daarin. Hiertoe is gekeken naar de hoeveelheid bewegingen die op de 4 oorspronkelijke banen kunnen worden afgehandeld binnen het nieuwe stelsel. Als gevolg van de nieuwe normering is dit lager dan oorspronkelijk op het 4-banenstelsel werd afgehandeld.
3. De toegevoegde capaciteit van de 5e baan wordt vervolgens berekend als het verschil tussen de maximale capaciteit van het 5-banenstelsel, en de capaciteit van de bestaande 4 banen in het nieuwe stelsel.
4. Vaststelling van het gebruik van het totale stelsel (uitgedrukt in vliegbewegingen). Dit gebruik volgt uit de verkeer en vervoerprognose. Deze verkeer en vervoerprognose wordt, voorzover deze binnen de Businessplan periode valt, overgenomen uit het Businessplan. Voor zover deze buiten de Businessplanperiode valt wordt de verkeer en vervoerprognose geëxtrapoleerd op grond van de laatste 5 jaar realisatie en de eerdergenoemde 5 jaar verkeer- en vervoerprognose uit de Businessplanning.
5. Het gebruik van de 4 bestaande banen wordt gelijk gesteld aan de capaciteit van deze 4 banen (2).
6. Het gebruik van de 5e baan wordt bepaald door het verschil tussen het totale gebruik (4) en het gebruik van de 4 bestaande banen (5).
7. De gebruiksprognose voor de 5e baan is gelijk aan het gebruik van de 5e baan (6) gedeeld door de capaciteit van de 5e baan (3).

Tenslotte wordt de initiële onderbenutting verdisconteerd in het tarief over de totale resterende levensduur, rekening houdend met verwachte inflatie. Hieruit volgt een reëel gelijk bedrag per eenheid aan afschrijvings- en vermogenskosten.

Het aldus berekende afschrijvingsbedrag per jaar wordt vastgelegd per periode waarover een toerekeningsysteem wordt opgesteld, in principe per 5 jaar. De eerste keer over 4 jaar (zie nota

van toelichting AMvB blz. 33 onderaan). Bovenstaande informatie / resultaten zullen bij de eerstkomende consultatie met de luchtvaartmaatschappijen worden meegenomen.

Ten aanzien van het 4^e punt treft u onderstaande verdere uitwerking aan:

4. De wijze waarop bouwrente wordt berekend volgens de Wet Luchtvaart (bijlage bij artikel 13), wijkt af van de berekening van bouwrente zoals deze wordt toegepast ten behoeve van de Jaarrekening.

In de Jaarrekening van Schiphol Group is, mede ingegeven door toepassing van internationale grondslagen van waardering en resultaatbepaling (IFRS), slechts onder bepaalde randvoorwaarden sprake van activering van bouwrente. Het moet gaan om investeringsprojecten waarvan de realisatie langer duurt dan 1 jaar en waarvan de omvang minimaal EUR 11,5 miljoen bedraagt. Voorts mag alleen rente worden geactiveerd die daadwerkelijk aan derden is betaald. De Wet Luchtvaart staat ook activering van bouwrente toe en hanteert daarbij de volgende definitie:

'Bouwrente = kosten van vreemd vermogen die worden berekend over materiële vaste activa, die nog niet in gebruik zijn genomen.'

De verschillen tussen bouwrente in de externe Jaarrekening en de verantwoording op basis van de Wet Luchtvaart zijn:

- o De externe Jaarrekening gebruikt alleen bouwrente voor grootschalige investeringen terwijl dit bij de Wet Luchtvaart voor alle investeringen is toegestaan.
- o Op grond van de Wet Luchtvaart wordt bouwrente berekend over het gehele vermogen dat gemiddeld is geïnvesteerd in activa in aanbouw terwijl in de externe Jaarrekening alleen vermogenskosten berekend worden over de vreemd vermogenscomponent.
- o De externe Jaarrekening gebruikt als percentage de betaalde kosten van vreemd vermogen terwijl voor de Wet Luchtvaart een specifiekere definitie wordt gehanteerd (kostenvoet van rentedragende schulden die jaarlijks worden berekend over het gemiddelde geïnvesteerde vermogen per 1 januari respectievelijk 31 december). Het betreft het risicovrije rendement (als %), gelijk aan het effectieve rendement ('yield to maturity') op een Nederlandse staatsobligatie met een resterende looptijd gelijk aan de gemiddelde aanlegperiode van de desbetreffende materiële vaste activa. Deze dient te worden vermeerderd met een kredietopslag van 65bp.
- o De correctie op de bouwrente vindt plaats vanaf toepassing binnen de nieuwe regulering (2007). Er vindt geen correctie met terugwerkende kracht op het verleden plaats omdat onder het oude regime de activa in aanbouw bij de bepaling van de asset-base meeliepen. Om te voorkomen dat de geactiveerde bouwrente tot dubbele lasten zouden leiden werd de geactiveerde bouwrente als inkomstenpost bij de vaststelling van de havengelden meegenomen en leidde daarmee als zodanig tot verlaging van de havengelden. Afschrijving van geactiveerde bouwrente vindt plaats op basis van de gemiddelde termijn van de activa waar deze activering betrekking op heeft.

5.2.6 Verrekening van exploitatieverschillen met gebruikers

De verrekeningen zijn onderdeel van de financiële verantwoording en hebben betrekking op het afgesloten jaar. Ze bevatten een specificatie van het verschil tussen de geraamde en werkelijke opbrengsten uit de tarieven over het aan het moment van vaststelling van de tarieven voorafgaande boekjaar, in verband met de prognoses en de realisatie van het volume van het luchthavenluchtverkeer, het vervoer van passagiers en het vervoer van vracht en de uitvoering van investeringen. Schiphol mag alleen achteraf gerealiseerde efficiency resultaten behouden, resulterend in een lager kostenniveau voor het volgende havengeld tariefvoorstel.

5.3 Uitwerking toerekening belangrijkste gedeelde kosten

In deze paragraaf worden de toepassingen van de toerekening van gedeelde kosten beschreven, welke het belangrijkst zijn in de zin van omvang van de toegerekende kosten (inclusief activa). In de bijlagen is een volledige beschrijving opgenomen van de toerekening per kostenplaats. Het peilmoment voor het vaststellen van het gebruik van gedeelde kosten is 1 juli, tenzij expliciet anders genoemd. Bij toepassing van deze datum kunnen de bijbehorende nieuwe allocatiesleutels worden verwerkt in het havengeldtarief voorstel voor het komende jaar.

5.3.1 Toerekening activa en afschrijvingskosten Terminal complex: m² verdeling

Het Terminal complex is één gebouw waar zowel luchtvaart als niet-luchtvaart activiteiten worden uitgevoerd. Het beheer van het gebouw ligt bij de Business Area Aviation. De kosten voor dit productiemiddel worden op basis van het daadwerkelijke gebruik toegerekend naar de verschillende PMC's. Deze toerekening vindt plaats in vier stappen.

Stap 1

Ten behoeve van de toerekening van de activa en de afschrijvingskosten, wordt het Terminal complex allereerst verdeeld in gebouwdelen. Deze verdeling wordt gemaakt op basis van historische 'aanbouw'. Het terminalcomplex is in de loop der tijd gebouwd en uitgebreid. Zodoende zijn verschillende gebouwdelen ontstaan, waarvan de kosten ook verschillen, afhankelijk van tijdstip van bouw en bouwkundige kenmerken. Met betrekking tot het Terminal gebouw worden de volgende gebouwdelen onderscheiden:

Terminal 1 (Zuid)	Bemanningcentrum
Terminal 2 (Noord)	Schiphol Plaza
Terminal 3 (West)	Bagagekelder D-platform
B-pier	C-pier
D-pier	E-pier
F-pier	G-pier
H-pier	Skyport

Als gevolg van toekomstige aanbouw of afbraak van gebouwdelen kan de lijst van gebouwdelen onderhevig zijn aan verandering.

Stap 2

De kosten (boekwaarde en afschrijvingskosten) per gebouwdeel worden vastgesteld op basis van de activa administratie.

Stap 3

Voor installaties en overige vaste activa in het terminalcomplex (waaronder de aviobruggen) wordt de regel gehanteerd dat, indien sprake is van geheel gebruik door Aviation (of Non-Aviation), er geheel wordt toegerekend aan Aviation (of Non-Aviation). Indien sprake is van een gedeeld productiemiddel worden de boekwaarde en de jaarlijkse afschrijvingskosten verdeeld op basis van de m² verdeling van het betreffende gebouwdeel.

De verdeelsleutel voor de overige kosten per gebouwdeel, wordt vastgesteld op basis van het aantal m²s vloeroppervlak dat door een PMC wordt gebruikt. Er is dus sprake van gelijke kosten per m² per gebouwdeel, onafhankelijk van de activiteit waarvoor deze m² gebruikt wordt.

Voor het vaststellen van het gebruikte vloeroppervlak, wordt allereerst het toe te rekenen oppervlak van het terminalcomplex (per gebouwdeel) vastgesteld. De maatstaf die hiervoor gehanteerd wordt is het verhuurbare oppervlak. Voor de vaststelling van het verhuurbare oppervlak wordt door Schiphol Group vanaf 2007 de S-NEN 2580 normering toegepast. S-NEN 2580 is onderdeel van de in de inleiding genoemde verfijningen in de toerekeningsystematiek voor 2007.

NEN 2580 is een in de Nederlandse vastgoedwereld gecertificeerde normering, ontworpen voor het bepalen van verhuurbare oppervlakten en inhoud van gebouwen. Omdat toepassing van NEN 2580 niet altijd voorziet in het specifieke geval van een luchthaventerminal, is één voor Schiphol Group specifiek uitgangspunt toegevoegd, resulterend in S-NEN 2580.

Schiphol Group past de S-NEN 2580 normering toe, met het oog op vergroting van consistentie en controleerbaarheid van het bemeten van de ruimtes in de Terminal. Door een externe partij, Bureau Bouwcoördinatie Nederland (BBN) is een meetcertificaat afgegeven voor de toepassing van S-NEN 2580.

Hieronder volgt een opsomming van de belangrijkste uitgangspunten van de NEN 2580 normering die worden toegepast op de m² verdeling van het Terminalcomplex.

A. Tot het verhuurbare oppervlak behoren niet:

- o trappenhuizen;
- o vides, liftschachten en schalimgaten wanneer groter dan 4 m²;
- o statische bouwdelen;
- o gebouwgebonden technische ruimten;
- o ruimten lager dan 1,5 meter;
- o kolommen en leidingschachten groter dan 0,5 m²;
- o gebouwgebonden buitenruimten.

B. Bij het bepalen van het verhuurbare oppervlak geldt:

- o metselwand (statisch) gemeten tot aan de wand;
- o betonwand (statisch) gemeten tot aan de wand;
- o binnenwand (niet statisch) gemeten tot aan het hart van de wand;
- o systeemwand (niet statisch) gemeten tot aan het hart van de wand;
- o gevelconstructie (statisch) gemeten tot aan de constructie.

Specifiek uitgangspunt van de S-NEN 2580 is:

- o Publieke parkeerruimten in het terminal gebouw behoren wel tot het verhuurbare oppervlak, omdat deze tot een aparte PMC behoren.

Na vaststelling van het verhuurbare oppervlak per gebouwdeel, op basis van de S-NEN 2580 normering, wordt vastgesteld hoe dit oppervlak verdeeld is over de verschillende PMC's. Hiertoe is een aantal regels voor nadere uitwerking gesteld voor de toerekening van m²'s naar PMC's:

- o Ruimten die niet tot het verhuurbare oppervlak (conform S-NEN 2580) horen, worden niet meegenomen in de berekening van de m² allocatiesleutel.
- o Alle ruimten binnen het verhuurbare oppervlak worden toegerekend aan een PMC op basis van het feitelijke gebruik op peildatum 1 juli van elk jaar. Een eenmalige peiling per jaar wordt representatief geacht voor het feitelijke gebruik, dit geldt zowel voor ruimten met een permanent karakter als voor ruimten die vaker van functie wisselen, zoals promotiestands voor reclamedoeleinden (zoals opgestelde auto's).*
- o Aan etalages, open winkelpuien en balies wordt één extra strekkende meter vloeroppervlak toegerekend.
- o Vloeroppervlak voor kunstuitingen, planten e.d. in het voor het passagiers toegankelijke Aviation gedeelte van de Terminal, bedoeld om de atmosfeer in de terminal passagiersvriendelijk te maken, wordt toegerekend aan Aviation.
- o Passagierstoiletten in Terminal 1, 2 en 3 op de begane grond en 1e verdieping worden toegerekend aan Aviation, op deze verdiepingen bevinden zich de aankomst- en vertrekhallen, publieke lounges en pieren; passagierstoiletten vanaf de 2e verdieping aan Non-aviation, op deze verdieping bevinden zich hoofdzakelijk de horeca voorzieningen en de toiletten worden daarmee hoofdzakelijk vanuit deze voorzieningen gebruikt..

- o De allocatie aan de PMC Security omvat alle m²'s Terminal die specifiek worden gebruikt voor de beveiliging van passagiers en hun bagage en voor de faciliteiten voor grenscontrole.
- o "Restruimtes", dat wil zeggen ruimtes die door de plaatsing van een bepaalde commerciële functie logischerwijs niet toegankelijk zijn en hierdoor niet functioneel zijn voor de flow, worden aan de functie toegewezen, welke de ontoegankelijkheid veroorzaakt. Denk hierbij aan een ruimte achter een winkel in een pier aan de buitengevel. Door het plaatsen van de winkel is deze ruimte niet langer bruikbaar. Deze restruimte wordt dan toegewezen aan de winkel.
- o Op Plaza passeren verschillende typen gebruikers. Te denken valt hierbij aan luchtvaartgebonden passanten zoals passagiers, afhalers/wegbrenger, luchtvaartgebonden personeel en aan niet luchtvaartgebonden passanten, zoals van trein naar trein en van trein naar bus overstappende reizigers, niet luchtvaartpersoneel, en publiek met het enige doel om te winkelen op Plaza. Voor zover deze passanten geen luchtvaartgebonden doel van hun reis naar Schiphol hebben mag de ruimte voor deze passanten niet aan luchtvaartactiviteiten worden toegerekend. Op basis van het aandeel van deze passanten in het totaal van passanten van Plaza, en op basis van het deel van Plaza wat dit betreft (centrale deel met opgangen naar/van perrons), wordt een deel van de m²'s van Plaza in mindering gebracht op de toerekening aan luchtvaartactiviteiten. Het aandeel van deze specifieke passanten wordt vastgesteld op basis van marktonderzoek door de afdeling Market Research (zie beschrijving A8 OU Consumers).

*Als peildatum voor de vaststelling van deze verdeelsleutel geldt 1 juli van elk jaar. De verdeling van m²'s zoals die op dat moment worden gebruikt, wordt gebruikt voor de toerekening van afschrijvingskosten en activa van het daaropvolgende jaar. Voor de berekening van de tarieven, die worden vastgesteld voor 1 november (en ingaan op 1 april van het volgende jaar) wordt ook deze peildatum 1 juli aangehouden. Indien sprake is van een aanpassing van tarieven per 1 november (vaststelling voor 1 juni) dan wordt als peilmoment aangehouden 1 januari daaraan voorafgaand, of zo mogelijk, een recentere datum. Een uitzondering geldt indien alleen de security tarieven worden aangepast per 1 november. Voor deze aanpassing mag de peiling van 1 juli van het voorafgaande jaar worden aangehouden.

Stap 4

De kosten per gebouwdeel worden toegerekend aan de verschillende PMC's op basis van de vastgestelde m² verdeelsleutel per gebouwdeel.
 NB. De kosten van het terminalcomplex die hier in aanmerking worden genomen zijn exclusief de onderliggende gronden. De gronden vormen een apart activum, dat wordt verantwoord bij de afdeling Capacity Management. Toerekening van deze gronden vindt plaats op basis van daadwerkelijk gebruik, waarbij voor de grond onder het terminalcomplex gebruik wordt gemaakt van de m² verdeelsleutel van de gehele terminal (zie verder beschrijving Allocatiesleutel A1e Aviation).

5.3.2 Toerekening exploitatiekosten Terminalcomplex (exclusief afschrijvingen)

Een ander belangrijk onderdeel dat gewijzigd is voor de toerekeningsystematiek van 2007 is de verfijning van m²-sleutels voor de toerekening van exploitatiekosten van de Terminal. Tot en met 2006 worden alle exploitatiekosten (onderhoud, schoonmaak e.d.) met betrekking tot het beheer van het terminalcomplex toegerekend op basis van de gemiddelde m²-sleutel voor het gehele Terminal complex.

Met ingang van 1 januari 2007 wordt de verfijning van m² allocatiesleutels ten behoeve van exploitatiekosten Terminalcomplex ingevoerd, zodat een betere relatie tussen kosten en gebruik wordt gelegd.

De toerekeningprincipes voor de verschillende te onderscheiden kostensoorten met betrekking tot het beheer van de Terminal zijn als volgt:

Schoonmaak en bijbehorende personeelskosten:

- o Kosten worden per etage van een gebouwdeel toegerekend aan de feitelijke 'gebruiker' van de schoonmaakactiviteit. Basis is de m²-verdeling per etage van een gebouwdeel. Op deze verdeling worden eerst de m²'s van de winkels en de kantoren (exclusief de toegerekende toiletten en gangen) in mindering gebracht, aangezien de schoonmaakkosten hiervan rechtstreeks door de gebruiker worden betaald, en aldus geen onderdeel uitmaken van de te verdelen kosten. Schoonmaak kosten zijn beschikbaar per ruimte (ook voor gemeenschappelijke ruimtes zoals gangen en trappenhuizen). Gemeenschappelijke ruimten worden toegerekend aan alle PMC's die daarvan gebruik maken ook al maken ze hun eigen ruimten zelf schoon. Voor de verdeling van de schoonmaakkosten van gemeenschappelijke ruimten wordt de oorspronkelijke totale m²-verdeling per etage van een gebouwdeel gebruikt, zonder dat de zelf schoongemaakte ruimten in mindering worden gebracht.

Kosten van instandhouding (beheer: monitoring, onderhoud en modificaties) en bijbehorende personeelskosten:

- o Kosten worden per gebouwdeel toegerekend aan de feitelijke 'gebruiker', met als basis de m²-verdeling per gebouwdeel.

Kosten voor levering en transport van energie (gas en elektra):

- o Kosten worden per gebouwdeel toegerekend aan de feitelijke 'gebruiker' van de energievoorziening. De werkelijke kosten van energieverbruik en transport per gebouwdeel worden op basis van de m²-verdeling per gebouwdeel en wegingsfactoren toegerekend aan de PMC's. De wegingsfactoren zijn gebaseerd op de energie-intensiteit van de verschillende functiegebieden in een PMC (zie voor een nadere uitleg de detailbeschrijving van doorbelasting D18 OU Aviation).

Water, overige personeelskosten en overige kosten:

- o De kosten worden toegerekend op basis van de m²-verdeling van het gehele Terminalgebouw.

5.3.3 Toerekening security kosten

Tot en met 2006 worden alle kosten met betrekking tot de beveiliging van de luchthaven en de faciliteiten voor grenscontrole volledig toegerekend aan de PMC Security. Met ingang van 2007 wordt een gewijzigd toerekeningsysteem toegepast. De belangrijkste aanleiding voor wijziging van het systeem is dat de luchthaven per 1 december 2005 is overgegaan van centrale op decentrale security en het Terminalgebied hierdoor van 'beveiligingsstatus' is veranderd.

Binnen security kan onderscheid worden gemaakt tussen activiteiten ten behoeve van grenspassage en beveiliging. Alle kosten met betrekking tot grenspassage komen ten laste van de PMC Security. Voor de beveiliging van de Terminal is EU Richtlijn 2320 van toepassing. Deze richtlijn heeft als doel de 'vaststelling en uitvoering van dienstige communautaire maatregelen om tegen de burgerluchtvaart gerichte, wederrechtelijke daden te voorkomen'. De zwaarte van de verplichte beveiligingsmaatregelen is afhankelijk van de aangewezen gebiedstatus:

Gebieden (vanaf 01/12/05)
SRA*) critical part (gates)
SRA (airside, bagagekelders)
Terminal & technische zones
Openbare zones

Zwaarte van maatregelen
Zeer Hoog
Hoog
Midden
Laag

*) Security Restricted Area

Alleen beveiligingsmaatregelen binnen de SRA en de SRA critical part zijn primair gericht op bescherming van het vliegtuig (passagiers, bemanning en bagage). Het uitgangspunt van de gewijzigde toerekeningsystematiek voor security kosten is dat uitsluitend de kosten die gericht zijn op SRA critical part en SRA direct ten laste van de PMC Security komen.

De beveiliging van niet SRA gebieden dient naast security, ook een duidelijk bedrijfsbeveiligingsdoel, namelijk de continuïteit van de bedrijfsvoering. De beveiligingskosten voor deze gebieden worden toegerekend aan de verschillende PMC's op basis van daadwerkelijk gebruik:

- o Beveiligingsmaatregelen (niet Schengen-) Lounge & Pieren gebied
 - Belangrijkste taak: mobiele surveillance met kostentoerekening op basis van m²-verdeling van het gehele Terminalgebouw
- o Beveiliging voor publiek toegankelijke gebieden
 - Kosten voor specifieke maatregelen worden doorbelast aan de gebruiker (bijv. winkel beveiliging Plaza, doorbelast aan OU Consumers).
 - Overige maatregelen voornamelijk gericht op criminaliteitsbestrijding: camerabewaking, mobiele surveillance en nachtsluiting Plaza/NS station*, parkeerterrein P7/transportstraat, Aankomst- en Vertrekhal. Kostentoerekening op basis van m²-verdeelsleutel van het gehele Terminalgebouw (* kosten die specifiek worden gemaakt voor de beveiliging van het ondergrondse NS station worden (tegen integrale kostprijs) bij de NS in rekening gebracht).

5.3.4 Toerekening landzijdige infrastructuur

Voor de toerekening van de kosten van landzijdige infrastructuur wordt een berekeningsmethodiek gehanteerd waarvan de input variabelen jaarlijks worden geactualiseerd. Omdat de inzichtelijkheid van de tot nu toe gehanteerde verdeelsleutel als onvoldoende wordt ervaren en er onvoldoende rekening wordt gehouden met de karakteristieken van de arealen op het Schiphol terrein (Zuidoost, Zuid, Centrum laag, Centrum hoog, Centrum-Oost, Noord en Oost), is gezocht naar een verfijnde methodiek ter vaststelling van de verdeelsleutel (indeling in arealen, zie Bijlage 6; de verbindingsweg tussen Centrum en Centrum Oost (de Loevesteinse Randweg) wordt aan het areaal Centrum Oost toegewezen).

In de nieuwe methodiek wordt onderscheid gemaakt tussen exploitatiekosten die direct kunnen worden toegewezen aan een PMC en niet direct toewijsbare exploitatiekosten. De allocatiesleutel voor de exploitatiekosten en de activa wordt als volgt bepaald:

1. Kosten die direct toewijsbaar zijn aan een PMC, zoals kosten van Buitengewone Opsporingsambtenaren en personeelskosten parkeren, taxi's worden direct toegewezen aan de betreffende PMC.
Voor de verdeling van de overige kosten vindt de toerekening van kosten plaats op basis van de verdeling in arealen en het gebruik van deze arealen door de verschillende PMC's. Hiertoe vindt eerst een toerekening van kosten naar arealen plaats.
2. De afschrijvingskosten per areaal worden direct toegerekend naar het betreffende areaal.
3. Voor enkele arealen is het daadwerkelijke gebruik niet vast te stellen op basis van een verdeelsleutel. Dit betreft de gebieden voor algemeen gebruik, zoals de groenvoorzieningen en het gemaal. De afschrijvingskosten van deze arealen worden naar verhouding van de afschrijvingskosten verdeeld over de overige arealen.
4. De kosten van onderhoud en groenvoorziening worden toegerekend naar de verschillende arealen op grond van de gebruiksintensiteit van de verschillende arealen. De maatstaf die hiervoor wordt gebruikt is de verkeerstelling per areaal.
5. Ten behoeve van de toerekening van de overige niet direct toewijsbare kosten wordt als driver de historische aanschafwaarde per areaal gehanteerd. Na evaluatie is gebleken dat

de aanschafwaarde het meest bepalend is voor de kosten van instandhouding. Dit komt met name tot uiting in het kostenverschil tussen het verhoogde wegennet en het wegennet op maaiveld.

6. Voor de arealen waarvan het daadwerkelijke gebruik niet vast te stellen is op basis van een verdeelsleutel wordt de historische aanschafwaarde naar verhouding verdeeld over de overige arealen.
7. Vervolgens worden de overige niet direct toewijsbare kosten toegewezen aan de arealen op basis van de verhouding van de historische aanschafwaarden van deze arealen.
8. De kosten per areaal die met stap 3, 4 en 5 zijn berekend, worden toegewezen aan de PMC's Aviation, Parking en/of Real Estate op basis van verkeers- en parkeertellingen per areaal.
9. De verdeelsleutel wordt vervolgens vastgesteld op basis van de verdeling van de directe plus niet direct toewijsbare kosten per PMC.

NB. De kosten met betrekking tot de landzijdige infrastructuur die hier in aanmerking worden genomen zijn exclusief de onderliggende gronden. De gronden vormen een apart activum, dat wordt verantwoord bij de afdeling Capacity Management. Toerekening van deze gronden vindt plaats op basis van daadwerkelijk gebruik, waarbij voor de grond onder de landzijdige infrastructuur gebruik wordt gemaakt van m²'s per areaal en de verkeerstellingen per areaal (zie verder beschrijving in bijlage 4 Allocatiesleutel A5 OJ Aviation-verkeerstellingen; hier is ook een rekenvoorbeeld opgenomen).

5.3.5 Toerekening kosten centrale stafafdelingen

Centrale stafafdelingen werken per definitie voor het gehele concern en niet voor individuele PMC's. Voor een aantal bijzondere kostencomponenten is één specifieke verdeelsleutel aan te wijzen. Dit geldt voor de volgende drie componenten:

Centraal P&O:	Verdeelsleutel wordt vastgesteld op basis van personeelskosten per PMC.
Facilitaire dienst: Huisvesting	Verdeelsleutel wordt vastgesteld op basis van m ² gebruik (kantoor- en magazijnruimte) per afdeling en vervolgens op basis van de toewijzing van de afdelingen naar PMC's.
Facilitaire dienst: Overig	Verdeelsleutel wordt vastgesteld op basis van aandeel in personeelskosten per PMC. De PMC Binnenlandse Deelnemingen krijgt geen kosten toegerekend, aangezien de Facilitaire Dienst niet voor dit onderdeel werkt.
Verzekeringskosten	De verdeelsleutel wordt vastgesteld op basis van de herbouwwaarde per verzekerd object en de gebruiker van dit object. Belangrijkste gedeelde objecten zijn het terminal complex (toerekening op basis van m ² verdeling van het gehele terminal gebouw, zie boven) en de landzijdige infrastructuur (toerekening van de objecten op basis van de verkeerstellingen, zie boven). De kosten voor de bedrijfsschadeverzekering worden toegerekend op basis van verdeling van de omzet per PMC.

De toerekening van deze verzekeringskosten wijzigt met ingang van 2007. Tot en met 2006 worden de kosten voor de verzekering van terrorismedekking voor 100 % toegerekend aan de PMC Security.

Aanleiding voor de gewijzigde toerekening is de gewijzigde dreigingstatus en beveiligingsstatus van de luchthaven. Ná 11 september 2001 is extra aandacht ontstaan voor de beveiliging van

burgerluchtvaart. Dit heeft onder meer tot gevolg gehad dat de verzekeringspremies exponentieel stegen en dat de algemene terrorismedekking werd uitgesloten. Schiphol Group heeft de keuze gemaakt om de terrorismedekking mee te verzekeren voor het gehele gebied. Vervolgens hebben de aanslagen in Madrid en Londen geleid tot een situatie van structurele dreiging. De dreigingstatus van de luchthaven werd 'business as usual'. De opvatting van Schiphol Group is, dat de dreigingstatus daarmee geldt voor de gehele bedrijfsvoering, en dus voor alle gebruikers. Daarbij komt dat door de invoering van decentrale security per 1 december 2005 de beveiligingsstatus van de terminal is gewijzigd. De Security Restricted Area critical part begint pas ná de decentrale security. De rest van de terminal is gebied voor algemene bedrijfsvoering.

De overblijvende kosten binnen OU staven en concern betreffen kosten van afdelingen als Directie, Corporate Control, Accountinghouse, Airport Development; afdelingen die ondersteunend zijn voor het hele bedrijf.

De verschillende PMC's waaraan de kosten van deze stafafdelingen moeten worden toegerekend, hebben allen een verschillende karakteristiek en maken allemaal op verschillende wijze gebruik van de diensten van deze stafafdelingen. Gegeven deze verschillen in het gebruik van de diensten van de stafafdelingen, is het voor de 'overblijvende' kostenplaatsen / kostensoorten van staven en concern aldus niet mogelijk om rechtstreeks of zoveel mogelijk rechtstreeks toe te rekenen op basis van een eenduidige verdeelsleutel. Deze kostenplaatsen / kostensoorten worden daarom, zoals wordt voorgeschreven in artikel 8 lid 10 sub b van het Besluit Exploitatie Luchthaven Schiphol, toegerekend op grond van het aandeel van de - reeds toegerekende - kosten in de totale kosten. De sleutel wordt daarbij gebaseerd op de kostenverdeling per PMC na doorbelastingen en allocatie.

5.4 Uitwerking toerekening opbrengsten

De belangrijkste inkomstenbron van de luchtvaartactiviteiten bestaat uit de havengelden. Voor de verschillende diensten kent Schiphol Group de volgende opbrengstcategorieën die onderdeel zijn van de havengelden:

- o Start- en landingsgelden voor het vliegtuig
- o Parkeergelden voor het vliegtuig
- o Vergoeding per passagier voor voorzieningen voor algemene luchtvaartactiviteiten
- o Vergoeding per passagier voor voorziening voor beveiligingsactiviteiten

Havengeldtarieven voor starten en landen zijn gedifferentieerd naar gewicht, geproduceerd geluid en tijdstip. Parkeergelden zijn gebaseerd op gewicht en duur. Vergoedingen per passagier zijn gedifferentieerd naar vertrekkende en overstappende passagiers. De havengeldtarieven zijn vastgelegd en gepubliceerd in een havengeldregeling.

Naast de havengelden bestaan er nog overige inkomsten die rechtstreeks verband houden met de luchtvaartactiviteiten, deze activiteiten zijn specifiek benoemd in de AMvB.

De opbrengsten uit bovengenoemde activiteiten worden rechtstreeks voor 100 % toegerekend aan de luchtvaart en beveiligingsactiviteiten. Deze allocatie is gebaseerd op een voor havengelden apart factureringssysteem.

5.5 Conformiteit Wet Luchtvaart

Het toerekeningsstelsel, zoals hiervoor beschreven qua methodiek en principes, is zodanig opgezet dat wordt voldaan aan de wettelijke vereisten van marktconformiteit, proportionaliteit en integraliteit.

Marktconformiteit

Aan de eis van marktconformiteit wordt voldaan, doordat alle materiële vaste activa die voor luchtvaartactiviteiten worden gebruikt, worden gewaardeerd op basis van historische kostprijs. Daarnaast betekent marktconformiteit voor Schiphol ook dat activiteiten die niet luchtvaart

gebonden zijn en ook worden aangeboden aan derden, dit tegen marktprijs gaat. Verder worden de opbrengsten van alle activiteiten die rechtstreeks verband houden met de luchtvaartactiviteiten toegerekend aan de luchtvaartactiviteiten. Voor dit rechtstreekse verband geldt als criterium, dat de betreffende faciliteiten of diensten noodzakelijk zijn voor de gebruikers, en dat voor deze faciliteiten of diensten geen substituuat voorhanden is (toelichting artikel 2 Besluit exploitatie luchthaven Schiphol).

Proportionaliteit

Verdeelsleutels worden vastgesteld op basis van een logische meeteenheid die als maatstaf wordt gehanteerd voor het daadwerkelijke gebruik. Indien één enkele meeteenheid op zichzelf onvoldoende afspiegeling is van het daadwerkelijke gebruik, worden extra meeteenheden gebruikt om de verdeelsleutel vast te stellen. Zodoende wordt gewaarborgd dat de kosten van gedeelde productiemiddelen naar rato van het daadwerkelijke gebruik voor luchtvaartactiviteiten aan die activiteiten worden toegerekend.

Integraliteit

De gehanteerde methodiek voor de toerekening draagt zorg voor een volledige toerekening van alle kosten van productiemiddelen (waaronder materiële vaste activa) die voor luchtvaartactiviteiten worden gemaakt. Dit wordt allereerst gewaarborgd door de boeking van doorbelastingen, waar nodig, en de allocatie van alle kosten en opbrengsten. Verder is de financieel administratieve organisatie van Schiphol Group zo ingericht, dat zij controleerbaar voldoet aan de daarvoor geldende vennootschappelijke regels en verslaggevingnormen, waaronder juistheid en volledigheid.

6. Opmerkingen naar aanleiding van NMA 'Rapportage Luchthaventarieven Schiphol' (2001)

De NMA heeft op 10 april 2001 de 'Rapportage Luchthaventarieven Schiphol' uitgebracht. In dit rapport is door de NMA op een aantal punten kritiek gegeven op de inrichting van de administratie en op het toerekeningsstelsel van Schiphol Group. Samengevat luiden deze punten van kritiek als volgt:

1. "... De activiteiten worden in de boekhouding niet verder uitgesplitst dan in Aviation activiteiten en Non Aviation activiteiten. Voor de activiteiten die vallen onder de monopolioide Aviation activiteiten kan derhalve niet worden vastgesteld wat de kostprijs per activiteit is. Door dit gebrek aan transparantie in de inrichting van de boekhouding ontbreekt inzicht in het concrete niveau van de luchthaventarieven..."
2. "... NVLS voert een boekhouding met een kostentoekening die uitgaat van het oorspronkelijke gebruiksdoel van het activum... De kosten die bij de luchtvaartactiviteiten worden geboekt, reflecteren derhalve niet het gebruik dat in werkelijkheid van deze activa door de luchtvaartactiviteiten wordt gemaakt. Voorts blijkt dat voor bepaalde gedeelde materiële vaste activa, die vanaf de oorspronkelijke investering meerdere gebruiksdoelen dienden, de kostentoekening niet realistisch is geschied conform het werkelijke gebruik van het actief, in de zin dat de luchtvaartactiviteiten zwaarder worden belast dan de commerciële activiteiten. De luchtvaartactiviteiten worden derhalve... relatief zwaar belast ten opzichte van de commerciële activiteiten. ... Op grond van artikel 24 Mw mag een onderneming met een (bijna) monopoliepositie de activiteiten waarop zij een monopoliepositie inneemt niet zwaarder belasten aan gemeenschappelijke kosten dan de commerciële activiteiten, indien deze zwaardere belasting niet correspondeert met het daadwerkelijk gebruik dat door de monopolieactiviteiten van deze activa wordt gemaakt..."

Schiphol Group heeft een aantal acties genomen met betrekking tot deze kritiekpunten. Schiphol Group heeft de beslissing met betrekking tot deze acties geheel gebaseerd op de voorschriften, zoals deze nu zijn vastgelegd in de Wet Luchtvaart.

Naar aanleiding van punt 1 merken we op dat, op grond van artikel 8.25 g lid 2 Wet Luchtvaart, Schiphol Group verplicht is om een gescheiden administratie te voeren binnen de boekhouding, met betrekking tot het gebruik van de luchthaven door gebruikers. Binnen deze administratie dienen de kosten en opbrengsten van de uitvoering van de beveiliging van passagiers en hun bagage afzonderlijk te worden geadmistreerd. De activiteiten die begrepen dienen te worden onder 'het gebruik van de luchthaven door gebruikers' zijn opgesomd in artikel 2 van het Besluit Exploitatie Luchthaven Schiphol.

Artikel 8.25 d lid 3 Wet Luchtvaart stelt verder nog dat de tarieven voor deze activiteiten, voor het geheel van de activiteiten kostengeoriënteerd dienen te zijn. Lid 4 van dit artikel zegt dat de tarieven voor de beveiliging van passagiers en hun bagage voor het geheel van de beveiligingsactiviteiten kosten georiënteerd dienen te zijn.

Schiphol Group maakt sinds 2003 onderscheid in de PMC's Aviation en Security. Alle kosten en opbrengsten van luchtvaartactiviteiten, exclusief de kosten en opbrengsten voor beveiliging van passagiers en hun bagage (waaronder mede begrepen de faciliteiten voor grenscontrole), worden toegerekend aan de PMC Aviation. Alle kosten en opbrengsten voor beveiliging van passagiers en hun bagage (waaronder mede begrepen de faciliteiten voor grenscontrole), worden toegerekend aan de PMC Security. Deze twee PMC's samen vormen de BA Aviation. De tarieven voor de activiteiten binnen de PMC's Aviation en Security worden berekend op basis van de financiële gegevens zoals toegerekend aan deze afzonderlijke PMC's. Zoals beschreven

wordt in paragraaf 5.2.3, worden hierop wel de nodige aanpassingen gemaakt om te voldoen aan de berekeningsmethodiek zoals voorgeschreven door de Wet Luchtvaart. Sinds 2005 vindt de gehele toerekening intracomptabel plaats in de financiële administratie van Schiphol Group. Oracle 11i en Cognos Controller zijn hier specifiek voor ingericht. Tot en met 2004 vond de toerekening naar PMC's nog extracomptabel plaats in een spreadsheet (Excel). Vanaf 2005 heeft Schiphol Group, zoals beschreven, ook een gesegmenteerde Jaarrekening, voorzien van een goedkeurende accountantsverklaring.

Schiphol Group heeft aldus haar administratie zodanig ingericht, dat aan de verplichtingen op grond van de Wet Luchtvaart wordt voldaan.

Naar aanleiding van punt 2 merken we op dat, op grond van artikel 8 van het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol, de toerekening van de kosten voor gedeelde productiemiddelen dient plaats te vinden in overeenstemming met het daadwerkelijke gebruik.

Zoals wordt beschreven in hoofdstuk 5, vindt de toerekening van kosten en opbrengsten binnen Schiphol Group plaats op basis van daadwerkelijk gebruik. De kosten van productiemiddelen die alleen worden aangewend voor de luchtvaartactiviteiten, worden geheel aan de luchtvaartactiviteiten toegerekend. Evenzo worden kosten van productiemiddelen die in het geheel niet worden aangewend voor luchtvaartactiviteiten, in het geheel niet aan de luchtvaartactiviteiten toegerekend. Kosten van productiemiddelen die gedeeltelijk voor de luchtvaartactiviteiten en gedeeltelijk voor andere activiteiten worden aangewend, worden toegerekend in overeenstemming met het daadwerkelijke gebruik van die productiemiddelen voor de luchtvaartactiviteiten. Deze toerekening geschiedt op proportionele en marktconforme wijze.

De toerekeningprincipes zijn onderwerp geweest van continue evaluatie. Ook in de toerekeningprincipes die gehanteerd worden vanaf 2007 zijn nog enkele verfijningen doorgevoerd. Deze verfijningen zijn gericht op een betere toerekening op basis van het daadwerkelijke gebruik voor de verschillende activiteiten. Het bestaande systeem is volledig geëvalueerd. Daar waar nodig zijn, op grond van de regels zoals vastgelegd in het nieuwe wettelijk kader en de laatste inzichten in een zo zuiver mogelijke bedrijfseconomische toerekening, aanpassingen gemaakt.

Schiphol Group heeft aldus haar toerekeningsstelsel zodanig ingericht, dat aan de verplichtingen op grond van de Wet Luchtvaart wordt voldaan.

7. Financieel administratieve organisatie

In dit hoofdstuk wordt meermaals verwezen naar het accounting manual van Schiphol Group. Bij de beschrijving van het toerekeningsstelsel is gebruik gemaakt van de versie van 1 januari 2006. Indien sprake is van principes uit het accounting manual welke specifiek van belang zijn voor het toerekeningsstelsel, dan zijn deze principes in de tekst opgenomen.

7.1 Algemene grondslagen

N.V. Luchthaven Schiphol (N.V.L.S.) is een naamloze vennootschap naar Nederlands recht en valt daarmee onder de verplichtingen van Boek 2 van het Burgerlijk Wetboek. Artikel 2:10 BW verplicht de Raad van Bestuur van N.V.L.S om van de vermogenstoestand en van alles betreffende de werkzaamheden van de rechtspersoon, naar de eisen die voortvloeien uit deze werkzaamheden, op zodanige wijze een administratie te voeren, en de daartoe behorende boeken, bescheiden en andere gegevensdragers op zodanige wijze te bewaren, dat te allen tijde alle rechten en verplichtingen van de rechtspersoon kunnen worden gekend. N.V.L.S. is verder verplicht een Jaarrekening op te stellen. Vanaf 2005 is Schiphol Group verplicht haar geconsolideerde jaarrekening op te stellen in overeenstemming met International Financial Reporting Standards (IFRS), voorzover aanvaard door de EU. De vennootschappelijke Jaarrekening wordt opgesteld in overeenstemming met de wettelijke bepalingen van Titel 9 Boek 2 BW. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de door artikel 2:362 lid 8 BW geboden mogelijkheid om in de vennootschappelijke Jaarrekening de grondslagen van waardering en resultaatbepaling toe te passen die in de geconsolideerde Jaarrekening worden gehanteerd.

De financiële verslaggeving van Schiphol Group is gebaseerd op dit wettelijke kader en op de geldende nationale en internationale normen voor de financiële verslaggeving. De inrichting van de financieel administratieve organisatie én van het bijbehorende stelsel van interne controlemaatregelen van Schiphol Group is gericht op een tijdige, volledige en juiste verwerking van alle financiële transacties.

De belangrijkste beginselen die worden toegepast door Schiphol Group in haar financiële verslaggeving zijn de beginselen van toerekening en causaliteit, bestendige gedragslijn en continuïteit (zie hiervoor ook paragraaf 5.2.2).

De grondslagen voor de financiële verslaggeving van Schiphol Group zijn vastgelegd in het Accounting Manual. In de volgende paragraaf worden de belangrijkste bepalingen met betrekking tot materiële vaste activa, afschrijvingen en voorzieningen beschreven.

Voor wat betreft het toerekeningsstelsel van kosten en opbrengsten van luchtvaartactiviteiten, wordt volledig aangesloten op het bestaande grootboek en de daarvoor geldende grondslagen. De toerekening is gebaseerd op dezelfde verzameling van opbrengsten en kosten die, middels het grootboek, voor de Jaarrekening wordt gebruikt, en die als zodanig onderwerp is van interne en externe accountantscontrole. In het geval dat de van toepassing zijnde grondslagen van de externe Jaarrekening regels in strijd zijn met expliciet in de Wet Luchtvaart opgenomen voorwaarden prevaleert bij de vaststelling van tarieven en de verantwoording hierover, de Wet Luchtvaart.

Aanvullende financiële en kwantitatieve informatie (relevante volumes) is afkomstig uit afzonderlijke meetsystemen, zoals een personeelsregistratie en een m² registratie. Deze bronsystemen maken integraal onderdeel uit van de administratieve organisatie, en dus van de maatregelen van interne controle van Schiphol Group. In het kader van de controle op de segmentinformatie, zijn de relevante gegevens voor toerekening zoals vastgelegd in deze bronsystemen ook onderwerp van controle door de externe accountant.

Periodieke administratieve afsluitingen op certificeerbaar niveau vormen de basis voor zowel de financiële jaarverslaggeving als voor de bijzondere rapportage inzake de luchtvaartactiviteiten als bedoeld in art. 8.25 g lid 3 van de Wet Luchtvaart (zie hierna onder paragraaf 8.3.2 van dit document). De totstandkoming van zowel de financiële jaarverslaggeving van Schiphol Group als de financiële verantwoording inzake de luchtvaartactiviteiten vindt dus plaats binnen dezelfde administratieve organisatie.

7.2 Specifieke grondslagen

7.2.1 Materiële vaste activa en afschrijvingen

Op de verwerking van materiële vaste activa en afschrijvingen is IAS 16, Property, Plant & Equipment van toepassing.

Activering

Een materieel vast activum wordt als activum opgenomen indien:

- het waarschijnlijk is dat de toekomstige economische voordelen met betrekking tot het activum naar Schiphol Group zullen vloeien; én
- de kostprijs van het activum voor Schiphol Group op betrouwbare wijze kan worden bepaald; én
- de kostprijs van het volledig activum gelijk is aan of hoger is dan € 5.000.

Afschrijvingen

Op materiële vaste activa moet worden afgeschreven voor zover deze aan technische of economische slijtage onderhevig zijn. Het is niet toegestaan afschrijvingen achterwege te laten op grond van de overweging dat de waarde van de desbetreffende activa is gestegen. De afschrijvingstermijn, zijnde de termijn waarin een vast activum wordt afgeschreven is de economische levensduur van het activum. De hoogte van de afschrijving dient stelselmatig te worden bepaald, zodanig dat een activum of een groep van gelijksoortige activa aan het eind van de verwachte gebruiksduur tot de geschatte restwaarde zal zijn afgeschreven. Schiphol Group hanteert de lineaire afschrijvingsmethode, waarbij afgeschreven wordt op alle materiële vaste activa, met uitzondering van grond, vastgoedbeleggingen en materiële vaste activa in aanbouw of ontwikkeling. De afschrijving van een activum begint op het moment dat het activum feitelijk in gebruik wordt genomen. De afschrijving eindigt als de laatste afschrijvingstermijn is verstreken, of eerder in geval het actief buiten gebruik wordt gesteld vóór het beëindigen van de levensduur. De afschrijving wordt niet achterwege gelaten op het moment dat het activum niet meer wordt gebruikt, stilstaat en wordt aangehouden voor vervreemding, tenzij het activum volledig is afgeschreven. Materiële vaste activa die gedurende het boekjaar beschikbaar zijn gekomen voor gebruik worden pro rata afgeschreven.

Bij toekomstige buitengebruikstelling wordt de lineaire afschrijving bijgesteld over de resterende economische levensduur. Bij onmiddellijke buitengebruikstelling van luchtvaartgerelateerde activa stopt de afschrijving en worden de kosten van desinvestering meegenomen in de verrekening conform de regels van de AMvB. Deze desinvestering is onderdeel van de business case van het betreffende investeringsbesluit. Op materiële vaste activa verkregen als financiële lease wordt afgeschreven in overeenstemming met identieke activa die de vennootschap zelf in eigendom heeft. De afschrijvingstermijn kan korter zijn indien de lease termijn korter is, niet verlengd zal worden en de betreffende activa niet overgenomen zullen worden.

Afschrijvingstermijnen

In de vaste activa administratie worden de activa gerubriceerd in activacategorieën. Elke activacategorie kent vervolgens een nadere indeling naar subcategorieën. Voor elke subcategorie is een standaard afschrijvingstermijn vastgesteld. De standaard afschrijvingstermijnen zijn vastgesteld door de concerndirectie. Voor deze standaard afschrijvingstermijnen geldt in principe dat zij in overeenstemming zijn met de verwachte

levensduur van de activa van de betreffende categorie. In de praktijk kan het echter voorkomen dat het, op basis van de verwachte levensduur van een specifiek activum, wenselijk is af te wijken van de standaard. Tot een dergelijke afwijking kan alleen in overleg met de corporate control afdeling worden besloten aan de hand van een schriftelijke motivatie van de noodzaak tot afwijking. Redenen om af te wijken van de standaard afschrijvingstermijn zijn de volgende (limitatieve opsomming):

- Onderdelen van een actief worden later opgeleverd dan dat het hoofdactief in gebruik wordt genomen. De activering van deze onderdelen vindt daardoor ook later plaats dan de activering van het hoofdactief. Het hoofdactief is geactiveerd met de standaard afschrijvingstermijn, de na-activeringen krijgen dezelfde einddatum en derhalve een kortere levensduur.
- Verlenging economische levensduur door opwaardering middels investering.
- Technische levensduur korter dan economische levensduur.
- Desinvesteren in de toekomst. Bijvoorbeeld indien bekend is dat er over enkele jaren wordt gedesinvesteerd, dan wordt de (meestal langere) economische levensduur ingekort naar moment van desinvesteren (IFRS).
- Financial lease van bestaande activa - restant looptijd tot aan normale economische levensduur.
- Binnen de hoofddeling 'Overige materiële vaste activa' bevindt zich de subgroep 'Overige activa'. Voor deze subgroep is in het accounting manual een standaard levensduur gesteld tussen 5 en 10 jaar. Het kan voorkomen dat een specifiek actief binnen deze categorie een afwijkende levensduur krijgt omdat de economische of kortere technische levensduur buiten deze range valt.

Gegeven de dynamiek van de luchtvaartbranche en het kapitaalintensieve karakter van Schiphol Group, is een jaarlijkse evaluatie van de standaard levensduur en restwaarde noodzakelijk. De controlfunctie is verantwoordelijk voor de uitvoering van deze evaluatie. Een wijziging in economische levensduur kan leiden tot een aanpassing van de standaard afschrijvingstermijn en/of restwaarde. Deze aanpassing moet worden goedgekeurd door de conerndirectie. Corporate Control heeft daarbij een adviserende rol. Verwerking hiervan behoeft het advies en goedkeuring van de externe accountant.

Afschrijvingstermijnen zijn gebaseerd op de economische levensduur. De vaststelling van de afschrijvingstermijnen zijn afgestemd met de externe accountant. Een overzicht van de standaard afschrijvingstermijnen van materiële vaste activa voor luchtvaartactiviteiten is opgenomen in Bijlage 1.1. Schiphol Group hanteert geen gemiddelde levensduren maar werkt met een enkele levensduur per activum.

Conform de richtlijnen van IFRS worden, indien de vastgestelde bedrijfseconomische levensduur niet langer van toepassing is, de afschrijvingen prospectief aangepast. Een besluit hiertoe wordt door de directie van Schiphol Group genomen op grond van de feitelijke/voorzienere bedrijfseconomische situatie. De aanleidingen hiervoor kunnen verschillend zijn, te denken valt hierbij aan wijzigingen in marktomstandigheden, milieuvorwaarden of andere juridische voorwaarden. Een dergelijk besluit wordt naar de feitelijke omstandigheden genomen en gecontroleerd door de externe accountant.

Bij een aanpassing van de afschrijvingstermijn, wordt de historische afschrijving niet aangepast maar vindt correctie plaats in de toekomstige afschrijvingen. Een verlenging of verkorting van de afschrijvingsperiode van activa gaat niet gepaard met herwaarderingen of afwaarderingen van het materieel vast activum.

Indien een verandering van een afschrijvingsmethode zich voordoet, worden de afschrijvingskosten in de periode na het doorvoeren van de verandering gebaseerd op de boekwaarde van het activum op het moment van verandering van methode.

7.2.2 Voorzieningen

Op de verwerkingswijze van voorzieningen is IAS 37, Provisions, Contingent Liabilities and Contingent Assets van toepassing.

Opname voorziening

Een voorziening wordt uitsluitend opgenomen op de balans, indien aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- Schiphol Group een bestaande verplichting heeft (in rechte afdwingbaar of feitelijk) ten gevolge van een gebeurtenis in het verleden; én
- het waarschijnlijk is dat voor de afwikkeling van die verplichting een uitstroom van middelen noodzakelijk is; én
- er een betrouwbare schatting kan worden gemaakt van de omvang van de verplichting;

Voorwaardelijke verplichtingen worden niet in de balans opgenomen maar worden alleen in de toelichting vermeld mits het waarschijnlijk is dat de verplichting zal leiden tot een uitstroom van middelen.

Waardering

Het bedrag dat als voorziening wordt opgenomen, moet de beste schatting zijn van de uitgaven die nodig zijn om de bestaande verplichting op de balansdatum af te wikkelen. De beste schatting is het bedrag dat Schiphol Group redelijkerwijs zou moeten betalen om de verplichting af te wikkelen. Om steeds de beste schatting weer te geven, moeten voorzieningen op elke balansdatum worden beoordeeld met gebruikmaking van de actuele, beschikbare informatie. Indien noodzakelijk, wordt de voorziening op basis hiervan aangepast.

Voorzieningen worden opgenomen tegen de contante waarde van de uitgaven die naar verwachting vereist zullen zijn om de verplichting af te wikkelen. Discontering vindt, alleen plaats indien de tijdwaarde materieel is. De hierbij gehanteerde disconteringsvoet is gebaseerd op de huidige markttrente.

Gebruik voorziening

Een voorziening kan alleen worden gebruikt voor de uitgaven waarvoor de voorziening oorspronkelijk was opgenomen.

7.3 Administratiesystemen

Ten behoeve van de financiële administratie wordt gebruik gemaakt van een aantal geautomatiseerde systemen. Voor de verschillende opbrengsten zijn er verschillende bronssystemen, waaronder het havengeldsysteem, het concessiesysteem, en het systeem voor de registratie van verhuringen. De financiële administratie van Schiphol Nederland B.V. vindt plaats in Oracle 11i. Dochterondernemingen en deelnemingen kunnen andere systemen gebruiken. Voor de consolidatie en segmentatie (toerekening naar PMC's) wordt het systeem Cognos Controller gebruikt. Deze verschillende systemen zijn aan elkaar gekoppeld met behulp van diverse interfaces.

Het systeem voor de financiële administratie, Oracle 11i, is ingericht in Operating Units. Een Operating Unit is de administratieve benaming van een bedrijfsonderdeel of een deelneming die af dan niet een eigen administratie in Oracle heeft.

De eerste stap om te komen tot de informatie per PMC vindt plaats met de primaire vastlegging in de financiële administratie per Operating Unit. Vervolgens vindt in de financiële administratie ook de tweede stap plaats, waarbij doorbelastingen worden geboekt tussen de Operating Units. De derde stap, de allocatie naar PMC's vindt deels ook nog plaats in het systeem voor de financiële administratie. De toewijzing naar PMC's voor wat betreft activa (en de daarmee samenhangende afschrijvingskosten) vindt plaats in het Activa Register in Oracle 11i. In de

financiële administratie wordt gebruik gemaakt van een boeksleutel, waarmee doorbelastingen tussen OU's en allocaties naar PMC's eenvoudig kunnen worden ingevoerd en herkend.

Vervolgens vindt consolidatie van deze gegevens plaats. Na deze consolidatie worden de overige kosten en de opbrengsten tenslotte, per kostenplaats / kostensoort combinatie van de verschillende Operating Units, gealloceerd naar PMC's in het Cognos systeem. De totale toerekening naar PMC's vindt aldus plaats op de geconsolideerde cijfers.

Zie schema paragraaf 5.1.1 voor een verduidelijking van de systematiek van toerekening en de gehanteerde administratiesystemen.

7.4 Planning & Control cyclus

De planning & Control cyclus van Schiphol is opgenomen in het processchema van Schiphol onder de besturende processen en onder te verdelen in de deelprocessen 'Business Plan', 'Budget' en 'Jaarverwachting'. Realisatie met de maandelijkse afsluiting van de boekhouding en de verantwoording van de financiële uitkomsten is onderdeel van de ondersteunende processen.

7.4.1 Voorcalculatie: 'Business Plan' / 'Budget' / 'Jaarverwachting'

Het doel van het deelproces 'Business Plan' is het opstellen van een Businessplan dat bestaat uit het herijken van de missie, visie en strategie van de BA Aviation met een financiële uitwerking voor het huidige jaar, het volgende jaar en de vier jaren daarna. Dit deelproces wordt in de eerste helft van elk jaar uitgevoerd.

Het doel van het deelproces 'Budget' is het vaststellen van het budget voor het volgende jaar, in de tweede helft van het jaar daar aan voorafgaand, voor Aviation en Security en ook voor de niet luchtvaartactiviteiten.

Het budgetteringsproces voor het komend jaar is in feite een update van het 1e komend jaar van het Business plan en komt gereed rond november, met formele goedkeuring door de RvC in december. Echter, omdat Business Plan in de eerste helft van het jaar is en Budget in de tweede helft van het jaar kunnen, vanwege voortschrijdend inzicht, toch beperkte verschillen bestaan.

Het doel van het deelproces 'Jaarverwachting' is het minimaal per kwartaal opstellen van de einde jaarverwachting voor de exploitatierekening (opbrengsten en kosten) en de investeringen voor het lopende jaar. Door een vergelijking te maken met het budget van het lopende jaar is te bepalen of ingrijpen noodzakelijk is om binnen de budgetbeperkingen van het lopende jaar te blijven.

Het Businessplan, het budget en de jaarverwachting(en) worden opgesteld onder verantwoordelijkheid van de diverse bedrijfsonderdelen, en geaccordeerd door de directie van Schiphol Group.

In de consultatie documentatie wordt financiële informatie gegeven over het huidige jaar en het volgende jaar en voor investeringen voor de komende 5 jaar.

De financiële informatie van het huidige jaar wordt verkregen via het genoemde deelproces 'Jaarverwachting'. De meest recente jaarverwachting van het huidige jaar wordt vergeleken met de in het vorige jaar gepresenteerde consultatie informatie m.b.t. het huidige jaar. Deze vergelijking is alleen maar ter informatie. Eventuele verrekeningen worden pas na afloop van een jaar gedaan (conform de Wet Luchtvaart).

Voor vaststelling van tarieven ingaande per 1 april (komend jaar) wordt gebruik gemaakt van de meest recente informatie, die beschikbaar is op het moment dat de consultatie wordt opgestart. Dit betekent dat gebruik wordt gemaakt van de financiële informatie van het volgende jaar verkregen via het genoemde deelproces 'Business Plan'. Indien nodig vindt bijstelling van de hierin opgenomen gegevens plaats op basis van de meest recente inzichten van dat moment. Doordat deze informatie m.b.t. het volgende jaar in detail is opgebouwd, in de financiële systemen van Schiphol is opgenomen en Schiphol voor interne en externe doelstellingen hiermee stuurt kan gedetailleerde informatie in de consultatie documentatie worden opgenomen maar is

ook na afloop van het jaar een gedetailleerde vergelijking mogelijk tussen realisatie en consultatie waarmee dan de verrekening conform de Wet Luchtvaart kan worden gemaakt.

Bij vaststelling van tarieven ingaande per 1 november van het lopend jaar wordt de financiële informatie van het jaar verkregen via het genoemde deelproces 'Budgettering'. Indien nodig vindt bijstelling van de hierin opgenomen gegevens plaats op basis van de meest recente inzichten van dat moment, welke zijn vastgesteld door de directie van Schiphol Group. Doordat deze informatie in detail is opgebouwd, in de financiële systemen van Schiphol is opgenomen en Schiphol voor interne en externe doelstellingen hiermee stuurt kan gedetailleerde informatie in de consultatie documentatie worden opgenomen maar is ook na afloop van het jaar een gedetailleerde vergelijking mogelijk tussen realisatie en consultatie waarmee dan de verrekening conform de Wet Luchtvaart kan worden gemaakt.

7.4.1.1 Opbrengsten

In de deelprocessen 'Jaarverwachting' en 'Business Plan' worden havengeld opbrengsten vastgesteld d.m.v. verkeer & vervoer verwachtingen en de betreffende havengeld tarieven / structuur. Verkeer & vervoer wordt bepaald door Schiphol Group na overleg met marktpartijen, rekening houdend met de meest actuele relevante ontwikkelingen uit de markt.

7.4.1.2 Kosten

Kosten worden bepaald door rekening te houden met het uitgangspunt in de Wet Luchtvaart dat de kosten moeten zijn gebaseerd op de verwachte / gerealiseerde kosten in het afgelopen jaar, geplande efficiency resultaten, aanpassingen in operatie (volume en wijze van afhandelen / operatie) en nieuw berekende allocatiesleutels (door de NMa goedgekeurde Toerekeningsstelsel ligt voor enkele jaren vast maar elk jaar worden de nieuwe actuele sleutels conform dezelfde methodiek bepaald en gebruikt voor het vaststellen van de kosten in het komende jaar).

7.4.1.3 Asset base / Investerings

De Asset base wordt bepaald aan de hand van investeringen, afschrijvingen en nieuw berekende allocatiesleutels (door de NMa goedgekeurde Toerekeningsstelsel ligt voor enkele jaren vast maar elk jaar worden de nieuwe actuele percentages conform dezelfde methodiek bepaald en gebruikt voor het vaststellen van de asset base / investeringen in het komende jaar). Informatie m.b.t. investeringen moet zelfs voor de komende 5 jaar worden gegeven. Dit sluit geheel aan met de eerder genoemde periode van het 'Business Plan'.

7.4.1.4 Kwaliteitsindicatoren

Kwaliteitsindicatoren worden tegelijkertijd bepaald met 'Business Plan' en 'Budget' aangezien bij elk geldbedrag andere activiteiten horen en daarmee ook andere waarden van de kwaliteitsindicatoren. Deze kwaliteitsindicatoren worden niet alleen gebruikt voor de Wet Luchtvaart maar ook voor interne beheersing van operationele processen.

D.m.v. het beschreven Planning & Control proces van Schiphol Group is gewaarborgd dat budgetten voor interne beheersing, verrekening na afloop van het jaar en externe tariefbepaling voor Aviation en Security volledig op elkaar zijn aangesloten.

'Business Plan' en 'Budget' worden in eerste instantie goedgekeurd door de Directie en vervolgens door de Raad van Commissarissen. Consultatie informatie en jaarverwachtingen worden goedgekeurd door de Directie.

7.4.2 Nacalculatie: Realisatie

Realisatie wordt maandelijks bepaald via een maandelijkse afsluiting van de boekhouding en de bijbehorende verantwoording van de financiële uitkomsten. Binnen 5 maanden na afloop van het jaar zal ook een financiële verantwoording voor Aviation en Security worden gemaakt dat in ieder geval de volgende onderdelen bevat:

- o kwaliteitsindicatoren: realisatie en vergelijking met consultatie
- o ervaringen van passagiers
- o materiële vaste activa per categorie en incl. verdeelsleutels
- o kosten / opbrengsten voor Aviation en Security
- o specificatie van artikel 8.25d (zevende lid) (bijdrage uit andere dan luchtvaart activiteiten)
- o uitgevoerde investeringen
- o gerealiseerd efficiencyresultaat
- o verrekening van verschillen tussen realisatie en consultatie (opbrengsten / kosten / investeringen)

8. Beheerorganisatie

De controle op de werking van het toerekeningsstelsel en betrouwbaarheid van de informatie over toegerekende kosten en opbrengsten maakt een integraal onderdeel uit van de verantwoordelijkheid van de lijnorganisatie binnen Schiphol Group. In dit hoofdstuk wordt op enkele maatregelen ingegaan, die de effectiviteit van die controle garanderen.

8.1 Verantwoordelijkheid van de lijnorganisatie

De informatie die de basis vormt voor de toerekening, maakt deel uit van de reguliere bedrijfsrapportages binnen Schiphol Group en komt voort uit de financiële administratie. Dit betekent dat de interne controlemaatregelen ten aanzien van de tijdigheid, juistheid en volledigheid van de vastgelegde informatie zonder uitzondering op deze basisgegevens van toepassing zijn. De primaire verantwoordelijkheid voor deze interne controlemaatregelen ligt bij de lijnorganisatie.

Door een verbijzonderde interne audit afdeling wordt getoetst hoe de controlemaatregelen in de lijnorganisatie functioneren. Over de uitkomsten van deze controles wordt rechtstreeks gerapporteerd aan het (naasthogere) management dat de verantwoordelijkheid draagt voor het betreffende bedrijfsdeel.

Voor elke Business Area is er een verantwoordelijk directeur en controller. Deze BA directeur en controller tekenen jaarlijks een Letter of Representation (LOR), waarmee ze een verklaring afleggen van de goede werking van de interne controles. De toepassing van het toerekeningsstelsel maakt hiervan onderdeel uit.

8.2 Borging van de werking van het toerekeningsstelsel

8.2.1 Stelsel audit

De uiteindelijke toerekening vindt plaats via een aantal verschillende systemen, zoals beschreven in paragraaf 5.1. Door middel van EDP auditing besteed Schiphol Group veel aandacht aan de kwaliteit van de aanleverende bronssystemen en het stelsel waarin de uiteindelijke toerekening plaatsvindt. De kwaliteit van deze systemen is, behalve voor de toerekening in het kader van de Wet Luchtvaart, ook bepalend voor de vennootschappelijke Jaarrekening, en aldus tevens onderwerp van controle door de externe accountant.

8.2.2 Procedures

Bij de procedures met betrekking tot het toerekeningsstelsel zijn de principes van functiescheiding toegepast. Aanpassingen in de financiële verantwoordingstructuur en/of de toerekeningsstelsel worden alleen ingevoerd op grond van een directiebesluit.

Jaarlijkse toetsing financiële verantwoordingstructuur

In het jaarlijkse proces van Businessplanning wordt de BA/PMC structuur beoordeeld op een drietal punten:

- o aansluiting bij strategische ontwikkelingen binnen Schiphol Group en de ontwikkelingen in de markt,
- o conformiteit aan de eisen gesteld vanuit de externe verslaggevingstandaarden (IFRS – segmentatie),
- o conformiteit aan de vereisten in de Wet Luchtvaart met betrekking tot de inrichting van de financiële administratie en de toerekeningsstelsel.

Vastlegging toerekeningsystematiek

De algemene grondslagen, definities en methodieken voor toerekening worden vastgelegd in het document 'Toerekeningsstelsel van Schiphol Group jaar x' en zijn onderdeel van de concern AO. Het document 'Toerekeningsstelsel Schiphol Group jaar x' geeft in detail inzicht in algemene toerekeningprincipes, de in dat jaar in gebruik zijnde doorbelastingen en allocaties per OU en de actuele verdeelsleutels per OU. In dit document worden ook bedragen van de doorbelasting en de allocatiepercentages opgenomen zoals berekend ten behoeve van het budget voor het betreffende jaar.

Onderhouding van de allocatiesleutels is een verantwoordelijkheid van de verschillende bedrijfseenheden. Op centraal niveau vindt vervolgens een toetsing plaats of de gebruikte allocatiesleutels consistent zijn en of ze voldoen aan de gestelde kaders van de segmentering en aan de voorschriften van de Wet Luchtvaart met betrekking tot de toerekening.

Voor de toerekening van activa geldt dat al bij de onderhouding van de investeringsbeslissing wordt aangegeven wat de allocatiesleutels zijn. Daarbij dient tevens een onderhouding van deze sleutels te worden gegeven. Op moment van activering wordt een definitieve sleutel vastgesteld.

Vaststelling verdeelsleutels

Indien voor de toerekening een verdeelsleutel moet worden gehanteerd, wordt een vast meetmoment in het jaar genomen om de specifieke waarde van de verdeelsleutel vast te stellen. Deze vaststelling geschiedt voorafgaand aan het jaar waarover de verdeelsleutel wordt gehanteerd. Tijdens het jaar worden de werkelijk gerealiseerde kosten en opbrengsten op basis van deze vooraf vastgestelde verdeelsleutels toegerekend naar de verschillende PMC's. Gebeurtenissen zoals een organisatiewijziging, of het starten/afstoten van een activiteit kunnen aanleiding zijn om de verdeelsleutels aan te passen, waarbij de methodiek niet wijzigt. Voor materiële vaste activa en de daarbij behorende afschrijvingen worden de verdeelsleutels vastgesteld op het moment van activering.

Onderstaand een opsomming van de peildata van de belangrijkste posten waar met een dergelijk systeem wordt gewerkt.

Vaststelling m² terminal complex

1 juli voorafgaand aan tariefjaar, bij ingangsdatum van tarieven per 1 april van het komend jaar. Indien de tarieven per 1 november van het komend jaar wijzigen dan dient de vaststelling van de m² per 1 januari voorafgaand aan de vaststelling plaats te vinden. Dit laatste geldt niet indien alleen sprake is van wijziging van Security tarieven.

Verkeersintensiteiten wegens luchthavenareaal

Tellingen vinden gedurende het gehele jaar plaats, vaststelling per 1 juli voorafgaand aan het tariefjaar

Variabelen t.b.v. directie en concernstaven

Verwachting zoals neergelegd in het Business Plan/budget voor het komend jaar (personeelskosten per PMC, reeds toegerekende kosten per PMC)

8.2.3 Wijzigingen in organisatie en of activiteiten

De dynamiek van het bedrijf brengt met zich mee dat in de loop van de tijd de organisatie of de activiteiten van Schiphol kunnen wijzigen. In deze beschrijving is de situatie opgenomen zoals wij die nu kennen met het oog op toepassing van tarieven voor het komende jaar, qua toerekeningsstelsel liggen hierbij de uitgangspunten, criteria en typen allocatiesleutels vast. Als gevolg van bovengenoemde wijzigingen kan het wel voorkomen dat de berekening wijzigt, maar deze blijft dan wel in overeenstemming met het toerekeningsstelsel. Om inzicht te geven aan de gebruikers wat er gewijzigd is en welk effect dit heeft op de toerekening zal bij de consultatie en in de jaarlijkse financiële verantwoording van Aviation voor zover nodig uitleg en verantwoording hierover worden gegeven.

8.3 Toezicht door externe accountants

8.3.1 Toezicht op de geconsolideerde Jaarrekening

Uit hoofde van de bepalingen in Boek 2 van het Burgerlijk Wetboek, dient Schiphol Group (N.V.L.S) een Jaarrekening, inclusief toelichtingen, op te stellen. Deze jaarrekening dient door een onafhankelijke registeraccountant te worden onderzocht (zie art. 2:393 lid 1 BW).

De Jaarrekening van Schiphol Group omvat naast de vennootschappelijke Jaarrekening van N.V.L.S. ook de financiële gegevens van de rechtspersonen en vennootschappen, die een groep met N.V.L.S. of een groepsdeel van N.V.L.S. (zie art. 2:405 en 406 BW) vormen. Dit betekent dat ook de meegeconsolideerde activa, passiva, baten en lasten van deze entiteiten aan de controle van de onafhankelijke registeraccountant zijn onderworpen.

De accountant moet onder meer onderzoeken of de Jaarrekening een getrouw beeld geeft van de grootte en samenstelling van het vermogen per einde van het boekjaar en van het resultaat over het boekjaar. Hiertoe dient hij voldoende inzicht te verkrijgen in de administratieve organisatie en interne controle van de te onderzoeken entiteit. Allereerst wordt bekeken welke maatregelen van interne controle Schiphol Group zelf neemt om er voor te zorgen dat de periodieke tussentijdse en de jaarlijkse financiële gegevens voldoende betrouwbaar zijn. Vervolgens toetst de accountant of de werking van deze maatregelen voldoende is en voert hij zelf een beoordeling uit op de gerapporteerde cijfers.

Tot en met de Jaarrekening over 2005 is er door de accountant altijd een goedkeurende verklaring afgegeven over de Jaarrekening van Schiphol Group. Vanaf 2005 heeft de accountant, als onderdeel van de Jaarrekeningcontrole, tevens een controle uitgevoerd op de segmentatie naar Business Areas, zoals deze in de Jaarrekening is weergegeven.

Door de controle op de onderliggende gegevens en op de segmentatie, hebben de werkzaamheden en bevindingen van de accountant inzake de Jaarrekening tevens betrekking op de daarin opgenomen segmentverantwoording.

8.3.2 Toezicht op de Jaarrekening met betrekking tot luchtvaartactiviteiten

Het wettelijke kader voor de totstandkoming van de verantwoording van Schiphol Group, als exploitant van de luchthaven is neergelegd in de Wet Luchtvaart:

- o Schiphol Group is als exploitant van de luchthaven verplicht tot het voeren van een gescheiden administratie binnen de boekhouding, met betrekking tot het gebruik van de luchthaven door gebruikers. Binnen deze boekhouding dienen de kosten en opbrengsten van de uitvoering van beveiliging van passagiers en hun bagage afzonderlijk te worden geadmistreerd (art 8.25g lid 2).

- Ter uitvoering van de onder het eerste punt genoemde verplichting, is Schiphol Group verplicht tot het vaststellen van een toerekeningsstelsel voor de kosten en opbrengsten voor de luchtvaartactiviteiten, dat voldoet aan de eisen van marktconformiteit, proportionaliteit en integraliteit (art 8.25g lid 1).
- Op grond van de gescheiden administratie binnen de boekhouding, dient Schiphol Group jaarlijks een financiële verantwoording op te stellen over het voorafgaande boekjaar. Deze dient te bestaan uit een afzonderlijke exploitatierekening, een overzicht van de toegedeelde materiële vaste activa voor het geheel van de luchtvaart activiteiten en een toelichting. De financiële verantwoording dient te zijn voorzien van een verklaring van een onafhankelijke accountant (art 8.25g lid 3).

In het Besluit exploitatie Luchthaven Schiphol zijn nadere regels gesteld omtrent de inrichting van het toerekeningsstelsel, de toedeling van activa aan luchtvaartactiviteiten, de inrichting van de gescheiden administratie en de financiële verantwoording.

Voor de uitvoering van bovenbeschreven verplichtingen, heeft Schiphol Group een stelsel van maatregelen van interne controle opgezet, dat de betrouwbaarheid van de te genereren informatie zeker moet stellen. Dit stelsel bestaat enerzijds al uit de maatregelen van interne controle, die zijn gericht op de betrouwbaarheid van de informatie zoals opgenomen in de geconsolideerde Jaarrekening van Schiphol Group. De Wet Luchtvaart zorgt er echter voor dat er op een viertal punten afwijkingen zijn ten opzichte van het externe jaarverslag, dat moet voldoen aan de IFRS:

1. Activa anders dan Materiële vaste Activa mogen niet worden meegenomen in de Regulatory Asset Base (art. 8 lid 9 Besluit exploitatie Luchthaven Schiphol).
2. Activa in aanbouw mogen niet worden meegenomen bij de vaststelling van de Regulatory Asset Base (art. 8 lid 3 Besluit exploitatie Luchthaven Schiphol).
3. Voor de waarde van activa en de afschrijvingskosten, die samenhangen met grote investeringen, geldt een specifieke berekeningswijze (unuiteitenmethode, art. 8 lid 7 Besluit exploitatie Luchthaven Schiphol).
4. De wijze waarop bouwrente wordt berekend volgens de Wet Luchtvaart (bijlage bij artikel 13 van het Besluit exploitatie Schiphol), wijkt af van de berekening van bouwrente zoals deze wordt toegepast ten behoeve van de Jaarrekening. Op grond van de Wet Luchtvaart wordt bouwrente berekend over het gehele vermogen dat gemiddeld is geïnvesteerd in activa in aanbouw. Ten behoeve van de Jaarrekening worden alleen vermogenskosten berekend over de vreemd vermogenscomponent. Daarnaast wordt op grond van de Wet Luchtvaart over alle materiële vaste activa, die mogen worden opgenomen in de RAB, bouwrente geactiveerd. Ten behoeve van de Jaarrekening van Schiphol Group wordt alleen bouwrente geactiveerd over projecten met een looptijd en een investeringsbedrag die hoger zijn dan een gestelde grens.

Om te voldoen aan de verplichtingen volgens de Wet Luchtvaart, worden er daarom extracomptabel aanpassingen gemaakt voor de bovenbeschreven vier afwijkingen. Deze aanpassingen worden controleerbaar vastgelegd.

Door de externe accountant wordt jaarlijks een specifieke controle uitgevoerd op de financiële verantwoording inzake de luchtvaartactiviteiten. Daarbij wordt onder meer door hem onderzocht of:

- de toegerekende kosten en opbrengsten van luchtvaartactiviteiten en materiële vaste activa juist en volledig in de gescheiden financiële verantwoording over het desbetreffende jaar zijn opgenomen,
- het door de NMA goedgekeurde toerekeningsstelsel van kosten en opbrengsten voor de luchtvaartactiviteiten correct wordt toegepast,
- het te verrekenen bedrag is vastgesteld conform de voorschriften van de Wet Luchtvaart.

Bij deze beoordeling worden door de accountant zelf, in aanvulling op de maatregelen die Schiphol Group zelf heeft genomen, werkzaamheden uitgevoerd die hem er in voldoende mate van moeten overtuigen dat de gegevens in de financiële verantwoording van Schiphol Group, die in het kader van de Wet Luchtvaart specifiek wordt opgesteld voor de luchtvaartactiviteiten, kunnen worden voorzien van de door de accountant te verstrekken verklaring. In de vorm van een controleprotocol zullen nadere afspraken met de NMa worden vastgelegd over de exacte strekking en reikwijdte van het onderzoek door de externe accountant.

De werkzaamheden die worden uitgevoerd in het kader van de controle op de geconsolideerde Jaarrekening van Schiphol Group, zijn ondersteunend aan de controle op de specifieke Jaarrekening met betrekking tot luchtvaartactiviteiten.

9. Vaststelling vermogenskostenvoet (WACC)

De gewogen gemiddelde vermogenskosten (Weighted Average Cost of Capital), ook wel aangeduid als WACC, is gebaseerd op het internationaal geaccepteerde en gangbare Capital Asset Pricing Model en wordt, rekening houdend met belastingen, gegeven door:

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

De WACC formule kent zes parameters waarvan er drie voorafgaande aan de reguleringsperiode worden gefixeerd en gedurende die periode in principe onveranderd blijven. De drie overige parameters worden jaarlijks vastgesteld. De methode van vaststelling wordt beschreven onder 9.1. De procedure van vaststelling in relatie tot de vaststelling van de havengelden wordt beschreven onder 9.2.

9.1 Methode van vaststelling WACC parameters

9.1.1 Gefixeerde variabelen

- g** forfaitaire waarde van rentedragende schulden die aan de financiering van de Regulatory Asset Base kunnen worden toegerekend, gedeeld door de waarde van de Regulatory Asset Base; g bedraagt 0,4.
- Kd** kostenvoet van rentedragende schulden (als %) vastgesteld als het risicovrije rendement (Rf) plus de kredietopslag; de kredietopslag (Kd-Rf) is vastgesteld op 65 basispunten.
- EMRP** Equity market risk premium, risicopremie voor eigen vermogen (als %); dit is de opslag op het risicovrije rendement (Rf) die vermogensverschaffers verlangen ten aanzien van de zogenoemde marktportefeuille van aandelen wereldwijd, vastgesteld op 4,0 %.

9.1.2 Variabelen die jaarlijks worden vastgesteld

- Rf** risicovrij rendement (als %), gelijk aan het effectieve rendement ('yield to maturity') op een Nederlandse staatsobligatie met resterende looptijd van 10 jaar, zoals vermeld in Het Financieel Dagblad. Indien er geen Nederlandse staatsobligatie is met een resterende looptijd van 10 jaar, wordt het 10-jaars effectieve rendement verkregen door lineaire interpolatie van de effectieve rendementen van een Nederlandse staatsobligatie met een kortere en die van een Nederlandse staatsobligatie met een langere looptijd dan 10 jaar, beiden met een looptijd die een looptijd van 10 jaar zo dicht mogelijk benadert.
- T** het vigerende wettelijke tarief voor vennootschapsbelasting (als %), zoals vermeld in de Wet op de Vennootschapbelasting, artikel 22. Indien ten tijde van de vaststelling van de tarieven vaststaat dat per 1 januari van het boekjaar waarvoor de tarieven worden vastgesteld, een gewijzigd wettelijk tarief voor vennootschapsbelasting geldt, wordt dit laatste percentage toegepast.
- Equity B\`eta** de maatstaf voor het marktrisico (systematisch risico) van het eigen vermogen dat aan de financiering van de Regulatory Asset Base kan worden toegerekend. Het gaat derhalve om de zogenoemde "levered Equity B\`eta" 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 (g). De in de WACC-formule te gebruiken Equity Bèta dient te worden bepaald op het moment van vaststelling van de tarieven en wordt bepaald aan de hand van de navolgende formule, nadat de Asset Bèta, Debt Bèta en g zijn bepaald.

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

waarbij:

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 kredietopslag (Kd - Rf) bestaat deels uit een vergoeding voor het systematische risico; een ander deel betreft een liquiditeitspremie en een opslag voor faillissementsgerelateerde verliezen. De formule voor Debt Bèta is: $0,5 \times (Kd - Rf) / \text{EMRP}$. De Debt Beta is, gegeven het gefixeerde karakter van de creditspread en de EMRP, gefixeerd op 0,08125.

Voor de vaststelling van de Asset Beta benadert Schiphol Group twee onafhankelijke internationaal opererende investeringsbanken van een hoogstaande reputatie. Het gemiddelde van de door deze banken afzonderlijk vastgestelde Asset Beta geldt als de Asset Beta voor de berekening van de WACC. De banken zullen de Asset Beta vaststellen binnen het kader dat is gegeven in "Bijlage behorende bij Artikel 13 van het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol", onderdeel C. Met inachtneming van de hierin vermelde Toelichting wordt de Asset Bèta als volgt bepaald:

1. Een zo groot mogelijk aantal (en te allen tijde tenminste vier) representatieve beursgenoteerde luchthavens binnen de EU. 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.
Als representatief worden beschouwd die luchthavens, bij voorkeur in EU, die een vergelijkbaar operationeel en financieel risicoprofiel kennen. Als selectie criterium voor het operationele risicoprofiel wordt gehanteerd de omzet van de luchtvaartactiviteiten als percentage van de totale omzet. Als selectiecriterium voor het financieel risicoprofiel wordt gehanteerd de liquiditeit, gedefinieerd als het gemiddeld dagelijkse handelsvolume ($q \cdot p$) over de laatste 3 maanden als percentage van de vrij verhandelbare marktkapitalisatie. Ten behoeve van de identificatie van 'outliers' worden verder nog in aanmerking genomen de vermogensstructuur en de winstgevendheid. Schiphol Group hanteert voor de bepaling van de asset beta in de huidige reguleringsperiode de volgende selectie van luchthavenbedrijven: Schiphol Group (indien beursgenoteerd), Aeroports de Paris, Fraport, Copenhagen Airport, en Vienna Airport. Indien een of meer luchthavens geen betrouwbare beta kent wordt deze beta niet meegenomen in de berekening. Mutatie in deze groep zal optreden wanneer een bovenstaand luchthavenbedrijf niet meer beursgenoteerd is of als een nieuw luchthavenbedrijf beursgenoteerd wordt die tenminste minimaal vergelijkbaar is met de bovenstaande groep.
2. Van elk van de geselecteerde luchthavens wordt de Equity Bèta herleid uit de koersrendementen van deze luchthavens gemeten over een periode van vijf recente jaren. Deze worden berekend op basis van het gemiddelde van twee gangbare databronnen. Indien slechts gegevens over een kortere periode beschikbaar zijn, is dit toegestaan mits de gegevens een betrouwbare schatting van de Equity Bèta mogelijk maken
De koersrendementen worden op wekelijkse basis berekend, waarbij in navolging van gangbaar gebruik binnen investeringsbanken, gebruik

gemaakt wordt van algemeen geaccepteerde bronnen, namelijk Bloomberg en Datastream. Een uitzondering wordt gevormd door Aeroports de Paris; hiervoor worden dagelijkse data gehanteerd in verband met de recente beursgang van deze luchthaven.

De berekening wordt gebaseerd op de ongecorrigeerde ('raw') beta.

3. Voor elk van deze luchthavens wordt de Asset Bèta vastgesteld door toepassing van de bovenvermelde Equity Bèta-formule (en Debt 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. Voorts wordt uitgegaan van het toepasselijke wettelijke belastingtarief van het land van vestiging van de desbetreffende luchthaven (T) en de geschatte kostenvoet en het risico van vreemd vermogen van de luchthaven (Kd, Debt Bèta).

Het ongewogen gemiddelde van de Asset Bèta's van de verschillende luchthavens wordt berekend. Deze aldus verkregen uitkomst geeft als uitkomst de Asset Bèta die in de WACC-formule ter berekening van de gewogen gemiddelde vermogenskosten van de exploitant op de luchthaven Schiphol wordt gebruikt.

9.2 Procedure van vaststelling van de WACC

De jaarlijkse tarieven zijn formeel van kracht per 1 april (in het geval dat de tarieven per 1 november ingaan, gelden vergelijkbare data en termijnen met een verschil van 7 maanden). De vaststelling van de tarieven geschiedt 5 maanden daarvoor, derhalve per 1 november van het voorafgaande jaar. De variabelen Rf, T en Asset Beta, worden voorlopig vastgesteld vóór de consultatie en definitief maximaal 5 werkdagen vóór 1 november, zodat de tarieven op 1 november kunnen worden gepubliceerd. Voor de variabelen geldt:

Rf	de aflezing uit het Financieel Dagblad en eventuele interpolatie geschiedt op 1 september.
T	het vigerende wettelijke tarief voor vennootschapsbelasting (als %) zoals vermeld in de Wet op de Vennootschapbelasting, artikel 22, op 1 september.
Asset Beta	de vaststelling van het gemiddelde van de door de banken afzonderlijk vastgestelde Asset Beta, welke aan Schiphol Group ter beschikking zijn gesteld in een rapport geschiedt op 1 september.

De vaststelling van de WACC ten behoeve van de voorbereiding van de consultaties geschiedt op 1 september.

