

Nederlandse Mededingingsautoriteit

ONTWERPBESLUIT

Besluit van de Raad van Bestuur van de Nederlandse Mededingingsautoriteit als bedoeld in artikel 8.25g eerste lid van de Wet luchtvaart toerekeningssystemen.

Nummer: 200142/18.BT1423

Betreft zaak: Aanvullende goedkeuring toerekeningssysteem Schiphol 2007-2010

Besluit van de Raad van Bestuur van de Nederlandse Mededingingsautoriteit tot goedkeuring van het systeem voor toerekening van kosten en opbrengsten van de exploitant van de luchthaven Schiphol in de zin van artikel 8.25g, eerste lid, van de Wet luchtvaart.

Samenvatting

Op grond van de Wet luchtvaart geldt dat de tarieven die Schiphol hanteert voor de luchtvaartactiviteiten kostengeoriënteerd moeten zijn en dat Schiphol bij de vaststelling van deze tarieven een door de NMa goedgekeurd toerekeningssysteem van kosten en opbrengsten moet gebruiken. In april 2007 heeft de NMa het toerekeningssysteem van Schiphol goedgekeurd.

Schiphol heeft in oktober 2009 een aangepast toerekeningssysteem ter goedkeuring voorgelegd aan de NMa. In dit ontwerpbesluit worden de wijzigingen ten aanzien van het in april 2007 goedgekeurde toerekeningssysteem beoordeeld en het aangepaste toerekeningssysteem goedgekeurd.

In de beoordeling wordt onderscheid gemaakt tussen enerzijds de concrete wijzigingen ten aanzien het toerekeningssysteem dat op 25 april 2007 door de Raad werd goedgekeurd, en anderzijds de wijziging in het toerekeningssysteem die het mogelijk maakt voor Schiphol om op basis van een generieke goedkeuring vooraf bepaalde typen wijzigingen in het toerekeningssysteem te kunnen doorvoeren.

De concrete wijzigingen zijn het gevolg van veranderingen in de organisatie en activiteiten van Schiphol (gedeeltelijk zijn deze door de overheid opgelegd). Deze wijzigingen worden in dit besluit beoordeeld en goedgekeurd.

Daarnaast constateert de NMa dat de noodzaak voor tussentijdse wijzigingen in het toerekeningssysteem inherent is aan de dynamiek in de bedrijfsvoering van Schiphol. Het telkens doorlopen van het goedkeuringstraject voor wijzigingen van beperkte betekenis leidt tot onnodige administratieve lasten en een planningsprobleem voor Schiphol.

Daarom wordt op verzoek van Schiphol een goedkeuring vooraf verleend voor bepaalde typen wijzigingen die voldoen aan in het toerekeningssysteem beschreven voorwaarden. Gedurende de periode waarvoor de Raad goedkeuring verleent aan het toerekeningssysteem kan Schiphol binnen het aldus goedgekeurde toerekeningssysteem deze typen wijzigingen doorvoeren.

Voor wijzigingen die niet voldoen aan deze voorwaarden voor generieke goedkeuring vooraf, geldt onverminderd dat de in de Wet luchtvaart voorgeschreven goedkeuringsprocedure moet worden doorlopen.

Het voorliggende besluit is een ontwerpbesluit. Belanghebbenden, waaronder gebruikers van de luchthaven Schiphol, in de zin van artikel 8.1, tweede lid, sub i, van de Wet Luchtvaart, kunnen binnen zes weken vanaf het moment van terinzagelegging, hun zienswijze naar voren brengen. Schriftelijke zienswijzen kunnen worden gericht tot Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa), de heer drs. P.J. Plug, Postbus 16326, 2500 BH Den Haag.

Indien u uw zienswijze mondeling naar voren wilt brengen, kunt u daarvoor een afspraak maken via mevrouw G.W. de Vries (telefoon 070 - 330 1942, e-mail g.vries@nmanet.nl).

1. Inleiding

1. Op 25 april 2007 heeft de Raad van Bestuur van de Nederlandse Mededingingsautoriteit (hierna: de Raad) op basis van artikel 8.25g, eerste lid, van de Wet luchtvaart het door de N.V. Luchthaven Schiphol (hierna: Schiphol) opgestelde toerekeningssysteem voor kosten en opbrengsten van de activiteiten bedoeld in artikel 8.25d, eerste lid, van de Wet luchtvaart¹ (hierna: het toerekeningssysteem), goedgekeurd.²
2. Op grond van artikel 8.25d, derde lid, Wet luchtvaart jo. artikel 4, vierde lid, sub c, van het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol³ (hierna: het Exploitatiebesluit), moet Schiphol de bepaling van tarieven baseren op een goedgekeurd toerekeningssysteem.
3. Door veranderingen in de organisatie en activiteiten van Schiphol, die gedeeltelijk door de overheid zijn opgelegd, is Schiphol genoodzaakt het toerekeningssysteem aan te passen. Het doorvoeren van aanpassingen in het toerekeningssysteem resulteert in een aangepast toerekeningssysteem, dat als geheel ter goedkeuring aan de Raad moet worden voorgelegd op grond van artikel 8.25g, eerste lid, van de Wet luchtvaart. In dit besluit verleent de Raad van de Nederlandse Mededingingsautoriteit goedkeuring aan dit aangepaste toerekeningssysteem.
4. Omdat het toerekeningssysteem voor een periode van maximaal 4 of 5 jaar wordt goedgekeurd en de noodzaak voor tussentijdse wijzigingen inherent is aan de dynamiek van

¹ Het betreft de activiteiten van de exploitant van de luchthaven ten behoeve van het gebruik van de luchthaven door gebruikers. Deze activiteiten zijn nader gedefinieerd in artikel 2 van het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol, *Stb.* 2006, 333.

² Besluit van 25 april 2007, zaaknummer 200057, dossiernummer 200057/149.BT37. Naar aanleiding van de uitspraak van de Rechtbank van Rotterdam van 30 juni 2008 in het beroep tegen het goedkeuringsbesluit heeft de Raad op 24 september 2008 de tekst van het goedkeuringsbesluit van 25 april 2007 aangevuld met een nadere onderbouwing van de goedkeuring aan de door Schiphol gehanteerde verdeelsleutel ten aanzien van Schiphol Plaza (zaaknummer 200109, dossiernummer 200109/12.B37).

³ *Stb.* 2006, 333.

de bedrijfsvoering van Schiphol, heeft Schiphol naast de goedkeuring van het toerekeningssysteem met concrete wijzigingen ook het volgende aan de Raad gevraagd. Schiphol verzoekt om tijdens de periode waarvoor goedkeuring is verleend aan het toerekeningssysteem, onder voorwaarden bepaalde typen wijzigingen te mogen doorvoeren. Deze wijzigingen worden niet apart aan de Raad ter goedkeuring voorgelegd, maar vallen binnen categorieën van wijzigingen van beperkte betekenis die vooraf door de Raad worden goedgekeurd. Schiphol heeft de categorieën van wijzigingen en de voorwaarden waarvoor dit zou gelden in het toerekeningssysteem beschreven.

2. Procedure

5. Op 14 oktober 2009⁴ heeft Schiphol een aangepast toerekeningssysteem ter goedkeuring voorgelegd aan de Raad. De wijzigingen in dit aangepaste toerekeningssysteem bestaan uit enkele concrete wijzigingen ten opzichte van het door de Raad op 25 april 2007 goedgekeurde toerekeningssysteem. Daarnaast bevat het aangepaste toerekeningssysteem de mogelijkheid om in de toekomst wijzigingen van beperkte betekenis te mogen doorvoeren. Hierover is voorafgaand overleg gevoerd tussen Schiphol en de NMa.
6. De Raad heeft dit besluit opgesteld ten aanzien van het aangepaste toerekeningssysteem. Hierbij zijn de wijzigingen ten opzichte van het op 25 april 2007 goedgekeurde toerekeningssysteem beoordeeld. Het besluit strekt tot goedkeuring van het voorgelegde toerekeningssysteem.
7. Op grond van artikel 8.25g, zesde lid, van de Wet luchtvaart zijn op de voorbereiding van besluiten tot goedkeuring van het toerekeningssysteem door de Raad de bepalingen van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) van toepassing. Dit houdt in dat de Raad belanghebbenden, waaronder gebruikers van de luchthaven Schiphol, in de zin van artikel 8.1, tweede lid, sub i, van de Wet Luchtvaart, in gelegenheid stelt hun zienswijzen over het ontwerpbesluit naar voren te brengen. Mede aan de hand van de ingediende zienswijzen besluit de Raad tot goedkeuring van het toerekeningssysteem.
8. Door middel van publicatie in de Staatscourant van 22 oktober 2009 en door middel van een vermelding op de website van de NMa heeft de Raad kennis gegeven van het ontwerpbesluit. Op deze datum heeft de Raad het ontwerpbesluit met de stukken die daarop betrekking hebben ook ten kantore van de NMa ter inzage gelegd voor een periode van zes weken.
9. Tegen het ontwerpbesluit zijn zienswijzen ingebracht door [PM].
10. Schiphol is in de gelegenheid gesteld om te reageren op elk van de ingebrachte zienswijzen. Schiphol heeft van die gelegenheid gebruik gemaakt in de periode [PM]
11. De zienswijzen worden in bijlage I "Zienswijzen van gebruikers en beoordeling van die zienswijzen door de Raad" van dit besluit weergegeven, waarbij per ingebracht punt de

⁴ Dossiernummer 200142/20.

beoordeling van de Raad is weergegeven. Deze bijlage maakt integraal deel uit van (de beoordeling in) dit besluit.

3. Juridisch kader

12. Artikel 8.25g, eerste lid, van de Wet luchtvaart bepaalt onder meer dat de exploitant van de luchthaven Schiphol een toerekeningssysteem vaststelt voor de kosten en opbrengsten van de activiteiten, bedoeld in artikel 8.25d, eerste lid, van de Wet luchtvaart, dat voldoet aan de eisen van artikel 8.25g van de Wet luchtvaart en het Exploitatiebesluit, met name de artikelen 8 en 9 daarvan. Dit betreft de eisen van integraliteit, proportionaliteit en marktconformiteit en de nadere regeling daarvan in genoemde artikelen van het Exploitatiebesluit.
13. Artikel 8.25g, eerste lid, van de Wet luchtvaart bepaalt dat de exploitant van de luchthaven Schiphol het toerekeningssysteem ter goedkeuring voorlegt aan de Raad. Artikel 8.25g, zesde lid, van de Wet luchtvaart bepaalt dat op de voorbereiding van een besluit omtrent goedkeuring van het toerekeningssysteem afdeling 3.4 van de Awb van toepassing is.

4. Beoordeling

4.1 Inleiding

14. In dit besluit beoordeelt de Raad of het door Schiphol voorgelegde aangepaste toerekeningssysteem voldoet aan de hiervoor genoemde eisen van integraliteit, proportionaliteit en marktconformiteit, zoals gesteld in artikel 8.25g, eerste lid, van de Wet luchtvaart en de overige eisen gesteld in de artikelen 8 en 9 van het Exploitatiebesluit.
15. Waar het door Schiphol op 14 oktober 2009 voorgelegde toerekeningssysteem ongewijzigd is gebleven ten aanzien van het toerekeningssysteem dat door de Raad op 25 april 2007 werd goedgekeurd, is dit reeds beoordeeld in het besluit van de Raad van 25 april 2007 en het wijzigingsbesluit van 24 september 2008. De wijzigingen zijn van zodanige aard dat deze afzonderlijk kunnen worden beoordeeld en een herbeoordeling van het gehele toerekeningssysteem niet noodzakelijk is. In het hierna volgende zal de Raad dus uitsluitend de door Schiphol voorgestelde wijzigingen beoordelen.
16. Uitgangspunt bij de beoordeling is dat alle voorgelegde wijzigingen passen in de financieel-administratieve opzet van het op 25 april 2007 door de Raad goedgekeurde toerekeningssysteem.⁵ Dit houdt in dat de wijzigingen de opzet van het toerekeningssysteem niet veranderen, maar de (onderliggende) invulling mogelijk wel.⁶

⁵ Zie hoofdstuk 4 en 5 van de beschrijving van het toerekeningssysteem van Schiphol (mei 2007) en schematisch weergegeven in figuur 1 op pagina 7 bij randnummer 22 van het besluit van 25 april 2007 van de Raad tot goedkeuring van het toerekeningssysteem in de zin van artikel 8.25g, eerste lid van de Wet luchtvaart.

⁶ Bijvoorbeeld de primaire vastlegging, kostenplaatsen, doorbelastingen en allocaties.

17. Uitgangspunt bij de beoordeling is dat de beoordeling uitsluitend de methoden betreft op grond waarvan kosten, opbrengsten en activa worden bepaald en aan luchtvaartactiviteiten worden toegerekend en niet de daadwerkelijke toepassing van die methoden. Het daadwerkelijke (mede)gebruik van productiemiddelen ten behoeve van luchtvaartactiviteiten kan tijdens de periode waarvoor goedkeuring aan het toerekeningssysteem in verleend door de Raad aan verandering onderhevig zijn. De daadwerkelijke toerekening van kosten en opbrengsten is aldus pas aan de orde bij de periodieke vaststelling van tarieven en voorwaarden, in de zin van artikel 8.25d, eerste lid, van de Wet luchtvaart en de financiële verantwoording over het betreffende boekjaar van Schiphol, in de zin van artikel 8.25g, vierde lid, van de Wet luchtvaart.
18. In de beoordeling wordt onderscheid gemaakt tussen enerzijds de concrete wijzigingen ten aanzien het toerekeningssysteem dat op 25 april 2007 door de Raad werd goedgekeurd, en anderzijds de wijziging in het toerekeningssysteem die het mogelijk maakt voor Schiphol om op basis van een generieke goedkeuring vooraf bepaalde typen wijzigingen in het toerekeningssysteem te kunnen doorvoeren. De mogelijkheid om wijzigingen door te voeren is beperkt tot een aantal categorieën wijzigingen die voldoen aan voorwaarden die door Schiphol in het toerekeningssysteem zijn beschreven. Het doorvoeren van wijzigingen in het toerekeningssysteem die binnen deze categorieën vallen en aan deze voorwaarden voldoen kan hierdoor plaatsvinden gedurende de gehele periode waarvoor de Raad goedkeuring aan het toerekeningssysteem verleent.

4.2 Concrete wijzigingen

19. De concrete wijzigingen in het door Schiphol voorgelegde toerekeningssysteem worden in bijlage II "Concrete wijzigingen toerekeningssysteem" weergegeven. Schiphol heeft deze wijzigingen aangeleverd in de vorm van inlegbladen die kunnen toegevoegd aan het toerekeningssysteem dat door de Raad op 25 april 2007 werd goedgekeurd.⁷
20. Schiphol heeft deze wijzigingen aangebracht opdat het toerekeningssysteem beter aansluit op de werkelijke, actuele organisatie en activiteiten van Schiphol, omdat sinds de goedkeuring van het toerekeningssysteem in 2007 de organisatie en activiteiten van Schiphol gewijzigd zijn. Door deze wijzigingen in het toerekeningssysteem worden zowel de administratieve lasten voor Schiphol verlaagd en als de inzichtelijkheid van het toerekeningssysteem verbeterd.
21. De wijzigingen in bijlage II vallen uiteen in vier groepen wijzigingen die groepsgewijs zullen worden beoordeeld. Het gaat om:
- 1) wijzigingen waarbij de toerekening van kosten en opbrengsten aan luchtvaartactiviteiten⁸ respectievelijk beveiligingsactiviteiten⁹ niet verandert;

⁷ Het door Schiphol voorgelegde toerekeningssysteem is te vinden op de internetsite van de NMa (www.nmanet.nl).

⁸ Luchtvaartactiviteiten betreft de activiteiten in de zin van artikel 2 van het Exploitatiebesluit.

⁹ Beveiligingsactiviteiten betreft de activiteiten in de zin van artikel 2, eerste lid, sub d, van het Exploitatiebesluit.

- 2) wijzigingen waarbij de toerekening van kosten en opbrengsten aan luchtvaartactiviteiten respectievelijk beveiligingsactiviteiten wel verandert;
 - 3) wijzigingen naar aanleiding van veranderingen in de door Schiphol toegepaste boekhoudkundige standaard International Financial Reporting Standards (IFRS), en;
 - 4) correcties van fouten in de beschrijving van het toerekeningssysteem.
22. Bij de beoordeling van de wijzigingen wordt de verandering in de toerekening van kosten en opbrengsten aan luchtvaartactiviteiten respectievelijk beveiligingsactiviteiten bepaald op grond van de gelijktijdige vergelijking van de toegerekende kosten, opbrengsten en activa aan luchtvaartactiviteiten, respectievelijk beveiligingsactiviteiten volgens het toerekeningssysteem met en zonder de betreffende wijziging.

Groep 1: wijzigingen waarbij de toerekening van kosten en opbrengsten aan luchtvaartactiviteiten respectievelijk beveiligingsactiviteiten niet verandert

23. De eerste groep wijzigingen, waarbij de toerekening van kosten en opbrengsten aan luchtvaartactiviteiten, respectievelijk beveiligingsactiviteiten, niet verandert, betreft administratieve aanpassingen. Voorbeelden betreffen aanpassingen in de kostenplaatsindeling (zoals het verplaatsen, splitsen en samenvoegen van kostenplaatsen) of de administratieve verplaatsing van activiteiten (inclusief de toerekening van de gerelateerde kosten, opbrengsten en activa) zonder dat toerekening van kosten, opbrengsten en activa aan luchtvaartactiviteiten, respectievelijk beveiligingsactiviteiten, per saldo wijzigt.
24. De Raad heeft deze eerste groep wijzigingen in het toerekeningssysteem beoordeeld en concludeert dat de wijzigingen de toerekening van kosten, opbrengsten en activa aan luchtvaartactiviteiten, respectievelijk beveiligingsactiviteiten, niet veranderen, zodat het toerekeningssysteem met deze wijzigingen als geheel voldoet aan de in artikel 8.25g van de Wet luchtvaart en artikelen 8 en 9 van het Exploitatiebesluit gestelde eisen.

Groep 2: wijzigingen waarbij de toerekening van kosten en opbrengsten aan luchtvaartactiviteiten respectievelijk beveiligingsactiviteiten wel verandert

25. De tweede groep wijzigingen, waarbij de toerekening van kosten en opbrengsten aan luchtvaartactiviteiten of beveiligingsactiviteiten wel verandert, betreft veranderingen in A) activiteiten en B) verdeelsleutels. De veranderingen in activiteiten bestaan uit A1) het stoppen van activiteiten, of A2) het starten van nieuwe activiteiten. De veranderingen in de verdeelsleutels zijn het gevolg van organisatieveranderingen, waardoor ook nieuwe verdeelsleutels moeten worden toegepast.

A) Veranderingen in activiteiten

26. Het stoppen van activiteiten (A1) is reeds toegestaan onder het wettelijke kader en het goedgekeurde toerekeningssysteem omdat in een dergelijk geval simpelweg geen kosten en

opbrengsten meer worden toegerekend aan luchtvaartactiviteiten respectievelijk beveiligingsactiviteiten.

27. Het starten van nieuwe activiteiten (A2) betreft (i) activiteiten die zijn opgelegd door de overheid en (ii) commerciële¹⁰ activiteiten. De toerekening van kosten, opbrengsten en activa aan luchtvaartactiviteiten of beveiligingsactiviteiten voor nieuwe activiteiten die opgelegd zijn door de overheid (i) acht de Raad toegestaan omdat deze activiteiten tot kostenverschillen leiden waarvan volledige verrekening plaatsvindt¹¹ in de luchtvaarttarieven. Dit impliceert dat in het wet- en regelgeving reeds rekening is gehouden met dit type wijzigingen. Indien dergelijke kosten worden verrekend, dienen zij ook een plaats te kunnen krijgen in het toerekeningssysteem. Wijzigingen in de toerekening van kosten, opbrengsten en activa aan luchtvaartactiviteiten of beveiligingsactiviteiten door het starten van nieuwe commerciële activiteiten (ii) acht de Raad toegestaan zolang deze activiteiten de toerekening van kosten, opbrengsten en activa aan luchtvaartactiviteiten respectievelijk beveiligingsactiviteiten per saldo niet verhogen.

B) Veranderingen in verdeelsleutels

28. De veranderingen in de verdeelsleutels zijn het gevolg van organisatieveranderingen, waardoor de aard van de activiteiten wijzigt en deze op andere en/of nieuwe kostenplaatsen worden ondergebracht, met als gevolg dat de toerekening van kosten en opbrengsten aan luchtvaartactiviteiten of beveiligingsactiviteiten verandert. De Raad acht deze wijzigingen toegestaan omdat toerekening plaatsvindt op basis van verdeelsleutels die sterk vergelijkbaar zijn met verdeelsleutels zoals toegepast ten aanzien van andere kostenplaatsen van vergelijkbare aard die reeds zijn opgenomen in het toerekeningssysteem zoals op 25 april 2007 door de Raad is goedgekeurd.

Groep 3: wijzigingen naar aanleiding van veranderingen in de door Schiphol toegepaste boekhoudkundige standaard International Financial Reporting Standards (IFRS)

29. De derde groep wijzigingen betreft wijzigingen als gevolg van veranderingen in (de toepassing van) de boekhoudkundige standaard International Financial Reporting Standards (IFRS). In dit specifieke geval gaat het om een verandering in de toepassing van de zogenaamde componentenmethode.¹²

¹⁰ Hiermee wordt bedoeld activiteiten anders dan luchtvaartactiviteiten en beveiligingsactiviteiten.

¹¹ Zie Nota van toelichting bij het Exploitatiebesluit, paragraaf 1.1, pagina 20. De voorwaarden voor verrekening van deze posten zijn door de rechtbank Rotterdam bevestigd in de uitspraak van 20 januari 2009, LJN: BL2855.

¹² De toepassing van de componentenmethode is beschreven in International Accounting Standard (IAS) nr. 16, te vinden op de internetsite van de International Accounting Standards Board (IASB) (www.iasb.org). In het kort betreft dit een aanpassing in de afschrijvingsmethodiek, waarbij geldt dat indien belangrijke bestanddelen van een materieel vast actief van elkaar te onderscheiden zijn en er verschillen bestaan in gebruiksduur of verwacht gebruikspatroon van deze

30. De Raad concludeert dat verandering in de toepassing van de componentenmethode¹³ conform IFRS in het toerekeningssysteem is toegestaan. Het uitgangspunt in het toerekeningssysteem is namelijk dat deze gebaseerd is op de financiële verslaggeving van Schiphol conform IFRS, met als randvoorwaarde dat dit niet in strijd is met de toerekeningsprincipes die in de Wet luchtvaart en de in het Exploitatiebesluit zijn voorgeschreven. Hiervan is voor de toepassing van de componentenmethode geen sprake.

Groep 4: correcties van fouten in de beschrijving van het toerekeningssysteem.

31. De vierde groep wijzigingen betreft correcties van fouten in de beschrijving van het toerekeningssysteem. Deze correcties hebben betrekking op niet volledig of niet langer juiste beschrijvingen en namen van kostenplaatsen, activiteiten, doorbelastingen en allocaties.
32. De Raad heeft deze vierde groep concrete wijzigingen in het toerekeningssysteem beoordeeld en concludeert dat de wijzigingen de structuur van het toerekeningssysteem niet veranderen en ook de werkelijke toerekening van kosten, opbrengsten en activa aan luchtvaartactiviteiten of beveiligingsactiviteiten niet verandert. De correcties vergroten de inzichtelijkheid van het toerekeningssysteem en laten het toerekeningssysteem beter aansluiten bij de gestelde eisen, in vergelijking met letterlijke toepassing van de incorrecte beschrijving van het toerekeningssysteem.

Conclusie ten aanzien van de concrete wijzigingen in het toerekeningssysteem

33. De Raad heeft de concrete wijzigingen in het toerekeningssysteem die Schiphol heeft voorgelegd beoordeeld en concludeert dat het toerekeningssysteem met deze wijzigingen onverkort voldoet aan het daaromtrent bepaalde in de Wet luchtvaart en het Exploitatiebesluit.

4.3 Voorstel Schiphol voor generieke goedkeuring vooraf

34. Naast de concrete wijzigingen ten opzichte van het goedgekeurde toerekeningssysteem heeft Schiphol een wijziging voorgelegd tot generieke goedkeuring vooraf van bepaalde typen toekomstige wijzigingen. Het voorstel van Schiphol luidt om bepaalde typen wijzigingen, gedurende de periode waarvoor de Raad goedkeuring heeft verleend aan het toerekeningssysteem, te mogen invoeren in het goedgekeurde toerekeningssysteem.
35. De door Schiphol voorgestelde wijziging is weergegeven in Bijlage III, getiteld "Mogelijkheid tot tussentijdse wijzigingen in het toerekeningssysteem".

bestanddelen, dan dienen deze bestanddelen afzonderlijk afgeschreven te worden (d.w.z. ieder bestanddeel met een eigen afschrijvingstermijn).

¹³ Toepassing van de componentenmethode heeft bijvoorbeeld geen betrekking op de vijfde baan, omdat hierop de zgn. unuïteitenmethode toegepast moet worden volgens de Wet luchtvaart.

36. De aanleiding voor deze wijziging is dat aanpassingen in het door de Raad goedgekeurde toerekeningssysteem regelmatig nodig zullen zijn gedurende de periode dat goedkeuring is verleend aan een toerekeningssysteem. Dit komt doordat de dynamiek van de bedrijfsvoering van Schiphol aanleiding geeft tot frequente aanpassingen. Deze aanpassingen zijn het gevolg van het starten van nieuwe activiteiten (deels opgelegd door de overheid), het stoppen van activiteiten, reorganisaties, wijzigingen in verslaggevingsstandaarden en correcties. Indien voor elke aanpassing telkens de in artikel 8.25g van de Wet luchtvaart voorgeschreven goedkeuringsprocedure, met inbegrip van de op grond van artikel 8.25g, zesde lid, van de Wet luchtvaart voorgeschreven uniforme openbare voorbereidingsprocedure moet worden doorlopen, leidt dit tot administratieve lasten die door de aard van de aanpassing niet worden gerechtvaardigd.
37. Daarbij is ook de doorlooptijd van een dergelijke procedure van belang omdat Schiphol bij de periodieke tariefbepaling gebruik moet maken van een goedgekeurd toerekeningssysteem.¹⁴ Het doorlopen van genoemde procedure leidt tot een planningsprobleem voor Schiphol, omdat ongeveer vijf maanden voor een tariefconsultatie een verzoek tot goedkeuring ingediend zou moeten worden.¹⁵ Dit vereist dat Schiphol bijna twaalf maanden voor een tariefwijziging het budget en het toerekeningssysteem gereed zou moeten hebben.
38. Schiphol stelt voor om binnen het goedgekeurde toerekeningssysteem bepaalde typen wijzigingen in te mogen voeren op grond van een generieke goedkeuring vooraf in plaats van voor elke aanpassing de genoemde goedkeuringsprocedure te doorlopen.
39. Schiphol heeft voorwaarden verbonden aan de wijzigingen waarvoor zij generieke goedkeuring vooraf verzoekt. Hierdoor beperkt de generieke goedkeuring vooraf zich tot wijzigingen waardoor de toerekening van kosten, opbrengsten en activa aan luchtvaartactiviteiten respectievelijk beveiligingsactiviteiten niet verandert. Uitzondering hierop vormen de wijzigingen die verrekenbaar zijn en mogelijk de wijzigingen op grond van veranderingen in IFRS. Daarnaast bestaat de mogelijkheid van een (verhoogde) bijdrage uit of allocatie van kosten of activa aan commerciële activiteiten.¹⁶
40. Deze voorwaarden bestaan uit enerzijds algemene voorwaarden waaraan alle wijzigingen moeten voldoen, en anderzijds specifieke voorwaarden waaraan per type wijziging moet worden voldaan. De voorwaarden worden toegelicht in de randnummers 41 tot en met 46 hieronder.

¹⁴ Zie artikel 4, vierde lid, sub c, van het Exploitatiebesluit.

¹⁵ Voorbeeld: per eind oktober worden de tarieven bepaald voor april van het komende jaar. De informatie voor de consultatie van deze tarieven wordt door Schiphol begin september aan gebruikers verstrekt. Als voordien goedkeuring van het toerekeningssysteem verkregen moet worden, moeten eind mei alle voorgenomen wijzigingen vastgesteld en beschreven zijn. Hierbij is uitgegaan van een optimistische doorlooptijd van drie maanden voor beoordeling, consultatie van het ontwerpbesluit en verwerking van zienswijzen van gebruikers.

¹⁶ Zie Wet luchtvaart, artikel 8.25d, zevende lid.

41. De eerste algemene voorwaarde betreft bevestiging van de wettelijke voorwaarde om te voldoen aan de eisen van artikel 8.25g van de Wet luchtvaart en het Exploitatiebesluit, met name in de artikelen 8 en 9 daarvan. Dit betreft de eisen van marktconformiteit, proportionaliteit en integraliteit.
42. De tweede algemene voorwaarde houdt in dat wijzigingen de structuur van het toerekeningssysteem niet veranderen. Hiermee wordt bedoeld de financieel-administratieve opzet van het op 25 april 2007 door de Raad goedgekeurde toerekeningssysteem.¹⁷ Dit houdt in dat de wijzigingen de structuur van het toerekeningssysteem niet veranderen, maar slechts de onderliggende uitwerking.
43. De derde algemene voorwaarde betreft het uitgangspunt dat het toerekeningssysteem gebaseerd is op de financiële verslaggeving van Schiphol conform IFRS zolang dit niet in strijd is met de in de Wet luchtvaart en de in het Exploitatiebesluit voorgeschreven toerekeningsprincipes.
44. De vierde algemene voorwaarde luidt dat Schiphol de ingevoerde wijzigingen in het toerekeningssysteem eenmalig rapporteert in de tariefconsultatie als bedoeld in artikel 8.25e, tweede lid, van de Wet luchtvaart, die direct volgt op de invoering van de wijzigingen. De Raad ontvangt daarnaast een afschrift van de voorgenomen wijzigingen vier weken voordat Schiphol voornemens is deze wijzigingen te rapporteren in de genoemde tariefconsultatie. De wijzigingen dienen ook gerapporteerd te worden in de financiële verantwoording, als bedoeld in artikel 8.25g, vierde lid, van de Wet luchtvaart, die betrekking heeft op het boekjaar waarin de wijzigingen zijn ingevoerd.
45. De specifieke voorwaarden zijn door Schiphol per type wijziging opgesteld. Deze worden in ook in bijlage III weergegeven.
46. Bij de specifieke voorwaarden staat centraal dat toerekening van het saldo van kosten en opbrengsten en van activa aan luchtvaartactiviteiten respectievelijk beveiligingsactiviteiten niet verandert. Uitzondering hierop vormen de wijzigingen die op grond van de Wet luchtvaart en het Exploitatiebesluit verrekenbaar zijn en mogelijk de wijzigingen op grond van veranderingen in IFRS.

Daarnaast bestaat de mogelijkheid dat de toerekening van kosten, opbrengsten en activa aan luchtvaartactiviteiten respectievelijk beveiligingsactiviteiten per saldo wel kan dalen door een (verhoogde) bijdrage uit of allocatie van kosten of activa aan commerciële activiteiten.¹⁸

Beoordeling voorstel Schiphol voor generieke goedkeuring vooraf

¹⁷ Zie hoofdstuk 4 en 5 van de beschrijving van het toerekeningssysteem van Schiphol (mei 2007) en schematisch weergegeven in figuur 1 op pagina 7 bij randnummer 22 van het besluit van 25 april 2007.

¹⁸ Zie Wet luchtvaart, artikel 8.25d, zevende lid.

47. Bij de beoordeling van de generieke goedkeuring vooraf van wijzigingen in het toerekeningssysteem van Schiphol dient eerst te worden beoordeeld of de bevoegdheid van de Raad op basis van artikel 8.25g, eerste lid, van de Wet luchtvaart een goedkeuring vooraf toelaat van gedurende de looptijd van het toerekeningssysteem door Schiphol door te voeren wijzigingen. Naar het oordeel van de Raad laat deze bevoegdheid een beperkte goedkeuring vooraf toe. Daarbij is van belang dat de Raad bij de goedkeuring van het kostentoerekeningssysteem een zekere beoordelings- en beleidsvrijheid toekomt. De Raad acht generieke goedkeuring vooraf van deze tussentijdse wijzigingen aanvaardbaar wanneer de wijzigingen van beperkte betekenis zijn, de categorieën van tussentijdse wijzigingen voldoende nauwkeurig afgebakend zijn en er voorts voldoende waarborgen zijn dat met deze wijzigingen niet buiten de eisen van integraliteit, proportionaliteit en marktconformiteit, als mede de uitwerking daarvan in het Exploitatiebesluit kan worden getreden. Voorts dienen de belangen van gebruikers te zijn gewaarborgd.
48. Bij de beoordeling van de vraag of generieke goedkeuring aan de orde is, is een afweging gemaakt tussen het waarborgen van de belangen van gebruikers en het streven naar beperking van de administratieve lasten, alsmede de hiervoor in randnummer 37 omschreven planningsproblematiek.
49. Voor het waarborgen van de belangen van gebruikers geldt dat de gebruikers via de uniforme openbare voorbereidingsprocedure van afdeling 3.4 Awb hun zienswijze kunnen geven op de categorieën van wijzigingen waar de goedkeuring vooraf betrekking op heeft en de door Schiphol daarbij geformuleerde voorwaarden. Gebruikers zullen daarnaast een wijziging die naar hun overtuiging in strijd is met het bepaalde bij of krachtens de Wet luchtvaart in het kader van een aanvraag op basis van artikel 8.25f van de Wet luchtvaart aan de orde kunnen stellen, waarna de Raad daarover een oordeel zal geven. Tevens zal Schiphol met het oog op transparantie de doorgevoerde tussentijdse wijzigingen rapporteren in de tariefconsultatie die volgt op het doorvoeren van de wijzigingen en in de jaarlijkse financiële verantwoording. Voorts acht de Raad van belang dat in het geval Schiphol wijzigingen doorvoert die buiten de in het toerekeningssysteem beschreven categorieën vallen, dan wel niet voldoen aan de daarbij geformuleerde voorwaarden, de Raad ambtshalve of naar aanleiding van een daartoe strekkend verzoek op basis van artikel 11.21 van de Wet luchtvaart handhavend kan optreden en Schiphol kan verplichten deze wijzigingen ongedaan te maken dan wel alsnog voor goedkeuring voor te leggen aan de Raad. De Raad acht dat hiermee de belangen van gebruikers voldoende gewaarborgd zijn.
50. De Raad overweegt dat het doorlopen van genoemde procedures voor tussentijdse wijzigingen van beperkte betekenis leidt tot hoge administratieve lasten. Ingeval de belangen van gebruikers voldoende gewaarborgd zijn, zijn deze administratieve lasten niet te rechtvaardigen. Het doorlopen van genoemde procedure leidt daarnaast ook tot een planningsprobleem voor Schiphol, omdat Schiphol bijna twaalf maanden voor een tariefwijziging het budget en het toerekeningssysteem gereed zou moeten hebben. Dit laatste kan vanuit het oogpunt van de bedrijfsvoering van Schiphol realistisch niet verlangd worden.

51. De Raad heeft de door Schiphol beschreven categorieën van wijzigingen en de voorgelegde algemene voorwaarden beoordeeld en concludeert dat de algemene voorwaarden een waarborg vormen voor aansluiting bij het daaromtrent bepaalde in de Wet luchtvaart en het Exploitatiebesluit.
52. De Raad heeft de specifieke voorwaarden beoordeeld en concludeert dat indien een wijziging naast de algemene voorwaarden ook voldoet aan de specifieke voorwaarden voor het betreffende type wijziging, dat hiermee de belangen van gebruikers en andere belanghebbenden niet geschaad worden. Bovendien worden de belangen van gebruikers gewaarborgd door de mogelijkheid voor gebruikers om een zienswijze te geven op dit ontwerpbesluit, de genoemde informatievoorziening over de wijzigingen van Schiphol aan gebruikers en de mogelijkheid voor gebruikers om een klacht in te dienen over de tarieven (bijvoorbeeld naar aanleiding van een wijziging in het toerekeningssysteem).
53. Voor wijzigingen die niet voldoen aan de voorwaarden die Schiphol heeft voorgelegd voor generieke goedkeuring vooraf, geldt onverminderd dat de in artikel 8.25g, eerste lid, van de Wet luchtvaart voorgeschreven goedkeuringsprocedure moet worden doorlopen.

Conclusie ten aanzien van voorstel Schiphol voor de generieke goedkeuring vooraf

54. De Raad concludeert dat de generieke goedkeuring vooraf slechts ruimte biedt om wijzigingen van beperkte betekenis in het toerekeningssysteem door te voeren. Deze wijzigingen veroorzaken geen directe stijging in de tarieven, behalve mogelijk de wijzigingen voor activiteiten die op grond van de Wet luchtvaart en het Exploitatiebesluit verrekenbaar zijn en de wijzigingen op grond van veranderingen in IFRS.
55. De Raad concludeert dat de categorieën wijzigingen en de voorwaarden zodanig zijn geformuleerd dat de belangen van gebruikers voldoende zijn gewaarborgd en dat het toerekeningssysteem met deze generieke goedkeuring vooraf voldoet aan het daaromtrent bepaalde in de Wet luchtvaart en het Exploitatiebesluit.

4.4 Conclusie ten aanzien van het gehele aangepaste toerekeningssysteem

56. De Raad concludeert dat de door Schiphol voorgelegde concrete wijzigingen in het toerekeningssysteem en de door Schiphol voorgelegde wijziging tot generieke goedkeuring vooraf van de voorgestelde typen van toekomstige wijzigingen resulteren in een toerekeningssysteem dat voldoet aan de bij en krachtens de Wet luchtvaart gestelde eisen van integraliteit, proportionaliteit en marktconformiteit. Bovendien bestaat de mogelijkheid voor gebruikers om een zienswijze te geven op dit ontwerpbesluit.

5. Besluit

57. De Raad van Bestuur van de Nederlandse Mededingingsautoriteit besluit het toerekeningssysteem van de kosten en opbrengsten in de zin van artikel 8.25g, eerste lid, van

de Wet luchtvaart, van de activiteiten, als bedoeld in artikel 8.25d, eerste lid, van de Wet luchtvaart, zoals het door Schiphol aan de Raad is voorgelegd bij brief van 14 oktober 2009, goed te keuren tot 1 januari 2011. Dit toerekeningsstelsel bevat de generieke goedkeuring vooraf van toekomstige wijzigingen die vallen binnen de in het toerekeningsstelsel genoemde categorieën en voldoen aan de daarbij gestelde voorwaarden.

Dit besluit treedt in werking daags na publicatie ervan in de Staatscourant.

Datum: 20 oktober 2009

De Raad van Bestuur van de Nederlandse Mededingingsautoriteit,
Namens deze:

J. Th.A. de Keijzer
Lid van de Raad van Bestuur.

Tegen dit besluit kan degene, wiens belang rechtstreeks bij dit besluit is betrokken, binnen zes weken na bekendmaking van het besluit, daartegen beroep instellen bij de Rechtbank van Rotterdam, sector Bestuursrecht, Postbus 50950, 3007 BL Rotterdam

ONTWERP

Bijlage II: Concrete wijzigingen toerekeningssysteem

Bijgevoegd de tabel met concrete wijzigingen in het door Schiphol ter goedkeuring voorgelegde toerekeningssysteem. Hieronder een indeling van de wijzigingen in de groepen zoals gebruikt bij de beoordeling van deze wijzigingen:

Groep 1: wijzigingen waarbij de toerekening van kosten en opbrengsten aan luchtvaartactiviteiten respectievelijk beveiligingsactiviteiten niet verandert:

I_b1, I_b2, I_b3,
I_c1, I_c2, I_c3, I_c4, I_c5,
I_e1, I_e3, I_e4, I_e5, I_e6, I_e7,
I_f1,
II_e2,
III_2,
IV_a1,
IV_e2, IV_e3, IV_e4,
IV_f1

Groep 2: wijzigingen waarbij de toerekening van kosten en opbrengsten aan luchtvaartactiviteiten respectievelijk beveiligingsactiviteiten wel verandert

A) Veranderingen in activiteiten:

A1) Stoppen van activiteiten: I_d1, I_d2

A2) Starten van nieuwe activiteiten

i) opgelegd door de overheid: I_a1

ii) commerciële activiteiten: I_a2, I_a3, I_a4

B) Veranderingen in verdeelsleutels:

I_c6, I_e2, II_e1, III_1, IV_e1

Groep 3: wijzigingen naar aanleiding van verandering in de door Schiphol toegepaste boekhoudkundige standaard International Financial Reporting Standards (IFRS)

I_g1

Groep 4: correcties van fouten in de beschrijving van het toerekeningssysteem.

I_f2, I_f3,
I_h1, I_h2, I_h3, I_h4, I_h5, I_h6,
I_i1,
I_j1

ID	Typification adjustment	Description adjustment	Effect	Wijziging allocatiesleutel	welke activiteit (nieuw, zelfde, gestopt)	welke kostenplaats (oud, nieuw)	welke allocatiesleutel (oud, nieuw)	Impact op de omvang van de aan aviation respectievelijk security toegerekende kosten, opbrengsten en activa (NB: kwalitatieve indicatie: stijging, ongewijzigd, daling)	Gewijzigde pagina's per bijlage in toerekeningsstelsel
Wijzigingen in consultatie 2009									
I_a1	a. New activity for Schiphol on existing cost center	Airside Operations: bus transport between Transview and I passage	No effect	Geen wijziging in allocatiesleutel	Nieuwe activiteit	40224	OU AV A1a	verhoging kosten Aviation (nieuw voorschrift: vervoer platformmedewerkers)	bijlage 4 bladzijde 5 (tabel kostenplaats 40224)
I_a2		Fire Brigade: Apron Safety Training	No effect	Geen wijziging in allocatiesleutel	Nieuwe activiteit	40265	OU AV A1d	verhoging kosten & opbr Aviation saldo = nul	bijlage 4 bladzijde 11 (tabel kostenplaats 40265) en bijlage 4 bladzijde 13 het woord "diverse" onder soort opbrengsten
I_a3		Fire Brigade: inspection of buildings SRE	No effect	Geen wijziging in allocatiesleutel	Nieuwe activiteit	40264	OU AV A1d	verhoging kosten & opbr Aviation saldo = nul	bijlage 4 bladzijde 11 (tabel kostenplaats 40264)
I_a4		SDBV: security activities for third parties & secondment of bus drivers	No effect	Geen wijziging in allocatiesleutel	Nieuwe activiteit	IC 908	SDBV A1	verhoging kosten & opbr Aviation & Sec saldo = nul	bijlage 4 bladzijde 77 (tabel kostenplaats 90210) en onder 1. bedr econ grondslag
I_b1	b. New activity, new cost centre	PRM activities (new cost centre 20210)	0% allocation to aviation activities, separate charge		Nieuwe activiteit	20210	nvt	nvt	bijlage 4 bladzijde 17, beschrijving afdeling en tabel kostenplaats 20210
I_b2		SchipH2Olland (new cost centre 40172)	100 % allocation to Aviation		Nieuwe activiteit	40172	nieuw	oorspronkelijk verhoging kosten aviation (nu geen toerekening obv besluit Nma)	bijlage 4 bladzijde 19, tabel kostenplaats 40172 en grondslag voor allocatie
I_b3		Schiphol College (new cost centres 10347&10348)	allocation key D/Human Resources (A6 Corporate Overhead)		Nieuwe activiteit	10347&10348	Staven A6	verhoging kosten aviation & security (nu deels geen toerekening obv besluit Nma)	bijlage 4 bladzijde 74, tabel, beschrijving en grondslag voor allocatie
I_c1	c. Shift in activities	Shift assets from Capacity Management to Airfield Maintenance Services	No effect	Geen wijziging in allocatiesleutel	zelfde	was 40233 wordt 40245	OU AV was A1e wordt A1b	geen (sleutel blijft 100 % aviation, alleen wijziging behorende afdeling)	bijlage 4 bladzijde 14 verwijderd op kostenplaats 40233 banen, rijbanen etc en tekst bij "soort kosten" bladzijde 7/8 activa toegevoegd in tabel kostenplaats 40245 en tekst toegevoegd bij "soort kosten" en bedrijfseconomische grondslag voor allocatie (grond). Bijlage 4 bladzijde 15 tekst verwijderd onder bedrijfseconomische grondslag voor allocatie
I_c2		Shift in activities between cost centres within Passenger Services	No effect	Geen wijziging in allocatiesleutel	zelfde	verschuiving activiteiten binnen verschillende afdelingen PS	OU AV A1h & A7a	geen	Bijlage 4 bladzijde 32 activiteiten kostenplaats 20271, 20485
I_c3		Shift in administration VOF proefdraaiplaats from Capacity management to Airside Operations	No effect	Geen wijziging in allocatiesleutel	zelfde	was 40231 wordt 40222	OU AV was A1e wordt A1a	geen	Bijlage 4 bladzijde 79 onder "beheerder"
I_c4		Shift in staff from Dartagnan to ICT	No effect	Geen wijziging in allocatiesleutel	zelfde	IC 060	dbl. Dartagnan aan ICT D2 vervalt	geen	Bijlage 3 bladzijde 57 vervalt alsmede bladzijde 54 tabel
I_c5		Shift of management activities regarding operational buildings AV from SRE to Aviation (TRE)	No effect	Geen wijziging in allocatiesleutel	zelfde	was SRE wordt 20236	OU AV A2	geen (Aviation gebouwen (brandweer, sneeuwloc ed) stonden in activaregister SRE, foutief niet beschreven in TS, overgeheveld naar AV)	Bijlage 4 bladzijde 20 toegevoegd bij kostenplaats 20236
I_c6		Shift of management activities regarding fire brigade to manager Safety Security & Environment	No effect	Sleutel obv activiteit	zelfde	20291	A7d	Manager Security ook verantwoordelijk voor Fire Brigade	Bijlage 4 bladzijde 37 nieuwe beschrijving van activiteiten manager
I_d1	d. Activity terminated	No more invoicing activities with regard to the levy of Airport Traffic Charges (ATC)	No effect	Geen wijziging in allocatiesleutel	gestopt	40293	OU AV A7b (opbr. stond bij A/CAP)	verlaging kosten (gestopt met activiteit), verlaging opbrengsten, saldo = nul	Bijlage 4 bladzijde 35 onder "soort kosten" verwijderd ATC (heffing voor LVNL) en de kosten voor Daarnaast bijlage 4 bladzijde 14 tekst mbt ATC verwijderd
I_d2		No more secondment of an employee of the OU Aviation to Rotterdam Airport	No effect	Geen wijziging in allocatiesleutel	gestopt	40203	OU AV D1	verlaging kosten (gestopt met activiteit), verlaging opbrengsten, saldo = nul	Bijlage 3 bladzijde 7 verwijderd, alsmede Bijlage 3 bladzijde 6 D1 verwijderd uit tabel
I_e1	e. Change in cost centre structure	Change in organisation & cost centre structure Aviation	No effect	Geen wijziging in allocatiesleutel	zelfde	diverse kpl binnen OU Av verhangen (zie ovz in sheetpres)	diversen	geen	Bijlage 2 2 en hoofddocument bladzijde 21 (Aviation Marketing and Account en Contractmanagement)
I_e2		Change in organisation & cost centre structure Aviation, new cost centre APO Mgt 20281	Allocation keys based on underlying activities (no cost effect)		zeld (anders georganiseerd, geen toename mdw)	nieuw 20281	nieuw (volgt systematiek van de A7a overhead PS: fe's van de onderliggende afdelingen * sleutel onderliggende afdelingen)		Bijlage 4 bladzijde 32 tabel kostenplaats 20281 toegevoegd
I_e3		Cost centre 20450 (VIP), directly under parent 20120	No effect	Geen wijziging in allocatiesleutel	zelfde	kpl alleen verhangen in structuur	OU AV A1h	geen	Bijlage 2 2
I_e4		Cost centre 30290 (parking); parent 30235 to 30110	No effect	Geen wijziging in allocatiesleutel	zelfde	kpl alleen verhangen in structuur	OU CRS D7 en D8	geen	Bijlage 2 5
I_e5		Cost centre 40219 directly under 40175 & 40180 directly under 40190	No effect	Geen wijziging in allocatiesleutel	zelfde	kpl alleen verhangen in structuur	OU AV A6a (40129) 40180 topkostenplaats, niet beboekbaar dus geen allocatie	geen	Bijlage 2 2
I_e6		New cost centre 20211 for security (outsourced security activities)	No effect	Geen wijziging in allocatiesleutel	zelfde	was 20220 wordt 20211	OU AV A3a	geen	Bijlage 4 bladzijde 23 toegevoegd kostenplaats 20211
I_e7		New cost centre Aviation top parent 40291	No effect	Geen wijziging in allocatiesleutel	zelfde (geen activiteit op parent kpl)	40291	nvt	geen	Bijlage 2 2
I_f1	f. Change in administration & allocation methodology for efficiency purposes	Assets regarding Automated Border Passage (AGP) for Privium shifted to Consumers	Allocation key cost centre & assets Privium 100 % privium		zelfde	was 20218 wordt 30209	A4	geen (kosten direct bij Consumers ipv allocatie van opbr naar AV om deze kosten te dekken)	Bijlage 4 bladzijde 54 tabel toegevoegd AGP aan kostenplaats 30209 en aan bedr. economische grondslag ook op bladzijde 54. Daarnaast bijlage 4 bladzijde 24 verwijderd onder bedr. economische grondslag tekst over AGP
I_f2		Cost centre 4171 (Targets) allocation key dependent on specific target	Allocation key dependent on specific targets		zelfde	40171	A7b	afhankelijk van specifieke targets: op deze stafkostenplaats worden targets opgenomen, hetzij voor PMC Aviation, hetzij voor PMC security; deze worden dan 100 % toegerekend; fe sleutel is niet logisch	Bijlage 4 bladzijde 34 verwijderd in tabel 40171, toegevoegd Bijlage 4 bladzijde 19 A11 kostenplaats 40171 in tabel, in soort kosten en in grondslag voor allocatie
I_f3		SDBV administration in Oracle	No effect	Geen wijziging in allocatiesleutel	zelfde	was IC 908 (geen kpl in Oracle) wordt kpl 90210	SDBV A1	geen	Bijlage 3 bladzijde 58 tabel, bladzijde 59, 60 en 61 en bijlage 4 bladzijde 77 geen IC bedrijf 908 maar maar kostenplaats 90200/90210/90220. Bijlage 3 bladzijde 8 IC bedrijf 908 (SDBV) vervangen in 90210
I_g1	g. Introduction component based approach IFRS	Adjustment in depreciation & residual value touch down zones and fleet of cars. Further adjustments in explanatory text regarding depreciation period	No effect	Geen wijziging in allocatiesleutel	zelfde	diverse kpl waarop betreffende activa (bv banen kpl 40245)	diversen	verschuiving in de tijd; voor verschillende componenten verschillende levensduren conform IFRS, per saldo geen wijziging	Hoofddocument bladzijde 46 (gebruiksduur) en bijlage 1.1 afschrijvingstermijnen
I_h1	h. Incorrect description	Description of activities TRE & internal invoicing incomplete (activities for ICT, for which costs are allocated)	No effect	Geen wijziging in allocatiesleutel	zelfde	20236 Moet zijn 20360	OU AV D18	geen (doorbelasting van activiteiten die TRE doet voor ICT was foutief niet beschreven, doorbelasting vond feitelijk wel al plaats)	Bijlage 3 bladzijde 26 "levering aan" toegevoegd in gele kader OU ICT, toevoeging Van kostenplaats 20360. Bijlage 3 bladzijde 29 onder "kosten van instandhouding" Bijlage 3 bladzijde 32 onder wijze en frequentie van meten
I_h2		Description of allocation key A8b (cost centre 20215) partly incorrect	No effect	Sleutelbeschrijving klopt niet exact	zelfde	kpl 20215	OU AV A8b	geen (sleutel niet correct beschreven, er vindt geen urenregistratie plaats per project (mdw meestal dedicated op projecten), maar kosten per project * sleutel van deze projecten)	Bijlage 4 bladzijde 40 onder bedrijfseconomische grondslag voor allocatie tekst aangepast
I_h3		Description of information department (A9e) incorrect	No effect	Geen wijziging in allocatiesleutel	zelfde	Kpl 20440	OU AV A9e	geen (zie begin tekst met algemene beschrijving, foutief gekopieerd van andere afdeling, betreft niet de allocatie)	Bijlage 4 bladzijde 45 beschrijving aangepast en soort opbrengsten toegevoegd.
I_h4		IC code in title D4 incorrect (911 ipv 707)	No effect	Geen wijziging in allocatiesleutel	zelfde	40264	OU AV D4	geen	Bijlage 3 bladzijde 11 gele kader aangepast 911 ipv 707
I_h5		incorrect number of parking spaces	No effect	Geen wijziging in allocatiesleutel	zelfde	30290	OU CRS D7 en D8	geen	Bijlage 3 bladzijde 41 aantal parkeerplaatsen niet meer specifiek benoemd
I_h6		Uitbreiding belang in Airport Real Estate Basisfonds CV (AREB)	No effect	Geen wijziging in allocatiesleutel	zelfde	10341 (staven)	Staven A2	geen wijziging in zeggenschap, correctie van marktprijs naar kostprijs obv werkelijk aandelenbezit (60,25% in plaats van 50%, dus kostenverlagend)	Bijlage 4 bladzijde 66 eigendomsverhouding AREB gewijzigd van 50% naar 60,25%
I_i1	i. Description not applicable anymore	No more usage of the Kaagbaan tunnel by Real Estate traffic	No effect	Geen wijziging in allocatiesleutel	zelfde	40245 (overgeheveld van 40233, zie boven)	OU AV A1e	verhoging kosten Aviation: toerekening obv gebruik, 0 % gebruik door SRE (sleutel wijzigt inhoudelijk dus niet, uitkomst wel)	Bijlage 4 bladzijde 14 onder hoofdstuk soort opbrengsten feitelijke situatie beschreven en Bijlage 4 bladzijde 15 tekst verwijderd over verdeling kosten Kaagbaantunnel. Bijlage 3 bladzijde 5 D3 (doorbelasting Kaagbaantunnel vervalt, alsmede bijlage 3 D3 beschrijving vervalt)
I_j1	j. Change in invoicing to third parties	Charging to external parties for fire alarm system based on commonly used charges (> integral costs)	No effect	Geen wijziging in allocatiesleutel	zelfde	40264	OU AV D4	verhoging opbrengsten OU Aviation	Bijlage 3 bladzijde 11 onder bedr econ grondslag van doorbelasten
Wijzigingen zoals opgenomen in Reg Accounts onder cat e P. 12									
II_e1	Change in cost centre structure	Change in organisation of control ASM (1 oktober 2008)	No effect	Geen wijziging in allocatiesleutel	zelfde (shift van activiteiten)	nieuw: 40270 top (niet beboekbaar) en 40272 inkoop;	Nieuw	geen (kosten komen van andere kpl, waar ze met bepaalde sleutel werden toegerekend (bv D&R), nu gewogen sleutel van verzamelde kosten)	Bijlage 4 pagina 36 nieuwe beschrijving kostenplaats 40272 nieuwe sleutel
II_e2		Board of Management and Supervisory Board from corporate staff to concem	No effect	Geen wijziging in allocatiesleutel	zelfde	10201, 10202 (directie) & 10264 (RvC)	Staven A5	geen	Bijlage 4 bladzijde 72 toegevoegd kostenplaatsen, tabel, soort kosten en bedr econ grondslag
Nieuwe wijzigingen 17 augustus besproken									
III_1	Reporting house			Geen wijziging in allocatiesleutel	zelfde, met minder mensen en anders georganiseerd	medewerkers komen van 40293 centraal control OU Aviation, 20223 control PS, 20219 control security, 40342 control US, 20345 control bagage en 20352 control TRE)	waren diverse doorbelastingen en sleutels (OU AV A7b (AV staf), A7a control PS, A1c control bagage, A3a (control sec), D7 en D8, A4a (control US), D18, A10 control TRE; wordt A5 staven	kostenverlaging Aviation, verhoging security (zie berekening op werkblad 'rep house')	Bijlage 4 bladzijde 72 Reporting house in tabel en in bedr. econ grondslag
III_2	Centrale projectenorganisatie			Geen wijziging in allocatiesleutel	zelfde echter met minder mensen, anders georganiseerd	waren diverse kpl (o.a. 20372, 40251, OU PRO)	OU AV A8a; OU PRO	geen of kostenverlagend (wsl minder mdw, allocatie blijft op basis van kosten en allocatie per project)	to come update 1 december 2009
Nieuwe wijzigingen in consultatie 2010									
IV_a1	a. New activity for Schiphol on existing cost centre	New activities on cost centre 20485 with new allocation key (no 100% Aviation)	Allocation key based on underlying activities (allocation key was 100 % aviation; due to new activities allocation key < 100 %)		zelfde (shift van activiteiten)	20485	was OU AV A1h; nu nieuwe sleutel	geen (kosten komen van andere kpl, waar ze niet/deels aan Aviation werden toegerekend, nu gewogen sleutel)	Bijlage 4 bladzijde 32 toegevoegd in tabel kostenplaats 20485 Bijlage 4 bladzijde 17 kostenplaats 20485 verwijderd
IV_e1	e. Change in cost centre structure	Change in organisation & cost centre structure Aviation Asset Management (ASM) (centralisation procurement, projectcontrol and asset administration)	Allocation key new cost centre procurement based on weighted average ASM departments		zelfde (shift van activiteiten)	nieuw: 40270 top (niet beboekbaar) en 40272 inkoop	Nieuw	geen (kosten komen van andere kpl, waar ze met bepaalde sleutel werden toegerekend (bv D&R), nu gewogen sleutel van verzamelde kosten)	Bijlage 4 pagina 36 nieuwe beschrijving kostenplaats 40272 nieuwe sleutel
IV_e2		Change in organisation & cost centre structure Consumers, cost centre 30300, 30209 and 30140 directly under parent	No effect (for aviation activities)	Geen wijziging in allocatiesleutel	zelfde	30300, 30209, 30140	OU Consumers, D7, D8, A4 en A9	geen	Bijlage 2 5
IV_e3		Change in organisation & cost centre structure Passenger Services cost centre 20270 and 20271 Logistics Terminal	No effect	Geen wijziging in allocatiesleutel	zelfde (shift van activiteiten)	20270 top (niet beboekbaar) en 20271	OU AV A7a	geen	Bijlage 4 bladzijde 32 toegevoegd kostenplaats 20271
IV_e4		New cost centre (40232) for split in activities of cost centre 40234 (Standards and development) Both 100% Aviation	No effect	Geen wijziging in allocatiesleutel	zelfde	was 40234, 40232 komt erbij	OU AV A1a	geen	Bijlage 4 bladzijde 6 kostenplaats 40232 toegevoegd in tabel, daarnaast in bijlage 4 op bladzijde 5 activiteiten in tabel bij kostenplaats 40222, 40224 en 40234 aangepast aan werkelijkheid
IV_f1	f. Change in administration & allocation methodology for efficiency purposes	Housing cost (partly) directly invoiced from SRE tot Aviation; formerly allocated from Corporate Overhead to aviation activities	No effect	Geen wijziging in allocatiesleutel	zelfde	was 10341; komt nu van SRE	OU Staven A2	geen	Bijlage 4 bladzijde 66 onder soort kosten en tekst met betrekking tot AREB (SHG gebouw), Bijlage 3 bladzijde 43 toevoeging in tabel D2b verhuur vastgoed en Bijlage 3 bladzijde 45 nieuwe doorbelasting incl beschrijving D2b

Bijlage III: Mogelijkheid tot tussentijdse wijzigingen in het toerekeningssysteem

Inleiding

Hieronder staat de beschrijving van de mogelijkheid om wijzigingen aan te brengen in het toerekeningssysteem gedurende de periode waarvoor de Raad van Bestuur van de Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa) aan dat systeem goedkeuring heeft verleend. Dit soort wijzigingen wordt hierna "Tussentijdse wijzigingen" genoemd. Bij doorvoering van tussentijdse wijzigingen op de hieronder beschreven wijze zal dus niet de procedure van artikel 8.25g van de Wet luchtvaart worden doorlopen.

1. Tussentijdse wijzigingen in het toerekeningssysteem voldoen aan onderstaande algemene voorwaarden en onderstaande specifieke voorwaarden per categorie wijziging.¹⁹
2. Voor wijzigingen die niet voldoen aan de voorwaarden voor tussentijdse wijzigingen geldt onverminderd dat de in artikel 8.25g van de Wet luchtvaart voorgeschreven goedkeuringstraject wordt doorlopen.

Algemene voorwaarden

3. Tussentijdse wijzigingen voldoen aan de eisen van artikel 8.25g van de Wet luchtvaart en het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol, met name de artikelen 8 en 9 daarvan. Dit betreft de eisen van integraliteit, proportionaliteit en marktconformiteit.
4. Tussentijdse wijzigingen passen binnen de financieel-administratieve opzet van het toerekeningssysteem zoals beschreven in hoofdstuk 4 en 5 van de beschrijving van dit toerekeningssysteem. Dit houdt in dat de wijzigingen de opzet van het toerekeningssysteem niet veranderen, maar de onderliggende invulling²⁰ mogelijk wel.
5. Tussentijdse wijzigingen volgen, net als het geldende toerekeningssysteem, de boekhoudkundige standaard International Financial Reporting Standards (IFRS), tenzij in de Wet luchtvaart of in het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol andere toerekeningsprincipes zijn voorgeschreven.
6. Tussentijdse wijzigingen worden eenmalig gerapporteerd in de tariefconsultatie²¹ die volgt op de invoering van de wijzigingen. Deze rapportage bestaat uit:
 - a. een indeling van de wijziging naar de verschillende categorieën wijzigingen zoals hieronder beschreven bij de specifieke voorwaarden;
 - b. een korte omschrijving van de wijziging bestaande uit een korte beschrijving van het relevante deel van het toerekeningssysteem voor en na de wijziging;
 - c. een kwalitatieve beschrijving van het effect²² op de toerekening van kosten, opbrengsten en activa aan luchtvaartactiviteiten²³ respectievelijk beveiligingsactiviteiten²⁴ van het

¹⁹ Categorieën wijzigingen worden benoemd in de tabel op de volgende pagina.

²⁰ Bijvoorbeeld de primaire vastlegging, kostenplaatsen, doorbelastingen en allocaties.

²¹ Zoals bedoeld in artikel 8.25e, tweede lid, van de Wet Luchtvaart.

- relevante deel van het toerekeningssysteem voor en na de wijziging; indien sprake is van een effect dan wordt ook een indicatie van de omvang van het effect gegeven.
- d. een aangepaste versie van de relevante bladzijden uit het geldende toerekeningssysteem
7. Schiphol stuurt de NMa een afschrift van de voorgenomen wijzigingen vier weken voordat Schiphol voornemens is deze wijzigingen te rapporteren in de genoemde tariefconsultatie, in de vorm van een rapportage zoals beschreven in 6a t/m d.
8. De wijzigingen worden ook eenmalig gerapporteerd in de financiële verantwoording van Schiphol, als bedoeld in artikel 8.25g, vierde lid, van de Wet luchtvaart, die betrekking heeft op het boekjaar waarin de wijzigingen zijn ingevoerd. Deze rapportage bestaat uit de elementen zoals beschreven in 6a t/m c.

Specifieke voorwaarden

9. In onderstaande tabel worden de specifieke voorwaarden per categorie wijziging weergegeven:

Categorie wijziging	Voorwaarde(n)	Opmerking(en)
1 Nieuwe activiteit(en) ²⁵ met bijbehorende kosten, opbrengsten en activa op bestaande of nieuwe kostenplaats.	- geen effect op toerekening aan luchtvaartactiviteiten respectievelijk beveiligingsactiviteiten; ²⁶ OF - passend binnen de huidige beschrijving van de activiteiten in het toerekeningssysteem; OF - verrekenbaar in de tarieven zoals bedoeld in artikel 8.25d, negende lid, van de Wet Luchtvaart jo. de Nota van Toelichting bij het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol. ²⁷	
2 Verschuiven van activiteiten en bijbehorende kosten, opbrengsten en activa tussen	- de totale toerekening aan luchtvaartactiviteiten respectievelijk beveiligingsactiviteiten voor het geheel van de betrokken kostenplaatsen blijft ongewijzigd ²⁸	- vergelijking op basis van toerekening voor en na wijziging voor geheel van betrokken kostenplaatsen

²² Met "effect op toerekening aan luchtvaartactiviteiten respectievelijk beveiligingsactiviteiten" wordt bedoeld dat het saldo van toegerekende kosten en opbrengsten, en/of de toegerekende activa aan zowel luchtvaartactiviteiten als beveiligingsactiviteiten na de wijziging groter zijn dan de toerekening voor de wijziging.

²³ Luchtvaartactiviteiten betreft de activiteiten in de zin van artikel 2 van het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol

²⁴ Beveiligingsactiviteiten betreft de activiteiten in de zin van artikel 2, eerste lid, sub d, van het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol

²⁵ Het betreft hier nieuwe activiteiten voor Schiphol en dus niet het inkrimpen of uitbreiden van bestaande activiteiten noch het verplaatsen van bestaande activiteiten.

²⁶ Met "geen effect op toerekening aan luchtvaartactiviteiten respectievelijk beveiligingsactiviteiten" wordt bedoeld dat het saldo van toegerekende kosten en opbrengsten, en de toegerekende activa aan zowel luchtvaartactiviteiten als beveiligingsactiviteiten na de wijziging kleiner zijn dan of gelijk zijn aan de toerekening voor de wijziging.

²⁷ Stb.2006, 333, p.20.

²⁸ Met "toerekening aan luchtvaartactiviteiten respectievelijk beveiligingsactiviteiten ongewijzigd" wordt bedoeld dat: het saldo van toegerekende kosten en opbrengsten, en de toegerekende activa aan zowel luchtvaartactiviteiten als beveiligingsactiviteiten na de wijziging gelijk zijn aan de toerekening voor de wijziging.

kostenplaatsen		
Categorie wijziging	Voorwaarde(n)	Opmerking(en)
3 Activiteiten stoppen	- geen voorwaarde	<i>N.B. kosten en opbrengsten na stoppen van de activiteiten (dus reorganisatiekosten en restwaarden) worden niet toegerekend aan luchtvaart- of beveiligingsactiviteiten.</i>
4 Aanpassen van de kostenplaatsstructuur (kostenplaatsen samenvoegen, splitsen, verplaatsen, toevoegen)	- de totale toerekening aan luchtvaartactiviteiten respectievelijk beveiligingsactiviteiten voor het geheel van de betrokken kostenplaatsen blijft ongewijzigd	- vergelijking op basis van toerekening voor en na wijziging voor geheel van betrokken kostenplaatsen
5 Wijziging in administratie-/toerekeningswerkwijze namelijk wijzigingen in doorbelasting en/of allocatie anders dan 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8	- toerekening aan luchtvaartactiviteiten respectievelijk beveiligingsactiviteiten voor het geheel van de betrokken kostenplaatsen ongewijzigd	- vergelijking op basis van toerekening voor en na wijziging voor geheel van betrokken kostenplaatsen <i>N.B. bijvoorbeeld vereenvoudiging van toerekening door directe toerekening in plaats van via tussenstap.</i>
6 Wijziging als gevolg van IFRS wijziging	- niet in strijd met in de Wet luchtvaart en in het Exploitatiebesluit voorgeschreven toerekeningsprincipes	
7 Correcties in beschrijving en/of naamgeving	- geen effect op de totale toerekening aan luchtvaartactiviteiten respectievelijk beveiligingsactiviteiten voor het geheel van de betrokken kostenplaatsen; EN - indien letterlijk volgen van de beschrijving van het toerekeningssysteem niet voldoet aan de criteria van marktconformiteit, proportionaliteit en integraliteit; EN - vergroting van transparantie en inzichtelijkheid van het toerekeningssysteem	- vergelijking op basis van werkelijke toerekening voor en na correctie (dus niet de beschreven toerekening)
8 Wijziging in tariefstelling voor doorbelasting/facturatie aan derde partijen	- geen effect op de totale toerekening aan luchtvaartactiviteiten respectievelijk beveiligingsactiviteiten voor het geheel van de betrokken kostenplaatsen; EN - tariefstelling minimaal gelijk aan integrale kostprijs	