

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.

Nummer: 200141/45

Betreft zaak: Toerekeningssysteem N.V. Luchthaven Schiphol 1 januari 2011 tot 1 januari 2016

Samenvatting

Op 10 maart 2010 heeft de N.V. Luchthaven Schiphol (hierna: Schiphol) het toerekeningssysteem voor de kosten en opbrengsten van luchtvaart- en beveiligingsactiviteiten ter goedkeuring voorgelegd aan de Raad van Bestuur van de Nederlandse Mededingingsautoriteit (hierna: de Raad). Het door Schiphol voorgelegde toerekeningssysteem heeft betrekking op de periode vanaf 1 januari 2011.

Voor de toerekening van kosten, opbrengsten en materiële vaste activa aan luchtvaart- en beveiligingsactiviteiten stelt Schiphol een toerekeningssysteem op dat goedgekeurd moet worden door de Raad. Het toerekeningssysteem dient de principes aan te geven op grond waarvan wordt vastgesteld in welke mate productiemiddelen worden aangewend voor luchtvaart- en beveiligingsactiviteiten. Het toerekeningssysteem moet onder andere voldoen aan eisen van marktconformiteit, proportionaliteit en integraliteit. De in het toerekeningssysteem beschreven principes moeten leiden tot kostengeoriënteerde tarieven voor luchtvaart- en beveiligingsactiviteiten.

De Raad heeft beoordeeld of de structuur en de grondslagen van het toerekeningssysteem voldoen aan de wettelijke eisen. Als de structuur en de grondslagen van het toerekeningssysteem aan de eisen voldoen, is in principe sprake van kostengeoriënteerde tarieven. Voorwaarde is dat de gehanteerde verdeelsleutels voor de verdeling van kosten, opbrengsten en materiële vaste activa ook aan de gestelde eisen voldoen en toepassing van de verdeelsleutels op de juiste wijze plaatsvindt.

Structuur en grondslagen

De Raad constateert dat de structuur en de grondslagen van het toerekeningsstelsel en de mate van verfijning in het toerekeningsstelsel zodanig zijn dat aan de vereisten van integraliteit en proportionaliteit is voldaan.

Voor de bepaling van de kosten van luchtvaartactiviteiten hanteert Schiphol in het toerekeningsstelsel principes die zijn gebaseerd op de International Financial Reporting Standards (IFRS). In het geval deze principes strijdig zijn met de Wet luchtvaart, prevaleert de Wet luchtvaart. De Raad acht deze uitgangspunten juist. Ook constateert de Raad dat de bepaling van de integrale kostprijs, de bepaling van de Regulatory Asset Base, de afschrijvingsmethode en de bepaling van de vermogenskostenvoet (WACC) bedrijfseconomisch aanvaardbaar zijn. Daarmee voldoet het toerekeningsstelsel aan de vereisten van marktconformiteit.

Verdeelsleutels

Het grootste deel van kosten en opbrengsten voor luchtvaartactiviteiten wordt rechtstreeks en volledig toegerekend aan luchtvaartactiviteiten. Daarvoor is geen verdeelsleutel – een principe voor de toerekening van kosten – nodig. De kosten van productiemiddelen, die deels voor luchtvaartactiviteiten en deels voor niet-luchtvaartactiviteiten worden aangewend, moeten echter volgens de proportionaliteits eis worden toegerekend naar de mate waarin zij daadwerkelijk voor luchtvaartactiviteiten worden gebruikt. Voor deze gedeelde kosten zijn wel verdeelsleutels nodig.

De Raad is van oordeel dat alle in het toerekeningsstelsel beschreven verdeelsleutels die gehanteerd worden bij de toerekeningen in de vorm van doorbelastingen en allocaties, in overeenstemming zijn met hetgeen daarvoor wettelijk is vereist.

De Raad concludeert dat het toerekeningsstelsel voldoet aan de gestelde eisen en verleent goedkeuring aan het door Schiphol voorgelegde toerekeningsstelsel.

Het onderhavige besluit is een ontwerpbesluit in de zin van artikel 3:11, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht. Belanghebbenden, waaronder gebruikers in de zin van artikel 8.1b, van de Wet Luchtvaart van de luchthaven Schiphol, kunnen binnen 6 weken vanaf het moment van terinzagelegging naar keuze schriftelijk of mondeling hun zienswijze naar voren brengen. Schriftelijke zienswijzen kunnen worden gericht tot de Nederlandse Mededingingsautoriteit, t.a.v. de heer drs. P.J. Plug, Postbus 16326, 2500 BH Den Haag. Belanghebbenden die een mondelinge zienswijze naar voren willen brengen, kunnen een afspraak maken via het secretariaat van de Vervoerkamer (telefoon: 070 - 330 1942, e-mail: EK_secretariaat@nmanet.nl).

1	Inleiding en procedure	4
2	Wettelijk kader en achtergrond	5
2.1	Inleiding.....	5
2.2	Wet luchtvaart	5
2.3	Besluit exploitatie luchthaven Schiphol.....	6
3	Beschrijving toerekeningssysteem.....	9
4	Beoordeling.....	12
4.1	Inleiding.....	12
4.2	Beoordeling van de structuur van het toerekeningssysteem.....	12
4.3	Beoordeling van de grondslagen van het toerekeningssysteem	15
4.3.1	Algemene principes voor bepaling vermogen en resultaat	15
4.3.2	De integrale kostprijs.....	16
4.3.3	Regulatory Asset Base (RAB)	17
4.3.4	Afschrijvingsmethode.....	21
4.3.5	Vermogenskostenvoet (WACC)	23
4.3.6	Conclusie beoordeling grondslagen toerekeningssysteem	26
4.4	Beoordeling verdeelsleutels.....	26
4.4.1	Toerekening activa en afschrijvingskosten van het terminalcomplex.....	27
4.4.2	Toerekening exploitatiekosten terminalcomplex (exclusief afschrijvingen)	28
4.4.3	Toerekening beveiligingskosten	29
4.4.4	Toerekening kosten landzijdige infrastructuur	29
4.4.5	Toerekening kosten centrale stafafdelingen	30
4.4.6	Conclusie beoordeling verdeelsleutels.....	31
4.5	Algemene conclusie	32
5	Beoordeling mogelijkheid tot tussentijdse wijzigingen	33
5.1	Inleiding.....	33
5.2	Bevoegdheid	33
5.3	Beoordeling	34
5.4	Conclusie ten aanzien van generieke goedkeuring vooraf.....	35
6	Zienswijze van gebruikers en (andere) belanghebbenden.....	36
7	Besluit	37
	Bijlage IA: Beoordeling doorbelastingen	38
	Bijlage IB: Beoordeling allocaties.....	48
	Bijlage 2: Overzicht van belangrijkste wijzigingen ten opzichte van het van 1 januari 2007 tot 1 januari 2011 geldende toerekeningssysteem	59

1 Inleiding en procedure

1. Bij besluit van 25 april 2007 heeft de Raad van Bestuur van de Nederlandse Mededingingsautoriteit (hierna: de Raad) het door de N.V. luchthaven Schiphol (hierna: Schiphol)¹ opgestelde toerekeningssysteem voor kosten en opbrengsten van de activiteiten bedoeld in artikel 8.25d, eerste lid, van de Wet luchtvaart² voor de periode 1 januari 2007 tot 1 januari 2011 goedgekeurd.³ In oktober 2009 heeft Schiphol een gewijzigd toerekeningssysteem ter goedkeuring aan de Raad voorgelegd. Bij besluit van 10 februari 2010⁴ heeft de Raad tot 1 januari 2011 goedkeuring verleend aan dit gewijzigde toerekeningssysteem.
2. Op 10 maart 2010⁵ heeft Schiphol het toerekeningssysteem voor de kosten en opbrengsten in de zin artikel 8.25g, eerste lid, van de Wet luchtvaart, van de activiteiten, als bedoeld in artikel 8.25d, eerste lid, van de Wet luchtvaart, ter goedkeuring voorgelegd aan de Raad. Het door Schiphol ter goedkeuring voorgelegde toerekeningssysteem heeft betrekking op de periode vanaf 1 januari 2011.
3. Als gevolg van veranderingen in de organisatie en activiteiten van Schiphol, die gedeeltelijk door de overheid zijn opgelegd, heeft Schiphol het toerekeningssysteem op diverse punten gewijzigd ten opzichte van het tot 1 januari 2011 geldende toerekeningssysteem. De belangrijkste wijzigingen ten opzichte van het tot 1 januari 2011 door de Raad goedgekeurde toerekeningssysteem worden in bijlage 2 bij dit besluit toegelicht.
4. In dit besluit verleent de Raad goedkeuring aan het door Schiphol voorgelegde toerekeningssysteem.

¹ De N.V. luchthaven Schiphol is de exploitant van de luchthaven Schiphol in de zin van artikel 8.1b van de Wet luchtvaart.

² Het betreft de activiteiten van de exploitant van de luchthaven Schiphol 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.

³ Besluit van 25 april 2007, met kenmerk 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 bij besluit van 24 september 2008, met kenmerk 200109/12.B37, 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.

⁴ Besluit van 10 februari 2010 met kenmerk 200142/50.BT1377.

⁵ Dossiënummer 200141/41.

5. 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 van toepassing. Dit betekent dat de Raad het ontwerp van het te nemen besluit ter inzage legt en dat belanghebbenden naar keuze mondeling of schriftelijk hun zienswijze over het ontwerp naar voren kunnen brengen.

2 Wettelijk kader en achtergrond

2.1 Inleiding

6. Voor de toerekening van de opbrengsten en de kosten aan luchtvaartactiviteiten⁶ stelt Schiphol een toerekeningssysteem vast dat de goedkeuring behoeft van de Raad. Het toerekeningssysteem geeft de principes aan op grond waarvan wordt vastgesteld in welke mate productiemiddelen worden aangewend voor de luchtvaartactiviteiten. Om periodiek tot vaststelling van de tarieven van de luchtvaartactiviteiten te komen dient Schiphol het toerekeningssysteem toe te passen.
7. In dit hoofdstuk wordt op hoofdlijnen geschetst welke voorwaarden bij of krachtens de Wet luchtvaart aan het toerekeningssysteem gesteld worden.

2.2 Wet luchtvaart

8. Ingevolge artikel 8.25d, derde lid, van de Wet luchtvaart dienen de tarieven voor de activiteiten van de exploitant van de luchthaven ten behoeve van het gebruik van de luchthaven door gebruikers⁷ voor het geheel van die activiteiten kostengeoriënteerd te zijn. In artikel 8.25d, vierde lid, van die wet is voorts bepaald dat tarieven voor beveiliging van passagiers en hun bagage voor het geheel van de beveiligingsactiviteiten kostengeoriënteerd moeten zijn.
9. In artikel 8.25d, vijfde lid, van de Wet luchtvaart is bepaald dat de exploitant van de luchthaven bij de vaststelling van de tarieven de toegerekende opbrengsten neemt uit haar overige activiteiten die rechtstreeks verband houden met de luchtvaartactiviteiten (hierna ook: luchtvaartgerelateerde activiteiten) in aanmerking.

⁶ Daarbij is beveiliging inbegrepen.

⁷ Zie artikel 8.1b van de Wet luchtvaart. Gebruikers zijn gedefinieerd als luchtvaartmaatschappijen, alsmede personen of rechtspersonen die vluchten uitvoeren, niet zijnde luchtvaartmaatschappijen.

10. Op grond van artikel 8.25g, eerste lid, van de Wet luchtvaart stelt de exploitant van de luchthaven voor de toerekening van de opbrengsten en kosten aan luchtvaartactiviteiten, een toerekeningssysteem vast dat de goedkeuring behoeft van de Raad.
11. Ingevolge artikel 8.25g, eerste lid, van de Wet luchtvaart dient het toerekeningssysteem te voldoen aan de eisen van marktconformiteit, proportionaliteit en integraliteit.

2.3 Besluit exploitatie luchthaven Schiphol

12. In het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol⁸ (hierna: het Besluit) zijn nadere regels gesteld omtrent de inrichting van het toerekeningssysteem en zijn nadere voorschriften opgenomen ten aanzien van de eisen van marktconformiteit, proportionaliteit en integraliteit.
13. In artikel 2, eerste lid, van het Besluit zijn de categorieën van luchtvaartactiviteiten opgenomen. Het betreft de volgende categorieën:
 - a. het opstijgen en landen van luchtvaartuigen;
 - b. het parkeren van luchtvaartuigen;
 - c. de afhandeling van passagiers van luchtvaartuigen en hun bagage in verband met het opstijgen en landen van luchtvaartuigen;
 - d. de uitvoering van de beveiliging van passagiers en hun bagage, waaronder mede begrepen de faciliteiten voor grenscontrole (hierna: beveiligingsactiviteiten of security).
14. In het tweede lid van artikel 2 zijn de in artikel 8.25d, vijfde lid, van de Wet luchtvaart bedoelde activiteiten, die rechtstreeks verband houden met de luchtvaartactiviteiten, opgenomen. Deze luchtvaartgerelateerde activiteiten betreffen:
 - a. de verlening van een concessie voor brandstoflevering voor luchtvaartuigen;
 - b. de verlening van een concessie voor catering van luchtvaartuigen;
 - c. utiliteitsdiensten;
 - d. werkzaamheden door of vanwege de exploitant van de luchthaven die ten laste zijn gebracht van luchtvaartactiviteiten en die in rekening zijn gebracht aan derden.
15. De kosten van de in artikel 2, tweede lid, genoemde luchtvaartgerelateerde activiteiten zullen in totaliteit toegerekend worden aan de luchtvaartactiviteiten.⁹
16. Ingevolge artikel 8, tweede lid, van het Besluit geeft het toerekeningssysteem de principes aan op grond waarvan wordt vastgesteld in welke mate productiemiddelen worden

⁸ Besluit van 7 juli 2006, houdende regels betreffende de exploitatie van de luchthaven Schiphol, Stb. 2006, 333.

⁹ Zie Stb 2006, 333, artikelsgewijze toelichting bij artikel 2, p. 27.

aangewend voor de luchtvaartactiviteiten. Het toerekeningssysteem dient, wat betreft de kosten en de opbrengsten, te leiden tot een zo nauwkeurig mogelijke weergave van de kosten en opbrengsten die moeten worden toegerekend aan de luchtvaartactiviteiten.¹⁰

17. Artikel 8, eerste lid, aanhef en onder a, van het Besluit geeft invulling aan het vereiste van *integraliteit*. Volgens dit artikel worden alle kosten van de luchtvaartactiviteiten, met uitzondering van de kosten van immateriële activa, waaronder goodwill, aan die luchtvaartactiviteiten toegerekend.
18. Verder is in artikel 8, eerste lid, aanhef en onder b en c bepaald dat:
 - 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 luchtvaartactiviteiten, worden niet aan die activiteiten toegerekend,
19. Het vereiste van *proportionaliteit* ten aanzien van de principes in het toerekeningssysteem houdt in dat de kosten dienen te worden toegerekend in verhouding tot het gebruik van de gebruikte productiefactoren voor luchtvaartactiviteiten en niet-luchtvaartactiviteiten.¹¹ Dit vereiste sluit aan bij de in artikel 8, eerste lid, aanhef en onder d, van het Besluit genoemde eis dat de 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 de luchtvaartactiviteiten. Wat betreft de materiële vaste activa die deels voor de luchtvaartactiviteiten in gebruik zijn, is in artikel 8, vijfde lid, van het Besluit bepaald dat zij worden toegedeeld aan de hand van de op die activiteiten afgestemde en in het toerekeningssysteem opgenomen verdeelsleutels.
20. In artikel 8, tiende lid, van het Besluit is bepaald dat voor de toerekening van de kosten aan de luchtvaartactiviteiten de verdeelsleutels bedoeld in het vijfde lid (materiële vaste activa), en de verdeelsleutels van andere productiemiddelen gehanteerd worden, 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.*

¹⁰ Zie Stb. 2006, 333, artikelsgewijze toelichting bij artikel 8, p. 32.

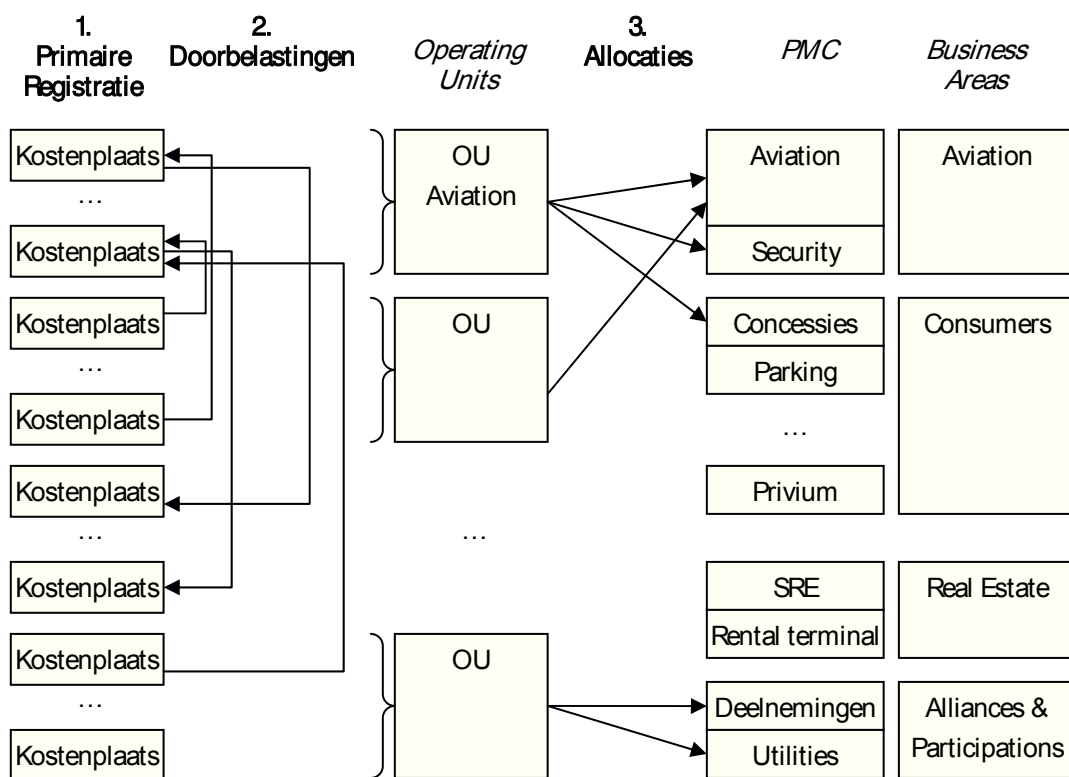
¹¹ Kamerstukken II, 2001-2002, 28074, nr. 3, p. 12.

21. Het vereiste van *marktconformiteit* houdt blijkens de parlementaire geschiedenis van de Wet luchtvaart in, dat toerekening geschiedt volgens aanvaardbare bedrijfseconomische principes en dat vergoeding voor leveranties binnen het concern (mede gelet op het gezamenlijk gebruik van productiemiddelen voor luchtvaartactiviteiten en andere activiteiten) in overeenstemming is met wat daarvoor in de markt gebruikelijk is. Dit geldt ook voor de vergoeding van vermogenskosten. Het systeem dient aldus een marktconforme toerekening van de kosten van zowel eigen als vreemd vermogen te garanderen.¹²
22. Het vereiste van marktconformiteit komt tot uitdrukking in de volgende bepalingen van het besluit.
23. Artikel 8, derde lid, van het Besluit bepaalt dat 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. Van de op grond van het derde lid aan de luchtvaartactiviteiten toebedeelde materiële vaste activa wordt de waarde bepaald op basis van de historische kostprijs en met toepassing van de door de exploitant aangegeven afschrijvingsmethode volgens aanvaardbare bedrijfseconomische principes (artikel 8, zesde lid). De waarde van de materiële vaste activa van de luchtvaartactiviteiten als bedoeld in het derde lid wordt aangeduid als Regulatory Asset Base (artikel 8, negende lid).
24. Ingevolge artikel 9 van het Besluit is op de kosten van de uitvoering van beveiliging van passagiers en hun bagage als bedoeld in artikel 2, eerste lid, onderdeel d, artikel 8 van overeenkomstige toepassing. De hierboven beschreven normen gelden dus ook ten aanzien van de kosten van de uitvoering van de beveiliging van passagiers en hun bagage, waaronder mede begrepen de faciliteiten voor grenscontrole. Deze normen gelden zowel voor de toerekening van materiële vaste activa als voor de toerekening van exploitatiekosten.
25. In artikel 12 van het Besluit is bepaald dat de Raad voor ten hoogste vijf jaar goedkeuring kan verlenen aan het toerekeningssysteem.

¹² Kamerstukken II, 2001-2002, 28074, nr. 3, p. 12.

3 Beschrijving toerekeningssysteem

26. Het toerekeningssysteem van Schiphol omvat de principes op grond waarvan kosten en opbrengsten aan luchtvaartactiviteiten worden toegerekend. Deze principes en de financieel administratieve organisatie van Schiphol zijn weergegeven in de beschrijving van het toerekeningssysteem.
27. De in het toerekeningssysteem beschreven toerekeningsstructuur kan als volgt schematisch worden weergegeven:



Figuur 1: Schematische weergave van de structuur van het toerekeningssysteem van Schiphol

28. In het hiernavolgende wordt kort beschreven langs welke stappen de toerekening financieel administratief verloopt.
29. De kostenplaatsstructuur van de financiële administratie volgt de organisatiestructuur van de activiteiten van Schiphol. De kostenplaatsen van Schiphol zijn administratief geclusterd op het niveau van bedrijfsonderdelen of deelnemingen, de zogenaamde *operating units*

(hierna: OU). Eén van de OU's is de OU Aviation. Deze OU omvat de kostenplaatsen die zich geheel of gedeeltelijk bezighouden met luchtvaart- en beveiligingsactiviteiten.

30. Via doorbelastingen en allocaties resulteert een toerekening van de geregistreerde kosten en opbrengsten naar vier zogenaamde Business Areas. Een Business Area (hierna: BA) bestaat uit een aantal Product Markt Combinaties (hierna: PMC). Een PMC is een clustering van activiteiten op basis van externe levering van een specifiek product aan een specifieke klantengroep, omvang (omzet, rendement, activa), risicoprofiel en regelgeving¹³. De resultaten van de luchtvaartactiviteiten worden in deze systematiek geclusterd naar de BA Aviation, die is opgesplitst in de PMC Aviation en de PMC Security.
31. Aan de PMC Aviation worden de kosten en opbrengsten toegerekend van de eerste drie onder randnummer 13 van dit besluit beschreven categorieën van luchtvaartactiviteiten alsmede de activiteiten die rechtstreeks verband houden met luchtvaartactiviteiten, zoals beschreven in randnummer 14 van dit besluit. De kosten en opbrengsten van de beveiligingsactiviteiten worden toegerekend aan de PMC Security.
32. De toerekening van kosten en opbrengsten aan voornoemde PMC's vindt langs de volgende stappen plaats:

1. Primaire registratie

Financiële feiten, zoals de betaling van lonen en facturen, worden gecodeerd op kosten- en opbrengstsoorten en vervolgens toegewezen aan kostenplaatsen. Een kostenplaats valt samen met een afdeling of met specifieke activiteiten binnen een afdeling waarvoor de betreffende kosten worden gemaakt.

2. Doorbelastingen

Een deel van de geregistreerde kosten en opbrengsten van de kostenplaatsen wordt in verband met interne leveranties van goederen of diensten tussen kostenplaatsen verrekend met andere kostenplaatsen via zogenaamde doorbelastingen. Doorbelastingen worden in vier situaties toegepast:

- Vanwege wettelijke of verslaggevingstechnische eisen: bijvoorbeeld als voor een dochteronderneming een aparte jaarrekening moet worden gedeponereerd.
- Om opbrengsten van een PMC volledig te registreren (niet doorbelasten zou leiden tot onvolledige vastlegging van de opbrengsten): bijvoorbeeld verhuringen van Schiphol Real Estate of leveringen van Utility Services aan een andere PMC.

¹³ Zie beschrijving toerekeningsstelsel Schiphol, hoofdstuk 4.

- Om kosten te kunnen activeren bij de ontvangende kostenplaats: bijvoorbeeld voor uren van projectmedewerkers Centrale Projectenorganisatie die gemaakt worden voor een andere PMC.
- Om allocatie te vereenvoudigen: bijvoorbeeld door een deel van de kosten van een kostenplaats door te belasten kunnen de resterende kosten volledig rechtstreeks gealloceerd worden, dat wil zeggen zonder toepassing van een nadere verdeelsleutel.

3. Allocaties

De laatste stap in de toerekening betreft de toewijzing van toe te rekenen bedragen (ná doorbelasting) vanuit OU's aan de PMC's, de zogenaamde allocaties. In deze stap vindt ook de verdeling plaats van kosten van activa die ten behoeve van meerdere PMC's worden aangewend.

33. De toerekening van de activa resulteert in de zogenaamde Regulatory Asset Base (RAB), waarover, gelet op artikel 13 van het Besluit, een vermogenskostenvergoeding in rekening gebracht mag worden in de luchthaventarieven. De RAB is gelijk aan de gemiddelde boekwaarde van de aan luchtvaartactiviteiten toe te rekenen materiële activa aan het begin en aan het eind van het jaar.¹⁴ De vermogenskostenvergoeding die over de RAB berekend mag worden is gelijk aan de genormeerde gemiddelde gewogen vermogenskostenvoet (WACC).

¹⁴ Zie bijlage A (de berekening van het rendement over het totaal van luchtvaartactiviteiten) van het Besluit.

4 Beoordeling

4.1 Inleiding

34. In deze beoordeling staat de vraag centraal of het door Schiphol voorgelegde toerekeningssysteem voldoet aan de eisen die in de Wet luchtvaart en het Besluit aan het toerekeningssysteem gesteld worden. Als gezegd dient het toerekeningssysteem de principes aan te geven op grond waarvan wordt vastgesteld in welke mate productiemiddelen worden aangewend voor luchtvaartactiviteiten.
35. De beoordeling door de Raad heeft betrekking op de principes op grond waarvan kosten en opbrengsten aan luchtvaartactiviteiten worden toegerekend en niet op de daadwerkelijke toepassing van die principes. De daadwerkelijke toerekening van kosten en opbrengsten is pas aan de orde bij de periodieke vaststelling van tarieven en de financiële verantwoording achteraf.
36. De Raad beoordeelt of het toerekeningssysteem als geheel voldoet aan de gestelde eisen. Hiertoe beoordeelt de Raad in paragraaf 4.2 van dit besluit de structuur van het toerekeningssysteem en in paragraaf 4.3 van dit besluit de grondslagen van het toerekeningssysteem. Als de structuur en de grondslagen van het toerekeningssysteem aan de eisen voldoen, is in principe sprake van kostengeoriënteerde tarieven. Voorwaarde hierbij is dat de gehanteerde verdeelsleutels ook aan de gestelde eisen voldoen en *toepassing* van de grondslagen op de in het toerekeningssysteem opgenomen verdeelsleutels op juiste wijze plaatsvindt. De Raad beoordeelt in paragraaf 4.4 of de in het toerekeningssysteem toegepaste verdeelsleutels aan de gestelde eisen voldoen.

4.2 Beoordeling van de structuur van het toerekeningssysteem

37. In deze paragraaf beoordeelt de Raad of de structuur¹⁵ die Schiphol hanteert in het toerekeningssysteem voldoet aan de eisen van integraliteit, proportionaliteit en marktconformiteit, zoals neergelegd in artikel 8.25g, eerste lid, van de Wet luchtvaart en artikel 8 en 9 van het Besluit. Hieronder worden de beoordelingen naar integraliteit, proportionaliteit en marktconformiteit van de structuur afzonderlijk behandeld.

¹⁵ Voor een algemene beschrijving van de structuur van het toerekeningssysteem verwijst de Raad naar hoofdstuk 3 van dit besluit.

Beoordeling integraliteit

38. Blijkens paragraaf 5.1 van het toerekeningssysteem kan het grootst mogelijke deel van de opbrengsten, kosten en activa rechtstreeks worden geboekt op de betreffende PMC. Alleen daar waar sprake is van gedeelde opbrengsten, kosten en activa worden deze door middel van doorbelastingen en allocaties bij de betreffende PMC “in rekening gebracht”.
39. Bij allocatie is voor een groot deel sprake van toerekening naar één PMC. Indien sprake is van een gedeelde activiteit dan wel gedeeld gebruik van een productiemiddel wordt bij de allocatie gebruik gemaakt van een verdeelsleutel die zoveel als mogelijk gebaseerd is op de verdeling van het daadwerkelijk gebruik van de betreffende PMC.
40. Blijkens de financieel administratieve organisatie van Schiphol vindt toerekening plaats van kosten per kostensoort naar kostenplaats en vervolgens naar kostendrager. De beschreven structuur leidt tot volledige toerekening van alle kosten van productiemiddelen (waaronder materiële vaste activa) die voor luchtvaartactiviteiten, dan wel beveiligingsactiviteiten, worden gemaakt. De toerekening omvat ook de kosten en de opbrengsten van de in artikel 2, tweede lid, van het Besluit genoemde luchtvaartgerelateerde activiteiten die in totaliteit toegerekend worden aan de luchtvaartactiviteiten. Hiermee voldoet de structuur van het toerekeningssysteem naar het oordeel van de Raad aan het vereiste van integraliteit.

Beoordeling proportionaliteit

41. Volgens de toelichting bij artikel 8 van het Besluit¹⁶ is het uitgangspunt dat het toerekeningssysteem tot een zo nauwkeurig mogelijke weergave leidt van de kosten en opbrengsten die moeten worden toegerekend aan de luchtvaartactiviteiten.
42. Schiphol heeft in het toerekeningssysteem per verdeelsleutel nader geëxpliciteerd welke kostenplaatsen en kostensoorten in de berekening zijn betrokken en voor welke soorten activa de kosten worden berekend. De transparantie van de berekening van de activakosten is verder vergroot door een algemeen overzicht¹⁷ waarin per activacategorie gedetailleerd is weergegeven bij welke (sub)afdelingen de activa zijn geregistreerd, aan welke PMC de kosten worden toegerekend en door middel van welke verdeelsleutel de kosten – na doorbelasting – aan een PMC worden toegerekend.
43. Schiphol heeft bij de verdeelsleutels waarmee de grootste afschrijvings- en vermogenskosten over verschillende activiteiten (luchtvaart-, beveiligings- en niet-luchtvaartactiviteiten) worden verbijzonderd, een afzonderlijke splitsing aangebracht naar activa met een duidelijk verschil in ouderdom, aanschafwaarde en/of

¹⁶ Zie Stb. 2006, 333, artikelsgewijze toelichting bij artikel 8, p. 32.

¹⁷ Zie bijlage 1 van het toerekeningssysteem van Schiphol.

gebruikskarakteristieken. Na deze splitsing worden de afschrijvings- en vermogenskosten verdeeld door middel van een verdeelsleutel.¹⁸

44. De Raad is van oordeel dat de in randnummer 42 en 43 geschetste structuur resulteert in een kostentoerekening die beter aansluit bij het gebruik van de betreffende productiemiddelen door de verschillende afnemers, dan in het geval de kosten op een hoger aggregatieniveau zouden zijn berekend. De Raad is van oordeel dat de structuur in overeenstemming is met het in randnummer 41 genoemde uitgangspunt dat het toerekeningssysteem tot een zo nauwkeurig mogelijke weergave leidt van de kosten en opbrengsten die moeten worden toegerekend aan de luchtvaartactiviteiten.
45. Ook bij de operationele kosten constateert de Raad dat een voldoende mate van verfijning plaatsvindt, alvorens de kosten nader worden verdeeld over de verschillende afnemers. Dit geldt bijvoorbeeld bij de toerekening van de exploitatiekosten van het terminalcomplex.¹⁹ Met deze verdeelsleutel worden relatief veel operationele kosten toegerekend. Een groot deel van de kostensoorten (bijvoorbeeld schoonmaakkosten en energiekosten) wordt eerst naar een gebouwdeel toegerekend alvorens ze nader worden toegerekend naar afzonderlijke afnemers die van het betreffende gebouwdeel gebruik maken. De Raad is van oordeel dat de methode in overeenstemming is met het in randnummer 41 genoemde uitgangspunt. Hiermee voldoet de structuur van het toerekeningssysteem naar het oordeel van de Raad aan het vereiste van proportionaliteit.

Beoordeling marktconformiteit

46. De door Schiphol gehanteerde structuur voor de toerekening van kosten, opbrengsten en activa aan luchtvaartactiviteiten is in overeenstemming met de financiële verantwoording van de Schiphol Group. Deze verantwoording wordt periodiek getoetst door de accountant van de Schiphol Group. Een toerekeningsstructuur met tussenstappen (namelijk doorbelastingen en allocaties) is naar het oordeel van de Raad volgens bedrijfseconomische principes aanvaardbaar. De structuur van het toerekeningssysteem voldoet dan ook naar het oordeel van de Raad aan het vereiste van marktconformiteit.

¹⁸ Zo is blijkens het toerekeningssysteem het terminalgebouw (zie allocatiesleutel OU Aviation A10) opgesplitst in afzonderlijke gebouwdelen, waarna de afschrijvings- en vermogenskosten worden toegerekend. Hetzelfde geldt voor de landzijdige infrastructuur (zie allocatiesleutel OU Aviation A5) die – alvorens de afschrijvings- en vermogenskosten worden toegerekend – is opgesplitst in arealen.

¹⁹ Zie doorbelastingssleutel OU Aviation D18 .

Conclusie beoordeling structuur van het toerekeningssysteem

47. De door Schiphol gehanteerde structuur voor de toerekening van kosten, opbrengsten en activa aan luchtvaartactiviteiten voldoet naar het oordeel van de Raad de eisen van integraliteit, proportionaliteit en marktconformiteit.

4.3 Beoordeling van de grondslagen van het toerekeningssysteem

48. In deze paragraaf beoordeelt de Raad of de grondslagen van het toerekeningssysteem²⁰ die Schiphol hanteert voldoen aan de eisen van integraliteit, proportionaliteit en marktconformiteit, zoals neergelegd in artikel 8.25g, eerste lid, van de Wet luchtvaart en artikel 8 van het Besluit. Deze grondslagen betreffen de onderliggende bedrijfseconomische principes voor de bepaling van de toe te rekenen kosten en opbrengsten. Deze grondslagen geven invulling aan de structuur van het toerekeningssysteem en worden toegepast bij de verdeelsleutels (doorbelastingen en allocaties).
49. De Raad beoordeelt in het hiernavolgende in de eerste plaats of de algemene principes voor de bepaling van vermogen en resultaat van luchtvaartactiviteiten voldoen aan de gestelde eisen.
50. Vervolgens beziet de Raad de grondslagen die voor de bepalende onderdelen van het toerekeningssysteem gehanteerd worden:
- a. de integrale kostprijs (voor de toerekening van kosten en opbrengsten);
 - b. de onderdelen en waardering van de Regulatory Asset Base;
 - c. de afschrijvingsmethode van materiële vaste activa;
 - d. de berekening van de vermogenskostenvoet (WACC).
51. Deze vier onderdelen zijn bepalend voor het toerekeningssysteem omdat de toerekening van operationele kosten en opbrengsten gebaseerd is op de integrale kostprijs (a) en de toerekening van kosten van materiële vast activa gebaseerd is op de andere drie onderdelen. Daarbij wordt eerst de waarde van de RAB bepaald (b) en vervolgens de afschrijvingskosten (c) en de vermogenskosten (d) van deze activa.

4.3.1 Algemene principes voor bepaling vermogen en resultaat

52. Ten aanzien van de algemene principes voor de bepaling van de kosten van luchtvaartactiviteiten beschrijft Schiphol in het toerekeningssysteem dat zij voor de luchtvaartactiviteiten de principes hanteert die zij ook voor haar externe jaarrekening

²⁰ Voor de beschrijving van de grondslagen van het toerekeningssysteem verwijst de Raad naar hoofdstuk 5 van het toerekeningssysteem.

hanteert. Deze principes zijn gebaseerd op de *International Financial Reporting Standards* (IFRS), zoals het continuïteitsbeginsel, het hanteren van een bestendige gedragslijn en het toerekenings- en causaliteitsbeginsel.²¹ Schiphol stelt in het toerekeningssysteem dat in het geval deze principes in strijd zijn met de in de Wet luchtvaart opgenomen voorwaarden, de Wet luchtvaart bij de vaststelling van tarieven en de verantwoording daarvan prevaleert.

Beoordeling

53. De Raad is van oordeel dat deze algemene principes bedrijfseconomisch aanvaardbaar zijn, omdat zij gebaseerd zijn op IFRS. Deze standaard wordt wereldwijd toegepast en is verplicht voor de meeste beursgenoteerde ondernemingen in de Europese Unie. Het uitgangspunt dat de Wet luchtvaart prevaleert in het geval deze principes strijdig zijn met het bepaalde bij of krachtens de Wet luchtvaart, acht de Raad juist. De Raad concludeert dat met het voorgaande voldaan wordt aan het vereiste marktconformiteit. Tevens staat dit het voldoen aan de eisen van integraliteit en proportionaliteit niet in de weg. De gehanteerde verdeelsleutels zullen echter ook aan de vereisten van proportionaliteit, integraliteit en marktconformiteit moeten voldoen. De Raad beoordeelt de verdeelsleutels separaat in paragraaf 4.4 en bijlage 1A en 1B van dit besluit, die beide integraal onderdeel van dit besluit uitmaken.

4.3.2 De integrale kostprijs

54. De prijs waartegen interne leveringen binnen de Schiphol Group worden afgenomen is gelijk aan de integrale kostprijs. Dit houdt in dat alle kosten van de productiemiddelen die worden ingezet ten behoeve van de totstandkoming van de dienst in een (sub)afdeling, worden meegenomen bij de berekening van de toe te rekenen kosten. De integrale kostprijs wordt bepaald door optelling van de directe exploitatiekosten van de betreffende activiteit, de afschrijvingen en vermogenskosten van de betrokken productiemiddelen en de opslag voor overhead. Dit geldt voor zowel voor de onderlinge leveringen tussen de luchtvaart-PMC's als voor de leveringen tussen luchtvaart-PMC's en niet-luchtvaart-PMC's.²² Voor leveringen aan derden geldt als prijs minimaal de integrale kostprijs.
55. Deze hoofdregel voor de berekening van de integrale kostprijs wordt voor een aantal toerekening anders ingevuld. Dit betreft de doorbelastingen OU Aviation D4 (Branddoormeldsystemen), OU Consumers D10 (Perscentrum), en de allocaties OU Aviation A1b (Schoonmaak), A1c (Brandweer), A3a (Privium), OU Consumers A4 (Privium),

²¹ Als nader toegelicht in paragraaf 5.2.3 van het toerekeningssysteem.

²² Dit betreft onder andere niet-luchtvaartactiviteiten die ook aan derden worden geleverd (bijvoorbeeld parkeren, verhuur van kantooruimte, transport van energie) of van derden zouden kunnen worden afgenomen.

OU Staven A2 (AREB). De Raad verwijst voor beoordeling van de betreffende interne verrekeningen naar de bespreking van de daarbij gehanteerde verdeelsleutels in bijlage 1.

Beoordeling

56. De door Schiphol gehanteerde wijze waarop de integrale kosten van interne leveringen worden berekend zijn gebaseerd op algemeen aanvaarde bedrijfseconomische principes en voldoen aan de voorschriften van de Wet en het Besluit. De uitzonderingen op deze regels zijn van beperkte betekenis en zijn door Schiphol onderbouwd. De Raad ziet geen aanleiding om af te zien van goedkeuring van de door Schiphol gehanteerde grondslag van de integrale kostprijs. De Raad concludeert dat met het voorgaande voldaan wordt aan het vereiste marktconformiteit. Tevens staat dit het voldoen aan de eisen van integraliteit en proportionaliteit niet in de weg. De gehanteerde verdeelsleutels zullen echter ook aan de vereisten van proportionaliteit, integraliteit en marktconformiteit moeten voldoen. De Raad beoordeelt de verdeelsleutels separaat in paragraaf 4.4 en bijlage 1A en 1B van dit besluit.

4.3.3 Regulatory Asset Base (RAB)

57. Bij de beoordeling van Regulatory Asset Base (hierna: RAB) maakt de Raad een onderscheid tussen de beoordeling van de onderdelen van de RAB en de waardering van de RAB.

Onderdelen RAB

58. Blijkens paragraaf 5.2.4.1 van het toerekeningssysteem bestaat de RAB uitsluitend uit materiële vaste activa in gebruik voor luchtvaartactiviteiten. Tot de materiële vaste activa behoren onder andere start- en landingsbanen, rijbanen, platforms, terreinen, wegen, gebouwen, installaties en andere vaste bedrijfsmiddelen. Financiële vaste activa, immateriële vaste activa, activa in aanbouw, werkkapitaal en passiva worden in principe niet meegenomen in de RAB, tenzij dit expliciet in het toerekeningssysteem is beschreven en door de Raad wordt goedgekeurd.
59. In het toerekeningssysteem wordt één uitzondering gemaakt op het uitgangspunt dat immateriële vaste activa niet meegenomen wordt in de RAB, namelijk software. Software wordt, zodra het feitelijk in gebruik is ten behoeve van luchtvaartactiviteiten, gerekend tot de RAB omdat software bij de bedrijfsprocessen essentieel is.

Beoordeling onderdelen RAB

60. De Raad stelt in de eerste plaats vast dat uit het Besluit volgt dat slechts *materiële* vaste activa in de RAB meegenomen mogen worden. Zoals hiervoor gesteld blijkt uit het toerekeningssysteem dat Schiphol software ten behoeve van luchtvaartactiviteiten in de RAB opneemt. Volgens IFRS behoort software echter tot immateriële vaste activa.

61. De Raad acht het opnemen in de RAB van operationele software – te activeren op basis van IFRS – gelet op het volgende *niet* in strijd met de geldende wet- en regelgeving. In de nota van toelichting bij het Besluit is het volgende opgenomen:
- “Binnen de statutaire jaarverslaggeving van de luchthavenexploitant presenteert de exploitant voor de zogenoemde business areas (waaronder de «business area Aviation») een exploitatierekening en de vaste activa. Daar deze informatie specifiek gericht is op de verslaggeving, kunnen deze cijfers op bepaalde punten afwijken van aanvaardbare bedrijfseconomische principes die de basis vormen voor de vaststelling van de tarieven.”*
62. De Raad acht deze software essentieel voor de bedrijfsvoering en opname in de RAB bedrijfseconomische aanvaardbaar. Bovendien zouden alternatieve wijzen van toerekening leiden tot vergelijkbare uitkomsten of mogelijk zelfs hogere kosten voor luchtvaartactiviteiten.

Waardering RAB

63. Blijkens paragraaf 5.2.4.1 van het toerekeningssysteem geschiedt toerekening van de RAB volgens gangbare bedrijfseconomische principes en op grond van de historische kostprijs. De RAB wordt berekend als de gemiddelde boekwaarde van een activum per 1 januari en 31 december van een boekjaar.

Beoordeling waardering RAB

64. De Raad stelt ten aanzien van de waardering van de RAB vast dat het uitgangspunt in het toerekeningssysteem, dat waardering van materiële vaste activa plaatsvindt tegen historische kostprijs, in overeenstemming is met het bepaalde in artikel 8, zesde lid, van het Besluit. Het toerekeningssysteem voldoet op dit punt dan ook aan het vereiste van marktconformiteit.
65. Op het uitgangspunt van waardering van materiële vaste activa tegen historische kostprijs is echter een aantal uitzonderingen in het toerekeningssysteem opgenomen, die in het hiernavolgende beschreven en beoordeeld worden.

Uitzonderingen op de hoofdregel bij waardering RAB

66. De eerste uitzondering betreft de waarde van de zogenaamde strategische gronden. De strategische gronden betreffen gronden, thans grotendeels akkerbouwgronden, die Schiphol in de afgelopen jaren heeft aangekocht. Deze gronden zijn volgens Schiphol bestemd om toekomstige ontwikkeling van zowel de luchtvaartactiviteiten als de commerciële activiteiten mogelijk te maken. De gronden bestemd voor luchtvaartactiviteiten betreffen bijvoorbeeld gronden voor toekomstige ontwikkeling van een nieuwe (zesde) baan voor het landen en opstijgen van vliegtuigen en een nieuwe personenvervoer-terminal. Blijkens het

toerekeningssysteem rekent Schiphol deze gronden niet toe aan de RAB voor de luchtvaartactiviteiten, zolang de gronden niet in gebruik zijn voor luchtvaartactiviteiten.²³

67. Op het moment van ingebruikname van de gronden verhoogt Schiphol de waarde van de gronden met de toegerekende bouwrente over de laatste vijf jaar voorafgaand aan het moment van ingebruikname (kapitalisering), voor zover deze gronden in deze periode economisch eigendom zijn van Schiphol.
68. Kapitalisering vindt plaats op basis van de risicovrije rentevoet. De eventueel in de desbetreffende periode gegenereerde opbrengst van deze gronden wordt eveneens over dezelfde periode gekapitaliseerd en op de gekapitaliseerde waarde van de grond in mindering gebracht. Over de aldus gevormde netto extra gekapitaliseerde waarde wordt na het moment van ingebruikname niet afgeschreven. Over de netto extra waarde worden na het moment van ingebruikname conform artikel 13 van het Besluit vermogenskosten berekend. Door slechts de risicovrije rente over een periode van maximaal vijf jaar te hanteren zal de geactiveerde waarde niet aanzienlijk boven de historische aanschafprijs uitstijgen die Schiphol voor de gronden heeft betaald.
69. De toerekening, waarbij strategische gronden pas deel uitmaken van de RAB vanaf het moment dat zij daadwerkelijk in gebruik worden genomen, is naar het oordeel van de Raad in overeenstemming met het bepaalde in artikel 8, zesde lid, van het Besluit. In de toelichting bij dit artikel is immers gesteld dat materiële vaste activa pas worden aangewend voor luchtvaartactiviteiten vanaf het moment van ingebruikneming voor dat doel. Kapitalisering op basis van de risicovrije rentevoet is in overeenstemming met hetgeen weergegeven is in de bijlage bij artikel 13, sub C bij het Besluit.
70. Door voor strategische gronden uit te gaan van een periode van maximaal vijf jaar kan de kapitalisering worden beschouwd als een compensatie voor de bouwrente gedurende de laatste jaren voor oplevering van het project. De Raad acht deze waardebepaling bedrijfseconomisch aanvaardbaar. Het toerekeningssysteem voldoet op dit punt dan ook aan het vereiste van marktconformiteit.
71. De tweede uitzondering op de waardering van materiële vaste activa²⁴ tegen historische kostprijs is de bepaling van de waarde van activa en de afschrijvingskosten die samenhangen met grote investeringen van meer dan EUR 100 miljoen waarvan de vervaardigingsperiode meer dan een jaar duurt en waarbij zich zoals verwacht ten tijde van

²³ Zie beschrijving toerekeningssysteem Schiphol, allocatiesleutel Schiphol Real Estate, bijlage 4, onder 4.3.

²⁴ Deze uitzondering op de waardering van de materiële vaste activa is een gevolg van het afschrijven volgens de nuüitenmethode in plaats van lineair afschrijven.

het investeringsbesluit een initiële overcapaciteit zal voordoen. Ingevolge artikel 8, zevende lid, van het Besluit past Schiphol ten aanzien van deze investeringen de unuïteitenmethode toe. Doel van deze methode is om (reëel) gelijke kosten per gebruikseenheid te hanteren. In het geval dat in de toekomst een nieuw investeringsproject voldoet aan de criteria van deze methode, dan zal Schiphol vooraf aan de Raad voorleggen hoe zij in dit concrete geval voornemens is uitwerking te geven aan deze methode. Indien bij een reeds opgeleverd project, dat volgens deze methode wordt behandeld, herinvesteringen aan de orde zijn, dan worden deze herinvesteringen niet volgens de unuïteitenmethode, maar volgens de gebruikelijke werkwijze verwerkt.²⁵ Bij de berekeningen voor de unuïteitenmethode wordt weliswaar uitgegaan van de gegevens tegen historische kostprijs, maar omdat toepassing van de unuïteitenmethode leidt tot een andere manier van afschrijven dan lineair afschrijven, kan dit resulteren in een hogere waardering van materiële vaste activa dan de historische kostprijs.

72. De Raad stelt vast dat uit het toerekeningssysteem blijkt dat Schiphol de unuïteitenmethode hanteert bij investeringen van meer dan EUR 100 miljoen waarvan de vervaardigingsperiode meer dan een jaar duurt en waarbij zich zoals verwacht ten tijde van het investeringsbesluit een initiële overcapaciteit zal voordoen. Dit is in overeenstemming met het bepaalde in artikel 8, zevende lid, van het Besluit. De Raad benadrukt hierbij dat de waarde van de parameters die gehanteerd worden bij de unuïteitenmethode bij de eerstvolgende tariefconsultatie²⁶ worden vastgesteld en dan ook aan de gebruikers van de luchthaven zullen worden voorgelegd in het kader van de consultatie zoals bedoeld in artikel 8.25e van de Wet..
73. De derde uitzondering betreft financial lease, waarbij een derde of een aan Schiphol gelieerde leasemaatschappij de lessor is. Financial lease is een financieringsinstrument waarvoor Schiphol kan kiezen als alternatief voor eigendom in combinatie met eigen financiering met eigen en/of vreemd vermogen. Het toerekeningssysteem geeft aan dat de basis voor de waardering van materiële vaste activa de historische kostprijs is. Dit betekent dat Schiphol een financial lease herrekent naar een activawaarde. Overigens is deze manier van waarden in overeenstemming met IFRS.
74. In het toerekeningssysteem vindt de herberekening van de activawaarde als volgt plaats. De leasetermijnen worden op basis van de vermogenskostenvoet, die ten grondslag ligt aan de

²⁵ Ervan uitgaande dat de herinvesteringen op zichzelf niet voldoen aan de criteria voor het hanteren van de unuïteitenmethode.

²⁶ Voor nieuwe investeringsprojecten is dit de tariefconsultatie van tarieven waarin toepassing van de unuïteitenmethode op dit project van invloed is. Voor bestaande investeringsprojecten is dit de tariefconsultatie na goedkeuring van het toerekeningssysteem voor de komende jaren.

financial lease,²⁷ verdisconteerd naar het moment van ingebruikname. Voornoemde berekeningswijze bewerkstelligt dat activawaarden en afschrijvingskosten in aanmerking worden genomen zoals ook het geval zou zijn indien het juridisch eigendom bij Schiphol zelf (anders dan bij een leasemaatschappij) zou hebben gelegen. Aangezien deze berekening ertoe leidt dat de waardering van de activa plaats vindt als zou er sprake zijn van eigen financiering, ziet de Raad geen aanleiding om goedkeuring te onthouden aan deze werkwijze.

Conclusie

75. De Raad stelt op grond van het voorgaande vast dat de door Schiphol aangegeven wijze waarop de onderdelen en waardering van de RAB bepaald worden, bedrijfseconomisch aanvaardbaar is en derhalve voldoet aan het vereiste van marktconformiteit. Tevens staat dit het voldoen aan de eisen van integraliteit en proportionaliteit niet in de weg. De gehanteerde verdeelsleutels zullen echter ook aan de vereisten van proportionaliteit, integraliteit en marktconformiteit moeten voldoen. De Raad beoordeelt de verdeelsleutels separaat in paragraaf 4.4 en bijlage 1A en 1B van dit besluit.

4.3.4 Afschrijvingsmethode

76. In het hiernavolgende beoordeelt de Raad de in het toerekeningssysteem gehanteerde afschrijvings*methode*, inclusief de gehanteerde afschrijvings*termijnen*.
77. In paragraaf 7.2.1 van het toerekeningssysteem is aangegeven dat op materiële vaste activa moet worden afgeschreven voor zover deze aan technische of economische slijtage onderhevig zijn. Schiphol hanteert de lineaire afschrijvingsmethode,²⁸ 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 en eindigt als de laatste afschrijvingstermijn is verstreken of eerder in het geval het activum buiten gebruik wordt gesteld vóór het beëindigen van de economische levensduur. Materiële vaste activa die gedurende het boekjaar in gebruik zijn genomen, worden naar rato afgeschreven.
78. 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.

²⁷ Deze vermogenskostenvoet kan dus afwijken van de WACC voor luchtvaartactiviteiten.

²⁸ Uitzondering hierop vormt de in randnummers 71 en 72 beschreven unuïteitenmethode.

79. Voor alle categorieën activa heeft Schiphol een standaard afschrijvingstermijn vastgesteld. Deze termijnen zijn weergegeven in bijlage 1.1 bij het toerekeningssysteem. Voor deze standaard afschrijvingstermijnen geldt in principe dat zij in overeenstemming zijn met de verwachte levensduur van de activa van de betreffende categorie. Blijkens de beschrijving van het toerekeningssysteem wijkt Schiphol in een aantal specifieke gevallen af van de standaard afschrijvingstermijn. De redenen voor afwijking zijn limitatief opgesomd.²⁹
80. Bij tussentijdse verandering in afschrijvingstermijnen wordt de historische afschrijving niet aangepast, maar vindt uitsluitend correctie plaats in de toekomstige afschrijvingskosten. Bij tussentijdse verandering van afschrijvingsmethode worden de afschrijvingskosten volgens de nieuwe methode gebaseerd op de boekwaarde op het moment van verandering van de methode.
81. Op materiële vaste activa in de vorm van financiële lease wordt afgeschreven in overeenstemming met identieke activa die de vennootschap zelf in eigendom heeft. De afschrijvingstermijn kan korter zijn indien de leasetermijn korter is, niet verlengd zal worden en de betreffende activa niet overgenomen zullen worden.

Beoordeling

82. In artikel 8, zesde lid, van het Besluit is onder meer bepaald dat de aan luchtvaartactiviteiten toe te rekenen materiële vaste activa worden afgeschreven middels een door Schiphol aangegeven afschrijvingsmethode volgens aanvaardbare bedrijfseconomische principes.
83. Ingevolge artikel 8, derde lid, van het Besluit mogen materiële vaste activa pas toegerekend worden aan luchtvaartactiviteiten na het moment van ingebruikname voor dat doel. Dit brengt volgens aanvaardbare bedrijfseconomische principes met zich dat ook pas vanaf dat moment afschrijvingskosten van deze materiële vaste activa mogen worden toegerekend aan luchtvaartactiviteiten. De Raad stelt vast dat uit het toerekeningssysteem volgt dat de toerekening van afschrijvingskosten van productiemiddelen voor luchtvaartactiviteiten pas aanvangt op het moment dat deze daadwerkelijk in gebruik zijn genomen en dat de toerekening van afschrijvingskosten aan luchtvaartactiviteiten wordt stopgezet zodra ze niet meer voor dat doel worden gebruikt.³⁰ Op dit punt is de afschrijvingsmethode in overeenstemming met het gestelde in het Besluit.
84. Uit het toerekeningssysteem blijkt dat de activa in een groot aantal activacategorieën zijn verdeeld, met onderscheiden standaard afschrijvingstermijnen. Per activum wordt afzonderlijk afgeschreven. Deze mate van detaillering draagt er naar het oordeel van de Raad

²⁹ Zie paragraaf 7.2.1 van het toerekeningssysteem, p. 46.

³⁰ Zie paragraaf 7.2.1 van het toerekeningssysteem, p. 45.

toe bij dat de hoogte van de afschrijvingskosten in voldoende mate aansluit bij het werkelijke verbruik van de productiemiddelen in de tijd.

85. Gelet op artikel 8, zesde lid, van het Besluit is de Raad van oordeel dat de door Schiphol gehanteerde afschrijvingstermijnen vanuit gangbaar bedrijfseconomisch inzicht aanvaardbaar dienen te zijn. De afschrijvingstermijnen zijn immers medebepalend voor de berekening van de kosten van de luchtvaartactiviteiten en onderdeel van de afschrijvingsmethode. De Raad stelt vast dat Schiphol bij het bepalen van de afschrijvingstermijnen gebruik maakt van de mogelijkheden die IFRS biedt en dezelfde afschrijvingstermijnen hanteert als voor de externe verslaggeving hanteert. De Raad acht de gehanteerde afschrijvingstermijnen dan ook vanuit gangbaar bedrijfseconomisch inzicht aanvaardbaar.

Conclusie

86. De Raad stelt op grond van het voorgaande vast dat de door Schiphol aangegeven afschrijvingsmethode bedrijfseconomisch aanvaardbaar is en derhalve voldoet aan het vereiste van marktconformiteit. Tevens staat dit het voldoen aan de eisen van integraliteit en proportionaliteit niet in de weg. De gehanteerde verdeelsleutels zullen echter ook aan de vereisten van proportionaliteit, integraliteit en marktconformiteit moeten voldoen. De Raad beoordeelt de verdeelsleutels separaat in paragraaf 4.4 en bijlage 1A en 1B van dit besluit.

4.3.5 Vermogenskostenvoet (WACC)

87. Bij de beoordeling van de vermogenskostenvoet (WACC) maakt de Raad onderscheid tussen de berekeningsmethode, de peer-group, de gehanteerde data voor koersrendementen en de procedure voor het bepalen van de waarden van de variabelen van de WACC.

Berekeningsmethode WACC

88. In deel C van de bijlage behorende bij artikel 13 van het Besluit is aangegeven hoe de WACC moet worden bepaald. De Raad stelt vast dat de in het toerekeningssysteem beschreven berekening van de WACC overeenkomt met de in het besluit weergegeven berekeningswijze.
89. Voor een aantal parameters van de WACC-formule geldt dat is aangegeven welke waarde deze hebben. Dit betreffen de parameters die in beginsel bestendig in de tijd zijn en waarvan het niet zinvol wordt geacht om deze jaarlijks vast te stellen. Van de overige parameters is een definitie of formule zodanig weergegeven dat tot een eenduidige periodieke vaststelling kan worden gekomen.³¹

³¹ Zie de toelichting bij de bijlage behorende bij artikel 13 van het Besluit, p. 37.

90. Eén van de parameters die jaarlijks vastgesteld moet worden is de equity bèta. Dit betreft de maatstaf voor het marktrisico (systematisch risico) van het eigen vermogen, gegeven de vermogensverhoudingen. Blijkens de formule is voor de berekening van de equity bèta de berekening van de asset bèta nodig. De asset bèta is de maatstaf voor het marktrisico (systematisch risico) dat verbonden is aan de activiteiten waarvoor de activa in de RAB ten dienste staan, als ware deze volledig met eigen vermogen gefinancierd. De asset bèta is in belangrijke mate bepalend voor de hoogte van de WACC. In onderdeel C van de bijlage bij artikel 13 van het Besluit is ook weergegeven hoe de asset bèta wordt bepaald.

Beoordeling berekeningsmethode

91. De Raad concludeert dat de wijze van het berekeningsmethode van de WACC in overeenstemming is met het bepaalde in het Besluit.

Peer-group

92. Voor de bepaling van de asset bèta dient Schiphol een zo groot mogelijk aantal (en te allen tijden tenminste vier), zoveel mogelijk representatieve, beursgenoteerde luchthavens binnen de Europese Unie, bezien uit een oogpunt van vergelijkbaarheid met de luchthavenactiviteiten van Schiphol, te selecteren. De Raad beoordeelt in het hiernavolgende of de door Schiphol geselecteerde "peer-group" hieraan voldoet.
93. Schiphol hanteert blijkens het toerekeningssysteem voor de bepaling van de asset bèta in de periode vanaf 2011 de volgende selectie van luchthavenbedrijven: Schiphol Group (indien beursgenoteerd), Aéroports de Paris, Fraport (Frankfurt), Aeroporti di Roma (Gemina), Copenhagen Airport en Vienna Airport (Wenen). Aeroporti di Roma zelf is niet beursgenoteerd, maar de eigenaar Gemina Group, is dat wel. Het portfolio van Gemina Group wordt nagenoeg volledig gevormd door Aeroporti di Roma.³²

Beoordeling peer-group

94. Het Besluit schrijft voor dat de peer-group een zo groot mogelijk aantal representatieve beursgenoteerde luchthavens omvat. Dit is naar het oordeel van de Raad het geval. De door Schiphol gehanteerde peer-group voldoet dan ook aan de in het Besluit gestelde eisen.

Data voor koersrendementen

95. 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. De Raad beoordeelt hierna op welke wijze Schiphol de koersrendementen berekent.

³² Zie de internetpagina van de Gemina Group www.gemina.it.

96. Blijkens het toerekeningssysteem wordt de koersrendementen op wekelijkse basis berekend, waarbij in navolging van gangbaar gebruik in de financiële wereld, gebruik gemaakt wordt van algemeen geaccepteerde bronnen, namelijk Bloomberg en Datastream. De berekening wordt gebaseerd op de ongecorrigeerde ('raw') bèta.

Beoordeling data voor koersrendementen

97. Het gebruik van wekelijkse data leidt naar het oordeel van de Raad tot uitkomsten met hogere betrouwbaarheid dan bij gebruik van maandelijkse data. Immers, bij gebruik van wekelijkse data is het aantal waarnemingen aanzienlijk groter dan bij gebruik van maandelijkse data. In de energiesector, waar ook gebruik wordt gemaakt van een WACC, worden ook de koersrendementen op wekelijkse basis berekend. De gekozen frequentie van meten acht de Raad in overeenstemming met algemeen aanvaarde bedrijfseconomische principes.
98. Gelet op het voorgaande acht de Raad de wijze van het bepalen van de equity bèta in overeenstemming met de in bijlage C, behorende bij artikel 13 van het Besluit, gestelde eisen.

Procedure

99. De procedure voor het bepalen van de waarden van de variabelen van de WACC heeft betrekking op het moment waarop de waarden van de variabelen (namelijk risicovrije rente (R_f), vennootschapsbelastingpercentage (T) en de asset bèta) worden vastgesteld. Voor tarieven die ingaan per 1 april in een bepaald jaar worden de waarden van de variabelen vastgesteld op 15 augustus (of indien dit geen werkdag is, de eerste werkdag na 15 augustus) en de tarieven zelf worden uiterlijk vastgesteld op 1 november van het voorgaande jaar. Voor tarieven die ingaan per 1 november van een bepaald jaar worden de waarden van de variabelen vastgesteld op de 15 maart (of indien dit geen werkdag is, de eerste werkdag na 15 maart) en de tarieven zelf uiterlijk op 1 juni van hetzelfde jaar.

Beoordeling procedure

100. De Raad acht de procedure voor het bepalen van de waarden van de variabelen van de WACC in overeenstemming met het bepaalde in artikel 3, derde en vierde lid, van het Besluit.³³ Bovendien leidt deze procedure tot meer transparantie dan het actualiseren van de variabelen enkele dagen voor de vaststelling van de tarieven. Omdat gekozen is voor een

³³ In artikel 3, derde lid, van het Besluit is bepaald dat de tarieven en voorwaarden niet eerder ingaan dan vijf maanden na de mededeling, bedoeld in artikel 8.25d, eerste lid, van de Wet luchtvaart. In het vierde lid is bepaald dat Schiphol er zorg voor draagt dat met ingang van 1 april of 1 november tarieven en voorwaarden ingaan.

vaste datum bestaat er geen mogelijkheid tot benadeling van gebruikers door de waarden van de variabelen vast te stellen op een voor Schiphol gunstig moment.

Conclusie vermogenskostenvoet

101. De Raad concludeert dat de wijze van het bepalen van de WACC in overeenstemming is met het bepaalde in het Besluit en met name bijlage C van het Besluit.

4.3.6 Conclusie beoordeling grondslagen toerekeningssysteem

102. Op grond van hetgeen in paragraaf 4.3 is overwogen stelt de Raad vast dat de grondslagen van het toerekeningssysteem voldoen aan de gestelde eisen van integraliteit, proportionaliteit en marktconformiteit. Toepassing van het toerekeningssysteem zal resulteren in kostengeoriënteerde tarieven, zoals vereist in artikel 8.25d, derde lid, van de Wet luchtvaart, mits de in het toerekeningssysteem gehanteerde verdeelsleutels ook aan de gestelde eisen voldoen en toepassing van de grondslagen op de in het toerekeningssysteem opgenomen verdeelsleutels op juiste wijze plaatsvindt. De Raad beoordeelt in het hiernavolgende de in het toerekeningssysteem gehanteerde verdeelsleutels.

4.4 Beoordeling verdeelsleutels

103. Zoals uit paragraaf 5.1.4 van het toerekeningssysteem blijkt, worden ongeveer 64% van de kosten van luchtvaartactiviteiten direct aan luchtvaartactiviteiten toegerekend. Dit zijn zogenaamde ongedeelde kosten, dit wil zeggen dat er geen verdeelsleutels nodig zijn om deze kosten toe te rekenen aan de luchtvaart- en niet-luchtvaartactiviteiten. Deze volledige toerekening van ongedeelde kosten aan luchtvaartactiviteiten voldoet naar de mening van de Raad per definitie aan de gestelde eisen. In bijlage 1A en 1B bij dit besluit is de beoordeling van deze toerekening weergegeven.

104. De resterende kosten van luchtvaartactiviteiten betreft dus zogenaamde gedeelde kosten. Ongeveer 85% van deze gedeelde kosten³⁴ wordt toegerekend met de vijf belangrijkste verdeelsleutels. In het hiernavolgende beoordeelt de Raad deze vijf verdeelsleutels. In bijlage 1A en 1B bij dit besluit is ook de beoordeling van de overige verdeelsleutels weergegeven. Met de toepassing van deze overige verdeelsleutels wordt het resterende deel van de kosten van luchtvaartactiviteiten toegerekend.³⁵

³⁴ Dit betreft ongeveer 31% van de totale kosten van luchtvaartactiviteiten.

³⁵ Dit betreft ongeveer 15% van de gedeelde kosten en 5% van de totale kosten van luchtvaartactiviteiten.

105. De vijf belangrijkste verdeelsleutels zijn
1. Toerekening activa en afschrijvingskosten van het terminalcomplex;
 2. Toerekening exploitatiekosten terminalcomplex (exclusief afschrijvingen);
 3. Toerekening beveiligingskosten;
 4. Toerekening kosten landzijdige infrastructuur;
 5. Toerekening kosten centrale stafafdelingen.
106. Bij de beoordeling van de verdeelsleutels van gedeelde kosten staat met name het vereiste van proportionaliteit centraal. De proportionaliteitseis houdt in dat bij toepassing van het toerekeningssysteem de kosten van gemeenschappelijke productiemiddelen worden toegerekend naar de mate waarin zij daadwerkelijk voor luchtvaartactiviteiten worden gebruikt. Daarvoor zullen verdeelsleutels (de principes voor de toerekening van kosten) gehanteerd moeten worden die geschikt zijn om het daadwerkelijke gebruik van de gemeenschappelijke productiemiddelen in uit te drukken, teneinde de kosten van die gemeenschappelijke productiemiddelen naar rato van het gebruik voor luchtvaartactiviteiten aan die activiteiten te kunnen toedelen.

4.4.1 Toerekening activa en afschrijvingskosten van het terminalcomplex

107. Deze toerekening betreft de verdeling van de activa en afschrijvingskosten van het terminalgebouw. Op hoofdlijnen zijn de kosten van het gebouw als volgt verdeeld. Het terminalcomplex is eerst opgedeeld in gebouwdelen. De kosten van een aantal specifieke activa in een gebouwdeel, worden, indien ze uitsluitend door één bepaalde afnemer worden gebruikt geheel toegerekend aan deze specifieke afnemer. Indien sprake is van een gedeeld productiemiddel worden de boekwaarde en jaarlijkse afschrijvingskosten verdeeld op basis van de vierkante meterverdeling van het betreffende gebouwdeel. De maatstaf voor de verdeling van het vloeroppervlak betreft het verhuurbare vloeroppervlak, waarbij gebruikt wordt gemaakt van de zogenaamde NEN-2580 normering. Kenmerk van deze wijze van meten is dat bepaalde gemeenschappelijk gebruikte delen van het gebouw niet tot het verhuurbare vloeroppervlak worden berekend (bijvoorbeeld liften en trappenhuisen). Alle ruimten die wel tot het verhuurbare vloeroppervlak worden gerekend worden vervolgens op basis van een vierkante meterverdeling verdeeld over de luchtvaartactiviteiten en de niet-luchtvaartactiviteiten. Deze berekeningssystematiek heeft tot gevolg dat de kosten van de gemeenschappelijke gebruikte delen per gebouwdeel over de luchtvaartactiviteiten en de niet-luchtvaartactiviteiten worden verdeeld conform de vierkante meterverdeling van het verhuurbare vloeroppervlak.

108. Schiphol hanteert twee uitgangspunten in afwijking van de NEN-2580 normering, vastgelegd in addendum NEN-2580:
1. publieke parkeerruimten in het terminalgebouw behoren wel tot de verhuurbare ruimte, omdat deze tot een aparte PMC behoren en een aparte bedrijfsactiviteit vormen.
 2. zogenaamde SER-ruimten³⁶ in de terminal behoren tot de gebouwgebonden ruimten, omdat deze SER-ruimten noodzakelijk zijn vanwege de ontwikkeling van het terminalcomplex en door de grotere vraag naar datacommunicatie dan voorzien bij de aanleg van het terminalcomplex. Door de zogenaamde SER-ruimten als gebouwgebonden te zien worden de kosten van deze ruimten verdeeld over de afnemers van het (betreffende deel van het) terminalcomplex.
109. Schiphol verdeelt vervolgens het verhuurbare vloeroppervlak naar de verschillende PMC's op grond van een aantal nader uitgewerkte uitgangspunten, onder andere voor uitrolbare winkels, etalages, open winkelpuien, balies, forfaitaire correcties, passagierstoiletten, grenscontrole, "restruimtes", passantenstroom Schiphol Plaza en expeditieruimten.
110. De activa en afschrijvingskosten per gebouwdeel worden toegerekend aan de PMC's op basis van de vastgestelde vierkante meter verdeelsleutel per gebouwdeel.
111. De Raad acht de vorenstaande toerekening acceptabel in die zin dat zij correspondeert met het daadwerkelijke gedeelde gebruik van de gemeenschappelijk gebruikte delen van het terminalcomplex en dat aldus de schaalvoordelen die ontstaan omdat bepaalde gebouwdelen tegelijkertijd voor meerdere gebruiksdoeleinden worden gebruikt in voldoende mate in de kosten van luchtvaartactiviteiten tot uitdrukking komen. Door de in randnummer 108 genoemde afwijkingen van de NEN-2580 normering wordt beter het daadwerkelijke medegebruik gemeten dan op grond van de NEN-2580 normering.

4.4.2 Toerekening exploitatiekosten terminalcomplex (exclusief afschrijvingen)

112. Door middel van deze verdeelsleutel worden de exploitatiekosten van het terminalcomplex aan de diverse afnemers van het terminalcomplex toegerekend. Het betreft hier onder meer de kosten van schoonmaak, de kosten van energie (gas en elektra) en de kosten van watergebruik. De kosten van water en energie omvatten zowel de kosten van de netwerken als de kosten van het gebruik. Voor de verdeling van de energiekosten wordt eerst de

³⁶ De bekabeling in een bepaald deel van een gebouw loopt vanuit één centraal gelegen punt (verdelerruimte) naar de feitelijke netwerkaansluiting op de werkplek. Dit centrale punt is een technische ruimte die wordt aangeduid met het begrip "Satellite Equipment Room" (SER). In de SER worden de kabels doorverbonden met de ter plaatse opgestelde schakelapparatuur (hardware, switches).

energie-intensiteit vastgesteld per functiegebied.³⁷ Vervolgens worden de vierkante meters (en het daarmee samenhangende energieverbruik) per functiegebied toegewezen aan de verschillende PMC's. Daarna worden de functiegebieden vertaald naar de PMC's die van deze functiegebieden gebruik maken en worden de kosten per functiegebied aan de hand van het vierkante meterbeslag van de desbetreffende PMC toegerekend. Verdeling van kosten van water vindt plaats conform de vierkante meterverdeling van het hele terminalgebouw. De kosten van schoonmaak worden eerst naar een etage in een gebouwdeel toegerekend alvorens ze conform de vierkante meterverdeling van de etage over afnemers worden verbijzonderd.

113. De Raad acht de hiervoor beschreven verdeelsleutel adequaat om het gemeenschappelijk gebruik van het terminalcomplex in uit te drukken, teneinde de kosten van het terminalcomplex naar rato van het gebruik voor luchtvaartactiviteiten aan die activiteiten toe te rekenen. De verdeelsleutel voldoet daarmee aan het proportionaliteitsvereiste

4.4.3 Toerekening beveiligingskosten

114. Door middel van deze verdeelsleutel worden de kosten van de activiteiten ten behoeve van grenspassage en beveiliging toegerekend. De kosten en activa met betrekking tot grenspassage komen volledig ten laste van de PMC Security. Voor de kosten en activa van de beveiliging wordt een onderscheid gemaakt naar verschillende gebieden en wettelijke voorschriften voor de beveiliging in deze gebieden. Beveiliging van de Security Restricted Areas (SRA) worden toegerekend aan PMC Security. Voor de overige gebieden geldt een rechtstreekse toerekening voor specifieke beveiligingsmaatregelen (bijvoorbeeld winkelbeveiliging) en toerekening op basis van de vierkante meter verdeling voor de overige beveiligingsmaatregelen.
115. De Raad acht deze verdeelsleutel adequaat om het gemeenschappelijk gebruik van de activiteiten van grenspassage en beveiliging in uit te drukken, teneinde de kosten van deze activiteiten naar rato van het gebruik voor luchtvaartactiviteiten aan die activiteiten toe te rekenen. De verdeelsleutel voldoet daarmee aan het proportionaliteitsvereiste.

4.4.4 Toerekening kosten landzijdige infrastructuur

116. Deze toerekening betreft de infrastructuur aan de landzijde van de luchthaven, dat wil zeggen, alle infrastructuur die zich op de buitenterreinen van de luchthaven bevindt met uitzondering van de terreinen in gebruik voor het landen en opstijgen en parkeren van vliegtuigen (airfields en platforms). Voor de verdeling van de kosten van deze landzijdige

³⁷ Een functiegebied is een gebied in het terminalcomplex met een gelijkwaardige energie-intensiteit.

infrastructuur heeft Schiphol in het toerekeningssysteem een verdeling van de kosten opgenomen, die uiteenvalt in twee stappen:

1. er worden kosten naar verschillende arealen toegerekend, en;
2. deze kosten per areaal worden verbijzonderd naar PMC's op basis van verkeerstellingen.

117. Bij de berekening van de te verdelen kosten per areaal (de eerste stap) worden afschrijvings- en vermogenskosten rechtstreeks aan het areaal toegerekend waarvoor deze kosten worden gemaakt, de kosten van onderhoud en groenvoorziening worden aan de arealen toegerekend op basis van verkeersintensiteit. De resterende kosten worden toegerekend op basis van de historische aanschafwaarde per areaal in het totaal van de arealen.

118. De Raad accepteert deze wijze van toerekenen. De kosten worden zoveel mogelijk causaal toegerekend aan de arealen en de verschillende afnemers van een areaal. Voor wat betreft de onderhoudskosten geldt dat deze zijn gebaseerd op een contract met een aannemer dat voor de gehele landzijdige infrastructuur geldt. Het is voor Schiphol niet exact bekend of vooraf te voorzien in welke precieze arealen binnen het kader van deze contracten werkzaamheden zullen worden verricht. De Raad acht de verkeersintensiteit een goede maatstaf om de onderhoudskosten per areaal te verdelen, omdat aannemelijk is dat de mate van onderhoud in belangrijke mate varieert met de intensiteit van het verkeer in de verschillende arealen.

119. De Raad acht deze verdeelsleutel dan ook adequaat om het gemeenschappelijk gebruik van de infrastructuur aan de landzijde van de luchthaven in uit te drukken, teneinde de kosten van dit gebruik naar rato van het gebruik voor luchtvaartactiviteiten aan die activiteiten toe te rekenen. De verdeelsleutel voldoet daarmee aan het proportionaliteitsvereiste.

4.4.5 Toerekening kosten centrale stafafdelingen

120. Deze toerekening betreft de kosten van de centrale stafafdelingen. Deze kosten worden in de volgende zes delen toegerekend.

121. In de eerste plaats worden stafkosten voor buitenlandse deelnemingen rechtstreeks aan niet-luchtvaartactiviteiten toegerekend. De Raad is van oordeel dat deze activiteiten en de bijbehorende kosten terecht niet aan luchtvaartactiviteiten worden toegerekend

122. Ten tweede worden de kosten van de Facilitaire Dienst met betrekking tot huisvesting (de huurkosten) toegerekend op basis van vierkante metergebruik van de afdelingen per PMC. Zoals aangegeven in 4.4.1 en 4.4.2 acht de Raad een verdeling van dergelijke kosten op basis van vierkante meters aanvaardbaar.

123. Ten derde worden overige kosten van de Facilitaire Dienst toegerekend op basis van het aandeel van de personeelskosten van eigen personeel per PMC in het totaal van de PMC's. De Raad oordeelt dat personeelskosten een goede maatstaf vormen voor het daadwerkelijke medegebruik van de luchtvaartactiviteiten en dus voor de toerekening van de bijbehorende kosten.
124. In de vierde plaats worden verzekeringskosten toegerekend op basis van het verzekerde bedrag. Dit betreft de herbouwwaarde per verzekerd object en toerekening naar de afnemers van het object op basis van vierkante meterverdeling. De kosten voor bedrijfsschadeverzekeringen worden toegerekend op basis van de omzet per PMC. De Raad is van oordeel omdat het verzekerde bedrag een geschikte verdeelsleutel is omdat het verzekerd bedrag ook de basis is voor de verzekeringspremie.
125. Ten vijfde worden de kosten van de centrale HR-afdeling verdeeld op basis van het aandeel in de personeelskosten van eigen personeel per PMC in het totaal van de PMC's. De Raad ziet een duidelijke relatie tussen de kosten van de centrale HR-afdeling en de personeelskosten per PMC en acht daarom deze verdeelsleutel geschikt.
126. In de laatste plaats worden de overblijvende kosten³⁸ worden verdeeld naar rato van de verdeling van de kosten per PMC, nadat doorbelastingen en overige allocaties hebben plaatsgevonden. De Raad acht toepassing van deze verdeelsleutel in overeenstemming met het bepaalde in artikel 8, tiende lid, onder a, van het Besluit. Hierin is immers bepaald dat kosten die niet rechtstreeks of zoveel mogelijk rechtstreeks kunnen worden toegerekend aan een bepaalde activiteit, proportioneel worden toegerekend op grond van het aandeel van de luchtvaartactiviteiten in de totale kosten.
127. Naar het oordeel van de Raad zijn vorenstaande wijzen van toerekenen adequaat om het gemeenschappelijk gebruik van de centrale stafafdelingen in uit te drukken, teneinde de kosten van deze afdelingen naar rato van het gebruik voor luchtvaartactiviteiten aan die activiteiten toe te rekenen. De verdeelsleutels voldoen daarmee aan het proportionaliteitsvereiste.

4.4.6 Conclusie beoordeling verdeelsleutels

128. De Raad is van oordeel dat alle in het toerekeningssysteem gehanteerde verdeelsleutels in overeenstemming zijn met de in artikel 8.25g, eerste lid, van de Wet luchtvaart en de in het Besluit gestelde eis van proportionaliteit. Tevens voldoen de verdeelsleutels aan het vereiste

³⁸ Dit betreffen bijvoorbeeld kosten van de directie en de raad van commissarissen en de afdelingen corporate control en corporate communication.

van marktconformiteit. Immers, de verdeelsleutels volgen de in het toerekeningssysteem beschreven grondslagen. Omdat de verdeelsleutels voldoen aan de vereisten van proportionaliteit en marktconformiteit leidt toepassing van deze sleutels tot integrale toerekening van kosten aan luchtvaartactiviteiten. Hiermee is eveneens voldaan aan het vereiste van integraliteit. In bijlage 1A en 1B bij dit besluit is de beoordeling van alle verdeelsleutels weergegeven.

4.5 Algemene conclusie

129. De Raad concludeert dat de structuur en de grondslagen van het toerekeningssysteem en de in het toerekeningssysteem gehanteerde verdeelsleutels voldoen aan de eisen die in de Wet luchtvaart en het Besluit aan het toerekeningssysteem gesteld worden.

5 Beoordeling mogelijkheid tot tussentijdse wijzigingen

5.1 Inleiding

130. In hoofdstuk 10 van het toerekeningssysteem heeft Schiphol een beschrijving opgenomen van de mogelijkheid om wijzigingen aan te brengen in het toerekeningssysteem gedurende de periode waarvoor de Raad aan dat systeem goedkeuring heeft verleend. Voor deze zogenaamde tussentijdse wijzigingen is in het toerekeningssysteem een aantal algemene voorwaarden opgenomen en per categorie wijziging zijn aanvullend specifieke voorwaarden opgenomen. Voor wijzigingen die niet voldoen aan de voorwaarden geldt onverminderd dat het in artikel 8.25g van de Wet Luchtvaart voorgeschreven goedkeuringstraject moet worden doorlopen.
131. In oktober 2009 heeft Schiphol een gewijzigd toerekeningssysteem ter goedkeuring aan de Raad voorgelegd voor de periode tot 1 januari 2011, waarin ook de mogelijkheid tot tussentijdse wijzigingen is opgenomen. De thans in het toerekeningssysteem beschreven mogelijkheid tot tussentijdse wijzigingen komt inhoudelijk geheel overeen met hetgeen in oktober 2009 door Schiphol aan de Raad is voorgelegd. Bij besluit 10 februari 2010 heeft de Raad voor de periode tot 1 januari 2011 goedkeuring verleend aan het gewijzigde toerekeningssysteem, inclusief de mogelijkheid tot tussentijdse wijzigingen onder de beschreven voorwaarden.
132. Aangezien de Raad in het onderhavige besluit het toerekeningssysteem integraal beoordeelt, volgt in het hiernavolgende de beoordeling van de mogelijkheid tot tussentijdse wijzigingen, zoals ook in het besluit van 10 februari 2010 is opgenomen.

5.2 Bevoegdheid

133. Bij de beoordeling van de generieke goedkeuring vooraf van wijzigingen in het toerekeningssysteem van Schiphol door de Raad 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, alsmede de uitwerking daarvan in het Besluit kan worden getreden. Voorts dienen de belangen van gebruikers te zijn gewaarborgd.

5.3 Beoordeling

134. 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 planningsproblematiek wat betreft het periodiek vaststellen van de tarieven door Schiphol die zich voordoet als steeds de goedkeuringsprocedure doorlopen moet worden.
135. Wat betreft het waarborgen van de belangen van gebruikers³⁹ oordeelt de Raad als volgt. In de eerste plaats geldt dat de gebruikers via de uniforme openbare voorbereidingsprocedure van afdeling 3.4 Awb hun zienswijze op het onderhavige ontwerpbesluit kunnen geven en daarmee op de categorieën van wijzigingen waar de goedkeuring vooraf betrekking op heeft en op de door Schiphol daarbij geformuleerde voorwaarden. In de tweede plaats geldt dat indien Schiphol een tussentijdse wijziging doorvoert, gebruikers een aanvraag op basis van artikel 8.25f van de Wet luchtvaart bij de Raad kunnen indienen indien zij van mening zijn dat de wijziging in strijd is met het bepaalde bij of krachtens de Wet luchtvaart. In de derde plaats stelt de Raad vast dat gebruikers steeds kennis kunnen nemen van de wijzigingen die Schiphol tussentijds doorvoert, omdat Schiphol de doorgevoerde tussentijdse wijzigingen rapporteert in de tariefconsultatie die volgt op het doorvoeren van de wijzigingen en in de jaarlijkse financiële verantwoording. Ten slotte geldt 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 de belangen van gebruikers hiermee voldoende gewaarborgd.
136. De Raad overweegt dat het doorlopen van de goedkeuringsprocedure, inclusief de uniforme openbare voorbereidingsprocedure die daarvan deel uitmaakt, voor wijzigingen van beperkte betekenis leidt tot hoge administratieve lasten. In het geval 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 redelijkerwijs niet verlangd worden.

³⁹ Zoals gedefinieerd artikel 8.1b van de Wet luchtvaart.

137. 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 Besluit.
138. 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, 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 het onderhavige ontwerpbesluit, de genoemde informatievoorziening over de wijzigingen van Schiphol aan gebruikers, de mogelijkheid voor gebruikers om een klacht in te dienen over de tarieven (bijvoorbeeld naar aanleiding van een wijziging in het toerekeningssysteem) en de mogelijkheid een verzoek tot handhaving in te dienen bij de Raad.
139. 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.

5.4 Conclusie ten aanzien van generieke goedkeuring vooraf

140. 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 Besluit verrekenbaar zijn en de wijzigingen op grond van veranderingen in IFRS.
141. 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 Besluit.

6 Zienswijze van gebruikers en (andere) belanghebbenden

142. In het definitieve besluit van de Raad ter goedkeuring van het toerekeningssysteem zullen in dit hoofdstuk de zienswijzen van belanghebbenden worden vermeld en beoordeeld. De ingediende zienswijzen kunnen op het definitieve besluit van de Raad van invloed zijn.

7 Besluit

143. De Raad van Bestuur van de Nederlandse Mededingingsautoriteit besluit dat het toerekeningssysteem van de kosten en opbrengsten in de zin 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 dat door Schiphol aan de Raad is voorgelegd op 15 februari 2010, goed te keuren.
144. De Raad ziet geen aanleiding om het toerekeningssysteem voor een kortere periode goed te keuren dan de op grond van in artikel 12 van het Besluit gestelde maximumtermijn van 5 jaar. De Raad keurt het toerekeningssysteem dan ook goed voor de periode van 1 januari 2011 tot 1 januari 2016.
145. Bij wijzigingen die zich gedurende de periode 1 januari 2011 tot 1 januari 2016 voordoen en die niet voldoen aan de in paragraaf 4.4 gestelde eisen voor tussentijdse wijzigingen van beperkte betekenis, moet de in artikel 8.25g, eerste lid, van de Wet luchtvaart voorgeschreven goedkeuringsprocedure opnieuw worden doorlopen.
146. Dit besluit treedt in werking na bekendmaking in de Staatscourant.

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

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

Datum:

Bijlage IA: Beoordeling doorbelastingen

1. In deze bijlage beoordeelt de Raad de in het toerekeningssysteem opgenomen doorbelastingen. Het gaat om de verdeelsleutels die opgenomen zijn in bijlage 3 van het toerekeningssysteem.
2. In tabel 1A is deze onderbouwing samengevat. Hierbij wordt aan elke doorbelasting een aantal eigenschappen toegekend en voor de beoordelingen van elke doorbelasting wordt een aantal criteria gehanteerd. Deze eigenschappen en criteria worden hieronder toegelicht. In tabel 1A wordt verwezen naar de randnummers van deze toelichtingen.
3. Voor de doorbelastingen geldt dat deze moeten voldoen aan de gehanteerde criteria. Wanneer de doorbelastingen aan deze criteria voldoen, zullen ze voldoen aan de in de Wet luchtvaart en het Besluit gestelde eisen. Voor elk criterium wordt hieronder een generieke onderbouwing gegeven of de doorbelastingen al dan niet aan het betreffende criterium voldoen. Voor doorbelastingen waarvoor de onderbouwing afwijkt van deze generieke onderbouwing wordt een specifieke toelichting gegeven in de randnummers 26 tot en met 33 van deze bijlage. In tabel 1A wordt verwezen naar de randnummers van deze onderbouwingen en toelichtingen.
4. De doorbelastingen volgen de indeling van het toerekeningssysteem, namelijk dezelfde clustering en nummering per Operating Unit (OU).

Eigenschappen

5. Voor de beeldvorming van de doorbelastingen zijn in tabel 1A de volgende vijf eigenschappen van elke doorbelasting weergegeven, die hieronder worden toegelicht:
 - a. Wat wordt er doorbelast?
 - b. Welk domein betreft de doorbelasting?
 - c. Wat is de omvang van de doorbelasting?
 - d. In hoeverre is de doorbelasting gewijzigd ten opzichte van het huidige toerekeningssysteem?
 - e. Wat is de basis van de sleutel die gebruikt wordt voor de doorbelasting?
6. Voor de eerste eigenschap is aangegeven of de doorbelasting kosten, opbrengsten en/of activa betreft. In tabel 1A wordt dit weergegeven in de drie kolommen onder "Betreft". Voor doorbelastingen geldt per definitie dat deze betrekking hebben op kosten en/of opbrengsten

en niet op activa.¹ Een doorbelasting van kosten tussen twee kostenplaatsen leidt tot een verantwoording van kosten op de kostenplaats van bestemming en een verantwoording van een opbrengst/ kostenverlaging op de kostenplaats van oorsprong.

7. Voor de tweede eigenschap is voor elke doorbelasting aangegeven of de deze betrekking heeft op luchtvaartactiviteiten, beveiligingsactiviteiten en/ of niet-luchtvaartactiviteiten. Dit betekent dat het betreffende domein oorsprong of bestemming van de doorbelasting is. In tabel 1A wordt dit weergegeven in de drie kolommen onder "Domein". In principe zijn alleen doorbelastingen die de domeinen luchtvaartactiviteiten en/ of beveiligingsactiviteiten betreffen relevant voor de kostentoerekening.
8. Voor de derde eigenschap is voor elke doorbelasting aangegeven wat de geschatte omvang van de doorbelasting voor het boekjaar 2011 is, uitgedrukt als het saldo van kosten en opbrengsten toegerekend aan luchtvaart- en beveiligingsactiviteiten tezamen. Hierbij wordt uitgegaan van de volgende staffel: 0-1 mln, 1-5 mln, 5-10 mln, 10-20 mln, >20 mln. In tabel 1A wordt dit weergegeven in de kolom "Omvang". De werkelijke omvang in 2011 en volgende jaren kan van deze inschatting afwijken. Deze eigenschap is derhalve alleen indicatief bedoeld.
9. Voor de vierde eigenschap is voor elke doorbelasting aangegeven in hoeverre de doorbelasting is gewijzigd ten opzichte van het gewijzigde toerekeningssysteem dat op 10 februari 2010 door de Raad is goedgekeurd. Tabel 1A geeft hiervoor vier mogelijkheden in de kolom "Gewijzigd":
 - *geen wijziging in de doorbelasting* (niet gemarkeerd), dat wil zeggen dat de beschrijving van de doorbelasting onveranderd is;
 - *geringe wijzigingen in de doorbelasting* (gemarkeerd met "**"), dat wil zeggen dat de wijzigingen in de beschrijving van de doorbelasting zich beperken tot tekstuele correcties zonder gevolgen voor de toerekening (bijvoorbeeld naamaanpassingen, correcties spelfouten, etc.);
 - *aanpassing van de doorbelasting* (gemarkeerd met "***"), dat wil zeggen dat de wijzigingen in de beschrijving van de doorbelasting betrekking hebben op een aanpassing in de wijze van toerekening of een verduidelijking; of
 - *andere of nieuwe doorbelasting* (gemarkeerd met "****"), dat wil zeggen dat de wijzigingen in de beschrijving van de doorbelasting betrekking heeft op een andere manier van toerekenen of een nieuwe doorbelasting.

¹ Overigens kunnen de kosten behorend bij activa (afschrijvingen en vermogenskosten) wel onderdeel zijn van een doorbelasting. Dus activa zelf worden niet doorbelast (maar eventueel gealloceerd), bijbehorende kosten kunnen wel worden doorbelast.

10. Voor de vijfde eigenschap is voor elke doorbelasting aangegeven wat de basis is van de sleutel van de doorbelasting, dat wil zeggen wat de (hoofd)eenheid (bijvoorbeeld aantal voertuigen, kosten van werkorders, inzet van uren, etc.) is op grond waarvan de doorbelasting plaatsvindt via de bijbehorende kosten/opbrengsten per eenheid. In tabel 1A wordt dit weergegeven in de kolom "Sleutelbasis".

Criteria

11. De beoordeling van de doorbelastingen gebeurt aan de hand van drie groepen criteria. De eerste groep betreft de transparantie van de beschrijving van de doorbelasting, de tweede groep betreft de toerekeningsprincipes van de doorbelasting en de derde groep betreft de meting van de benodigde gegevens van de doorbelasting. Deze criteria worden hieronder toegelicht.

Eerste groep: transparantie van de beschrijving

12. De beoordeling van de transparantie van de beschrijving van de doorbelasting betreft drie vragen, namelijk:
 - a. Is de beschrijving van de doorbelasting duidelijk?
 - b. Zijn de oorsprong en de bestemming van de doorbelasting duidelijk?
 - c. Is de reden voor de doorbelasting duidelijk?
13. Met betrekking tot de eerste vraag merkt de Raad op dat alle doorbelastingen duidelijk beschreven zijn, aangezien voor elke doorbelasting de relevante activiteiten en kosten en/of opbrengsten helder, correct en volledig beschreven zijn. In tabel 1A is dit weergegeven in de kolom "1a Beschrijving duidelijk?".
14. Met betrekking tot de tweede vraag merkt de Raad op dat alle doorbelastingen duidelijk beschreven zijn, aangezien voor elke doorbelasting de kostenplaats van oorsprong en van bestemming van de kosten en/of opbrengsten helder, correct en volledig beschreven zijn. In tabel 1A wordt dit weergegeven in de kolom "1b Oorsprong en bestemming duidelijk?".
15. Met betrekking tot de derde vraag is de Raad van oordeel dat alle doorbelastingen duidelijk beschreven zijn, aangezien voor elke doorbelasting de reden van de doorbelasting helder beschreven is. Zoals weergegeven in randnummer 32 van dit besluit en beschreven in hoofdstuk 5 van het toerekeningssysteem zijn er vier redenen voor doorbelasting:
 1. Vanwege wettelijke of verslaggevingstechnische eisen: bijvoorbeeld als voor een dochteronderneming een aparte jaarrekening moet worden gedeponeed.
 2. Om opbrengsten van een PMC volledig te registreren (niet doorbelasten zou leiden tot onvolledige vastlegging van de opbrengsten): bijvoorbeeld verhuringen van Schiphol Real Estate of leveringen van Utility Services.

3. Om kosten te kunnen activeren bij de ontvangende kostenplaats: bijvoorbeeld voor uren van projectmedewerkers Centrale Projectenorganisatie (CPO).
 4. Om allocatie te vereenvoudigen: bijvoorbeeld door een deel van de kosten van een kostenplaats door te belasten kunnen de resterende kosten volledig rechtstreeks aan één PMC gealloceerd worden, dat wil zeggen zonder toepassing van een nadere verdeelsleutel.
16. Tabel 1A geeft bij elke doorbelasting aan om welke van deze vier redenen het gaat in de kolom “1c Reden voor doorbelasting duidelijk?”.

Tweede groep: toerekeningsprincipes

17. De beoordeling van de toerekeningsprincipes van de doorbelasting betreft de volgende vier vragen:
- a. Betreft de doorbelasting luchtvaart- en/of beveiligingsactiviteiten?
 - b. Is de methode van de doorbelasting marktconform?
 - c. Is de onderliggende maatstaf voor gebruik van de doorbelasting proportioneel?
 - d. Leidt de doorbelasting tot integrale toerekening?
18. Met betrekking tot de eerste vraag oordeelt de Raad dat voor alle doorbelastingen duidelijk is wat de relevante luchtvaart- en/of beveiligingsactiviteiten zijn in geval van doorbelasting aan PMC Aviation en/of PMC Security en wat de relevante niet-luchtvaartactiviteiten zijn in geval van doorbelasting vanuit PMC Aviation en/of PMC Security. In tabel 1A wordt dit weergegeven in de kolom “2a Luchtvaart-/ beveiligingsactiviteiten?”.
19. Met betrekking tot de tweede vraag is de Raad van oordeel dat alle doorbelastingen voldoen aan het vereiste van marktconformiteit zoals beschreven in randnummers 21 tot en met 23 van dit besluit. Belangrijke uitgangspunten van het toerekeningssysteem zijn onder andere dat alle doorbelastingen gebaseerd zijn op IFRS en dat toerekening aan derden minimaal tegen integrale kostprijs plaatsvindt. Doorbelastingen die op grond van de Wet luchtvaart niet gebaseerd zijn op IFRS,² of waarbij toerekening aan derden niet minimaal tegen integrale kostprijs plaatsvindt, worden hieronder specifiek toegelicht in de randnummers 26 tot en met 33 van deze bijlage. In tabel 1A zijn deze doorbelastingen gemarkeerd met “✓ !” in de kolom “2b Marktconformiteit?” en het randnummer van de specifieke toelichting staat in de kolom “Specifieke toelichting”.

² Eventuele afwijkende behandeling betreft leases of de unuïteitenmethode in de doorbelastingen.

Afwijkingen op grond van de behandeling van bouwrente worden hier niet toegelicht omdat dit op diverse activa betrekking kan hebben.

20. Met betrekking tot de derde vraag is de Raad van oordeel dat alle doorbelastingen voldoen aan het vereiste van proportionaliteit, zoals beschreven in randnummers 19 en 20 van dit besluit. De sleutels, zoals gebruikt voor de doorbelasting, dienen een goede maatstaf te zijn voor het medegebruik van de kosten en/of opbrengsten door de activiteiten ten behoeve van luchtvaartactiviteiten en beveiligingsactiviteiten. Doorbelastingen waarbij de geschiktheid van de sleutel niet evident is, in de zin dat de causale relatie tussen de sleutel en de het medegebruik van kosten of opbrengsten niet direct duidelijk is, worden hieronder apart toegelicht. In tabel 1A zijn deze doorbelastingen gemarkeerd met “✓ !” in de kolom “2c Proportionaliteit?” en het randnummer van de specifieke toelichting staat in de kolom “Specifieke toelichting”.
21. Met betrekking tot de vierde vraag oordeelt de Raad dat alle doorbelastingen voldoen aan het vereiste van integraliteit, zoals beschreven in randnummers 17 en 18 van dit besluit. De toerekening van kosten en/of opbrengsten op grond van de doorbelasting dient te leiden tot een volledige toerekening van alle kosten en/of opbrengsten die voor luchtvaart- en beveiligingsactiviteiten worden gemaakt. Voor bijna alle doorbelastingen geldt dat indien voldaan is aan de criteria voor marktconformiteit en proportionaliteit, ook automatisch voldaan wordt aan het vereiste van integraliteit. Voor sommige doorbelastingen is echter toch een toelichting vereist. In tabel 1A zijn deze doorbelastingen gemarkeerd met “✓ !” in de kolom “2d Integraliteit?” en het randnummer van de specifieke toelichting staat in de kolom “Specifieke toelichting”.

Derde groep: meting

22. De beoordeling van de meting van de benodigde gegevens voor de doorbelasting doorbelasting wordt verricht aan de hand van de volgende twee vragen:
- a. Is de methode van meten verifieerbaar?
 - b. Is de frequentie van meten aanvaardbaar?
23. Met betrekking tot de eerste vraag is de Raad voor alle doorbelastingen van mening dat de methode om de benodigde gegevens voor de doorbelasting te meten, verifieerbaar is. Deze verificatie is ook onderwerp van de accountantscontrole op de financiële verantwoording. In tabel 1A is dit weergegeven in de kolom “3a Methode verifieerbaar?”.
24. Met betrekking tot de tweede vraag is de Raad van oordeel dat voor alle doorbelastingen de frequentie van meten van de benodigde gegevens aanvaardbaar is. Voor de meeste doorbelastingen zijn de sleutels zijn gebaseerd op de gegevens uit de jaarlijkse begrotingcyclus van Schiphol of gegevens verkregen op een specifiek peilmoment. De Raad acht een jaarlijkse frequentie aanvaardbaar, aangezien tarieven ook in de regel jaarlijks worden vastgesteld. Voor doorbelastingen waarbij de frequentie afwijkt of verduidelijking noodzakelijk is wordt hieronder een specifieke toelichting gegeven. In tabel 1A zijn deze

doorbelastingen gemarkeerd met “✓ !” in de kolom “3b Frequentie aanvaardbaar?” en het randnummer van de specifieke toelichting staat in de kolom “Specifieke toelichting”.

Beoordeling

25. De Raad is van oordeel dat alle doorbelastingen voldoen aan vereisten zoals beschreven in hoofdstuk 2 van dit besluit. Voor de meeste doorbelastingen geldt de generieke onderbouwing zoals hierboven weergegeven bij de verschillende criteria. Voor de doorbelastingen waarvoor de onderbouwing afwijkt van deze generieke onderbouwingen, zijn hieronder specifieke toelichtingen opgenomen. In tabel 1A wordt in de rij “Randnummers Bijlage 1A” verwezen naar de randnummers van de generieke onderbouwing en in de kolom “Specifieke toelichting” wordt verwezen naar de randnummers van specifieke toelichtingen.

Specifieke toelichtingen

Doorbelastingen OU Aviation

26. De doorbelasting ‘D2a FM Fleetmanagement, voertuigen’ betreft met name operational leases van dienstvoertuigen en personenauto’s. Voor interne leases, dat wil zeggen binnen de Schiphol Group, worden de leasebedragen bepaald op basis van de integrale kostprijs, inclusief vermogenskosten volgens de WACC voor luchtvaartactiviteiten. Voor externe leases, dat wil zeggen met een externe leasemaatschappijen, worden de leasebedragen gevormd door de gefactureerde leasekosten. De Raad is van oordeel dat hiermee voldaan wordt aan de bedrijfseconomisch aanvaardbare manier van toerekenen. Voor interne leases komen de leasebedragen namelijk overeen met de voorgeschreven interne toerekening ongeacht of dit in leasevorm of anders gebeurt. Voor externe leases is sprake van een marktprijs met een derde partij in overeenstemming met IFRS. Hiermee wordt naar het oordeel van de Raad voldaan aan de vereisten van marktconformiteit.
27. De doorbelasting “D4 SS&E/ SEF/ PST, branddoormeldsystemen” betreft met name de doorbelasting van branddoormeldsystemen aan Schiphol Real Estate. Deze doorbelasting gaat tegen een marktconform tarief dat minimaal gelijk is aan de integrale kostprijs. Een eventuele marge komt ten gunste van de luchtvaartactiviteiten. De Raad oordeelt dat hiermee voldaan wordt aan de bedrijfseconomisch aanvaardbare manier van toerekenen. Hiermee wordt naar het oordeel van de Raad voldaan aan het vereiste van marktconformiteit.
28. De doorbelasting “D7 Utility Services, utilities” betreft een uitgebreide toerekening van verschillende utiliteitsdiensten (gas, water, elektra, afval etc.). In het toerekeningssysteem wordt een gedetailleerde beschrijving gegeven van de vaststelling van tariefdragers en de tariefberekeningen. Twee aspecten in deze beschrijving vragen om een korte toelichting. Ten eerste de toerekening van de algemene kosten aan utiliteitsproducten. Deze wordt verdeeld

op basis van een gekozen verhouding, namelijk 50% op basis van de tijdsbesteding per product van de medewerkers van de afdeling Utility Services en 50% op basis van de verdeling van de directe kosten per product. De Raad acht deze verhouding aanvaardbaar, omdat beide 50% onderdelen invloed hebben op de hoogte van de algemene kosten maar de exacte invloed niet goed meetbaar is. Ten tweede worden voor de producten gas en elektra eventuele afwijkingen tussen voor- en nacalculatie gecorrigeerd en voor de overige producten niet, gezien de geringe omvang en het beperkte prijsrisico. De Raad acht deze toerekening aanvaardbaar omdat dit niet leidt tot een structureel nadeel voor luchtvaart- of beveiligingsactiviteiten, aangezien het jaren met voordeel en nadeel van deze toerekening elkaar zullen afwisselen. Hiermee wordt naar het oordeel van de Raad in voldoende mate voldaan aan het vereiste van proportionaliteit.

29. De doorbelasting “D10 Airfield Maintenance Services, landzijdige groenwerkzaamheden” bevat ook de toerekening van het zogenaamde mobiele onderhoud aan groenvoorzieningen, dit betreft verplaatsbare boombakken en schalen. Deze kosten worden 50% toegerekend aan Schiphol Real Estate en 50% aan kostenplaats 40240 Bereikbaarheid.³ Deze verdeling is gebaseerd op een telling van de groenvoorzieningen. De verdeling wordt echter vastgezet voor de duur van het toerekeningssysteem en daarmee wijkt de meetfrequentie af van de gangbare jaarlijkse frequentie. De Raad is van oordeel dat dit aanvaardbaar is, omdat de omvang van betreffende kosten geen jaarlijkse hertelling rechtvaardigen en er geen indicaties zijn dat de luchtvaartactiviteiten hierdoor een structureel nadeel leidt. Hiermee wordt naar het oordeel van de Raad voldaan aan de vereisten van proportionaliteit en is de meetfrequentie aanvaardbaar.
30. De doorbelasting “D17a SS&E/ Security/beveiligingskosten, niet SRA gebied” betreft de toerekening van de kosten voor beveiliging van het terminalcomplex, die niet gerelateerd is aan wetgeving voor de SRA. De beveiligingskosten van Schengengebied worden hierbij volledig toegerekend aan beveiligingsactiviteiten. De Raad acht deze toerekening aanvaardbaar, omdat meer gedetailleerde toerekeningen waarschijnlijk zouden leiden tot meer complexiteit en per saldo nauwelijks andere uitkomsten. Hiermee wordt naar het oordeel van de Raad voldaan aan de vereisten van proportionaliteit.
31. De doorbelasting “D18 TRE Terminal Real Estate, gebruik terminal” betreft de toerekening van de kosten voor het gebruik van het terminalcomplex. Hierbij wordt uitgegaan van de normering *NEN-2580* en de *Schiphol-addendum NEN-2580 normering*. De Raad acht de toepassing van de NEN-2580 normering marktconform, omdat dit een gangbare

³ De kosten van kostenplaats 40240 Bereikbaarheid worden verdeeld over luchtvaart- en nite-luchtvaartactiviteiten met allocatie “OU Aviation: A5a Passenger Services / Traffic & Transportation” op grond van verkeerstellingen.

gecertificeerde normering is in de Nederlandse vastgoedwereld gericht op het bepalen van verhuurbare oppervlakten van gebouwen. Schiphol wijkt op de volgende twee punten af van deze normen, via het *Schiphol-addendum NEN-2580 normering*. 1) publieke parkeerplaatsen in het terminalgebouw behoren wel tot het verhuurbare oppervlak, en 2) zogenaamde SER-ruimten⁴ in de terminal worden gezien als gebouwgebonden ruimten. De Raad acht beide aanpassingen aanvaardbaar. De eerste aanpassing maakt het mogelijk om de publieke parkeerplaatsen toe te rekenen aan de PMC Parkeren, waar deze kosten volgens de NEN-normering als niet-verhuurbare oppervlak worden doorbelast aan de afnemers van het terminalcomplex en dus onterecht zouden leiden tot hogere toerekening aan de luchtvaartactiviteiten. De tweede aanpassing is het gevolg van de ontwikkeling van het terminalcomplex en de grotere vraag naar datacommunicatie dan bij de aanleg van het terminalcomplex was voorzien. Door de zogenaamde SER-ruimten als gebouwgebonden te zien worden de kosten van deze ruimten verdeeld over de afnemers van het (betreffende deel van het) terminalcomplex, waar de kosten volgens de NEN-normering aan specifieke afnemers zou moeten worden toegerekend met verschillende kostentoe-rekeningen voor dezelfde infrastructuur tot gevolg. Bovendien is de specifieke toerekening praktisch lastig uitvoerbaar. Met betrekking tot de proportionaliteit geldt dat rekening gehouden wordt met een energie-intensiteit en voor sommige PMC's (Security, Parking, Privium en AD&Info) wordt aangenomen dat deze PMC's geen water verbruiken. De Raad acht deze toerekening aanvaardbaar omdat de gehanteerde maatstaven indicatief zijn voor het daarwerkelijke medegebruik en de kosten van meer gedetailleerde verbruiksmetingen waarschijnlijk niet opwegen tegen de baten van een nauwkeurigere toerekening. Met betrekking tot de meetfrequentie geldt dat de vierkante meter-indeling van het terminalcomplex jaarlijks op 1 juli voor de tarieven van het volgende jaar worden vastgesteld. Dit houdt enerzijds in dat wijzigingen na die peildatum pas bij de volgende meting tot uiting komen en anderzijds dat mogelijke tijdelijke wijzigingen de meting beïnvloeden. De Raad acht deze toerekening aanvaardbaar omdat een hogere meetfrequentie of aanpassing van de toerekening op basis van verwachte veranderingen zouden leiden tot veel meer complexiteit en per saldo nauwelijks andere uitkomsten omdat toerekening van het overgrote deel van het terminalcomplex nauwelijks wijzigt (omdat de bestemming nauwelijks wijzigt). Bovendien zijn er geen indicaties zijn dat de luchtvaartactiviteiten hierdoor een structureel nadeel leiden. Hiermee wordt naar het oordeel van de Raad voldaan aan de vereisten van marktconformiteit en proportionaliteit en is de meetfrequentie aanvaardbaar.

⁴ "Satellite Equipment Room": De bekabeling in een bepaald deel van een gebouw loopt vanuit één centraal gelegen punt (verdelerruimte) naar de feitelijke netwerkaansluiting op de werkplek. Dit centrale punt is een technische ruimte die wordt aangeduid met het begrip "Satellite Equipment Room", kortweg SER. In de SER worden de kabels doorverbonden met de ter plaatste opgestelde schakelapparatuur (hardware, switches).

Doorbelastingen OU Consumers

32. De doorbelasting “D10 VIP (perscentrum)” betreft de toerekening van de kosten van het perscentrum aan de luchtvaartactiviteiten. Hierbij worden de kosten van het perscentrum doorbelast aan de luchtvaartactiviteiten, omdat een perscentrum volgens de Raad een benodigde faciliteit is voor luchtvaartactiviteiten (bijvoorbeeld bij calamiteiten). Eventuele opbrengsten van het gebruik van het perscentrum voor commerciële doeleinden worden ook doorbelast aan de luchtvaartactiviteiten op basis van minimaal de integrale kostprijs. De Raad acht deze wijze van doorbelasten aanvaardbaar omdat het gebruik van het perscentrum op deze manier 100% aan de luchtvaartactiviteiten wordt doorbelast voor het beschikken over deze faciliteit verminderd met het daadwerkelijk gebruik voor commerciële doeleinden. Hiermee wordt naar het oordeel van de Raad voldaan aan de vereisten van integraliteit.

Doorbelastingen OU SDBV

33. De doorbelastingen “D1 t/m D3 Schipholdienstverlening BV (SDBV)” betreft de toerekening van de kosten van karrenregulatie, beveiliginstaken en detachering van bagagepersoneel. Deze doorbelasting van deze activiteiten gaat tegen een tarief dat minimaal gelijk is aan de integrale kostprijs en na onderhandeling tot stand komt. Een eventuele marge komt ten gunste van de luchtvaartactiviteiten, zoals beschreven bij allocatie Dochters/ Deelnemingen Aviation “A1a Schiphol Dienstverlening BV” in bijlage 4 van het toerekeningssysteem onder Allocaties . De Raad oordeelt dat hiermee voldaan wordt aan de bedrijfseconomisch aanvaardbare manier van toerekenen. Hiermee wordt naar het oordeel van de Raad voldaan aan het vereiste van marktconformiteit.

Tabel 1A: Onderbouwing beoordeling doorbelastingen

Randnummer Bijlage 1A	EIGENSCHAPPEN						CRITERIA								Opmerkingen	Specifieke toelichting Randnummer Bijlage 1A		
	Betreft		Domein		Omvang (x EUR 1 miljoen)	Gewijzigd	Transparantie		Toerekeningsprincipes				Meten					
	Kosten	Opbrengsten	Activa	Luchtvaartactiviteiten			Beveiligingsactiviteiten	Niet-luchtvaartactiviteiten	1a Beschrijving duidelijk?	1b Oorsprong en bestemming duidelijk?	1c Reden voor doorbelasting duidelijk?	2a Luchtvaart-/beveiligingsactiviteiten?	2b Marktconformiteit?	2c Proportionaliteit?			2d Integraliteit?	3a Methode verteerbaar?
3. Doorbelasting																		
3.1 OU Aviation																		
D2a	FW Fleetmanagement, voertuigen	●	○	■	■	0-1m	*	Gebruikte voertuigen	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	Operational lease	26
D2b	G garage, onderhoud voertuigen	●	○	■	■	0-1m	*	Werkkosten	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	Branddoormeldsystemen	27
D4	SS&E/SEF/FPST, branddoormeldsystemen	●	○	■	■	0-1m	*	Aansluitingen	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	Utiliteitsfeitel	28
D7	US Utility Services, utilities	●	○	■	■	>20m	**	Afname utiliteitsproducten	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
D8	US Utility Services, utiliteitsprojecten	●	○	■	■	0-1m	*	Projectkosten	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
D9	Replacentrum	●	○	■	■	0-1m	***	Aantal meldingen	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
D10	Airfield Maintenance Services, landzijdige groenwerkzaamheden	●	○	■	■	0-1m	***	Vaste verbouwing	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
D11	Airside support, landzijdige reiniging en sneeuw- en gladheidsbestrijding	●	○	■	■	0-1m	***	Dienstkosten	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
D15	SS&E/SOBC, Schipholpassen	●	○	■	■	0-1m	***	Aantal autorisaties	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
D16	SS&E/SOBC, Schipholpassen	●	○	■	■	0-1m	***	Aantal autorisaties	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
D17a	SS&E/Security/beveiligingskosten, niet SRA gebied	●	○	■	■	1-5m	**	Beveiligingsmaatregelen	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
D17b	SS&E/AAO Bedrijfsrecherche en Informatiebeveiliging	●	○	■	■	>20m	**	Taakverdeling FTE	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
D18	TRE Terminal Real Estate, gebruik terminal	●	○	■	■	1-5m	**	NEN 2550 + Schiphol adendum	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
D21	BC Bagage, BOS Security	●	○	■	■	1-5m	**	Onderhoudswerkzaamheden	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
D22	Airside Operations, beheer profielraaiplaats	●	○	■	■	0-1m	**	Inzet uren en materieel	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
D23	T&T Travel & Transportation beleidsadviezen	●	○	■	■	0-1m	**	Beheerkosten	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
D24	Six Sigma	●	○	■	■	0-1m	***	Tijdsbesteding	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
3.2 OU Consumers																		
D7	Consumer Products, parkeerterrein	●	○	■	■	0-1m	**	Parkeerabonnementen	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
D8	Consumer Products, parkeren	●	○	■	■	0-1m	**	Parkeerbevoegingen	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
D9	Gedeelde sleutel Continú onderzoek	●	○	■	■	0-1m	***	Aantal vragen	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
D10	VIP (persencentrum)	●	○	■	■	0-1m	***	Exploitatie persencentrum	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	VIP persencentrum	32
3.3 OU SRE en SRE deelnemingen																		
3.3.1 OU SRE																		
D2a	Terminal Verhuuringen, m² sleutel	●	○	■	■	1-5m	**	Vierkante meters	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
D2b	Real Estate Investments, verhuur vastgoed	●	○	■	■	1-5m	**	Vierkante meters	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
D2c	Real Estate Investments, verhuur vastgoed	●	○	■	■	0-1m	**	Vierkante meters	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
D2d	Real Estate Investments, verhuur vastgoed	●	○	■	■	0-1m	**	Parkeerplaatsen	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
D5	Terminal Verhuuringen, huurders aanpassingen	●	○	■	■	0-1m	*	Werkzaamheden	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
3.4 OU ICT																		
3.5 OU GPO																		
D1	Centrale Projectorganisatie, uren	●	○	■	■	5-10m	**	Urenregistratie	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
D2	Centrale Projectorganisatie, exploitatieresultaat	●	○	■	■	1-5m	**	Projectkosten	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
3.6 OU Slaven																		
3.7 Deelnemingen Alliances & Participations																		
D1	OU Schiphol Telematics - connectivity diensten	●	○	■	■	10-20m	**	Abonnementen	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
3.8 Deelnemingen Aviation																		
D1	Schiphol Dienstverlening BV (SDBV) - karentequilatie	●	○	■	■	5-10m	*	Inzet uren	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
D2	Schiphol Dienstverlening BV (SDBV) - security werkzaamheden	●	○	■	■	1-5m	*	Inzet uren	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
D3	Schiphol Dienstverlening BV (SDBV) - BOS	●	○	■	■	0-1m	*	Inzet uren	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		

Legenda
 ● ja
 ○ nee
 ■ ja
 □ nee

✓ OK
 ✓1 OK + Specifieke toelichting

1 Wettelijk/Vereleggingstechnisch
 2 Registratie openbaringen
 3 Kosten activeerbaar bij ontvanger
 4 Vereenvoudiging allocatie

Bijlage IB: Beoordeling allocaties

1. Deze bijlage geeft een onderbouwing van de beoordeling door de Raad van de in het toerekeningssysteem opgenomen allocaties. Het gaat om de verdeelsleutels die zijn opgenomen in bijlage 4 van het toerekeningssysteem.
2. In tabel 1B is deze onderbouwing samengevat. Hierbij wordt aan elke allocatie een aantal eigenschappen toegekend en voor de beoordelingen van elke allocatie wordt een aantal criteria gehanteerd. Deze eigenschappen en criteria worden hieronder toegelicht. In tabel 1A wordt verwezen naar de randnummers van deze toelichtingen.
3. Voor de beoordeling van de allocaties geldt dat alle allocaties moeten voldoen aan de gehanteerde criteria. Wanneer de allocaties aan deze criteria voldoen, zullen ze voldoen aan de in de Wet Luchtvaart en het Besluit gestelde eisen. Voor elk criterium wordt hieronder een generieke onderbouwing gegeven waarom de allocaties aan het betreffende criterium voldoen. Voor allocaties waarvoor de onderbouwing afwijkt van deze generieke onderbouwing wordt een specifieke toelichting gegeven in de randnummers 26 tot en met 39 van deze bijlage. In tabel 1B wordt verwezen naar de randnummers van deze onderbouwingen en toelichtingen.
4. De allocaties volgen de indeling van het toerekeningssysteem, namelijk dezelfde clustering en nummering per Operating Unit (OU).

Eigenschappen

5. Voor de beeldvorming van de allocaties zijn in tabel 1B vijf eigenschappen van elke allocatie weergegeven, die hieronder worden toegelicht:
 - a. Wat wordt er gealloceerd?
 - b. Welk domein betreft de allocatie?
 - c. Wat is de omvang van de allocatie?
 - d. In hoeverre is de allocatie gewijzigd ten opzichte van het huidige toerekeningssysteem?
 - e. Wat is de basis van de sleutel die gebruikt wordt voor de allocatie?
6. Voor de eerste eigenschap is aangegeven of de allocatie kosten, opbrengsten en/of activa betreft. In tabel 1B wordt dit weergegeven in de drie kolommen onder "Betreft". Een allocatie van kosten, opbrengsten of activa van een OU leidt tot een verantwoording van deze kosten, opbrengsten of activa op de PMC waaraan wordt gealloceerd.

7. Voor de tweede eigenschap wordt voor elke allocatie aangegeven of de allocatie betrekking heeft op luchtvaart-, beveiligings- en/of niet-luchtvaartactiviteiten. Dit betekent dat het betreffende domein oorsprong of bestemming van de allocatie is. In tabel 1B wordt dit weergegeven in de drie kolommen onder "Domein". In principe zijn alleen allocaties die de domeinen luchtvaart- en/of beveiligingsactiviteiten betreffen relevant voor de kostentoerekening.
8. Voor de derde eigenschap wordt voor elke allocatie aangegeven wat de geschatte omvang van de allocatie voor het boekjaar 2011 is, uitgedrukt als het saldo van kosten en opbrengsten toegerekend aan luchtvaart- en beveiligingsactiviteiten tezamen (inclusief vermogenskosten over toegerekende activa). Hierbij wordt uitgegaan van de volgende staffel: 0-1mln, 1-5mln, 5-10mln, 10-20mln, >20 mln. In tabel 1B wordt dit weergegeven in de kolom "Omvang". De werkelijke omvang in 2011 en volgende jaren kan van deze inschatting afwijken. Deze eigenschap is derhalve alleen indicatief bedoeld.
9. Voor de vierde eigenschap wordt voor elke allocatie aangegeven in hoeverre de allocatie is gewijzigd ten opzichte van het toerekeningssysteem dat op 10 februari 2010 door de Raad is goedgekeurd. Tabel 1B geeft hiervoor vier mogelijkheden in de kolom "Gewijzigd":
 - *geen wijziging in de allocatie* (niet gemarkeerd), dat wil zeggen dat de beschrijving van de allocatie onveranderd is;
 - *geringe wijzigingen in de allocatie* (gemarkeerd met "*"), dat wil zeggen dat de wijzigingen in de beschrijving van de allocatie zich beperken tot tekstuele correcties zonder gevolgen voor de toerekening (bijvoorbeeld naamaanpassingen, correcties spelfouten, etc.);
 - *aanpassing van de allocatie* (gemarkeerd met "***"), dat wil zeggen dat de wijzigingen in de beschrijving van de allocatie betrekking hebben op een aanpassing in de wijze van toerekening of een verduidelijking; of
 - *andere of nieuwe allocatie* (gemarkeerd met "****"), dat wil zeggen dat de wijzigingen in de beschrijving van de allocatie betrekking hebben op een andere manier van toerekenen of een nieuwe allocatie.
10. Voor de vijfde eigenschap wordt voor elke allocatie aangegeven wat de basis is van de sleutel van de allocatie, dat wil zeggen wat de (hoofd)eenheid (bijvoorbeeld aantal voertuigen, kosten van werkorders, inzet van uren etc.) is op grond waarvan de allocatie plaatsvindt via de bijbehorende kosten/ opbrengsten/ activa per eenheid. Voor zogenaamde 100% allocaties – allocaties die 100% betrekking hebben op één domein – wordt slechts aangegeven naar welk domein 100% wordt toegerekend omdat daarbij geen sleutel nodig is. In tabel 1B wordt dit weergegeven in de kolom "Sleutelbasis".

Criteria

11. De beoordeling van de allocaties gebeurt aan de hand van drie groepen criteria. De eerste groep betreft de transparantie van de beschrijving van de allocatie, de tweede groep betreft de toerekeningsprincipes van de allocatie en de derde groep betreft de meting van de benodigde gegevens van de allocatie. Deze criteria worden hieronder toegelicht.

Eerste groep: transparantie

12. De beoordeling van de transparantie van de beschrijving van de allocatie betreft de volgende drie vragen:
 - a. Is de beschrijving van de allocatie duidelijk?
 - b. Zijn de oorsprong en de bestemming van de allocatie duidelijk?
 - c. Is de reden voor de allocatie duidelijk?
13. Met betrekking tot de eerste vraag merkt de Raad op dat alle allocaties duidelijk beschreven zijn, aangezien voor elke allocatie alle relevante activiteiten en kosten en/of opbrengsten helder, correct en volledig opgenomen zijn. In tabel 1B wordt dit weergegeven in de kolom "1a Beschrijving duidelijk?".
14. Met betrekking tot de tweede vraag merkt de Raad op dat alle allocaties duidelijk beschreven zijn, aangezien voor elke allocatie de kostenplaats van oorsprong en de PMC van bestemming van de kosten/ opbrengsten/ activa helder, correct en volledig opgenomen zijn. In tabel 1B wordt dit weergegeven in de kolom "1b Oorsprong en bestemming duidelijk?".
15. Voor de derde vraag oordeelt de Raad dat alle allocaties duidelijk beschreven zijn, aangezien voor elke allocatie de reden van de allocatie helder beschreven is. In tabel 1B is dit weergegeven in de kolom "1c Reden voor allocatie duidelijk?".

Tweede groep: toerekeningsprincipes

16. De beoordeling van de toerekeningsprincipes van de allocatie betreft de volgende vier vragen:
 - a. Betreft de allocatie luchtvaart- en/ of beveiligingsactiviteiten?
 - b. Is de methode van de allocatie marktconform?
 - c. Is de maatstaf voor het gebruik van de allocatie proportioneel?
 - d. Leidt de allocatie tot een integrale toerekening?
17. Met betrekking tot de eerste vraag oordeelt de Raad dat voor alle allocaties duidelijk is wat de relevante luchtvaart- en/ of beveiligingsactiviteiten zijn in geval van allocatie aan PMC Aviation en/ of PMC Security en wat de relevante niet-luchtvaartactiviteiten zijn in geval van allocatie vanuit PMC Aviation en/ of PMC Security. In tabel 1B wordt dit weergegeven in de kolom "2a Luchtvaart-/ beveiligingsactiviteiten?".

18. Voor de tweede vraag is de Raad van oordeel dat alle allocaties voldoen aan het vereiste van marktconformiteit zoals beschreven in randnummers 21 tot en met 23 van dit besluit. Belangrijke uitgangspunten van het toerekeningssysteem zijn onder andere dat alle allocaties gebaseerd zijn op IFRS en dat toerekening aan derden minimaal tegen integrale kostprijs plaatsvindt. Allocaties die op grond van de Wet Luchtvaart niet gebaseerd zijn op IFRS¹, of waarbij toerekening aan derden niet minimaal tegen integrale kostprijs plaatsvindt, worden hieronder specifiek toegelicht. In tabel 1B zijn deze allocaties gemarkeerd met “✓ !” in de kolom “2b Marktconformiteit?” en het randnummer van de specifieke toelichting staat in de kolom “Specifieke toelichting”.
19. Met betrekking tot de derde vraag oordeelt de Raad dat alle allocaties voldoen aan het vereiste van proportionaliteit, zoals beschreven in randnummers 19 en 20 van dit besluit. De sleutels, zoals gebruikt voor de allocatie, dienen een goede maatstaf te zijn voor het medegebruik van de kosten en/of opbrengsten door de activiteiten ten behoeve van luchtvaartactiviteiten en beveiligingsactiviteiten. Allocaties waarbij de geschiktheid van de sleutel niet evident is, in de zin dat de causale relatie tussen de sleutel en het medegebruik van de kosten of opbrengsten niet direct duidelijk is, worden hieronder apart toegelicht. In tabel 1B zijn deze allocaties gemarkeerd met “✓ !” in de kolom “2c Proportionaliteit?” en het randnummer van de specifieke toelichting staat in de kolom “Specifieke toelichting”.
20. Met betrekking tot de vierde vraag oordeelt de Raad dat alle allocaties voldoen aan het vereiste van integraliteit, zoals beschreven in randnummers 17 en 18 van dit besluit. De toerekening van kosten en/of opbrengsten op grond van de allocatie dient te leiden tot een volledige toerekening van alle kosten en/of opbrengsten die voor luchtvaart- en beveiligingsactiviteiten worden gemaakt. Voor bijna alle allocaties geldt dat, indien voldaan is aan de criteria voor marktconformiteit en proportionaliteit, ook automatisch voldaan wordt aan het criterium van integraliteit. Voor sommige allocaties is echter toch een toelichting vereist. In tabel 1B zijn deze allocaties gemarkeerd met “✓ !” in de kolom “2d Integraliteit?” en het randnummer van de specifieke toelichting staat in de kolom “Specifieke toelichting”.

Derde groep: meting

21. De beoordeling van de meting van de benodigde gegevens voor de allocatie betreft de volgende twee vragen:
- Is de methode van meten verifieerbaar?
 - Is de frequentie van meten aanvaardbaar?

¹ Eventuele afwijkende behandeling betreft leases of de unuïteitenmethode in specifieke allocaties.

Afwijkingen op grond van de behandeling van bouwrente worden hier niet toegelicht omdat dit op diverse activa betrekking kan hebben.

22. Met betrekking tot de eerste vraag is de Raad van mening dat de methode om de benodigde gegevens voor de allocatie te meten, verifieerbaar is. Deze verificatie is ook onderwerp van de accountantscontrole op de financiële verantwoording. In tabel 1B wordt dit weergegeven in de kolom "3a Methode verifieerbaar?".
23. Wat betreft de tweede vraag is de Raad van oordeel dat voor alle allocaties de frequentie van meten van de benodigde gegevens aanvaardbaar is. Voor de meeste allocaties zijn de sleutels gebaseerd op de gegevens uit de jaarlijkse begrotingscyclus van Schiphol of gegevens verkregen op een specifiek peilmoment. De Raad acht een jaarlijkse frequentie aanvaardbaar, omdat tarieven ook tenminste jaarlijks worden vastgesteld. Voor allocaties waarbij de frequentie afwijkt of verduidelijking noodzakelijk is wordt hieronder een specifieke toelichting gegeven. In tabel 1B zijn deze allocaties gemarkeerd met "✓!" in de kolom "3b Frequentie aanvaardbaar?" en het randnummer van de specifieke toelichting staat in de kolom "Specifieke toelichting".
24. Voor zogenaamde 100% allocaties geldt dat er geen meetmethode en geen meetfrequentie is, omdat sprake is van periodieke volledige toerekening aan het betreffende domein. Om deze reden is geen verdeelsleutel nodig. Deze directe toerekening acht de Raad per definitie aanvaardbaar.

Beoordeling

25. De Raad is van oordeel dat alle allocaties voldoen aan vereisten zoals beschreven in de hoofdstuk 2 van dit besluit. Voor de meeste doorbelastingen geldt de generieke onderbouwing zoals hierboven weergegeven bij de verschillende criteria. Voor de allocaties waarvoor de onderbouwing afwijkt van deze generieke onderbouwingen, zijn hieronder specifieke toelichtingen opgenomen. In tabel 1B wordt in de rij "Randnummers Bijlage 1A" verwezen naar de randnummers van de generieke onderbouwing en in de kolom "Specifieke toelichting" wordt verwezen naar de randnummers van specifieke toelichtingen.

Specifieke toelichtingen

Allocaties OU Aviation

26. De allocatie "A1b Airfield Maintenance Services/ Maintenance Services" bevat ook de toerekening van de vijfde start- en landingsbaan aan luchtvaartactiviteiten. Voor bepaling van de afschrijvingskosten en activawaarde wordt de in het Besluit voorgeschreven unuïteitenmethode toegepast. Deze methode wijkt af van toerekening op basis van IFRS. Het Besluit schrijft toepassing van de unuïteitenmethode op de vijfde start- en landingsbaan expliciet voor, zodat in de ogen van de Raad wordt voldaan aan de vereisten van marktconformiteit.

27. De allocatie “A1c Bagage” bevat een toerekening die niet gebaseerd is op de integrale kostprijs, namelijk de toerekening van schoonmaakkosten aan KLM. Schiphol rekent de door derden gefactureerde kosten, dus zonder opslagen, direct toe aan KLM. Deze regeling resulteert per saldo in lagere toerekening aan de luchtvaartactiviteiten, omdat de kosten voor schoonmaak van eigen ruimten van Schiphol een lager tarief door het externe schoonmaakbedrijf wordt gerekend dankzij het schaalvoordeel in het contract door de schoonmaak van de door KLM gehuurde ruimten. De Raad is van oordeel dat hiermee voldaan wordt aan de bedrijfseconomisch aanvaardbare manier van toerekenen, aangezien dit voor zowel Schiphol (en daarmee de luchtvaartactiviteiten) als KLM in een kostenbesparing resulteert. Hiermee wordt naar het oordeel van de Raad voldaan aan de vereisten van marktconformiteit.
28. De allocatie “A1d Safety Environment en Fire Brigade” bevat twee toerekeningen die niet gebaseerd zijn op integrale kostprijs: 1) medische dienstverlening en 2) gebouwenbrandbestrijding. Voor de medische dienstverlening geldt dat Schiphol tegen een vast bedrag medische diensten afneemt van Airport Medical Services. Hierop worden de door Schiphol geleverde diensten van ambulancechauffeurs en ziekenbroeders in mindering gebracht. Schiphol heeft een deelneming van 20% in Airport Medical Services. De Raad is van oordeel dat de beschreven toerekening een marktconforme toerekening is met een externe partij. Voor de gebouwenbrandbestrijding geldt dat Schiphol deze taak van de gemeente Haarlemmermeer op zich heeft genomen tegen een vaste vergoeding. Deze vergoeding is hoger dan de extra kosten die Schiphol maakt, maar is niet gebaseerd op de integrale kostprijs. Deze regeling resulteert per saldo in lagere toerekening aan de luchtvaartactiviteiten omdat er geen extra medewerkers van de brandweer nodig zijn om deze taak uit te voeren en omdat door het uitvoeren van deze taak minder opleidingskosten noodzakelijk zijn. De marge tussen de vergoeding en de extra kosten komt ten gunste van de luchtvaartactiviteiten. De Raad is van mening dat hiermee voldaan wordt aan de bedrijfseconomisch aanvaardbare manier van toerekenen, aangezien dit voor zowel de luchtvaartactiviteiten als de gemeente Haarlemmermeer in een gunstige uitkomst resulteert. Hiermee wordt naar het oordeel van de Raad voldaan aan de vereisten van marktconformiteit.
29. De allocatie “A1j Aviation Management” bevat op dit moment niet de toerekening van de kosten van SchipH2Olland voor de maatregelen tegen grondlawaaï. Op basis van het besluit van de Raad inzake de aanvraag van KLM/ Barin² worden deze kosten niet toegerekend aan luchtvaartactiviteiten. Schiphol Group is tegen dit besluit in beroep gegaan. Aangezien het instellen van beroep de werking van het besluit niet schorst oordeelt de Raad dat, hangende het beroep, deze kosten conform het bepaalde in het eerdergenoemde besluit niet

² Besluit van 15 april 2009, met kenmerk 200121/63.BT1003.

toegerekend mogen worden aan de luchtvaartactiviteiten. Hiermee wordt naar het oordeel van de Raad op juiste wijze invulling gegeven aan de afbakening van luchtvaartactiviteiten.

30. De allocatie “A3a Security, Safety & Environment” bevat ook de toerekening kosten van de automatische grenspassage (AGP) aan PMC Security. Tegenover deze kosten wordt een even hoog bedrag aan opbrengsten uit Privium aan PMC Security toegerekend als maatstaf voor de toerekenbare opbrengsten (via allocatie OU Consumers “A4 Privium”). De Raad acht deze toerekening aanvaardbaar, omdat deze toerekening per saldo kostenneutraal is voor de beveiligingsactiviteiten en er geen aanleiding is om een hoger deel van de opbrengsten van Privium aan de beveiligingsactiviteiten toe te rekenen. Hiermee wordt naar het oordeel van de Raad voldaan aan het vereiste van integraliteit.
31. De allocatie “A5a Passenger Services/Traffic & Transportation” betreft de toerekening van de landzijdige infrastructuur. Met betrekking tot de meetfrequentie geldt dat de sleutels jaarlijks op 1 juli voor de tarieven van het volgende jaar worden vastgesteld op basis van de tellingen van het afgelopen jaar. Dit houdt enerzijds in dat wijzigingen na die peildatum pas bij de volgende meting tot uiting komen en anderzijds dat mogelijke tijdelijke wijzigingen de meting beïnvloeden. De Raad acht deze toerekening aanvaardbaar, omdat een hogere meetfrequentie of aanpassing van de toerekening op basis van verwachte veranderingen zouden leiden tot veel meer complexiteit en per saldo nauwelijks andere uitkomsten omdat toerekening van het overgrote deel van de tellingen stabiel is. Bovendien zijn er geen indicaties dat de luchtvaartactiviteiten hierdoor een structureel nadeel leidt. Hiermee is naar het oordeel van de Raad de meetfrequentie aanvaardbaar.
32. De allocatie “A7b Aviation Management” bevat op dit moment niet de toerekening van de boetes, lasten onder dwangsom en bepaalde claims. Boetes en lasten onder dwangsom acht de Raad in geen geval toerekenbaar aan luchtvaartactiviteiten. Ook claims op grond van grove onzorgvuldigheid en ernstige nalatigheid van (bestuurders) van Schiphol acht de Raad niet toerekenbaar aan luchtvaartactiviteiten. Overige claims met als origine de luchtvaartactiviteiten tot aan het eigen risicobedrag of die niet kunnen worden verhaald op de verzekering acht de Raad wel toerekenbaar aan luchtvaartactiviteiten. Hiermee wordt in de ogen van de Raad correct invulling gegeven aan de afbakening van luchtvaartactiviteiten.
33. De allocatie “A9b Passenger Services – Customer Services & Information/ Call center” betreft de toerekening van de kosten van informatievoorziening via telefoongesprekken en mails. Van de telefoongesprekken van het call center wordt het onderwerp en de belminuten geregistreerd. Mails worden omgerekend naar belminuten op basis van de verhouding 1 mail is 5 belminuten. De toerekening vindt vervolgens plaats op grond van het aandeel in de totale belminuten van het betreffende PMC. De Raad acht deze toerekening aanvaardbaar, omdat aangenomen mag worden dat de verhouding tussen telefoongesprekken en mails en

de benodigde tijd voor de beantwoording van mails niet structureel verschillend is voor de verschillende PMCs, zodat elke verhouding om mails om te rekenen naar belminuten tot vergelijkbare uitkomsten moet leiden. Hiermee wordt naar het oordeel van de Raad voldaan aan het vereiste van proportionaliteit.

34. De allocatie “A9e Passenger Services/ Customer Services & Information/ Inlichtingen” bevat ook de toerekening van de kosten van informatievoorziening via balies. Deze kosten worden verdeeld over de luchtvaartactiviteiten en niet-luchtvaartactiviteiten op grond van een inschatting van het aandeel van de vragen (ingedeeld naar onderwerp). Deze sleutel wordt voor de duur van het toerekeningssysteem vastgezet en daarmee wijkt de meetfrequentie af van de gangbare jaarlijkse frequentie. De Raad is van mening dat dit aanvaardbaar is, omdat de omvang van betreffende kosten geen jaarlijkse hertelling rechtvaardigt en er geen indicaties zijn dat de luchtvaartactiviteiten hierdoor een structureel nadeel leiden. Hiermee wordt in de ogen van de Raad voldaan aan de vereisten van proportionaliteit en is de meetfrequentie aanvaardbaar.

35. De allocatie “A10 Terminal Real Estate” betreft de toerekening van de activa van het terminalcomplex. Hierbij wordt uitgegaan van de normering *NEN-2580* en de *Schiphol-addendum NEN-2580 normering*. De Raad acht de toepassing van de *NEN-2580* normering marktconform, omdat dit een gangbare gecertificeerde normering is in de Nederlandse vastgoedwereld gericht voor het bepalen van verhuurbare oppervlakten van gebouwen. Schiphol wijkt op twee punten af van deze normen, via het *Schiphol-addendum NEN-2580 normering*: 1) publieke parkeerplaatsen in het terminal gebouw behoren wel tot het verhuurbare oppervlak en 2) zogenaamde SER-ruimten in het terminal worden gezien als gebouw gebonden ruimten. De Raad acht beide aanpassingen aanvaardbaar. De eerste aanpassing maakt het mogelijk om de kosten van de publieke parkeerplaatsen door te belasten aan de PMC Parkeren, waar deze activa volgens de *NEN*-normering als niet-verhuurbare oppervlak worden doorbelast aan de afnemers van het terminalcomplex en dus onterecht zouden leiden tot hogere toerekening aan de luchtvaartactiviteiten. De tweede aanpassing is het gevolg van de ontwikkeling van het terminalcomplex en de grotere vraag naar datacommunicatie dan bij de aanleg van het terminalcomplex was voorzien. Door de zogenaamde SER-ruimten als gebouwgebonden te zien worden de activa van deze ruimten verdeeld over de afnemers van het (betreffende deel van het) terminalcomplex, waar de activa volgens de *NEN*-normering aan specifieke afnemers zou moeten worden toegerekend met verschillende activatoerekeningen voor dezelfde infrastructuur tot gevolg. Bovendien is de specifieke toerekening praktisch lastig uitvoerbaar. Met betrekking tot de meetfrequentie geldt dat de vierkante meterindeling van het terminalcomplex jaarlijks op 1 juli voor de tarieven van het volgende jaar worden vastgesteld. Dit houdt enerzijds in dat wijzigingen na die peildatum pas bij de volgende meting tot uiting en anderzijds dat mogelijke tijdelijke wijzigingen de meting beïnvloeden. De Raad acht deze toerekening aanvaardbaar, omdat

een hogere meetfrequentie of aanpassing van de toerekening op basis van verwachte veranderingen zouden leiden tot veel meer complexiteit en per saldo nauwelijks andere uitkomsten omdat toerekening van het overgrote deel van het terminalcomplex nauwelijks wijzigt (omdat de bestemming nauwelijks wijzigt). Bovendien zijn er geen indicaties zijn dat de luchtvaartactiviteiten hierdoor een structureel nadeel leidt. Hiermee wordt naar het oordeel van de Raad voldaan aan de vereisten van marktconformiteit en proportionaliteit en is de meetfrequentie aanvaardbaar.

Allocatie OU Consumers

36. De allocatie "A4 Privium" betreft de toerekening van de opbrengsten van de Automatische grenspassage (AGP) aan PMC Security. Tegenover deze opbrengsten wordt een even hoog bedrag aan kosten aan PMC Security (via allocatie OU Aviation "A3a Security, Safety & Environment") toegerekend. De Raad acht deze toerekening aanvaardbaar, omdat per saldo deze toerekening kostenneutraal is voor de beveiligingsactiviteiten en er geen indicaties zijn om een hoger deel van de opbrengsten van Privium aan de beveiligingsactiviteiten toe te rekenen. Hiermee wordt in de ogen van de Raad voldaan aan de vereisten van integraliteit.

Allocaties OU ICT

37. De allocatie "OU ICT" betreft een verfijnde toerekening van verschillende ICT-diensten. In het toerekeningsstelsel wordt een gedetailleerde beschrijving en een voorbeeld gegeven van de allocaties. Twee aspecten in deze beschrijving vragen om een korte toelichting. Ten eerste de toerekening van de generieke beheerskosten aan afdelingen. Deze kosten worden eerst verdeeld in drie groepen o.b.v. een vaste gekozen verhouding, namelijk 10% voor mobiele telefoons, 30% voor user-ID's en 60% voor PC/laptops. Vervolgens worden deze verdeelde kosten toegerekend op grond van het aantal afnemers per groep. De Raad acht deze verhouding aanvaardbaar, omdat een nauwkeuriger verdeling niet goed te maken is en aangenomen mag worden dat de verhouding tussen het aantal afnemers per groep niet structureel verschilt voor de verschillende afdelingen, zodat dit niet leidt tot een structureel nadeel voor PMC Aviation of PMC Security. Ten tweede worden de kosten voor generieke activa verdeeld op grond van de "ICT generiek sleutel", namelijk het kostenaandeel in de toegerekende specifieke en generieke beheerskosten en de projectkosten. De Raad acht deze toerekening aanvaardbaar omdat een meer nauwkeurige verdeling niet goed te maken is en er geen indicaties zijn dat dit tot een structureel nadeel voor de luchtvaart- of beveiligingsactiviteiten leidt. Hiermee wordt naar het oordeel van de Raad voldaan aan de vereisten van proportionaliteit.

Allocaties OU Staven

38. De allocatie "A2 Facilitaire Dienst, Huurkosten" bevat ook de toerekening van huurkosten van het Schiphol Gebouw dat eigendom is van Airport Real Estate Basifonds C.V. (AREB). Schiphol heeft hierin een belang van 60,25%, maar geen doorslaggevende zeggenschap. Op

basis van het belang wordt de huurprijs voor 60,25% berekend op basis van integrale kostprijs en voor de resterende 39,75% op basis van de werkelijke contracthuurprijs. De Raad acht deze prijsvorming aanvaardbaar omdat Schiphol geen feitelijke zeggenschap uitoefent en dus niet zelf in staat is om de huurprijs van het Schipholgebouw te bepalen. AREB is vanuit de positie van Schiphol gezien gedeeltelijk een externe leverancier, zodat het logisch is om een deel op basis van historische kosten te alloceren en een deel op basis van marktprijs. Dit leidt tot dezelfde uitkomst als in de situatie dat AREB uit twee aparte delen zou bestaan: een Schiphol deel (60,25%) en een onafhankelijke derde partij (39,75%). Hiermee is naar het oordeel van de Raad voldaan aan het vereiste van marktconformiteit.

39. De allocatie "A5 Gedeelde sleutel" betreft de toerekening van kosten van staven en concern waarvan het gebruik niet rechtstreeks kan worden toegerekend. Op grond van artikel 8, tiende lid, onder a, van het Besluit moeten deze kosten worden toegerekend op grond van het aandeel van kosten in de totale kosten (voor zover reeds toegerekend). De Raad is van oordeel dat deze kosten inderdaad niet rechtstreeks toerekenbaar zijn, omdat dit concernbrede ondersteunende (staf)activiteiten betreffen. Door toepassing van de verdeelsleutel die artikel 8 lid 10 van het Besluit voorschrijft, is naar het oordeel van de Raad voldaan aan de vereisten van marktconformiteit.

Tabel 1B: Onderbouwing beoordelingen allocaties

4. Allocaties	EIGENSCHAPPEN				CRITERIA										Opmerkingen	Specifieke toelichting Randnummer Bijlage 1B
	Betreft		Domein		Transparantie		Toerekeningsprincipes				Meten					
	6	6	7	7	13	14	15	17	18	19	20	22	23			
4.1 OU Aviation	Randnummer Bijlage 1B	10	9	Gewijzigd	10	13	14	15	17	18	19	20	22	23		
A1a Airside Operations	●	●	□	□	100% PMC Aviation	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
A1b Airfield Maintenance Services / Maintenance Services	●	●	□	□	100% PMC Aviation	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	Unitelemethode
A1c Baggage	●	●	□	□	100% PMC Aviation	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	Schoonmaak voor KLM
A1d Safety Environment en Fire Brigade	●	●	□	□	100% PMC Aviation	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	Opleiding brandweer
A1e Capacity Management	●	●	□	□	100% PMC Aviation	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
A1f Security, Safety & Environment Airport Authority Office	●	●	□	□	100% PMC Aviation	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
A1g Market Development	●	●	□	□	100% PMC Aviation	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
A1h Account & Contractmanagement	●	●	□	□	100% PMC Aviation	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
A1i Passenger Services	●	●	□	□	100% PMC Aviation	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
A1j Aviation Management	●	●	□	□	100% PMC Aviation	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	SchipH2Oland
A2a Terminal Real Estate	●	●	□	□	100% PMC Aviation	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	Privium/AGP
A3a Security, Safety & Environment	●	●	□	□	100% PMC Security	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
A4a Utility Services	●	●	□	□	100% PMC Utilities	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
A5a Passenger Services / Traffic & Transportation	●	●	□	□	Verkeersbelastingen	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
A6a Aviation Management	●	●	□	□	Opbrengsten	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
A7a Passenger Services PS - Management, Customer Services	●	●	□	□	Gewogen FTE	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
A7b Aviation Management	●	●	□	□	Gewogen Personeelskosten	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
A7c Security, Safety & Environment	●	●	□	□	FTE	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	Boetes, lasten onder dwangsom en claims
A7d Security, Safety & Environment	●	●	□	□	Beimuten	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
A7e Passenger Services - Customer Services & Information / Call Center	●	●	□	□	Onderliggende afdelingen	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	Verhoudingen en normen mails, vs calls
A7f Asset Management Star	●	●	□	□	Onderliggende afdelingen	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
A9d Airport Operations	●	●	□	□	Onderliggende afdelingen	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
A9e Passenger Services - Customer Services & Information / Inlichtingen	●	●	□	□	Aandeel in vragen	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	Vaste verdeling voor duur van KTS
A10a Terminal Real Estate	●	●	□	□	NEN 2560+ Schiphol addendum	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	Terminaal belangrijke toerekening
A11a Baggage	●	●	□	□	Actvatregister	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
A12a Airfield Maintenance Services / Equipment & Fleetmanagement	●	●	□	□	Gebruik wagenpark	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
4.2 OU Consumers																
A4 Privium	●	●	□	□	Kosten AGP	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	Privium/AGP
A8 Market Research & Intelligence	●	●	□	□	Tijdsbesteding onderzoeken	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
A9 E-products	●	●	□	□	Bezoekers per pagina	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
4.3 OU SRE en SRE deelnemingen																
4.4 OU ICT																
4.5 OU PRO																
4.6 OU Slaven + OU Concern																
A1 100% PMC Buitenlandse deelnemingen	●	●	□	□	100% Non-Aviation	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
A2 Facilitaire Dienst, Huurkosten	●	●	□	□	Vierkante meters	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	AREB
A3 Facilitaire Dienst Overige kosten	●	●	□	□	Personeelskosten	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
A4 Verzekeringskosten	●	●	□	□	Verzekerd bedrag	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
A5 Gedefinieerde stufel	●	●	□	□	Kostenmandeel	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	Algemene kostenstufel
A6 Human Resources	●	●	□	□	Personeelskosten	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
4.7 Deelnemingen Alliances & Participations																
4.8 Dochters / Deelnemingen Aviation																
A1a Schiphol Dienstverlening BV	●	●	□	□	Activiteiten	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
A2a VOF Proefdraaiplaats	●	●	□	□	100% Aviation	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	

Legenda
 ● ja
 ○ nee
 □ ja
 □ nee
 * geen wijziging
 * geringe wijziging
 ** aangepast
 *** anders/nieuw

✓ OK
 ✓ OK + Specifieke toelichting

Bijlage 2: Overzicht¹ van belangrijkste wijzigingen ten opzichte van het van 1 januari 2007 tot 1 januari 2011 geldende toerekeningsstelsel²

Nr.	Onderwerp	Beschrijving aanpassing	Omschrijving financieel effect	Verwijzing TS ³
1	Financial Lease	Afwijking met IFRS, indien de impliciete rentevoet lager is dan de WACC, is uit het TS gehaald. De werkelijke financieringskosten van Schiphol zijn niet van belang in het vaststellen van de toerekenbare vermogenskosten op de RAB	Op dit moment €0; voor de toekomst niet te kwantificeren. Er zou alleen een effect zijn indien Schiphol Group nieuwe financial leases afsluit, waarbij de impliciete rentevoet lager is dan de WACC voor luchtvaartactiviteiten	H5
2a	Unuïteiten-methode	Beschrijving wijze van vaststellen maximale capaciteit is breder gemaakt, waardoor deze breder toegepast kan worden (en niet specifiek geldt voor de Polderbaan)		H5
2b	Unuïteiten-methode	Beschrijving toegevoegd inzake herinvesteringen in componenten na moment van ingebruikname: Voor deze herinvesteringen wordt IFRS toegepast, aangezien deze herinvesteringen niet voldoen aan de voorwaarden voor toepassing van de unuïteitenmethode		H5
3a	WACC	Vaststelling WACC eenmalig vóór het tariefvoorstel	WACC afhankelijk van momentopname, geen specifiek eenzijdig effect	H9
3b	WACC	Opname Aeroporti di Roma (Gemina) in peer Group voor vaststelling van de asset beta	Asset beta Rome ligt meer in lijn met die van AdP, FRA en VIE. Verlagerend effect van opname van CPH wordt verminderd, dus naar verwachting zal de asset beta iets hoger uitvallen	H9

¹ Zoals verstrekt door Schiphol op 10 maart 2010. Wijzigingen in de doorbelastingen en allocaties die voortvloeien uit de reorganisatie van Schiphol zijn niet in detail dit overzicht beschreven omdat de toerekening niet wezenlijk wijzigt. Dit is afwijkend met de categorisering zoals toegepast in bijlage 1A en 1B.

² Zoals vastgesteld door de Raad bij besluit van 10 februari 2010, met kenmerk 200.142/50.BT.1377.

³ Verwijzing naar beschrijving in het toerekeningsstelsel: H = Hoofddocument, betreffende hoofdstuk, D = Bijlage 3 Doorbelastingen, A = Bijlage 4 Allocaties.

Nr.	Onderwerp	Beschrijving aanpassing	Omschrijving financieel effect	Verwijzing TS
4	Energie-belasting	Opname van kosten energiebelasting in de doorbelasting voor elektriciteit- en gasverbruik. Daarmee komt de specifieke doorbelasting (D19 voorgaand TS) op grond van de WOZ beschikkingen te vervallen. De kosten worden nu naar rato van het verbruik van elektriciteit en gas doorberekend aan de gebruikers. Dit is een betere driver voor het daadwerkelijk gebruik dan de WOZ beschikkingen.	Effect op toegerekende kosten (basis C2010) Aviation + € 75K. Dit wordt veroorzaakt doordat SRE voorheen relatief zwaar werd belast op basis van de WOZ beschikkingen	OU Aviation D7
5	Toegangs-beheer (Schiphol-passen)	Doorberekening op basis van een vast bedrag per pas en een bedrag per autorisatie, en niet meer één all in tarief waarbij werd uitgegaan van een gemiddeld aantal autorisaties per pas. De kosten voor de pas worden doorgerekend aan de werkgever, de kosten voor de autorisaties worden doorberekend aan de gebiedsbeheerder. Dit is een betere toerekening op basis van gebruik, aangezien degene die zijn gebied wenst te beveiligen daar nu voor betaalt. Daarnaast leidt dit tot een gewenste vermindering van uitgave van onnodige autorisaties.		OU Aviation D15 en D16
6	Exploitatie-kosten Terminal-complex Waterverbruik	Voor de toerekening van de kosten voor het waterverbruik, worden de PMC's die (nagenoeg) geen water gebruiken uitgesloten voor de toerekening (Security, Parking, Privium, Ad's en Info)	Effect op toegerekende kosten (basis C2010) Aviation + € 45 K Security – € 64 K	OU Aviation D18

Nr.	Onderwerp	Beschrijving aanpassing	Omschrijving financieel effect	Verwijzing TS
7	Exploitatie- en afschrijvings-kosten Terminal-complex SER ruimten	In het terminalcomplex is een aantal ruimten waar uitsluitend SER kasten zijn geplaatst. Voor de NEN 2580 gelden deze SER kasten als verhuurbaar vloeroppervlakte. Schiphol beschouwt deze ruimten die gemeenschappelijk worden gebruikt als gebouwgebonden ruimten. Door de complexiteit van het terminalcomplex in samenhang met de ouderdom ervan is ten tijde van de bouw niet voorzien in de grote rol die datacommunicatie speelt. De afstand van de technische ruimte (waar ook datacommunicatie apparatuur wordt opgesteld) tot de feitelijke eindgebruiker kan te groot zijn, waardoor een extra SER ruimte moet worden ingericht. Deze faciliteit wordt derhalve ook als gebouwgebonden beschouwd.	Indien de NEN werkwijze zou worden gevolgd, zouden deze ruimten worden verhuurd aan Schiphol Telematics, die dit vervolgens in de tarieven voor de gebruikers zou doorberekenen. Met de Schiphol werkwijze wordt naar rato van het gebruik van het desbetreffende gebouwdeel en etage de kosten doorbelast, de gebruikers betaalt dus meer direct (administratieve eenvoud).	OU Aviation D18 en A10
8	Six Sigma	Aangezien Six Sigma met name projecten betreft op Aviation en Security gebied, is deze activiteit ondergebracht bij de OU Aviation. Projecten die niet voor Aviation of Security zijn worden doorbelast tegen integrale kostprijs. Voorheen werden de kosten voor Six Sigma gealloceerd naar de PMC's op basis van de staven sleutel A5, ongeacht de aard van de uitgevoerde projecten. De nieuwe wijze van toerekening is beter gebaseerd op het daadwerkelijk gebruik.	Effect toegerekende kosten Aviation en Security afhankelijk van de projecten in de specifieke periode	OU Aviation D24 en A7b

