

# Nederlandse Mededingingsautoriteit

## BESLUIT

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

*Nummer:* 200141/86

*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 geeft de principes aan op grond waarvan wordt vastgesteld in welke mate productiemiddelen worden aangewend voor luchtvaart- en beveiligingsactiviteiten. Het toerekeningssysteem moet voldoen aan eisen van marktconformiteit, proportionaliteit en integraliteit. De in het toerekeningssysteem beschreven principes moeten leiden tot kostengeoriënteerde tarieven voor luchtvaart- en beveiligingsactiviteiten.

Van 19 maart tot en met 3 mei 2010 heeft de Raad een ontwerp van het goedkeuringsbesluit ter inzage gelegd in het kader van de uniforme openbare voorbereidingsprocedure. De Raad heeft zienswijzen ontvangen van KLM en EasyJet. De Raad is van oordeel dat de zienswijze van EasyJet ongegrond is en niet dient te leiden tot wijziging van het ontwerp van het goedkeuringsbesluit. De zienswijze van KLM treft doel op het onderdeel dat betrekking heeft op het VIP-centrum. Naar aanleiding hiervan heeft de Raad dit goedkeuringsbesluit gewijzigd ten opzichte van het ontwerpbesluit, zoals dat van 19 maart tot en met 3 mei 2010 ter inzage is gelegd. De overige onderdelen van de zienswijze van KLM zijn ongegrond en dienen dan ook niet te leiden tot wijziging van het ontwerpbesluit. De zienswijzen van EasyJet treffen geen van allen doel.

Schiphol heeft op verzoek van de Raad het toerekeningssysteem naar aanleiding van het onderdeel van de zienswijze van KLM dat betrekking heeft op het VIP-centrum gewijzigd. Dit besluit heeft betrekking op het door Schiphol voorgelegde toerekeningssysteem met inbegrip van deze wijziging.

De Raad beoordeelt in dit besluit of de structuur en de grondslagen van het toerekeningssysteem voldoen aan de wettelijke eisen. Als de structuur, de grondslagen en de in het toerekeningssysteem gehanteerde verdeelsleutels aan de eisen voldoen, kunnen met toepassing van het toerekeningssysteem kostengeoriënteerde tarieven bepaald worden.

#### *Structuur en grondslagen*

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

Voor de bepaling van de kosten van luchtvaartactiviteiten hanteert Schiphol in het toerekeningssysteem 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 toerekeningssysteem 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 proportionaliteitseis worden toegerekend, dus 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 toerekeningssysteem 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 toerekeningssysteem voldoet aan de gestelde eisen en verleent goedkeuring aan het door Schiphol voorgelegde toerekeningssysteem.

## INHOUDSOPGAVE

1	Inleiding en procedure .....	5
2	Wettelijk kader en achtergrond .....	7
2.1	Inleiding.....	7
2.2	Wet luchtvaart .....	7
2.3	Besluit exploitatie luchthaven Schiphol.....	8
3	Beschrijving toerekeningssysteem .....	11
4	Beoordeling.....	15
4.1	Inleiding.....	15
4.2	Beoordeling van de structuur van het toerekeningssysteem.....	15
4.3	Beoordeling van de grondslagen van het toerekeningssysteem .....	18
4.3.1	Algemene principes voor bepaling vermogen en resultaat .....	18
4.3.2	De integrale kostprijs.....	19
4.3.3	Regulatory Asset Base (RAB) .....	20
4.3.4	Afschrijvingsmethode.....	24
4.3.5	Vermogenskostenvoet (WACC) .....	26
4.3.6	Conclusie beoordeling grondslagen toerekeningssysteem .....	30
4.4	Beoordeling verdeelsleutels.....	30
4.4.1	Toerekening activa en afschrijvingskosten van het terminalcomplex.....	31
4.4.2	Toerekening exploitatiekosten terminalcomplex (exclusief afschrijvingen) .....	32
4.4.3	Toerekening beveiligingskosten .....	33
4.4.4	Toerekening kosten landzijdige infrastructuur .....	33
4.4.5	Toerekening kosten centrale stafafdelingen .....	34
4.4.6	Conclusie beoordeling verdeelsleutels.....	35
4.5	Algemene conclusie .....	36
5	Beoordeling mogelijkheid tot tussentijdse wijzigingen .....	37
5.1	Inleiding.....	37
5.2	Bevoegdheid .....	37
5.3	Beoordeling .....	38
5.4	Conclusie ten aanzien van generieke goedkeuring vooraf.....	39
6	Zienswijzen van gebruikers.....	40
6.1	Inleiding en ontvankelijkheid zienswijze KLM .....	40
6.2	Beoordeling zienswijze KLM.....	41
6.3	Conclusie zienswijze KLM .....	49
6.4	Inleiding en ontvankelijkheid zienswijze EasyJet .....	49
6.5	Beoordeling zienswijze EasyJet.....	51
6.6	Conclusie zienswijze EasyJet .....	56
7	Besluit .....	57

Bijlage IA: Beoordeling doorbelastingen .....	58
Bijlage IB: Beoordeling allocaties.....	68
Bijlage 2: Overzicht van belangrijkste wijzigingen ten opzichte van het van 1 januari 2007 tot 1 januari 2011 geldende toerekeningsysteem .....	79

# 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)<sup>1</sup> opgestelde toerekeningssysteem voor kosten en opbrengsten van de activiteiten bedoeld in artikel 8.25d, eerste lid, van de Wet luchtvaart<sup>2</sup> voor de periode 1 januari 2007 tot 1 januari 2011 goedgekeurd.<sup>3</sup> In oktober 2009 heeft Schiphol een gewijzigd toerekeningssysteem ter goedkeuring aan de Raad voorgelegd. Bij besluit van 10 februari 2010<sup>4</sup> heeft de Raad tot 1 januari 2011 goedkeuring verleend aan dit gewijzigde toerekeningssysteem.
2. Op 10 maart 2010<sup>5</sup> 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. 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 (hierna: Awb) van toepassing. Door middel

---

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

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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.

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

<sup>5</sup> Dossiënummer 200141/41.

van een publicatie in de Staatscourant van 19 maart 2010 en door middel van een vermelding op de internetsite van de NMa heeft de Raad kennis gegeven van het ontwerpbesluit. Op deze datum heeft de Raad het ontwerpbesluit met de stukken die daarop betrekking hebben ook ten kantore van de NMa ter inzage gelegd voor een periode van zes weken.

5. Tegen het ontwerpbesluit hebben de Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V. (hierna: KLM) en EasyJet Airline Company Plc. (hierna EasyJet), respectievelijk bij schrijven van 3 mei 2010<sup>6</sup> en 30 april 2010<sup>7</sup> een zienswijze naar voren gebracht. Op diens verzoek is KLM op 2 juni 2010 in de gelegenheid gesteld haar zienswijze mondeling toe te lichten.
6. Schiphol is in de gelegenheid gesteld om te reageren op de ingediende zienswijzen. Schiphol heeft bij schrijven van 19 mei 2010<sup>8</sup>. Bij e-mailberichten van 26 mei 2010<sup>9</sup> en 3 juni 2010<sup>10</sup> heeft Schiphol desgevraagd nadere informatie verstrekt.
7. De zienswijzen, de reactie van Schiphol en de beoordeling van de zienswijzen door de Raad zijn in hoofdstuk 6 van dit besluit opgenomen.
8. De Raad is van oordeel dat de zienswijze van EasyJet ongegrond is en niet dient te leiden toe wijziging van het ontwerp van het goedkeuringsbesluit. De zienswijze van KLM is op het onderdeel dat betrekking heeft op het VIP-centrum gegrond. Naar aanleiding hiervan heeft de Raad dit goedkeuringsbesluit gewijzigd ten opzichte van het ontwerpbesluit, zoals dat van 19 maart tot 3 mei 2010 ter inzage is gelegd. De overige onderdelen van de zienswijze van KLM zijn ongegrond en dienen dan ook niet te leiden tot wijziging van het ontwerpbesluit. Schiphol heeft op verzoek van de Raad het toerekeningssysteem naar aanleiding van het onderdeel van de zienswijze van KLM dat betrekking heeft op het VIP-centrum gewijzigd. De Raad heeft deze wijziging per brief van 10 juni 2010<sup>11</sup> ontvangen.
9. In dit besluit verleent de Raad goedkeuring aan het toerekeningssysteem, zoals dat door Schiphol aan de Raad is voorgelegd op 10 maart 2010 met inbegrip van de wijziging ten aanzien van het VIP-centrum zoals per brief van 10 juni 2010 aan de Raad is gezonden.

---

<sup>6</sup> Dossiernummer 200141/69.

<sup>7</sup> Dossiernummer 200141/72 (brief) en 200141/75 (e-mail).

<sup>8</sup> Dossiernummer 200141/76.

<sup>9</sup> Dossiernummer 200141/77.

<sup>10</sup> Dossiernummer 200141/81.

<sup>11</sup> Dossiernummer 200141/80.

## 2 Wettelijk kader en achtergrond

### 2.1 Inleiding

10. Voor de toerekening van de opbrengsten en de kosten aan luchtvaartactiviteiten<sup>12</sup> 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.
11. In dit hoofdstuk wordt op hoofdlijnen geschetst welke voorwaarden bij of krachtens de Wet luchtvaart aan het toerekeningssysteem gesteld worden.

### 2.2 Wet luchtvaart

12. 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 gebruikers<sup>13</sup> 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.
13. 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.
14. 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.
15. Ingevolge artikel 8.25g, eerste lid, van de Wet luchtvaart dient het toerekeningssysteem te voldoen aan de eisen van marktconformiteit, proportionaliteit en integraliteit.

---

<sup>12</sup> Daarbij is beveiliging inbegrepen.

<sup>13</sup> Zie artikel 8.1b van de Wet luchtvaart. Gebruikers zijn gedefinieerd als luchtvaartmaatschappijen, alsmede personen of rechtspersonen die vluchten uitvoeren, niet zijnde luchtvaartmaatschappijen.

## 2.3 Besluit exploitatie luchthaven Schiphol

16. In het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol<sup>14</sup> (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.
17. 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).
18. 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.
19. De kosten van de in artikel 2, tweede lid, genoemde luchtvaartgerelateerde activiteiten zullen in totaliteit toegerekend worden aan de luchtvaartactiviteiten.<sup>15</sup>
20. Ingevolge artikel 8, tweede lid, van het Besluit geeft het toerekeningssysteem de principes aan op grond waarvan wordt vastgesteld in welke mate productiemiddelen worden 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.<sup>16</sup>

---

<sup>14</sup> Besluit van 7 juli 2006, houdende regels betreffende de exploitatie van de luchthaven Schiphol, Stb. 2006, 333.

<sup>15</sup> Zie Stb 2006, 333, artikelsgewijze toelichting bij artikel 2, p. 27.

<sup>16</sup> Zie Stb. 2006, 333, artikelsgewijze toelichting bij artikel 8, p. 32.



21. 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.
22. 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,
23. 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.<sup>17</sup> 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.
24. 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."*
25. 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

---

<sup>17</sup> Kamerstukken II, 2001-2002, 28074, nr. 3, p. 12.

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.<sup>18</sup>

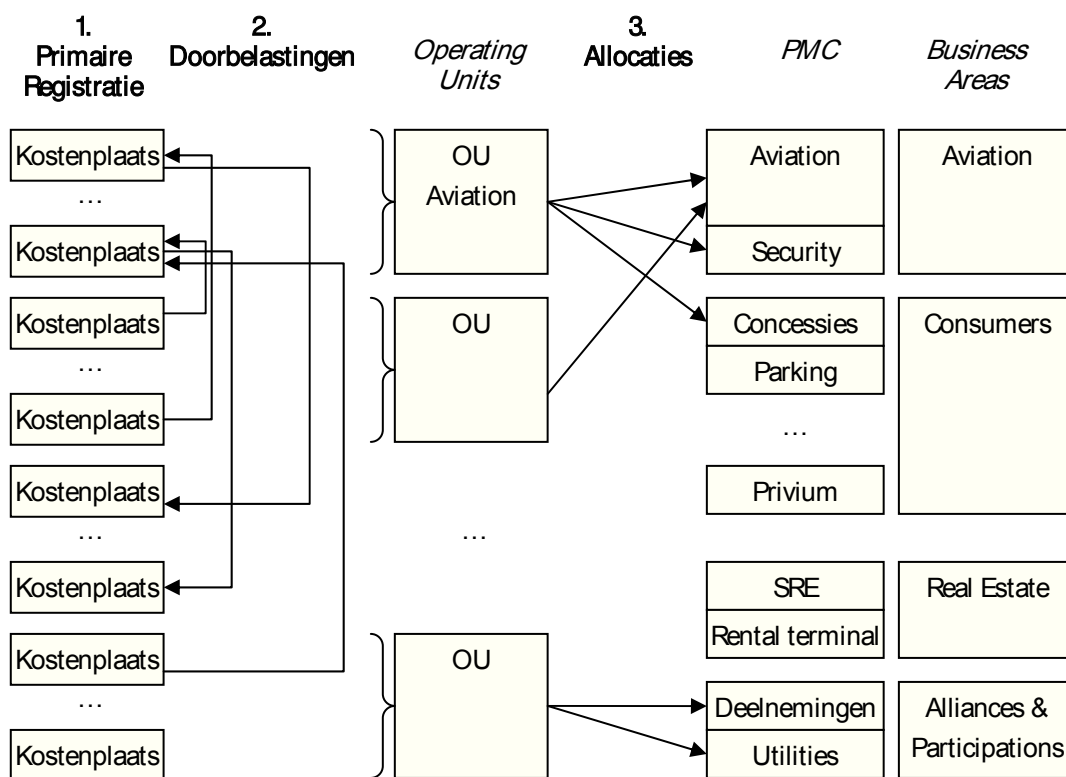
26. Het vereiste van marktconformiteit komt tot uitdrukking in de volgende bepalingen van het besluit.
27. Artikel 8, derde lid, van het Besluit bepaalt dat de materiële vaste activa die in gebruik zijn voor de luchtvaartactiviteiten worden onderverdeeld in activa die *uitsluitend* voor die activiteiten worden aangewend en activa die *deels* voor die activiteiten worden aangewend en in overeenstemming daarmee toegeedeeld. 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).
28. 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.
29. In artikel 12 van het Besluit is bepaald dat de Raad voor ten hoogste vijf jaar goedkeuring kan verlenen aan het toerekeningssysteem.

---

<sup>18</sup> Kamerstukken II, 2001-2002, 28074, nr. 3, p. 12.

### 3 Beschrijving toerekeningssysteem

30. 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.
31. De in het toerekeningssysteem beschreven toerekeningsstructuur kan als volgt schematisch worden weergegeven:



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

32. In het hiernavolgende wordt kort beschreven langs welke stappen de toerekening financieel administratief verloopt.
33. 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.

34. 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 regelgeving.<sup>19</sup> 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.
35. Aan de PMC Aviation worden de kosten en opbrengsten toegerekend van de eerste drie onder randnummer 17 van dit besluit beschreven categorieën van luchtvaartactiviteiten alsmede de activiteiten die rechtstreeks verband houden met luchtvaartactiviteiten, zoals beschreven in randnummer 18 van dit besluit. De kosten en opbrengsten van de beveiligingsactiviteiten worden toegerekend aan de PMC Security.
36. 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.

---

<sup>19</sup> 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.

37. 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.<sup>20</sup> De vermogenskostenvergoeding die over de RAB berekend mag worden is gelijk aan de genormeerde gemiddelde gewogen vermogenskostenvoet (WACC).
38. 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 aanvullende specifieke voorwaarden opgenomen.
39. In hoofdstuk 4 van dit besluit beoordeelt de Raad of het door Schiphol voorgelegde toerekeningssysteem voldoet aan de eisen die in de Wet luchtvaart en het Besluit aan het toerekeningssysteem gestelde worden. De door Schiphol in het toerekeningssysteem beschreven tussentijdse wijzigingen beoordeelt de Raad in hoofdstuk 5.

---

<sup>20</sup> Zie bijlage A (de berekening van het rendement over het totaal van luchtvaartactiviteiten) van het Besluit.



## 4 Beoordeling

### 4.1 Inleiding

40. 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.
41. 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.
42. De Raad beoordeelt of het toerekeningssysteem 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, de grondslagen en de in het toerekeningssysteem gehanteerde verdeelsleutels aan de eisen voldoen, kunnen met toepassing van het toerekeningssysteem kostengeoriënteerde tarieven bepaald worden. 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

43. In deze paragraaf beoordeelt de Raad of de structuur<sup>21</sup> 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.

#### *Beoordeling integraliteit*

44. Blijkens paragraaf 5.1 van het toerekeningssysteem kan het grootste deel van de opbrengsten, kosten en activa rechtstreeks worden geboekt op de betreffende PMC. Alleen

---

<sup>21</sup> Voor een algemene beschrijving van de structuur van het toerekeningssysteem verwijst de Raad naar hoofdstuk 3 van dit besluit.

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”.

45. Bij allocatie is 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 die activiteit dan wel dat productiemiddel voor die PMC.
46. 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*

47. Volgens de toelichting bij artikel 8 van het Besluit<sup>22</sup> 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.
48. 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 overzicht<sup>23</sup> waarin per activacategorie gedetailleerd is weergegeven bij welke (sub)afdelingen de activa zijn geregistreerd, aan welke PMC's de kosten worden toegerekend en door middel van welke verdeelsleutel de kosten – na doorbelasting – aan PMC's worden toegerekend.
49. Schiphol heeft bij de verdeelsleutels waarmee de grootste afschrijvings- en vermogenskosten over verschillende activiteiten (luchtvaart-, beveiligings- en niet-luchtvaartactiviteiten) worden verbijzonderd, een splitsing aangebracht naar activa met een duidelijk verschil in ouderdom, aanschafwaarde en/of gebruikskarakteristieken. Na deze

---

<sup>22</sup> Zie Stb. 2006, 333, artikelsgewijze toelichting bij artikel 8, p. 32.

<sup>23</sup> Zie bijlage 1 van het toerekeningssysteem van Schiphol.



splitsing worden de afschrijvings- en vermogenskosten verdeeld door middel van een verdeelsleutel.<sup>24</sup>

50. De Raad is van oordeel dat de in randnummer 48 en 49 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 47 genoemde uitgangspunt dat het toerekeningssysteem tot een zo nauwkeurig mogelijke weergave leidt van de kosten en opbrengsten die moeten worden toegerekend aan de luchtvaartactiviteiten.
51. 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.<sup>25</sup> 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 47 genoemde uitgangspunt. Hiermee voldoet de structuur van het toerekeningssysteem naar het oordeel van de Raad aan het vereiste van proportionaliteit.

#### *Beoordeling marktconformiteit*

52. 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.

#### *Conclusie beoordeling structuur van het toerekeningssysteem*

---

<sup>24</sup> 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.

<sup>25</sup> Zie doorbelastingssleutel OU Aviation D18 .

53. 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

54. In deze paragraaf beoordeelt de Raad of de grondslagen van het toerekeningssysteem<sup>26</sup> 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).
55. 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.
56. 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).
57. 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

58. 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 hanteert. Deze principes zijn gebaseerd op de *International Financial Reporting Standards*

---

<sup>26</sup> Voor de beschrijving van de grondslagen van het toerekeningssysteem verwijst de Raad naar hoofdstuk 5 van het toerekeningssysteem.

(IFRS), zoals het continuïteitsbeginsel, het hanteren van een bestendige gedragslijn en het toerekenings- en causaliteitsbeginsel.<sup>27</sup> 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*

59. 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

60. 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.<sup>28</sup> Voor leveringen aan derden geldt als prijs minimaal de integrale kostprijs.

61. 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),

---

<sup>27</sup> Als nader toegelicht in paragraaf 5.2.3 van het toerekeningssysteem.

<sup>28</sup> 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*

62. 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)

63. 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*

64. 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.
65. 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*

66. 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.

67. 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.”*

68. 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*

69. 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*

70. 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.
71. 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*

72. 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.<sup>29</sup>

73. 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.
74. 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.
75. 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.
76. 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.
77. De tweede uitzondering op de waardering van materiële vaste activa<sup>30</sup> 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

---

<sup>29</sup> Zie beschrijving toerekeningssysteem Schiphol, allocatiesleutel Schiphol Real Estate, bijlage 4, onder 4.3.

<sup>30</sup> Deze uitzondering op de waardering van de materiële vaste activa is een gevolg van het afschrijven volgens de unuïteitenmethode 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.<sup>31</sup> 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.

78. 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 tariefconsultatie<sup>32</sup> 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..
79. 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.
80. 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

---

<sup>31</sup> Ervan uitgaande dat de herinvesteringen op zichzelf niet voldoen aan de criteria voor het hanteren van de unuïteitenmethode.

<sup>32</sup> 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,<sup>33</sup> 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*

81. 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

82. In het hiernavolgende beoordeelt de Raad de in het toerekeningssysteem gehanteerde afschrijvings*methode*, inclusief de gehanteerde afschrijvings*termijnen*.
83. 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,<sup>34</sup> 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.
84. 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.

---

<sup>33</sup> Deze vermogenskostenvoet kan dus afwijken van de WACC voor luchtvaartactiviteiten.

<sup>34</sup> Uitzondering hierop vormt de in randnummers 71 en 72 beschreven unuïteitenmethode.



85. 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.<sup>35</sup>
86. 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.
87. 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*

88. 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.
89. 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.<sup>36</sup> Op dit punt is de afschrijvingsmethode in overeenstemming met het gestelde in het Besluit.
90. 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

---

<sup>35</sup> Zie paragraaf 7.2.1 van het toerekeningssysteem, p. 46.

<sup>36</sup> 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.

91. 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*

92. 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)

93. 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*

94. 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.
95. Voor een aantal parameters van de WACC-formule is in het Besluit aangegeven welke waarde deze hebben. Dit betreffen de parameters die in beginsel bestendig in de tijd zijn en waarvan de wetgever het niet zinvol acht om deze jaarlijks vast te stellen. Van de overige parameters bevat het Besluit een definitie of formule zodat tot een eenduidige periodieke vaststelling kan worden gekomen.<sup>37</sup>

---

<sup>37</sup> Zie de toelichting bij de bijlage behorende bij artikel 13 van het Besluit, p. 37.

96. 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*

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

#### *Peer group*

98. 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.
99. 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.<sup>38</sup>

#### *Beoordeling peer group*

100. 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*

101. Van elk van de geselecteerde luchthavens moet op grond van het Besluit de equity bèta herleid worden 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.

---

<sup>38</sup> Zie de internetpagina van de Gemina Group [www.gemina.it](http://www.gemina.it).

102. 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*

103. 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.
104. 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*

105. 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. In het toerekeningssysteem beschrijft Schiphol dat voor tarieven die ingaan per 1 april in een bepaald jaar de waarden van de variabelen worden 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*

106. 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.<sup>39</sup> Bovendien leidt deze procedure tot meer transparantie dan het actualiseren van de

---

<sup>39</sup> 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.

variabelen enkele dagen voor de vaststelling van de tarieven. Omdat gekozen is voor een 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*

107. 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

108. 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

109. 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.

110. De resterende kosten van luchtvaartactiviteiten betreft dus zogenaamde gedeelde kosten. Ongeveer 85% van deze gedeelde kosten<sup>40</sup> 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.<sup>41</sup>

---

<sup>40</sup> Dit betreft ongeveer 31% van de totale kosten van luchtvaartactiviteiten.

<sup>41</sup> Dit betreft ongeveer 15% van de gedeelde kosten en 5% van de totale kosten van luchtvaartactiviteiten.

111. 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.
112. 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

113. 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.

114. 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-ruimten<sup>42</sup> 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.
115. 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.
116. De activa en afschrijvingskosten per gebouwdeel worden toegerekend aan de PMC's op basis van de vastgestelde vierkante meter verdeelsleutel per gebouwdeel.
117. 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 114 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)

118. 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

---

<sup>42</sup> 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.<sup>43</sup> 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.

119. 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

120. 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.
121. 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

122. 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

---

<sup>43</sup> 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.

123. 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.
124. 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.
125. 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

126. Deze toerekening betreft de kosten van de centrale stafafdelingen. Deze kosten worden in de volgende zes delen toegerekend.
127. 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
128. 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.

129. 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.
130. 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.
131. 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.
132. In de laatste plaats worden de overblijvende kosten<sup>44</sup> 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.
133. 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

134. 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

---

<sup>44</sup> 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

135. 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

136. 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 in het toerekeningssysteem die niet voldoen aan de voorwaarden geldt onverminderd dat het in artikel 8.25g van de Wet luchtvaart voorgeschreven goedkeuringstraject moet worden doorlopen.
137. 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 exact 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.
138. 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

139. 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

140. Bij de beoordeling van de vraag of generieke goedkeuring van eventuele tussentijdse wijziging aanvaardbaar 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.
141. Wat betreft het waarborgen van de belangen van gebruikers 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.
142. 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.

143. 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.
144. 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.
145. 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

146. 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.
147. 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 Zienswijzen van gebruikers

148. Tussen 19 maart en 3 mei 2010 heeft de Raad het ontwerp van het goedkeuringsbesluit van de Raad ter inzage gelegd in het kader van de uniforme openbare voorbereidingsprocedure. De Raad heeft zienswijzen ontvangen van KLM en EasyJet. Dit hoofdstuk bevat een weergave van de zienswijzen en de beoordeling hiervan door de Raad.

### 6.1 Inleiding en ontvankelijkheid zienswijze KLM

149. Bij brief van 3 mei 2010 heeft KLM haar zienswijze naar voren gebracht over het ontwerpbesluit van de Raad. Op 2 juni 2010 heeft KLM haar zienswijze mondeling toegelicht.

150. KLM heeft haar zienswijze tijdig ingediend en is gebruiker van de luchthaven Schiphol in de zin van artikel 8.1, tweede lid, sub i, van de Wet luchtvaart. De uniforme voorbereidingsprocedure is toegankelijk voor alle gebruikers van Schiphol op grond van artikel 8.25g, zevende lid, van de Wet luchtvaart. De zienswijze van KLM is dus ontvankelijk.

151. KLM brengt in haar zienswijze de volgende punten naar voren.

152. In de eerste plaats stelt KLM ten aanzien van de berekening van de WACC dat Aeroporti di Roma ten onrechte in de peer group is opgenomen, omdat deze luchthaven niet vergelijkbaar is wat betreft luchtvaartactiviteiten met Schiphol en daarmee niet representatief is voor de bepaling van de asset beta, die in belangrijke mate bepalend is voor de hoogte van de WACC.

153. Ten aanzien van de data voor koersrendementen in het kader van de berekening van de WACC suggereert KLM in de tweede plaats het gebruik van dagelijkse data voor de vaststelling van de equity beta.

154. In de derde plaats stelt KLM dat de toerekening, althans de toerekeningscriteria voor de kosten van de energiebelasting onduidelijk zijn. Deze wijze van doorbelasting is volgens KLM in strijd met de vereisten van proportionaliteit, integraliteit en marktconformiteit en is meer complex en minder transparant dan de wijze van doorbelasting in het eerste toerekeningssysteem.

155. Ten vierde voert KLM aan dat het niet duidelijk is waarom Six Sigma thans is ondergebracht bij de OU Aviation. Volgens KLM betreft het ter zake algemene organisatie- en



procesverbeteringen voor de Schiphol Group als geheel. KLM is van oordeel dat dit onderdeel onvoldoende is beoordeeld door de Raad.

156. In de laatste plaats stelt KLM met betrekking tot het VIP-centrum dat de afhandeling van VIP's volgens artikel 2 van het Besluit een luchtvaartactiviteit is. De Raad heeft dit volgens KLM onvoldoende in haar beoordeling betrokken. De redenering die Schiphol hanteert met betrekking tot het Perscentrum volgt KLM niet.

157. Hierna beoordeelt de Raad de door KLM naar voren gebrachte zienswijze.

## 6.2 Beoordeling zienswijze KLM

### **WACC (opname van Aeroporti di Roma in de peer group)**

158. KLM stelt dat Aeroporti di Roma niet in de peer group opgenomen moet worden. In de eerste plaats is de luchthaven zelf niet beursgenoteerd. De eigenaar Gemina Group is dat wel. Voor de Gemina Group is echter de omzet uit de luchtvaartactiviteiten als enige in de peer group minder dan de helft van de totale omzet van de Gemina Group, als gevolg waarvan enige vergelijkbaarheid met de luchtvaartactiviteiten van de luchthaven Schiphol volgens KLM nauwelijks mogelijk is. Het lage aandeel luchtvaartactiviteiten van de Gemina Group kan volgens KLM het relatief hoge risicoprofiel van de Gemina Group verklaren. Dit aanmerkelijk hogere risicoprofiel zou een opwaarts effect hebben op de asset beta van de Gemina Group. Dit heeft uiteindelijk weer gevolgen voor de hoogte van de WACC.

159. Tijdens de mondelinge toelichting op haar zienswijze heeft KLM aanvullend gesteld dat Aeroporti di Roma veel kleiner is dan de andere luchthavens in de peer group wat betreft omvang en verkeersvolume. Daarnaast vindt op deze luchthaven bijna geen transferverkeer plaats en juist meer nationaal vliegverkeer. Dit brengt met zich dat Aeroporti di Roma wat betreft luchtvaartactiviteiten niet vergelijkbaar is met Schiphol.

160. In haar reactie op de zienswijze van KLM stelt Schiphol dat uit analyse van de omzetgegevens van de luchthavens die in de peer group zijn opgenomen, blijkt dat tussen de 45% en 60% van de totale omzet wordt gegenereerd door luchtvaartactiviteiten, zoals ook door Schiphol worden uitgevoerd (exclusief ground handling). De omzet van Gemina Group, behaald met luchtvaartactiviteiten, bedraagt ongeveer 50%. Daarmee valt de Gemina Group ruim binnen de bandbreedte van de andere luchthavens in de peer group.

161. De Raad overweegt dat in Bijlage C bij het Besluit is bepaald dat de peer group ten behoeve van de WACC-bepaling dient te bestaan uit een "zo groot mogelijk aantal (en te allen tijde ten minste vier) zoveel mogelijk representatieve beursgenoteerde luchthavens binnen de

EU, bezien uit een oogpunt van vergelijkbaarheid met de luchthavenactiviteiten van Schiphol.”

162. De Raad merkt op dat in Bijlage C bij het Besluit tevens vermeld is dat evident niet vergelijkbare luchthavens geen deel uitmaken van de peer group. De Raad interpreteert deze zin aldus dat de wetgever beoogd heeft om Schiphol enige ruimte te laten om luchthavens te selecteren die deel uitmaken van deze peer group en dat alleen evident niet vergelijkbare luchthavens niet mogen worden geselecteerd. Aan de orde is dus volgens de Raad of Aeroporti di Roma ‘evident’ niet vergelijkbaar is met Schiphol, voor zover dit luchtvaartactiviteiten betreft. Meer specifiek is de vraag, gelet op de zienswijze van KLM, of een van Schiphol afwijkend aandeel in transfer- en nationaal verkeer aanleiding is om een onderneming buiten beschouwing te laten.
163. De peer group dient te bestaan uit ondernemingen met een vergelijkbaar risicoprofiel als Schiphol. Alle luchthavens in de peer group verschillen enigszins wat betreft het percentage omzet dat zij behalen met luchtvaartactiviteiten, het aandeel nationaal ten opzichte van internationaal vliegverkeer en het aandeel transfer- ten opzichte van O/D-verkeer. De Raad ziet geen aanwijzingen dat het afwijkend percentage transferreizigers tot een ander risicoprofiel zou leiden, noch heeft KLM aangetoond dat dit afwijkend risicoprofiel zich in aanmerkelijke mate zou voordoen. Overigens blijkt (empirisch) dat de bèta van Aeroporti di Roma in dezelfde orde van grootte ligt als die van de luchthavens van Frankfurt, Parijs en Londen. Ten aanzien van het punt van dat voor Aeroporti de Roma een aanzienlijk deel van de vluchten binnenlands is, wordt opgemerkt dat dit eenmaal inherent is aan het feit dat Italië – geografisch bezien – aanzienlijk groter is dan Nederland. Het aandeel transferverkeer ten opzichte van het totale verkeer is voor Aeroporti de Roma ongeveer 24%. Ter vergelijking: voor Parijs bedraagt dit aandeel 25% en voor Kopenhagen ook 25%. Aeroporti de Roma is wat betreft transferverkeer dus niet afwijkend ten opzichte van twee andere luchthavens in de peer group.
164. Op grond van het bovenstaande is er geen aanleiding om op grond van het afwijkende aandeel van het transfer- en nationaal verkeer te concluderen dat Gemina Group evident niet vergelijkbaar is met Schiphol zou zijn voor wat betreft de luchtvaartactiviteiten en hun risicoprofiel.
165. De Raad overweegt daarnaast dat blijkens de organisatiestructuur de Gemina Group voor 95,76% aandeelhouder is van Aeroporti di Roma.<sup>45</sup> Uit het meest recent gepubliceerde

---

<sup>45</sup> Zie website <http://www.gemina.it/en/ilgruppo.php>

jaarverslag van de Gemina Group over 2008<sup>46</sup> blijkt dat 49,7% van de totale omzet van de Gemina Group gegenereerd wordt door luchtvaartactiviteiten.

166. Uit het meest recente gepubliceerde jaarverslag van Schiphol over 2009<sup>47</sup> blijkt dat 58,4% van de totale omzet van Schiphol gegenereerd wordt door luchtvaartactiviteiten. Voor Aeroports de Paris, Fraport (Frankfurt), Vienna Airport en Copenhagen Airport is dit blijkens de verschillende jaarverslagen over 2009 respectievelijk 54,1%, 34,7%,<sup>48</sup> 45,1% en 53,6%. Het percentage luchtvaartactiviteiten in de totale omzet van Gemina Group ligt binnen de range van percentages van de vier overige ondernemingen van de peer group.
167. Gelet op het voorgaande is de Raad van oordeel dat Gemina Group representatief is. Aangezien het Besluit voorschrijft dat in de peer group een zo groot mogelijk aantal zoveel mogelijk representatieve beursgenoteerde luchthavens moeten worden opgenomen bestaat volgens de Raad dan ook geen aanleiding de Gemina Group niet op te nemen in de peer group.

#### **WACC (data voor koersrendementen)**

168. Ook in het vorige toerekeningssysteem maakte Schiphol gebruik van wekelijkse data, met uitzondering van de data van Aéroports de Paris (dagelijks<sup>49</sup>). De Raad is van oordeel dat het gebruik van wekelijkse data voor koersrendementen leidt tot uitkomsten met voldoende betrouwbaarheid; meer dan bij gebruik van maandelijkse data vanwege het grotere aantal meetmomenten dat het gebruik van wekelijkse data oplevert. KLM stelt echter voor om dagelijkse data voor koersrendementen te gebruiken bij de vaststelling van de equity bèta.
169. Aanvullend heeft KLM in de mondelinge toelichting op haar zienswijze gesteld dat het gebruik van dagelijkse data gunstiger is voor KLM.
170. In de reactie op de zienswijze van KLM heeft Schiphol gesteld dat het hanteren van weekdata in plaats van dagelijkse data aansluit bij hetgeen gebruikelijk is bij andere gereguleerde sectoren, zoals de energiesector. Deze werkwijze wordt door de Raad als bedrijfseconomisch aanvaardbaar beschouwd. Het hanteren van dagelijkse data is volgens

---

<sup>46</sup> Zie website [http://www.gemina.it/dists/cfiles/4/Bilancio2008completoDEF\\_ing.pdf](http://www.gemina.it/dists/cfiles/4/Bilancio2008completoDEF_ing.pdf)

<sup>47</sup> Zie website <http://www.schiphol.nl/SchipholGroup1.htm>

<sup>48</sup> Exclusief opbrengsten behaald uit infrastructuur: inclusief deze opbrengsten is het percentage voor Fraport 45,7 %.

<sup>49</sup> Aeroports de Paris was bij de totstandkoming van het oude toerekeningssysteem (2007-2009) pas zeer kort beursgenoteerd, waardoor het aantal mogelijke waarnemingen te klein was. Inmiddels zijn voldoende referentiegegevens beschikbaar.

Schiphol onwenselijk omdat de verklarende kracht van de asset bèta juist afneemt door incidentele koersontwikkelingen.

171. De Raad stelt vast dat in het Besluit niet voorgeschreven is of gebruik moet worden gemaakt van dagelijkse, wekelijkse of maandelijkse data voor koersrendementen. De Raad beoordeelt of het door Schiphol in het toerekeningssysteem gehanteerde gebruik van wekelijkse data geen onredelijk resultaat oplevert.
172. De reden om te kiezen voor wekelijkse data in plaats van dagelijkse data is gelegen in het feit dat bij het gebruik van dagelijkse data de kans op zogenoemde autocorrelatie<sup>50</sup> hoger is dan bij het gebruik van wekelijkse data. Autocorrelatie houdt in dat er in een reeks van waarnemingen een correlatiepatroon bestaat tussen opeenvolgende waarnemingen. Per onderneming in de peer group zou, bij gebruik van dagelijkse data voor bepaling van hun koersrendement, kunnen worden vastgesteld of bij de betreffende onderneming daadwerkelijk autocorrelatie voorkomt. Indien dit het geval is zou de luchthaven waarbij dit zich voordoet, gediskwalificeerd moeten worden en dus niet meegenomen in de berekening van de WACC. Echter, dit zou in het onderhavige geval niet wenselijk zijn, omdat de peer group al zeer beperkt in omvang is en de peer group als gevolg hiervan nog kleiner zou worden, waardoor de groep niet langer representatief is voor het koersrendement van een gemiddelde, goed beheerde luchthaven. Indien meer dan één luchthaven zou diskwalificeren vanwege optredende autocorrelatie, dan zou niet meer voldaan worden aan de eis om een minimum van vier representatieve beursgenoteerde luchthavens binnen de EU op te nemen in de peer group.
173. Daarbij komt dat de Raad op dit moment niet kan vaststellen of het risico op autocorrelatie bij de koersrendementen van de verschillende luchthavens uit de peer group zich zal voordoen in de periode 2011-2016 (de periode dat het toerekeningssysteem geldig is). Hierdoor is een uitspraak over diskwalificatie van luchthavens vanwege autocorrelatie op het moment van beoordeling van het toerekeningssysteem niet is; veiligheidshalve kiest de Raad er dus voor om het voorstel van Schipol om wekelijkse data met minder risico op autocorrelatie te gebruiken, goed te keuren. Tot slot wijst de Raad er op dat de NMa bij de regulering van de energiesector gebruik kan maken van een gemiddelde van dagelijkse en wekelijkse data, omdat de peer group doorgaans groter is, waardoor bij optredende autocorrelatie eliminatie van de betreffende ondernemingen plaatsvindt. In dat geval wordt door eliminatie minder ingeboet op de representativiteit van de peer group.

---

<sup>50</sup> Zie bijvoorbeeld Wright et al., *A study into certain aspects of the cost of capital for regulated utilities in the UK, 2003* en bijlage 2 van het methodebesluit van de NMa:  
[http://www.energiekamer.nl/images/Ontwerpmethodebesluit%20bijlage%202\\_tcm7-134569.pdf](http://www.energiekamer.nl/images/Ontwerpmethodebesluit%20bijlage%202_tcm7-134569.pdf),  
randnummer 46 e.v.

## Energiebelasting

174. Ten aanzien van de energiebelasting voert KLM aan dat in de wet Belastingen op milieugrondslag is bepaald dat er per WOZ-locatie maar één keer energiebelasting mag worden geheven. Wanneer de Belastingdienst de te betalen energiebelasting vaststelt, kijkt zij dus niet naar het verbruik per meter maar naar het verbruik over de gehele locatie. In de aanpassing van het toerekeningssysteem komt volgens KLM juist een doorbelasting aan gebruikers op grond van de WOZ-beschikking te vervallen, terwijl een dergelijke doorbelasting in de rede zou liggen. Een andere doorbelasting zou indruisen tegen de principes van proportionaliteit, integraliteit en marktconformiteit.
175. Aanvullend voert KLM aan dat Schiphol aan de ene kant streeft naar vereenvoudiging van doorbelastingen in het toerekeningssysteem, terwijl juist met betrekking tot de energiebelasting gekozen wordt voor doorbelasting op een meer complexe en minder transparante wijze.
176. Daarnaast volgt volgens KLM niet uit het ontwerpbesluit of de Raad op dit punt tot een gemotiveerde afweging is gekomen ten behoeve van een juiste beoordeling van het voorgelegde toerekeningssysteem.
177. Schiphol voert in haar reactie op de zienswijze van KLM aan dat het toerekenen van kosten van energiebelasting op basis van het daadwerkelijk gebruik tegemoet komt aan het vereiste van proportionaliteit. Toerekening vindt in het nieuwe toerekeningssysteem namelijk plaats op basis van het verbruik van energie. Het toerekenen van kosten van energiebelasting op basis van een WOZ-beschikking was niet gebaseerd op de gebruiker. Daarnaast is het vervallen van de specifieke doorbelasting D19 Energiebelasting en opname onder D7 Levering van Utiliteiten administratief eenvoudiger.
178. Ten aanzien van deze zienswijze overweegt de Raad als volgt.
179. Energiebelasting is een belasting op het verbruik van elektriciteit en aardgas. In de wet Belastingen op milieugrondslag is bepaald dat per WOZ-locatie slechts één keer energiebelasting mag worden geheven. Wanneer de belastingdienst de te betalen belasting vaststelt, dan kijkt zij naar het gebruik over de gehele locatie en niet naar het gemeten verbruik per energiemeter. Hierdoor is de gebruiker voordeliger uit, omdat deze slechts eenmaal het “dure” tarief van de onderste schijven betaalt.
180. De door Schiphol te betalen energiebelasting is afhankelijk van het energiegebruik van de locatie en is derhalve niet gerelateerd aan andere eigenschappen van de locatie (zoals

activawarde of oppervlakte). Het toerekenen van de kosten van energiebelasting aan gebruikers van Schiphol op basis van het daadwerkelijke gebruik is in overeenstemming met het vereiste van proportionaliteit. In artikel 8, eerste lid, aanhef en onder d, van het Besluit, is immers bepaald dat de kosten van productiemiddelen die gedeeltelijk voor de luchtvaartactiviteiten en gedeeltelijk voor andere activiteiten worden aangewend, worden toegerekend in overeenstemming met het daadwerkelijke gebruik van die productiemiddelen voor de luchtvaartactiviteiten. Met deze wijze van toerekenen is derhalve voldaan aan het vereiste van proportionaliteit.

181. Hoewel de Belastingdienst een staffeling toepast in de bepaling van de energiebelasting, speelt deze naar het oordeel van de Raad geen rol in de kostentoekening naar luchtvaart- en niet-luchtvaartactiviteiten. Immers, het totale energiegebruik leidt tot vaststelling van de verschuldigde belasting en deze belasting dient vervolgens op basis van het proportionaliteitsbeginsel aan de gebruikers te worden toegerekend.
182. De Raad is het niet eens met het standpunt van KLM, dat met de doorbelasting van de energiebelasting meer complex en minder transparant is. De Raad constateert juist dat bij de wijze van toerekenen, zoals door Schiphol in het toerekeningssysteem is bepaald, zichtbaarder wordt welke kosten daadwerkelijk aan de luchtvaartactiviteiten worden toegerekend, waardoor beter aan het proportionaliteitsvereiste wordt voldaan dan voorheen..
183. Het derde punt van KLM is dat niet uit het ontwerpbesluit zou blijken dat de Raad op dit punt tot een gemotiveerde afweging heeft gemaakt. De Raad is het hiermee oneens en verwijst naar bijlage 1A, 1B en 2 van dit besluit. In deze bijlagen beoordeelt de Raad de in het toerekeningssysteem opgenomen doorbelastingen. Deze doorbelastingen moeten voldoen aan de door de Raad gehanteerde criteria. Wanneer de doorbelastingen aan deze criteria voldoen, voldoen zij aan de in de Wet Luchtvaart en het Besluit gestelde eisen. Voor elk criterium is in bijlage 1A een generieke onderbouwing gegeven of de doorbelastingen al dan niet aan het betreffende criterium voldoen. De doorbelasting waar thans de kosten van de energiebelasting in opgenomen zijn (D7), voldoet naar het oordeel van de Raad aan alle gehanteerde criteria en voldoet daarmee aan de in de Wet Luchtvaart en het Besluit gestelde eisen. Voor zover KLM stelt dat de beoordeling van de Raad op dit punt onvoldoende is, acht de Raad dit gebrek met de bovenstaande nadere motivering hersteld.

## **Six Sigma**

184. KLM voert aan dat toewijzing van de kosten van Six Sigma aan Aviation betekent dat wederom alle kosten hiervan aan Aviation worden toegewezen, tenzij deze kosten nadrukkelijk non-aviation zijn. Dit betekent volgens KLM dat alle leegloop (de Raad

interpreteert dit als overcapaciteit van Six Sigma) nu aan Aviation wordt toegewezen. KLM is van mening dat dit onderdeel onvoldoende is beoordeeld door de Raad, althans deze beoordeling volgt niet uit het ontwerpbesluit. KLM is van oordeel dat hetgeen met betrekking tot Six Sigma in het oude toerekeningssysteem was opgenomen afdoende is.

185. In haar reactie op de zienswijze van KLM voert Schiphol aan dat het grootste deel van de projecten die Six Sigma uitvoert ten behoeve van Aviation en Security is. Het onderbrengen van deze activiteiten bij OU Aviation en vervolgens doorbelasten voor zover sprake is van een project voor andere bedrijfsonderdelen is een zuivere toerekening van kosten. Deze toerekening (die gebaseerd is op het werkelijk aantal uren per project) is gebaseerd op daadwerkelijk gebruik en meer gedetailleerd dan de Stavensleutel (A5) op basis van reeds toegerekende kosten die in het eerste toerekeningssysteem gebruikt werd. Omdat bij Six Sigma een sleutel bestaat die meer recht doet aan het gebruik van de dienst is het onderbrengen van de activiteit bij Aviation en het doen van doorbelastingen daar waar het activiteiten betreft voor andere bedrijfsonderdelen een betere wijze van toerekening van kosten. Ten aanzien van de door KLM geclaimde leegloop merkt Schiphol op dat er meer verzoeken vanuit de organisatie voor Six Sigma projecten zijn dan de afdeling kan uitvoeren. Van leegloop is derhalve geen sprake.
186. De Raad overweegt ten aanzien van Six Sigma het volgende.
187. Aangezien Six Sigma het grootste deel van de projecten uitvoert ten behoeve van Aviation en Security, voldoet de wijze van toerekenen, zoals thans door Schiphol in het toerekeningssysteem is opgenomen, aan het gestelde in de hiervoor genoemde bepalingen van het Besluit. Primaire registratie van de kosten bij luchtvaartactiviteiten ligt in dit geval voor de hand.
188. Hiernaast geldt dat deze wijze van toerekenen beter in overeenstemming is met het daadwerkelijke gebruik dan de methode die Schiphol voorheen hanteerde (toerekening via de Stavensleutel). Hiermee wordt beter voldaan aan het vereiste van proportionaliteit. Voor de door Schiphol in het toerekeningssysteem gehanteerde verdeelsleutel geldt dat de kosten rechtstreeks worden toegerekend aan luchtvaartactiviteiten, tenzij een bepaald project duidelijk niet ten bate van die activiteiten is.
189. Wat betreft de door KLM geclaimde leegloop van Six Sigma en de toerekening hiervan aan Aviation, merkt de Raad op dat van leegloop niet gebleken is. Mocht dit in de toekomst het geval zijn, dan kan KLM bij de jaarlijkse vaststelling van de tarieven en voorwaarden door Schiphol op grond van artikel 8.25f, eerste lid, van de Wet luchtvaart een aanvraag bij de Raad indienen om te bezien of dit met zich brengt dat de tarieven en voorwaarden in strijd zijn met de bij of krachtens deze wet gestelde regels. In dat geval zouden immers kosten in

rekening worden gebracht voor activiteiten die niet daadwerkelijk zijn verricht ten behoeve van luchtvaartactiviteiten. De Raad heeft vooralsnog geen reden om aan te nemen dat hiervan (structureel) sprake zal zijn.

190. KLM voert nog aan dat dit onderdeel onvoldoende is beoordeeld door de Raad, althans dat deze beoordeling niet uit het ontwerpbesluit blijkt. De Raad is het hiermee oneens en verwijst naar bijlage 1A, 1B en 2 van dit besluit. In deze bijlagen beoordeelt de Raad de in het toerekeningssysteem opgenomen doorbelastingen. Deze doorbelastingen moeten voldoen aan de door de Raad gehanteerde criteria. Wanneer de doorbelastingen aan deze criteria voldoen, voldoen zij aan de in de Wet luchtvaart en het Besluit gestelde eisen. Voor elk criterium is in bijlage 1A een generieke onderbouwing gegeven of de doorbelastingen al dan niet aan het betreffende criterium voldoen. De doorbelasting waar thans de kosten van Six Sigma in opgenomen zijn (D24), voldoet naar het oordeel van de Raad aan alle gehanteerde criteria en voldoet daarmee aan de in de Wet luchtvaart en het Besluit gestelde eisen. Voor zover KLM stelt dat de Raad dit punt onvoldoende heeft gemotiveerd, heeft de Raad dit gebrek door toevoeging van de bovenstaande motivering hersteld.

#### **VIP-centrum**

191. KLM voert aan dat de afhandeling van VIP's volgens artikel 2 van het Besluit een luchtvaartactiviteit is. De kosten en opbrengsten van het VIP-centrum (exclusief het Perscentrum) worden in het nieuwe toerekeningssysteem toegerekend aan de OU Consumers. Het Perscentrum is onderdeel van het VIP-centrum. De kosten van het Perscentrum worden echter doorbelast aan Aviation. Voor zover het Perscentrum door Consumers gebruikt of verhuurd wordt, wordt een opbrengst naar luchtvaart toegerekend tegen minimaal de integrale kosten.
192. Schiphol stelt in haar reactie op de zienswijze van KLM dat zij onderschrijft dat het VIP-centrum en het Perscentrum luchtvaartactiviteiten betreffen. Voor zover sprake is van gebruik in het kader van luchtvaartactiviteiten (Koninklijk Huis, hoogwaardigheidsbekleders, en calamiteiten) worden de kosten door middel van een doorbelasting toegerekend aan luchtvaartactiviteiten.
193. In het voorgaande toerekeningssysteem werd het VIP-centrum (inclusief Perscentrum) organisatorisch ondergebracht bij luchtvaartactiviteiten. In het nieuwe systeem is het VIP-centrum organisatorisch ondergebracht bij de OU Consumers en het Perscentrum bij de OU Aviation. Door de exploitatie van het VIP-centrum bij de OU Consumers onder te brengen, beoogt Schiphol extra opbrengsten te behalen door combinatie met andere niet-luchtvaartactiviteiten, zoals Privium. In lijn met de toerekening van Privium en een Automatische Grenspassage worden deze extra opbrengsten toegerekend aan niet-



luchtvaartactiviteiten. De opbrengsten uit hoofde van de Passenger Service Charge van de desbetreffende passagiers blijft wel toegerekend aan luchtvaartactiviteiten.

194. De zienswijze van KLM treft naar het oordeel van de Raad doel. Hieronder gaat de Raad apart in op het VIP-centrum (exclusief het Perscentrum) en het Perscentrum.
195. De Raad is van oordeel dat het VIP-centrum (exclusief het Perscentrum) onmiskenbaar een luchtvaartactiviteit betreft. In het VIP-centrum vindt immers afhandeling van passagiers en hun bagage plaats. Aangezien het VIP-centrum luchtvaartactiviteiten betreft, moeten de kosten hiervan op grond van artikel 8, eerste lid, van het Besluit, toegerekend worden aan de luchtvaartactiviteiten. Dit neemt echter niet weg dat compensatie van deze kosten volgens de Raad in de rede ligt. Immers, het VIP-centrum is niet toegankelijk voor alle passagiers. Daarom dient een even grote opbrengst aan luchtvaartactiviteiten te worden toegerekend.
196. Ook wat betreft het Perscentrum is de Raad van oordeel dat dit een luchtvaartactiviteit betreft. Dit betekent dat de kosten hiervan aan de luchtvaartactiviteiten moeten worden toegerekend. Voor zover van het Perscentrum gebruik wordt gemaakt voor niet-luchtvaartactiviteiten dienen op basis hiervan de integrale kosten doorbelast te worden aan de niet-luchtvaartactiviteiten.
197. Schiphol heeft op verzoek van de Raad het toerekeningssysteem overeenkomstig het voorgaande gewijzigd. De Raad heeft deze wijziging per brief van 10 juni 2010<sup>51</sup> ontvangen.

### 6.3 Conclusie zienswijze KLM

198. Het voorgaande bezien is de Raad van oordeel dat de zienswijze van KLM op het onderdeel dat betrekking heeft op het VIP-centrum doel treft. Naar aanleiding van hiervan heeft de Raad dit goedkeuringsbesluit gewijzigd ten opzichte van het ontwerpbesluit, zoals dat van 19 maart tot 3 mei 2010 ter inzage is gelegd. De overige onderdelen van de zienswijze van KLM zijn treffen geen doel en dienen dan ook niet te leiden tot wijziging van het ontwerpbesluit..

### 6.4 Inleiding en ontvankelijkheid zienswijze EasyJet

199. Bij brief van 30 april 2010 heeft EasyJet haar zienswijze gegeven op het ontwerpbesluit van de Raad, zoals dat op 19 maart 2010 ter inzage is gelegd.

---

<sup>51</sup> Dossiernummer 200141/80.

200. EasyJet heeft haar zienswijze tijdig ingediend en is gebruiker van de luchthaven Schiphol in de zin van artikel 8.1, tweede lid, sub i, van de Wet luchtvaart. De uniforme voorbereidingsprocedure is toegankelijk voor alle gebruikers van Schiphol op grond van artikel 8.25g, zevende lid, van de Wet luchtvaart. De zienswijze van EasyJet is dus ontvankelijk.
201. In haar zienswijze brengt EasyJet de volgende punten naar voren.
202. EasyJet is bezorgd over de toepassing van de unuïteitenmethode op andere activa dan de Polderbaan. Zij geeft aan dat de unuïteitenmethode Schiphol de mogelijkheid laat om de afschrijvingswaarde en de kapitaalkosten eens per vijf jaar te herzien. Dit geeft Schiphol significante speelruimte ten aanzien van financiële waardering van die activa.
203. Daarnaast wijst EasyJet er op dat Schiphol op dit moment haar tarieven en voorwaarden en het normrendement (WACC) eens per jaar vaststelt, maar dat het beter zou zijn om beide voor een langere periode vast te leggen.
204. Als laatste wijst EasyJet er op dat het dual till-systeem dat wordt toegepast bij Schiphol, inefficiënt is in vergelijking met single-till-systemen die op andere luchthavens worden toegepast.
205. Hierna beoordeelt de Raad de door EasyJet ingediende zienswijze.

## 6.5 Beoordeling zienswijze EasyJet

### Toepassing van de unuïteitenmethode

206. EasyJet komt op tegen de toepassing van de unuïteitenmethode op andere activa dan de Polderbaan. Volgens EasyJet geeft deze Schiphol te veel ruimte om de afschrijvingswaarde en de kapitaalkosten van de activa waarop deze afschrijvingsmethode van toepassing is, bij te stellen. Omdat het om activa met grote financiële waarde gaat (meer dan 100 miljoen euro), kan dit volgens EasyJet een grote impact hebben op de tarieven. EasyJet meent dat voor het bepalen van de genoemde waarden een blanco volmacht is gegeven waarmee Schiphol deze op arbitraire wijze kan veranderen en dat dit tot gevolg heeft dat tarieven voor luchtvaartactiviteiten gedurende langere tijd kunnen worden bijgesteld zonder dat deze bijstelling vooraf wordt geconsulteerd en beoordeeld.
207. Schiphol sluit zich aan bij de zienswijze van EasyJet aan en wijst er op dat de toepassing van de unuïteitenmethode leidt tot een aanzienlijke administratieve belasting en tot verstoring van de economische besluitvorming en daarmee tot indirecte kosten voor de luchtvaartsector. Schiphol pleit voor aansluiting bij de gebruikelijke toerekeningsregels in de Wet luchtvaart en internationaal geaccepteerde toerekeningsstandaarden (IFRS) die een beoordeling van een redelijk rendement op luchtvaartactiviteiten op langere termijn beter mogelijk maken dan nu het geval is.
208. De Raad wijst er op dat artikel 8, zevende lid, van het Besluit voorschrijft dat op alle activa met een waarde boven de € 100.000.000,= waarvan de vervaardigingsperiode meer dan een jaar bedraagt en waarvan tijdens de besluitvorming over de investering verwacht wordt dat zich na ingebruikname initiële overcapaciteit zal voordoen, de unuïteitenmethode toegepast moet worden. Dit houdt onder meer in dat het bedrag aan afschrijvingen van zulke activa iedere vijf jaar opnieuw wordt vastgesteld. Anders dan EasyJet aangeeft, is de unuïteitenmethode geen blanco cheque waarop Schiphol periodiek nieuwe gegevens kan invullen (kennelijk bedoelt EasyJet de gegevens bedoeld in artikel 8, zevende lid, laatste volzin, van het Besluit). Zoals in het toerekeningssysteem is beschreven<sup>52</sup>, zijn de gegevens die volgens het Besluit iedere vijf jaar door Schiphol dienen te worden herzien onderdeel van de eerstvolgende consultatie van tarieven en voorwaarden met gebruikers van de luchthaven. Indien zich bij dergelijke herzieningen onregelmatigheden voordoen, kan een gebruiker een aanvraag bij de Raad indienen op grond van artikel 8.25f, eerste lid, van de Wet luchtvaart.

---

<sup>52</sup> Zie pagina 32 van het toerekeningssysteem.

209. Overigens is het doel van afschrijven volgens de unuïteitenmethode juist om te verzekeren dat de tarieven niet aan sterke schommelingen onderhevig zijn als gevolg van grote investeringen, maar dat de tarieven zich op deze wijze gelijkmatig ontwikkelen. De reële prijs per eenheid, waarvoor het betreffende activum gebruikt wordt, blijft stabiel ondanks aanvankelijke overcapaciteit van het betreffende activum. Hierdoor zou dus juist tegemoet gekomen worden aan de vraag van EasyJet, om op langere termijn zekerheid te verkrijgen over prijsontwikkelingen. Overigens staat het Schiphol niet vrij om in het toerekeningssysteem af te wijken van artikel 8, zevende lid, van het Besluit.

#### **De jaarlijkse vaststelling van het normrendement en de periode waarvoor de tarieven gelden**

210. Volgens EasyJet wordt Schiphol onder het huidige wettelijke regime gedwongen om ieder jaar opnieuw het normrendement en de tarieven jaarlijks te herzien. Volgens EasyJet zouden beide voor langere tijd moeten worden vastgesteld. Dit zou een betere weerspiegeling zijn van de bedrijfsvoering van de luchthaven en de situatie die gebruikelijk is in concurrerende markten, waarin luchtvaartmaatschappijen vaak lange-termijnafspraken maken met luchthavens. EasyJet geeft aan dat luchthavens activa bezitten met een zeer lange levensduur. Het wettelijk kader dat van toepassing is op Schiphol zou dit gegeven moeten weerspiegelen. Daarnaast zou de hoogte van het normrendement (WACC) het risico van het exploiteren van een luchthaven moeten weerspiegelen. Dit risico verandert volgens EasyJet niet fundamenteel over meerdere jaren en de WACC zou dus niet steeds op korte termijn hoeven worden bijgesteld. Als laatste wijst EasyJet erop dat luchtvaartmaatschappijen baat hebben bij een betrouwbare planningshorizon, wat hen in staat stelt om lange-termijnverbintenissen aan te gaan en investeringsbeslissingen te kunnen nemen op een luchthaven.

211. In haar reactie sluit Schiphol ook aan bij deze zienswijze van EasyJet. Schiphol vindt het wenselijk dat zij in haar economische besluitvorming kan betrekken of er op langere termijn een redelijk rendement op luchtvaartactiviteiten kan worden gemaakt. Hierin past de jaarlijkse vaststelling van de WACC niet.

212. De Raad beoordeelt deze zienswijze als volgt.

213. Op grond van artikel 8.25d, eerste lid, Wet luchtvaart, moet Schiphol tenminste één keer per jaar aan gebruikers van de luchthaven een tariefvoorstel doen. Op grond van het derde lid van die bepaling moeten de tarieven kostengeoriënteerd zijn. Artikel 4, vierde lid, onder d (sub 6<sup>o</sup>), van het Besluit bepaalt aan welke voorwaarden de tarieven moeten voldoen. Het normrendement moet per boekjaar worden bepaald, volgens de methode die artikel 13 en de bijlagen bij het Besluit voorschrijven. Artikel 13 van het Besluit schrijft onder meer voor dat het normrendement niet hoger mag zijn dan de gewogen gemiddelde vermogenskosten

(WACC) die worden berekend met inachtneming van de formule die ook in de bijlagen bij het Besluit is opgenomen.

214. Volgens de Raad staan deze bepalingen, in onderling samenhang gelezen, niet in de weg aan lange termijnafspraken over de tarieven die Schiphol hanteert, zolang bij de wettelijk verplichte (jaarlijkse) tariefbepaling aan de voorwaarde wordt voldaan dat het verwachte rendement niet hoger is de WACC (ofwel dat totale omzet niet groter is dan totale kosten inclusief WACC).
215. Met andere woorden: lange termijnafspraken over tarieven zijn mogelijk, zolang jaarlijks gecontroleerd wordt of een gegeven afspraak leidt tot een rendement dat lager is dan of gelijk is aan de voor dat jaar te bepalen WACC. Met dit gegeven zou een eventuele afspraak met betrekking tot de hoogte van het rendement op lange termijn mogelijk jaarlijks tot neerwaartse bijstelling van de tarieven leiden, indien zou blijken dat het afgesproken rendement te hoog is. Lange-termijnafspraken over het *maximaal* door Schiphol te behalen rendement zijn echter niet mogelijk gegeven het huidige wettelijke kader, omdat dit per boekjaar moet worden bepaald.

#### **Het dual-till systeem**

216. EasyJet is van mening dat de dual-till reguleringsmethode die op Schiphol van toepassing is inefficiënt is in vergelijking met de single-till methode die elders wordt toegepast. Zij wijst erop dat de regulering van Schiphol bedoeld is om concurrentie na te bootsen, maar dat bedrijven in een concurrerende omgeving niet op deze wijze hun kosten toerekenen. EasyJet geeft aan dat luchtvaartmaatschappijen naast hun primaire inkomsten uit ticketgelden ook commerciële omzet hebben weten te genereren en de inkomsten hiervan succesvol hebben ingezet om de prijs van tickets te verlagen. Dit heeft grote sociale en economische voordelen met zich gebracht.
217. Verder vindt EasyJet dat de hogere inkomsten die worden verdiend met commerciële activiteiten in vergelijking met luchtvaartactiviteiten suggereren dat het toerekeningssysteem van Schiphol niet in orde is. EasyJet heeft naar eigen zeggen nooit bewijs gezien dat commerciële activiteiten van Schiphol meer risico dragen dan luchtvaartactiviteiten. Dit had een verschil in opbrengsten kunnen verklaren. EasyJet concludeert hieruit dat door het toerekeningssysteem onvoldoende kosten aan commerciële activiteiten worden toegerekend.
218. Als laatste brengt EasyJet naar voren dat, naast deze verstoring van de wijze van toerekening van operationele kosten er een potentiële verstoring kan optreden door het verschuiven van activa tussen luchtvaartactiviteiten en commerciële activiteiten. Dit zou in het bijzonder het

geval zijn wanneer de prestaties van activa in de tijd variëren. In de periode gedurende en kort na het aanschaffen of bouwen van activa zijn de investeringen aanzienlijk, terwijl in latere jaren, wanneer de activa zijn afgeschreven en hun capaciteit ten volle wordt benut, de waarde van investeringen wordt gerealiseerd. Wanneer de toerekening van activa aan luchtvaartactiviteiten wordt verschoven naar commerciële activiteiten, is het volgens EasyJet mogelijk dat luchtvaartmaatschappijen en passagiers de financiering verschaffen voor de ontwikkeling van activa, maar uitgesloten worden van het benutten van de waarde ervan.

219. In haar reactie op de zienswijze van EasyJet gaat Schiphol voornamelijk in op het laatste bezwaar van EasyJet, dat het gevaar zou bestaan dat door Schiphol activa kunnen worden aangeschaft waarvan de kosten in rekening worden gebracht bij luchtvaartactiviteiten om vervolgens, nadat zij geheel of in grote mate zijn afgeschreven, deze activa te gebruiken voor commerciële activiteiten. Schiphol wijst er ten aanzien van dit risico op dat veel activa worden aangeschaft met een specifieke bestemming (luchtvaart of niet-luchtvaart). Voorts geeft Schiphol aan dat, bijvoorbeeld bij uitbreiding van het terminalcomplex, de kosten van ruimten die ten tijde van het nemen van het investeringsbesluit een commercieel doel dienen niet worden toegerekend aan luchtvaartactiviteiten, maar naar rato van het gebruik worden toegerekend op de verwachte inzet voor luchtvaartactiviteiten en niet-luchtvaartactiviteiten.
220. Ten aanzien van het eerste punt van de zienswijze van EasyJet roept de Raad in herinnering dat de Wet luchtvaart Schiphol voorschrijft een gescheiden boekhouding te hanteren voor luchtvaartactiviteiten en dat Schiphol onder die Wet niet verplicht is om inkomsten behaald uit niet-luchtvaartactiviteiten toe te rekenen aan luchtvaartactiviteiten. Artikel 8.25d, zevende lid, van de Wet luchtvaart geeft Schiphol de mogelijkheid om, bij vaststelling van de tarieven voor luchtvaartactiviteiten, een bijdrage uit opbrengsten van andere activiteiten in aanmerking te nemen. Een verplichting om zulks te doen is echter niet in die Wet opgenomen. De Raad concludeert dan ook dat de wetgever de keuze om al dan niet een bijdrage uit opbrengsten van niet-luchtvaartactiviteiten aan luchtvaartactiviteiten te doen, uitdrukkelijk aan Schiphol heeft willen laten.
221. Het tweede punt van EasyJet is dat de opbrengsten die Schiphol genereert met niet-luchtvaartactiviteiten hoger liggen dan de inkomsten uit luchtvaartactiviteiten. Dit is volgens EasyJet niet te verklaren door de mogelijkheid dat niet-luchtvaartactiviteiten een hoger risico dragen. De Raad wijst er op dat het toerekeningssysteem niet gericht is op het normeren van het rendement dat Schiphol maakt of mag maken op de niet-luchtvaartactiviteiten. De Wet luchtvaart schrijft in artikel 8.25d, vierde lid, alleen voor dat de tarieven die Schiphol rekent voor luchtvaartactiviteiten kostengeoriënteerd moeten zijn. Om dit te bewerkstelligen dient Schiphol een toerekeningssysteem voor de kosten van luchtvaartactiviteiten op te stellen. Binnen het kader van de huidige procedure kan de Raad dan ook niet oordelen over

de hoogte van het rendement dat Schiphol behaalt op niet-luchtvaartactiviteiten, noch over de toerekening van kosten aan die activiteiten, nu het door de Raad beoordeelde toerekeningssysteem geen betrekking heeft op deze beide vraagstukken.

222. Ten aanzien het derde en laatste onderdeel van de derde zienswijze van EasyJet overweegt de Raad als volgt. In het toerekeningssysteem is terug te vinden welke soorten activa door Schiphol worden gebruikt voor luchtvaartactiviteiten. Als eerste wijst de Raad er op dat het Schiphol niet is toegestaan om kosten van activa toe te rekenen aan luchtvaartactiviteiten indien deze in het geheel niet worden aangewend voor luchtvaartactiviteiten. Artikel 8, eerste lid, onder c, van het Besluit staat hieraan in de weg. De Raad heeft, bij zijn beoordeling van het voorliggende toerekeningssysteem geen aanwijzingen gekregen dat in het toerekeningssysteem activa zijn beschreven die in het geheel niet voor luchtvaartactiviteiten worden aangewend, maar daar niettemin aan worden toegerekend.
223. Daarnaast geldt volgens de Raad dat, zoals Schiphol ook correct aangeeft in haar reactie op de zienswijze van EasyJet, een groot deel van de in het toerekeningssysteem genoemde activa inderdaad specifiek voor luchtvaartactiviteiten wordt aangeschaft en dat het veelal gaat om activa die zich niet lenen voor aanwending voor commerciële doeleinden. Voor de activa die zowel voor luchtvaart- als voor niet-luchtvaartactiviteiten worden aangewend (Schiphol noemt hier met name onderdelen van de terminalgebouwen), bevat het toerekeningssysteem principes om het medegebruik van dergelijke activa voor beide soorten activiteiten te meten en de kosten van de activa zoveel mogelijk proportioneel (volgens de mate van medegebruik ten behoeve van beide soorten activiteiten) toe te rekenen. Voor die activa geldt dat uit het toerekeningssysteem volgt of deze op juiste wijze wordt toegerekend. EasyJet noemt geen voorbeelden van activa die hier in strijd met de Wet Luchtvaart of het Besluit zouden zijn toegerekend.
224. De Raad kan EasyJet ook niet volgen in haar stelling dat het toerekeningssysteem aanleiding zou geven aan Schiphol om structureel activa in gebruik voor luchtvaartactiviteiten af te schrijven en vervolgens te gebruiken voor niet-luchtvaartactiviteiten. Voor zover in het toerekeningssysteem al activa zouden zijn beschreven die zich hiervoor lenen, heeft EasyJet verzuimd om deze met naam te noemen. Daarbij wijst de Raad er op dat verschuiving van het gebruik van activa van luchtvaartactiviteiten naar niet-luchtvaartactiviteiten, waar EasyJet voor vreest, in ieder geval navolgbaar zal zijn wanneer Schiphol haar tarieven en voorwaarden vaststelt. Verschuivingen kunnen dus aan de orde worden gesteld wanneer deze zich daadwerkelijk voordoen. De Raad concludeert dan ook dat er geen aanleiding is om aan te nemen dat Schiphol – voor zover dat al strijdig zou zijn met de bij of krachtens de Wet Luchtvaart gestelde normen – structureel activa toerekent aan luchtvaartactiviteiten en als deze volledig zijn afgeschreven, deze inzet voor niet-luchtvaartactiviteiten.

## 6.6 Conclusie zienswijze EasyJet

225. Het voorgaande gezien is de Raad van oordeel dat de zienswijze van EasyJet geen doel treft en niet dient te leiden tot wijziging van het ontwerpbesluit, zoals dat van 19 maart 2010 tot 3 mei 2010 ter inzage is gelegd.



## 7 Besluit

226. De Raad van Bestuur van de Nederlandse Mededingingsautoriteit besluit 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 10 maart 2010 en de wijziging ten aanzien van het VIP-centrum zoals per brief van 10 juni 2010 aan de Raad is gezonden, goed te keuren.
227. 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.
228. 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.
229. Dit besluit treedt in werking na bekendmaking in de Staatscourant.

Datum:

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

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

*Tegen dit besluit kan degene, wiens belang rechtstreeks bij dit besluit is betrokken, onder de beperkingen die artikel 6:13 van de Algemene wet bestuursrecht stelt, binnen zes weken na bekendmaking van het besluit, daartegen beroep instellen bij de Rechtbank Rotterdam, sector Bestuursrecht, Postbus 50950, 3007 BL Rotterdam.*

## 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.<sup>1</sup> 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.

---

<sup>1</sup> 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 36 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 gedeponereerd.
  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 25 tot en met 27 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,<sup>2</sup> 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”.

---

<sup>2</sup> 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 23 en 24 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 23 en 24 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.<sup>3</sup> 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

---

<sup>3</sup> 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-ruimten<sup>4</sup> 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.

---

<sup>4</sup> "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, beveiligingstaken 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.



## 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 25 tot en met 27 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 IFRS<sup>1</sup>, 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 23 en 24 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 21 en 22 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:
- a. Is de methode van meten verifieerbaar?
  - b. Is de frequentie van meten aanvaardbaar?

---

<sup>1</sup> 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 grondlawai. Op basis van het besluit van de Raad inzake de aanvraag van KLM/ Barin<sup>2</sup> 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

---

<sup>2</sup> 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.



Bijlage 2: Overzicht<sup>1</sup> van belangrijkste wijzigingen ten opzichte van het van 1 januari 2007 tot 1 januari 2011 geldende toerekeningsstelsel<sup>2</sup>

Nr.	Onderwerp	Beschrijving aanpassing	Omschrijving financieel effect	Verwijzing TS <sup>3</sup>
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	Unuïteitenmethode	Beschrijving wijze van vaststellen maximale capaciteit is breder gemaakt, waardoor deze breder toegepast kan worden (en niet specifiek geldt voor de Polderbaan)		H5
2b	Unuïteitenmethode	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. Verlagend effect van opname van CPH wordt verminderd, dus naar verwachting zal de asset beta iets hoger uitvallen	H9

<sup>1</sup> 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.

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

<sup>3</sup> 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	Energiebelasting	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 doorberekend 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 + € 45K 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

