

# Besluit Openbaar

**Ons kenmerk:** ACM/DTVP/2016/203213  
**Zaaknummer:** 15.1172.40  
**Datum:** 6 juni 2016

Besluit van de Autoriteit Consument en Markt als bedoeld in artikel 8.25g, eerste lid, van de Wet luchtvaart tot goedkeuring van het toerekeningssysteem van de N.V. Luchthaven Schiphol voor de periode 1 januari 2017 tot en met 31 december 2018.

## Samenvatting

Op 10 juli 2015 heeft ACM het toerekeningssysteem 2016-2018 goedgekeurd. Op 1 december 2015 heeft de N.V. Luchthaven Schiphol (hierna: Schiphol) een aangepast toerekeningssysteem voor de kosten en opbrengsten van luchtvaart- en beveiligingsactiviteiten ingediend, met name als gevolg van organisatorische wijzigingen. Daarnaast heeft Schiphol zes andere, kleinere wijzigingen doorgevoerd. Het aangepaste toerekeningssysteem heeft een looptijd van 1 januari 2017 tot en met 31 december 2018.

Gedurende de maanden december tot en met februari hebben meerdere overleggen plaatsgevonden tussen ACM en Schiphol. In deze overleggen heeft ACM vragen gesteld naar aanleiding van de beoordeling van de gewijzigde teksten en Schiphol heeft deze vragen beantwoord en toelichting gegeven bij de wijzigingen in het toerekeningssysteem. Schiphol heeft op 22 maart 2016 de eindversie van het toerekeningssysteem 2017-2018 bij ACM ingediend en op 24 maart 2016 een verbeterde versie aan ACM toegezonden. Op basis daarvan heeft ACM op 24 maart 2016 haar ontwerpbesluit tot goedkeuring van het Toerekeningssysteem ter inzage gelegd in het kader van de uniforme openbare voorbereidingsprocedure. ACM heeft in deze consultatieperiode geen zienswijzen van belanghebbenden ontvangen.

Voor de toerekening van kosten, opbrengsten en materiële vaste activa aan luchtvaart- en beveiligingsactiviteiten stelt Schiphol een toerekeningssysteem op dat goedgekeurd moet worden door ACM. 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.

In dit besluit beoordeelt ACM of de wijzigingen die zijn aangebracht in het toerekeningssysteem voldoen aan de wettelijke eisen van integraliteit, proportionaliteit en marktconformiteit. ACM is van oordeel dat alle gewijzigde passages voldoen aan deze vereisten en verleent daarom haar goedkeuring aan de door Schiphol ingediende wijzigingen.

## Inhoud

<b>1</b>	<b>Inleiding en achtergrond</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Het juridisch kader</b>	<b>4</b>
2.1	Inleiding	4
2.2	Wet luchtvaart	5
2.3	Besluit exploitatie luchthaven Schiphol	5
<b>3</b>	<b>Beschrijving toerekeningssysteem</b>	<b>8</b>
<b>4</b>	<b>Beoordelingsproces</b>	<b>10</b>
<b>5</b>	<b>Beoordeling van de gewijzigde onderdelen van het toerekeningssysteem</b>	<b>12</b>
5.1	Herstructurering van de afdeling ASM	12
5.1.1	Beschrijving wijzigingen in de structuur van de afdeling ASM	16
5.1.2	Beoordeling wijzigingen in doorbelasting- en allocatiesleutels	18
5.1.3	Financiële uitwerking van de herstructurering	24
5.1.4	Conclusie beoordeling Herstructurering	25
5.2	Nieuwe sleutel A13 t.b.v. A-gebied	25
5.2.1	Samenvatting van de wijziging	25
5.2.2	Beoordeling van de wijziging	26
5.3	Nieuwe doorbelasting Floormanagement Ticketreaders D27	27
5.3.1	Samenvatting van de wijziging	27
5.3.2	Beoordeling van de wijziging	27
5.4	Wijziging toerekening Expeditie- en Transportstraat in D18	28
5.4.1	Samenvatting van de wijziging	28
5.4.2	Beoordeling van de wijziging	29
5.5	Verhanging activiteiten eBusiness van Consumers naar ICT	29
5.5.1	Samenvatting van de wijziging	29
5.5.2	Beoordeling van de wijziging	30
5.6	Verhanging Reporting House (BICC) van OU Corporate Staven naar OU ICT	30
5.6.1	Samenvatting van de wijziging	30
5.6.2	Beoordeling van de wijziging	30
5.7	Verwijderen ongebruikte kostenplaats binnen allocatiesleutel A7a	31
5.7.1	Samenvatting van de wijziging	31
5.7.2	Beoordeling van de wijziging	31
<b>6</b>	<b>Besluit</b>	<b>32</b>
	<b>Bijlage 1: Financiële uitwerking herstructurering Assetmanagement organisatie</b>	<b>33</b>

### 1. Inleiding en achtergrond

1. Bij besluit van 10 juli 2015 heeft de Autoriteit Consument en Markt (hierna: ACM) 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 2016 tot en met 31 december 2018 goedgekeurd.
2. Op 1 december 2015 heeft Schiphol een aangepast toerekeningssysteem ter goedkeuring aan ACM voorgelegd. Dit toerekeningssysteem heeft een looptijd van 1 januari 2017 tot en met 31 december 2018 en is een aanvulling op het op 10 juli 2015 goedgekeurde toerekeningssysteem.
3. Een reden voor indiening van een gewijzigd toerekeningssysteem is dat Schiphol een herstructurering van de afdeling asset management heeft doorgevoerd, waardoor het toerekeningssysteem niet langer passend is. Naast de herstructurering heeft Schiphol tegelijkertijd zes andere wijzigingen in het toerekeningssysteem aangebracht die eveneens in de huidige beoordeling worden meegenomen.
4. Hoofdstuk 9 van het toerekeningssysteem beschrijft dat wijzigingen die voldoen aan de daar gestelde voorwaarden kunnen worden verwerkt zonder de volledige goedkeuringsprocedure te doorlopen. De door Schiphol aangebrachte wijzigingen voldoen echter niet (allemaal) aan de voorwaarden genoemd in hoofdstuk 9 van het toerekeningssysteem en kunnen daarom niet beschouwd worden als tussentijdse wijzigingen. De reden hiervoor is dat de toerekening van kosten aan luchtvaartactiviteiten in sommige gevallen wijzigt. Op basis van artikel 8.25g van de Wet luchtvaart is Schiphol daarom verplicht de volledige procedure voor het ter goedkeuring voorleggen van het toerekeningssysteem te doorlopen.
5. Het toerekeningssysteem dat in juli 2015 is goedgekeurd is grotendeels ongewijzigd gebleven. Dit goedkeuringsbesluit geldt als een aanvulling op het goedkeuringsbesluit van 10 juli 2015, dat voor het ongewijzigde deel van het toerekeningssysteem nog steeds geldt. ACM zal daarom in het onderhavige ontwerpbesluit alleen de beoordeling van de wijzigingen opnemen. Alle veranderingen zijn integraal getoetst op de eisen van integraliteit, proportionaliteit en marktconformiteit waar het toerekeningssysteem aan moet voldoen. Hierbij gaat het met name om het vereiste van proportionaliteit, omdat de onderhavige wijzigingen met name betrekking

---

<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.

## Besluit Openbaar

hebben op wijzigingen in doorbelastingen en allocaties met bijbehorende verdeelsleutels.

6. Op grond van artikel 8.25g, zesde lid, van de Wet luchtvaart is op de voorbereiding van besluiten tot goedkeuring van het toerekeningssysteem door ACM afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) van toepassing. Door middel van een publicatie in de Staatscourant van 24 maart 2016 en door middel van een vermelding op de website van ACM, heeft ACM kennisgegeven van het ontwerpbesluit. Gelijktijdig heeft ACM het ontwerpbesluit met de stukken die daarop betrekking hebben ter inzage gelegd voor een periode van zes weken.
7. In het ontwerpbesluit heeft ACM te kennen gegeven voornemens te zijn haar goedkeuring te verlenen aan het toerekeningssysteem, zoals Schiphol dat op 22 maart 2016 en in verbeterde versie opnieuw toegezonden aan ACM op 24 maart 2016<sup>3</sup>, aan haar heeft voorgelegd.
8. Over dit ontwerpbesluit konden belanghebbenden mondeling of schriftelijk een zienswijze naar voren brengen gedurende een termijn van zes weken, die is aangevangen met ingang van de dag waarop het ontwerpbesluit ter inzage is gelegd, zijnde 24 maart 2016.
9. ACM heeft geen schriftelijke of mondelinge zienswijzen ontvangen.
10. In dit besluit verleent ACM goedkeuring aan het Toerekeningssysteem, zoals dat door Schiphol aan ACM is voorgelegd op 22 maart 2016 en in verbeterde versie opnieuw is toegezonden aan ACM op 24 maart 2016 en 31 mei 2016<sup>4</sup>.

## 2. Het juridisch kader

### 2.1 Inleiding

11. Voor de toerekening van de opbrengsten en de kosten aan luchtvaartactiviteiten<sup>5</sup> stelt Schiphol een toerekeningssysteem vast dat de goedkeuring behoeft van ACM. 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.
12. In dit hoofdstuk wordt op hoofdlijnen geschetst welke voorwaarden bij of krachtens de Wet

---

<sup>3</sup> De wijzigingen betreffen taaltechnische verbeteringen, inhoudelijk zijn de versies niet verschillend.

<sup>4</sup> De wijzigingen betreffen taaltechnische verbeteringen en datering van het toerekeningssysteem, inhoudelijk zijn de versies niet verschillend.

<sup>5</sup> Daarbij is beveiliging inbegrepen.

## Besluit Openbaar

luchtvaart<sup>6</sup> aan het toerekeningssysteem gesteld worden.

### 2.2 Wet luchtvaart

13. Ingevolge artikel 8.25d, vierde 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>7</sup> voor het geheel van die activiteiten kostengeoriënteerd te zijn. In artikel 8.25d, vijfde 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.
14. In artikel 8.25d, zesde lid, van de Wet luchtvaart is bepaald dat de exploitant van de luchthaven bij de vaststelling van de tarieven de toegerekende opbrengsten uit haar overige activiteiten die rechtstreeks verband houden met de luchtvaartactiviteiten (hierna ook: luchtvaartgerelateerde activiteiten) in aanmerking neemt.
15. 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 ACM.
16. Ingevolge artikel 8.25g, eerste lid, van de Wet luchtvaart dient het toerekeningssysteem te voldoen aan de eisen van marktconformiteit, proportionaliteit en integraliteit.

### 2.3 Besluit exploitatie luchthaven Schiphol

17. In het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol<sup>8</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.
18. 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, alsmede van vracht in verband met het opstijgen en landen van luchtvaartuigen;

---

<sup>6</sup> Wet van 18 juni 1992, Stb. 1992, 368, laatstelijk gewijzigd bij Wet van 28 maart 2013, Stb. 2013, 144.

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

<sup>8</sup> Besluit van 7 juli 2006, houdende regels betreffende de exploitatie van de luchthaven Schiphol, Stb. 2006, 333, laatstelijk gewijzigd bij Besluit van 13 maart 2013, Stb. 2013, 104.

## Besluit Openbaar

6/38

- d) de uitvoering van de beveiliging van passagiers en hun bagage, alsmede van vracht, waaronder mede begrepen de faciliteiten voor grenscontrole (hierna: beveiligingsactiviteiten of security).
19. In het tweede lid van artikel 2 zijn de in artikel 8.25d, zesde 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.
20. De kosten van de in artikel 2, tweede lid, genoemde luchtvaartgerelateerde activiteiten zullen in totaliteit toegerekend worden aan de luchtvaartactiviteiten.<sup>9</sup>
21. 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>10</sup>
22. 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.
23. 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.
24. 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>11</sup> Dit vereiste volgt uit

<sup>9</sup> Zie Stb.2006, 333, artikelsgewijze toelichting bij artikel 2, p. 27.

<sup>10</sup> Zie Stb. 2006, 333, artikelsgewijze toelichting bij artikel 8, p. 32.

<sup>11</sup> Kamerstukken II, 2001-2002, 28074, nr. 3, p. 12.

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.

25. 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.”
26. Het vereiste van marktconformiteit houdt blijkens de parlementaire geschiedenis van de Wet luchtvaart in dat toerekening geschiedt volgens aanvaardbare bedrijfseconomische principes en dat vergoeding voor leveranties binnen het concern (mede gelet op het gezamenlijk gebruik van productiemiddelen voor luchtvaartactiviteiten en andere activiteiten) in overeenstemming is met wat daarvoor in de markt gebruikelijk is. Dit geldt ook voor de vergoeding van vermogenskosten. Het systeem dient aldus een marktconforme toerekening van de kosten van zowel eigen als vreemd vermogen te garanderen.<sup>12</sup>
27. Het vereiste van marktconformiteit komt tot uitdrukking in de volgende bepalingen van het besluit.
28. Artikel 8, derde lid, van het Besluit bepaalt dat de materiële vaste activa die in gebruik zijn voor de luchtvaartactiviteiten worden onderverdeeld in activa die uitsluitend voor die activiteiten worden aangewend en activa die deels voor die activiteiten worden aangewend en in overeenstemming daarmee toegedeeld. Materiële vaste activa worden pas aangewend voor luchtvaartactiviteiten na het moment van ingebruikneming voor dat doel. Van de op grond van het derde lid aan de luchtvaartactiviteiten toebedeelde materiële vaste activa wordt de waarde bepaald op basis van de historische kostprijs en met toepassing van de door de exploitant aangegeven afschrijvingsmethode volgens aanvaardbare bedrijfseconomische principes (artikel 8, zesde lid). De waarde van de materiële vaste activa van de luchtvaartactiviteiten als bedoeld

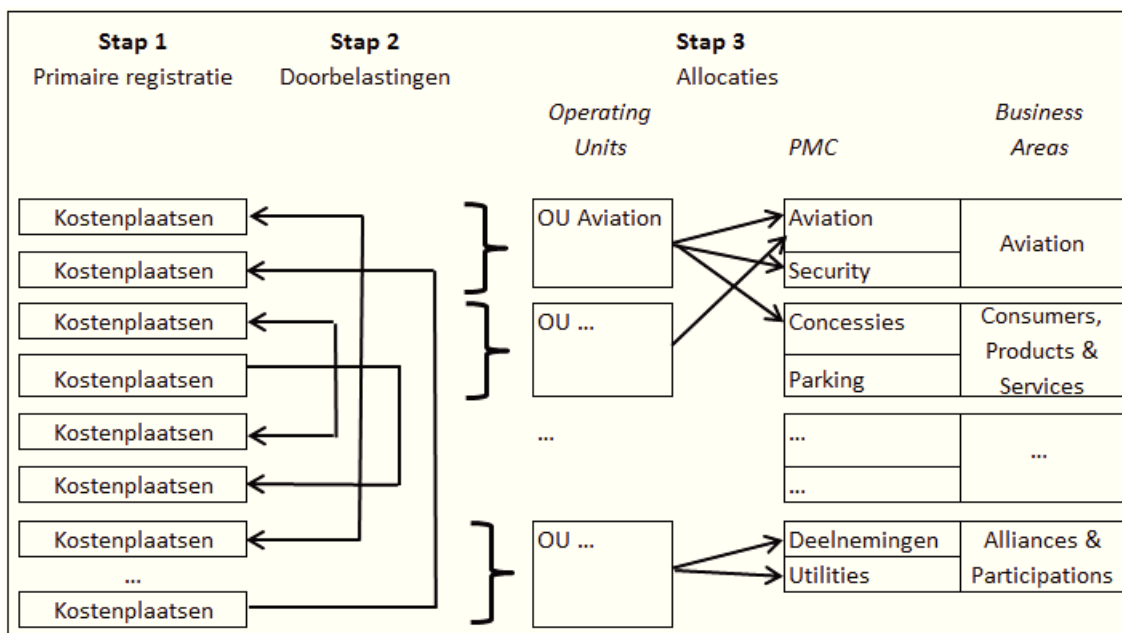
<sup>12</sup> Kamerstukken II, 2001-2002, 28074, nr. 3, p. 12.

in het derde lid wordt aangeduid als Regulatory Asset Base (artikel 8, negende lid).

- 29. Ingevolge artikel 9 van het Besluit is op de kosten van de uitvoering van beveiliging van passagiers en hun bagage, alsmede van vracht 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.
- 30. In artikel 12 van het Besluit is bepaald dat ACM voor ten hoogste vijf jaar goedkeuring kan verlenen aan het toerekeningssysteem.

**3. Beschrijving toerekeningssysteem**

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



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



33. In het hiernavolgende wordt kort beschreven langs welke stappen de toerekening financieel administratief verloopt.
34. 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.
35. 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>13</sup>
36. 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.
37. Aan de PMC Aviation worden de kosten en opbrengsten toegerekend van de eerste drie onder randnummer 16 van dit besluit beschreven categorieën van luchtvaartactiviteiten alsmede van activiteiten die rechtstreeks verband houden met luchtvaartactiviteiten, zoals beschreven in randnummer 17 van dit besluit. Aan de PMC Security worden de kosten en opbrengsten van de beveiligingsactiviteiten, zoals genoemd in randnummer 16, onderdeel d, en voornoemde opbrengsten zoals beschreven in randnummer 17, toegerekend aan de PMC Security. Voor wat betreft de overige opbrengsten verwijst Schiphol in het toerekeningsstelsel naar de inkomsten uit activiteiten die rechtstreeks verband houden met de luchtvaartactiviteiten die specifiek zijn benoemd in het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol.
38. 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 opbrengstesoorten 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.

---

<sup>13</sup> Zie beschrijving toerekeningssysteem Schiphol, hoofdstuk 4.

### 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.
- Om kosten te kunnen activeren bij de ontvangende kostenplaats: bijvoorbeeld voor uren van projectmedewerkers 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.

39. De toerekening van de activa resulteert in de Regulatory Asset Base (hierna: 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>14</sup> De vermogenskostenvergoeding die over de RAB berekend mag worden is gelijk aan de genormeerde gemiddelde gewogen vermogenskostenvoet (WACC).
40. In hoofdstuk 9 van het toerekeningssysteem heeft Schiphol een beschrijving opgenomen van de mogelijkheid om wijzigingen aan te brengen in het toerekeningssysteem gedurende de periode waarvoor ACM 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.

## 4. Beoordelingsproces

41. In dit besluit beoordeelt ACM of het voorgelegde toerekeningssysteem voldoet aan de eisen die in de Wet luchtvaart en het Besluit aan het toerekeningssysteem gesteld worden. Het

---

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

## Besluit Openbaar

toerekeningssysteem geeft weer welke principes de grondslag vormen voor de vaststelling van in welke mate productiemiddelen worden aangewend voor luchtvaartactiviteiten.

42. De beoordeling van ACM richt zich op de vraag of de gehanteerde principes juist zijn en niet op de daadwerkelijke toepassing van deze principes. Deze laatste beoordeling kan aan de orde komen bij een klacht naar aanleiding van de vaststelling van tarieven, ambtshalve onderzoek en de financiële verantwoording achteraf.
43. In de beoordeling kijkt ACM naar de structuur van het toerekeningssysteem, de grondslagen van het toerekeningssysteem en de gehanteerde verdeelsleutels. Als deze onderdelen aan de eisen van integraliteit, proportionaliteit en marktconformiteit voldoen, kunnen op basis van het toerekeningssysteem kostengeoriënteerde tarieven worden berekend.
44. Op 10 juli 2015 heeft ACM het toerekeningssysteem 2016 – 2018 beoordeeld en goedgekeurd.
45. Zoals in randnummer 5 is aangegeven heeft ACM in het huidige besluit alleen de wijzigingen ten opzichte van dit toerekeningssysteem 2016-2018 beoordeeld.
46. In het kader van de beoordeling hebben ACM en Schiphol in de maanden december, januari en februari diverse overleggen gehad waarin Schiphol de wijzigingen in het toerekeningssysteem heeft toegelicht en vragen van ACM heeft beantwoord.
47. In deze periode heeft Schiphol op verzoek van ACM diverse alternatieve tekstvoorstellen gemaakt, met als doel het verbeteren van de transparantie van de gewijzigde onderdelen. Op 22 maart 2016 is de definitieve versie van het kostentoerekeningssysteem ingediend, waarna op 24 maart een versie met taaltechnische verbeteringen aan ACM is toegezonden. Deze versie heeft ACM beoordeeld ten behoeve van dit goedkeuringsbesluit.
48. In de beoordeling die hierna volgt zal ACM achtereenvolgens de verschillende wijzigingen beschrijven en de mogelijke effecten daarvan op de systematiek van de toerekening behandelen. Deze effecten zijn beoordeeld op of de gewijzigde onderdelen nog steeds een terechte verdeelsleutel hanteren (het vereiste van proportionaliteit) voor de toerekening van kosten aan luchtvaartactiviteiten. Zoals eerder vermeld toetst ACM ook op de vereisten van marktconformiteit en integraliteit, echter deze zijn minder aan de orde in de nu voorgestelde wijzigingen.

## 5. Beoordeling van de gewijzigde onderdelen van het toerekeningssysteem

49. In de hierna volgende paragrafen worden de gewijzigde onderdelen van het toerekeningssysteem beoordeeld. Er zijn in totaal zeven wijzigingen door Schiphol in het toerekeningssysteem verwerkt:
- 1) Herstructurering van de afdeling ASM (5.1)
  - 2) Nieuwe sleutel A13 t.b.v. A-gebied (5.2)
  - 3) Nieuwe doorbelasting Floormanagement Ticketreader (5.3)
  - 4) Wijziging toerekening Expeditie- en Transportstraat in D18 (5.4)
  - 5) Verhanging activiteiten eBusiness van OU Consumers naar OU ICT (5.5)
  - 6) Verhanging Reporting House (BICC) van OU Corporate Staven naar OU ICT (5.6)
  - 7) Verwijderen ongebruikte kostenplaats binnen allocatiesleutel A7a (5.7)

### 5.1 Herstructurering van de afdeling ASM

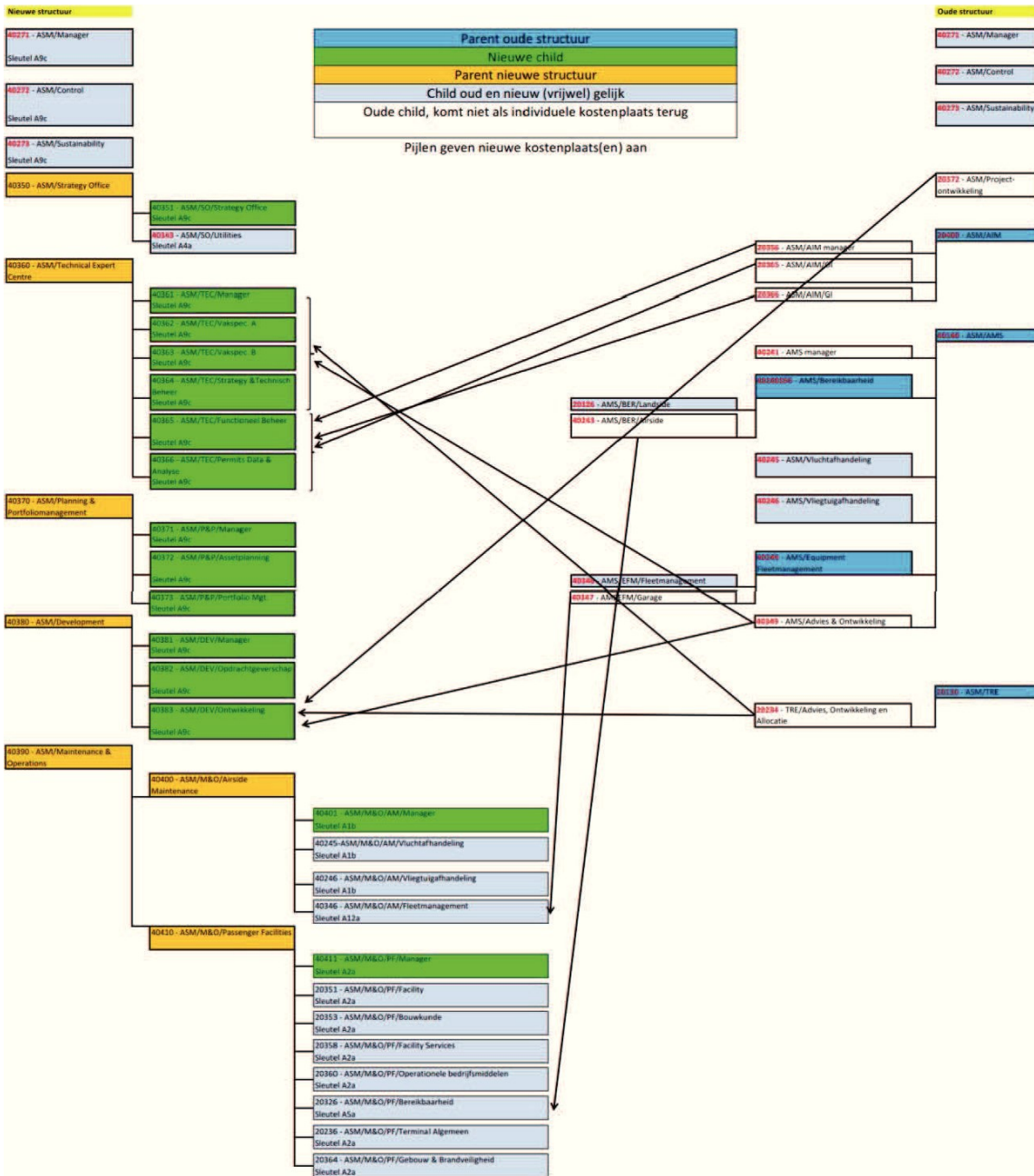
50. Een belangrijke wijziging die Schiphol heeft doorgevoerd in haar organisatie na de goedkeuring van het vorige toerekeningssysteem is een herstructurering van de afdeling *asset management* (hierna: ASM).
51. Ten tijde van de beoordelingsprocedure van het toerekeningssysteem 2016-2018 bevond Schiphol zich in het proces van herstructurering en was deze nog niet voltooid. Om die reden zijn de genoemde wijzigingen niet in het toenmalig voorgestelde toerekeningssysteem opgenomen.
52. De term *asset management* verwijst in het algemeen naar een proces waarmee bedrijfsmiddelen (assets) worden gemonitord en onderhouden, met als doel het rendement op deze bedrijfsmiddelen te optimaliseren. Asset management kan betrekking hebben op tastbare middelen zoals gebouwen, maar ook op niet-tastbare middelen zoals menselijk kapitaal, intellectueel eigendom, goodwill en financiële middelen. Het proces van *asset management* omvat alle stappen in de levensfase van het bedrijfsmiddel, zoals de aanschaf en ingebruikname, het onderhouden, upgraden en buiten gebruik stellen van de middelen op een kosteneffectieve wijze.
53. In het geval van Schiphol heeft *asset management* bijvoorbeeld betrekking op de gebouwen (terminalcomplex), start- en landingsbanen, parkeergelegenheden en utiliteitsnetwerken.
54. De afdeling asset management (ASM) is één van de vijf afdelingen die samen de Operating Unit (OU) Aviation vormen. Binnen deze Operating Unit worden diensten geleverd voor de uitvoering

en ontwikkeling van luchtvaartactiviteiten.<sup>15</sup> Andere afdelingen binnen OU Aviation zijn bijvoorbeeld Airport Operations en Safety, Security & Environment.

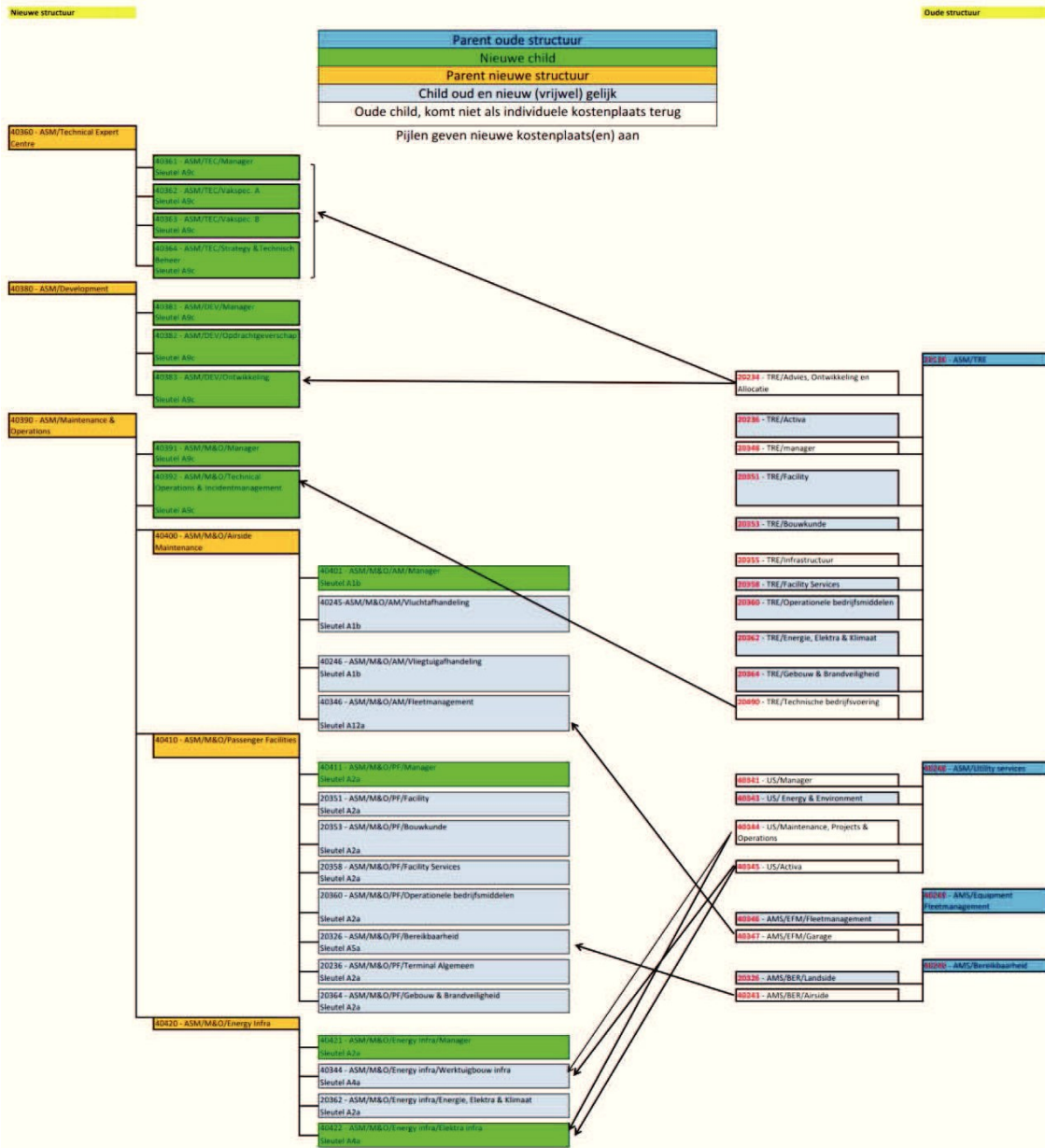
55. Voorheen waren er meerdere partijen binnen Schiphol verantwoordelijk voor het asset management proces. Schiphol heeft besloten om de afdeling asset management verantwoordelijk te maken voor het gehele proces van asset management (zover dit de assets van de afdeling asset management betreft), voor zowel beheer en onderhoud als ook voor de planfase en het realiseren van nieuwe assets. Daarnaast is besloten om de afdeling asset management te herstructureren, waarbij een centralisatie van verschillende afdelingen binnen asset management plaats heeft gevonden. Er is geen sprake van een wijziging in de aard van de activiteiten, maar bepaalde activiteiten worden op een andere plaats in de organisatie ondergebracht.
56. Aan de hand van het vertaalschema dat op pagina 14, pagina 15 en in bijlage 2 is opgenomen, heeft Schiphol inzichtelijk gemaakt welke organisatorische veranderingen er hebben plaatsgevonden. Het schema illustreert wat er is gebeurd met de activiteiten en kostenplaatsen uit de oude structuur van de afdeling ASM. Dit schema heeft ACM als leidraad gebruikt om de wijzigingen in activiteiten en bijbehorende kostenplaatsen te beoordelen. Hieronder volgt ter illustratie een afdruk van dit schema. Ten behoeve van de betere leesbaarheid is dit figuur tevens opgenomen in bijlage 2.
57. De voornaamste wijziging in de structuur van de afdeling ASM betreft de creatie van nieuwe afdelingen. Binnen deze afdelingen komen diverse activiteiten samen die vanuit het oogpunt van centralisatie naar deze afdelingen zijn overgeheveld. Het betreft de volgende, nieuwe afdelingen:
- a. Strategy Office, die verantwoordelijk is voor een aantal overkoepelende activiteiten binnen ASM en de levering van nutsgoederen (met name energie, water en de afvoer van vuilwaterstromen);
  - b. Technical Expertise Centrum, waar alle vaktechnische kennis is ondergebracht;
  - c. Planning en Portfolio Management, waar de planning van (de totstandkoming van) bedrijfsmiddelen (maximaliseren van de gebruikswaarde) plaatsvindt en de investeringsportfolio van de hele Aviation unit wordt beheerd;
  - d. Development, waar het opdrachtgeverschap van projecten is ondergebracht;
  - e. Maintenance & Operations, waar het dagelijks beheer en onderhoud van de bedrijfsmiddelen wordt uitgevoerd. Deze afdeling bestaat uit diverse clusters, waaronder Passenger Facilities, Energy Infra en Airside Maintenance.

---

<sup>15</sup> In hoofdstuk 3 is toegelicht hoe OU's, PMC's en BA's zich tot elkaar verhouden.



Figuur 2: Bovenste helft vertaaltabel



Figuur 3: Onderste helft vertaaltabel

58. In de onderstaande paragrafen worden de wijzigingen in het toerekeningsstelsel beoordeeld die zijn terug te voeren op de herstructurering van de afdeling ASM. In paragraaf 5.1.1 beschrijft ACM in meer detail welke veranderingen Schiphol heeft aangebracht in de structuur van de afdeling ASM en de wijze waarop deze is vertaald in de kostenplaatsenstructuur. In paragraaf

5.1.2 gaat ACM over tot de beoordeling van de diverse wijzigingen in de doorbelasting- en allocatiesleutels en de effecten daarvan. De wijziging in de doorbelastingen en allocatie is (mede) het gevolg van de voornoemde wijziging in kostenplaatsenstructuur. In paragraaf 5.1.3 is een conclusie opgenomen naar aanleiding van de door Schiphol aangeleverde financiële uitwerking die in bijlage 1 is opgenomen. In deze financiële uitwerking beschrijft Schiphol de toets die zij heeft uitgevoerd op de toerekening van kosten aan luchtvaartactiviteiten naar aanleiding van de herstructurering. Tot slot concludeert ACM in paragraaf 5.1.4 dat het toerekeningssysteem, voor zover dit betrekking heeft op de herstructurering van ASM, kan worden goedgekeurd.

#### 5.1.1 Beschrijving wijzigingen in de structuur van de afdeling ASM

59. De wijzigingen in de (structuur van de) afdeling ASM zijn weergegeven in de figuur op pagina 14. Aan de rechterzijde is de structuur zichtbaar zoals deze was vóór de herstructurering en aan de linkerkant is de structuur zichtbaar zoals deze is geworden na de herstructurering.
60. De figuur geeft de afdeling ASM weer met de daaronder opgenomen subafdelingen (donkerblauw in de oude structuur en oranje in de nieuwe structuur). De figuur maakt verder voor de kostenplaatsen die onderdeel uitmaken van de afdelingen een onderscheid tussen kleuren; witte en lichtblauwe kostenplaatsen in de oude structuur en lichtblauwe en groene kostenplaatsen in de nieuwe structuur.
61. De witte kostenplaatsen betreft kostenplaatsen die in de nieuwe structuur niet terugkomen. Een pijl vanaf deze kostenplaatsen naar een plek in de nieuwe structuur geeft aan dat de activiteiten die op de kostenplaats verzamelden op een andere kostenplaats terugkomen in de nieuwe structuur. Witte kostenplaatsen zonder pijl zijn opgeheven omdat er geen activiteiten meer op werden geboekt. Hiermee wordt de nieuwe structuur opgeschoond.
62. Een lichtblauwe kostenplaats in de oude structuur geeft aan dat deze kostenplaats en de activiteiten die daarop verzamelden min of meer ongewijzigd terugkomen in de nieuwe structuur. In een aantal gevallen loopt er een pijl naar een lichtblauwe kostenplaats in de nieuwe situatie, in dat geval is er sprake van het samenvoegen van (een deel van) meerdere kostenplaatsen, bijvoorbeeld als gevolg van centralisatie.
63. Tot slot zijn er in de nieuwe structuur groene kostenplaatsen opgenomen. Dit betreft nieuwe kostenplaatsen die zijn gecreëerd uit één of meerdere bestaande kostenplaatsen en in een enkel geval een volledig nieuwe kostenplaats.
64. Zoals hierboven beschreven heeft de herstructurering geleid tot wijzigingen in kostenplaatsen,



## Besluit Openbaar

afdelingen, doorbelastingsleutels en allocaties. Deze wijzigingen in kostenplaatsen kunnen er uit bestaan dat kostenplaatsen zijn hernoemd, opgeheven, uitgebreid of verplaatst. Bij het hernoemen van een kostenplaats is de invulling van de kostenplaats niet gewijzigd en deze wijziging wordt dan ook niet besproken in dit besluit. De wijzigingen zijn wel zichtbaar in het vergelijkingsdocument dat in bijlage 3 is opgenomen.

65. Een kostenplaats kan zijn opgeheven omdat de activiteit niet langer plaatsvindt en vervolgens de kostenplaats niet meer nodig is. Een verplaatsing van een kostenplaats kan als aanleiding hebben dat de doorbelastingsleutel, dan wel allocatiesleutel, niet meer aansluit op de aard van de activiteiten die de kostenplaats vertegenwoordigt. Tot slot kunnen nieuwe kostenplaatsen zijn aangemaakt, bijvoorbeeld naar aanleiding van het samenvoegen van bestaande kostenplaatsen.
66. Hieronder volgt een korte beschrijving van de wijzigingen in kostenplaatsen binnen de oude structuur van de afdeling asset management.
67. De afdeling ASM/Utility Services is opgeheven en de onderliggende kostenplaatsen zijn voor het grootste deel ondergebracht in de nieuwe afdeling ASM/Maintenance & Operations/Energy Infra. Uitzondering hierop is de levering van nutsgoederen (zoals o.a. water en energie), die is opgenomen binnen de afdeling ASM/Strategy Office/Utilities.
68. De afdeling ASM/Terminal Real Estate is grotendeels behouden, maar hernoemd naar ASM/Maintenance & Operations/Passenger Facilities. De onderliggende kostenplaats 20355 Infrastructuur is verwijderd. De kosten die voorheen op deze kostenplaats terecht kwamen betroffen kosten voor management en ondersteuning van onderafdelingen. Deze kosten zijn in de nieuwe structuur ondergebracht binnen de nieuwe centraal gecreëerde stafafdelingen. De kostenplaats Technische bedrijfsvoering is opgenomen onder de afdeling ASM/Maintenance & Operations en de kostenplaats voor advies, ontwikkeling en allocatie is verdeeld over de afdeling Development/Ontwikkeling (kosten ten aanzien van ontwikkeling) en het Technical Expertise Centre (kosten ten aanzien van advies en allocatie).
69. Vanuit de oude afdeling Airside Maintenance Services zijn kostenplaatsen vluchtafhandeling, vliegtuigafhandeling en fleetmanagement verplaatst naar de nieuwe afdeling ASM/Maintenance & Operations/Airside Maintenance. De kosten voor o.a. onderhoud aan het groen aan landzijde en luchtzijde, die voorheen op aparte kostenplaatsen werden geboekt, zijn in de nieuwe organisatie teruggekomen in de sub-afdeling Bereikbaarheid die onderdeel uitmaakt van de afdeling Passenger Facilities. De kostenplaats voor Advies en Ontwikkeling is ook hier verdeeld over de afdelingen Development (ontwikkeling) en Technical Expertise Centre (advies).
70. De afdeling ASM/Asset Information Management is na de herstructurering volledig vervangen.

De kosten hiervan zijn opgenomen in de nieuwe afdeling Technical Expertise Centre, specifiek onder de kostenplaatsen Functioneel beheer en Permits, Data & Analysis.

71. Tot slot is de aparte kostenplaats voor projectontwikkeling verwijderd en komen deze kosten terug op de kostenplaats ASM/Development/Ontwikkeling.

#### **5.1.2** Beoordeling wijzigingen in doorbelasting- en allocatiesleutels

72. In paragraaf 5.1.1 is kort toegelicht welke wijzigingen Schiphol heeft aangebracht in de structuur van de afdeling ASM. Als gevolg van de wijzigingen ten aanzien van verschillende kostenplaatsen zijn ook verschillende doorbelasting- en allocatiesleutels gewijzigd. Deze worden in de paragrafen hieronder beoordeeld.
73. In de onderstaande paragrafen behandelt ACM deze wijzigingen in doorbelasting- en allocatiesleutels. In een aantal gevallen zijn sleutels samen behandeld indien de kosten betrekking hebben op gerelateerde activiteiten. ACM geeft allereerst kort weer op welke kosten de toerekening betrekking heeft en vervolgens bespreekt zij de wijzigingen die zijn doorgevoerd.
74. In paragraaf 5.1.4 concludeert zij tot slot dat voor de in 5.1.2 besproken wijzigingen ACM van oordeel is dat de wijzigingen voldoen aan de vereisten die bij of krachtens de Wet luchtvaart aan het toerekeningssysteem worden gesteld.
75. Ten behoeve van haar beoordeling heeft ACM zich niet alleen gericht op de wijzigingen in de sleutels zelf, maar ook op de verhangung van kostenplaatsen. Op die manier heeft ACM in haar beoordeling gekeken naar zowel de kosten zelf als ook naar de toerekeningsprincipes.

#### **5.1.2.1** Toerekening kosten Utilities (doorbelastingsleutel D7, D8 en D20 en allocatiesleutel A4a)

##### *Algemene principes*

76. Deze toerekening betreft de verdeling van kosten van de afdeling Utilities (UT). De kosten van UT bestaan uit de levering van nutsgoederen (gas, water en elektriciteit<sup>16</sup>) en het ter beschikking stellen van utilities en utiliteitsprojecten.

##### *Wijzigingen ten opzichte van het toerekeningssysteem 2016-2018*

77. Doorbelasting D7 'US Utility Services, utiliteitsdiensten' betrof de doorbelasting van onder

---

<sup>16</sup> De uitgevoerde beoordeling heeft betrekking op de huidige eigendoms- en beheersituatie. ACM houdt zich het recht voor om bij een wijziging in de eigendoms- en/of beheersituatie de principes van de toerekening van kosten nogmaals te beoordelen.

andere de activiteiten fecaliënstort en afvalinzameling. OU Aviation koopt deze producten nu direct in en daarom zijn de activiteiten fecaliënstort en afvalinzameling verplaatst van D7 naar D18 'Passenger Facilities, gebruik terminal'. De verplaatste kosten worden op basis van gebruik naar de gebruikers van de terminal doorbelast. Na doorbelasting D7 worden de achtergebleven kosten gealloceerd op basis van allocatiesleutel A4a (100% directe toewijzing aan PMC Utilities).

78. De kosten van topografie/tracé-beheer worden niet langer via doorbelasting D7 toegerekend. Deze kosten zijn verplaatst naar andere afdelingen binnen ASM en worden op basis van A9c 'Gedeelde sleutel op basis van kostenbasis uitvoerende afdelingen Asset Management' gealloceerd.
79. Doorbelasting D8 'Energy Infra, projectkosten' kent een uitsplitsing naar werkzaamheden op basis van aangegane contracten: werktuigbouw infra en elektra infra. Door het uitbesteden van de werkzaamheden wordt er geen opslag meer berekend bovenop de projectkosten. De kosten worden doorbelast aan diverse afnemers. Na doorbelasting D8 en D20 'Energy infra, onderhoud installaties', worden de resterende kosten gealloceerd aan de hand van allocatiesleutel A4a '100% directe toewijzing aan PMC Utilities'.
80. Doorbelasting D20 'Energy infra, onderhoud installaties' betreft de onderhoudswerkzaamheden aan installaties van andere afdelingen. De onderhoudswerkzaamheden aan installaties zijn uitbesteed en ondergebracht in contracten. Er wordt geen opslag meer berekend bovenop de onderhoudskosten. De kosten worden doorbelast aan diverse afnemers. Na doorbelasting D20 en D8 'Energy Infra, projectkosten' worden de resterende kosten gealloceerd op basis van allocatiesleutel A4a '100% directe toewijzing aan PMC Utilities'. De onderhoudswerkzaamheden van Energy infra-assets zijn ondergebracht in D28, zie 5.1.2.3 in dit besluit.

#### *Beoordeling*

81. ACM heeft bovenstaande wijzigingen beoordeeld en is van oordeel is dat de toerekening voldoet aan aanvaardbare bedrijfseconomische principes en aan het vereiste van proportionaliteit.

#### **5.1.2.2** Toerekening beveiligingskosten en goederencontrole (doorbelastingsleutels D17c en D26)

##### *Algemene principes*

82. Doorbelasting D17c betreft de kosten die voortvloeien uit een securityfilter aan het einde van een brug voor Privium en Premium passagiers die via deze brug van Parkeergarage P2 naar het Schengengebied kunnen komen. De door te belasten kosten bestaan uit de kosten voor het actief (de filter) en de uren van security agents. Na doorbelasting D17c en D17a 'SSE/Security/beveiligingskosten, SRA gebied' worden de resterende kosten gealloceerd op

## Besluit Openbaar

basis van allocatiesleutel A3a '100% directe toewijzing aan PMC Security'.

83. Doorbelasting D26 betreft de kosten die samenhangen met de controle bij de filters in de terminal. Deze filters in de terminal dienen voor de controle van goederen bestemd voor concessionarissen, goederen bestemd voor het beheer van de terminal alsmede voor andere doelen. Na doorbelasting D26, D17a 'SSE/Security/beveiligingskosten, niet SRA gebied' en D17c 'SSE/Security/beveiligingskosten, SRA gebied' worden de achtergebleven kosten gealloceerd op basis van allocatiesleutel A3a '100% directe toewijzing aan PMC Security'.

*Wijzigingen ten opzichte van het toerekeningssysteem 2016-2018*

84. De wijziging met betrekking tot de herstructurering binnen D17c, Beveiligingskosten, SRA gebied houdt een nieuwe benaming van een kostenplaats in. Er vindt geen verandering van activiteiten dan wel veranderde toerekening plaats. Voor de tekstuele wijziging ten opzichte van het KTS 2016-2018 verwijst ACM naar het wijzigingsdocument bijlage 3.
85. De wijziging met betrekking tot de herstructurering binnen D26, SSE, 100% goederencontrole houdt nieuwe benamingen van kostenplaatsen in. Er vindt geen verandering van activiteiten of een veranderde toerekening plaats. Voor de tekstuele wijziging ten opzichte van het KTS 2016-2018 verwijst ACM naar het wijzigingsdocument bijlage 3.

*Beoordeling*

86. ACM heeft bovenstaande wijzigingen beoordeeld en is van oordeel is dat de toerekening voldoet aan aanvaardbare bedrijfseconomische principes en aan het vereiste van proportionaliteit.

### **5.1.2.3** Toerekening kosten voor beheer en onderhoud aan energy en infra assets (doorbelastingsleutel D28 en allocatiesleutel A2a)

*Algemene principes*

87. Doorbelastingsleutel D28 is een nieuwe doorbelastingsleutel die naar aanleiding van de herstructurering is gecreëerd. Derhalve wordt deze sleutel in zijn geheel besproken als wijziging ten opzichte van het toerekeningssysteem 2016-2018.

*Wijzigingen ten opzichte van het toerekeningssysteem 2016-2018*

88. Doorbelastingsleutel D28 betreft de kosten van de afdeling Energy Infra. De herstructurering van ASM heeft ertoe geleid dat een nieuwe sleutel is toegevoegd waarin de doorbelasting van de kosten Energy Infra zijn belegd. De kosten van Energy Infra bestaan uit de kosten van medewerkers die het beheer en onderhoud van de energy assets en infra assets verzorgen. De kosten voor het beheer en onderhoud van energy assets dan wel infra assets, die direct zijn voortgekomen uit contracten gerelateerd aan de PMC US, komen na doorbelasting D28 volledig

ten laste van de PMC US. De kostenplaats wordt na doorbelasting D28 en D18 'Passenger Facilities, gebruik terminal' gealloceerd op basis van A2a '100% directe toewijzing aan PMC Aviation'. De doorbelasting van de onderhoudswerkzaamheden aan installaties van andere afdelingen valt onder D20.

*Beoordeling*

89. ACM heeft bovenstaande wijzigingen beoordeeld en is van oordeel dat de toerekening voldoet aan aanvaardbare bedrijfseconomische principes en aan het vereiste van proportionaliteit.

**5.1.2.4** Toerekening kosten voor onderhoud en reiniging aan landzijde (doorbelastingsleutel D10, D2 A5a)

*Algemene principes*

90. De doorbelasting D10 heeft betrekking op een deel van de kosten gerelateerd aan landzijdige werkzaamheden in het kader van het onderhoud aan de groenvoorziening van terreinen. Onderhoud aan sierplantsoenen, bosplantsoenen en berken wordt door middel van D10 doorbelast aan Schiphol Real Estate (SRE). Het onderhoud aan overig groen, zoals gazons, wordt op basis van allocatiesleutel A5a (Gedeelde sleutel verkeerstellingen) gealloceerd.
91. De doorbelasting D25 heeft betrekking op een deel van de kosten gerelateerd aan reinigingswerkzaamheden aan landzijde. De verdeling van kosten tussen Bereikbaarheid en Schiphol Real Estate is gebaseerd op een kaart die de geografische scheiding weergeeft.
92. Allocatiesleutel A5a tot slot regelt de verdeling van de resterende kosten ten aanzien van landzijdige infrastructuur naar de verschillende gebruikers op basis van verkeerstellingen.

*Wijzigingen ten opzichte van het toerekeningssysteem 2016-2018*

93. In vergelijking met het vorige toerekeningssysteem is de toerekening van onderhoudskosten aan boombakken en schalen in D10 gewijzigd. Voorheen werd hiervoor een verdeelsleutel gehanteerd voor de toerekening aan SRE enerzijds en Bereikbaarheid anderzijds. Inmiddels wordt dit onderhoud aan boombakken en schalen uitgevoerd door een externe partij, die het onderhoud direct factureert en daarbij onderscheid maakt naar Bereikbaarheid en SRE.
94. In de doorbelastingsleutel D25 heeft de kostenplaats een naamswijziging ondergaan en is de beschrijving van de doorbelasting verduidelijkt. Deze zelfde naamswijziging van de kostenplaats is ook in A5a doorgevoerd.

*Beoordeling*

95. ACM heeft bovenstaande wijzigingen beoordeeld en is van oordeel dat de toerekening voldoet

## Besluit Openbaar

aan aanvaardbare bedrijfseconomische principes en aan het vereiste van proportionaliteit.

### 5.1.2.5 Toerekening beheer en onderhoud luchtzijdige bedrijfsmiddelen (allocatiesleutel A1b)

#### *Algemene principes*

96. Allocatiesleutel A1b heeft betrekking op kosten voor het beheer en onderhoud van luchtzijdige bedrijfsmiddelen, met uitzondering van kosten voor fleetmanagement die op basis van allocatiesleutel A12 worden gealloceerd. Onder fleetmanagement valt het onderhoud en beheer van alle voertuigen van Schiphol, maar (het onderhoud van) de werktuigen ten behoeve van platformverkeer vallen wel onder A1b. De overige bedrijfsmiddelen aan luchtzijde betreffen bijvoorbeeld start- en landingsbanen, verlichtingsinstallaties, riolering en watergangen.

#### *Wijzigingen ten opzichte van het toerekeningssysteem 2016-2018*

97. Allocatiesleutel A1b is gewijzigd ten opzichte van het toerekeningssysteem 2016-2018 in de zin dat kosten ten aanzien van ondersteuning, planningswerkzaamheden, advies en ontwikkeling niet langer via deze kostenplaats worden gealloceerd. Als gevolg van de centralisatie zijn deze kosten verplaatst naar andere afdelingen binnen ASM en worden die via A9c en A5a gealloceerd.

#### *Beoordeling*

98. ACM heeft bovenstaande wijzigingen beoordeeld en is van oordeel is dat de toerekening voldoet aan aanvaardbare bedrijfseconomische principes en aan het vereiste van proportionaliteit.

### 5.1.2.6 Toerekening beheer en onderhoud wagenpark (Allocatiesleutel A12a)

#### *Algemene principes*

99. Allocatiesleutel A12a alloceert de kosten voor het onderhoud en beheer van alle voertuigen van de NVLS. Ook de voertuigen die op basis van financial lease door Schiphol worden betrokken vallen hieronder, omdat Schiphol over het economisch eigendom beschikt.

#### *Wijzigingen ten opzichte van het toerekeningssysteem 2016-2018*

100. In vergelijking met het toerekeningssysteem 2016-2018 zijn als gevolg van centralisatie de aparte kostenplaatsen voor beheer en voor onderhoud van de voertuigen nu samengevoegd. Dit heeft geen gevolg voor de toerekening aan kosten van luchtvaartactiviteiten en niet-luchtvaartactiviteiten.

#### *Beoordeling*

101. ACM heeft bovenstaande wijzigingen beoordeeld en is van oordeel is dat de toerekening voldoet aan aanvaardbare bedrijfseconomische principes en aan het vereiste van

proportionaliteit.

**5.1.2.7** Toerekening exploitatiekosten Terminal complex en kosten uitvoerende afdelingen asset management (doorbelastingsleutel D18, respectievelijk allocatiesleutel A9c)

*Algemene principes en wijzigingen in D18 ten opzichte van het toerekeningsstelsel 2016-2018*

102. De doorbelasting D18 heeft betrekking op het gebruik van het terminalcomplex aan PMC's anders dan PMC Aviation. Het operationele beheer ligt bij de afdeling asset management. De kostenplaatsen van D18 hebben in de nieuwe situatie betrekking op de afdeling Asset management/Maintenance & Operations (en daarbinnen met name Passenger Facilities, en in mindere mate Energy infra). Op de kostenplaatsen worden kosten van beheer en instandhouding van de terminal geboekt.
103. Het bedrag dat wordt doorbelast aan de andere PMC's betreft de werkelijke kosten van de activiteit, inclusief de overheadkosten van de desbetreffende afdeling en van de BA (= integrale kostprijs). Grondslag voor toerekening van Overhead Concern en ICT/Huisvesting bestaat uit twee stappen:
- 1) directe terminal gerelateerde FTE, waarvan de personeelskosten ook doorbelast worden door middel van de D18 doorbelasting;
  - 2) het aantal FTE waarop de A9c sleutel van toepassing is vermenigvuldigd met het aandeel kosten met betrekking tot de terminal in de berekening van de A9c sleutel (ten behoeve van de transparantie is de berekening hiervan in een aantal stappen uitgeschreven in het toerekeningsstelsel).
104. Stap 2) is benodigd om te bewerkstelligen dat de "Overhead concern en ICT/Huisvesting" van de indirecte medewerkers als opslag ook doorbelast wordt aan andere PMC's. Dit is verder uiteengezet in bijlage 1 ("De financiële uitwerking van de herstructurering").
105. In D18 is daarnaast een wijziging aangebracht in de toerekening van kosten voor het gebruik van de transportstraat en de expeditiestraat. Deze wijzigingen zijn in detail beoordeeld en besproken in paragraaf 5.4.

*Algemene principes A9c*

106. De allocatie A9c heeft betrekking op de staf van de afdeling asset management. Dit betreft de centrale afdeling van asset management. De herstructurering leidt bij deze afdeling tot een aanzienlijke uitbreiding van activiteiten en kostenplaatsen. De reden hiervoor is dat deze afdeling verantwoordelijk is voor een groot aantal activiteiten die vóór de herstructurering op verschillende plaatsen binnen asset management waren ondergebracht. In de nieuwe structuur zijn deze activiteiten gecentraliseerd.

*Wijzigingen in A9c ten opzichte van het toerekeningssysteem 2016-2018*

107. In de oude situatie voerde de afdeling ASM activiteiten uit op het gebied van een aantal management gerelateerde activiteiten, projectontwikkeling, Control en de zgn. Sustainability. Deze activiteiten worden in de nieuwe, gecentraliseerde situatie uitgebreid met een aantal staffuncties die voorheen op andere plekken in de asset management organisatie waren ondergebracht. Voorbeelden hiervan zijn: strategie, vakspecialisten (geclusterd naar diverse disciplines) en beheer en onderhoud van alle assets die onder asset management vallen.

*Beoordeling*

108. De bedrijfseconomische grondslag voor allocatie is niet gewijzigd. ACM acht dit in overeenstemming met het beginsel van proportionaliteit, omdat zowel in oude als in de nieuwe situatie de activiteiten van asset management staf worden uitgevoerd ten behoeve van de uitvoerende afdelingen van asset management.

109. ACM heeft bovenstaande wijzigingen beoordeeld en is van oordeel is dat de toerekening voldoet aan aanvaardbare bedrijfseconomische principes en aan het vereiste van proportionaliteit.

**5.1.3** Financiële uitwerking van de herstructurering

110. Op 23 februari 2016 heeft Schiphol aan ACM een financiële uitwerking gestuurd die illustreert welke gevolgen de wijzigingen in het toerekeningssysteem hebben gehad. In bijlage 1 is deze financiële uitwerking integraal opgenomen.

111. In de financiële uitwerking omschrijft Schiphol welke stappen zij heeft doorlopen om de gevolgen van de herstructurering voor het toerekeningssysteem te controleren. Schiphol heeft bij haar analyse onderzocht of de bestaande activiteiten, die op een andere organisatorische plaats worden uitgevoerd, er toe hebben geleid dat de kosten voor luchtvaartactiviteiten wijzigen.

112. Schiphol heeft de analyse uitgevoerd en op basis hiervan aanpassingen in het toerekeningssysteem voor de herstructurering van de afdeling asset management doorgevoerd. Het eindresultaat is dat de kosten van luchtvaartactiviteiten niet wijzigen.

113. ACM heeft de door Schiphol opgestelde financiële uitwerking (zie bijlage 1) bestudeerd als extra toets om na te gaan of de wijzigingen in het toerekeningssysteem strijdigheid opleveren met de vereisten uit de Wet luchtvaart. De door Schiphol aangeleverde vergelijking tussen de uitkomsten van toepassing van beide toerekeningssystemen, geeft voor ACM geen indicatie dat de gehanteerde bedrijfseconomische principes incorrect zouden zijn.



#### 5.1.4 Conclusie beoordeling Herstructurering

114. In haar beoordeling van de wijzigingen heeft ACM onderzocht of Schiphol aanvaarbare bedrijfseconomische principes heeft gehanteerd en of de wijzigingen niet strijdig zijn met de vereisten van proportionaliteit, marktconformiteit en integraliteit. ACM is van oordeel dat de wijzigingen die Schiphol naar aanleiding van de herstructurering van de afdeling asset management in het toerekeningssysteem heeft aangebracht voldoen aan de eisen die bij of krachtens de Wet luchtvaart aan het toerekeningssysteem worden gesteld.

### 5.2 Nieuwe sleutel A13 t.b.v. A-gebied

#### 5.2.1 Samenvatting van de wijziging

115. Het nieuwe, te ontwikkelen A-gebied beoogt de capaciteit van Schiphol uit te breiden en betreft o.a. de ontwikkeling van een nieuwe pier (de A-pier) en platform aan luchtzijde, de Terminal Zuid, bagage systemen en parkeerfaciliteiten.

116. In het toerekeningssysteem is een nieuwe allocatiesleutel opgenomen voor de niet-activeerbare kosten die samenhangen met de ontwikkeling van het A-gebied, zoals de kosten van de initiatief- en definitiefase van een project en de kosten van tijdelijke maatregelen. Vanaf het moment van opleveringen binnen het A-gebied zullen ook alle andere operationele kosten van het A-gebied, zoals inhuur, onderhoud, schoonmaak en overige gerelateerde kosten, volgens deze sleutel worden toegerekend. Het doel hiervan is om de totale gebudgetteerde kosten gerelateerd aan het A-gebied voor Aviation centraal en inzichtelijk te houden tot het moment van oplevering van het totale A-gebied. De allocatie vervalt op het moment dat alle ontwikkelingen in het A-gebied zijn voltooid en in gebruik genomen.

117. De niet-activeerbare en exploitatiekosten van de ontwikkeling van het A-gebied worden gealloceerd volgens allocatiesleutel A13. Deze wordt jaarlijks op basis van voorcalculatie bepaald aan de hand van de volgende stappen:

- Stap 1: er wordt voor één jaar een inschatting gemaakt van de verwachte niet-activeerbare en exploitatiekosten per deelproject van het A-gebied.
- Stap 2: per deelproject wordt op basis van het verwachte gebruik van de toekomstige assets (van dat deelproject) een verdeling over luchtvaartactiviteiten (inclusief security) en niet-luchtvaartactiviteiten berekend (hierbij wordt aangesloten op de regels van het toerekeningssysteem, in het bijzonder de regels ten aanzien van de verdeelsleutels).
- Stap 3: de omvang van de kosten verdeeld naar luchtvaartactiviteiten (inclusief security) en

niet-luchtvaartactiviteiten wordt gebruikt om de kosten voor de in dat jaar lopende deelprojecten van het A-gebied te verdelen (=Sleutel A13).

118. Ter toelichting is hieronder een rekenvoorbeeld opgenomen met betrekking tot de niet-activeerbare kosten.

**Rekenvoorbeeld:**

*Gepland project 1 met verdeling 50% Aviation assets en 50% Non Aviation assets zal naar verwachting € 100 aan kosten gaan leveren.*

*Gepland project 2 met verdeling 100% Aviation assets zal naar verwachting € 50 aan kosten gaan leveren.*

*Dan wordt de sleutel voor A13 als volgt berekend:*

	<i>Kosten</i>	<i>Toerekening Aviation</i>	<i>Toerekening Non Aviation</i>	<i>Aviation deel kosten</i>	<i>Non Aviation deel kosten</i>
<i>Project 1</i>	<i>€ 100</i>	<i>50%</i>	<i>50%</i>	<i>€50</i>	<i>€50</i>
<i>Project 2</i>	<i>€50</i>	<i>100%</i>	<i>0%</i>	<i>€50</i>	<i>€ 0</i>
<i>Totaal</i>	<i>€150</i>			<i>€ 100</i>	<i>€ 50</i>
<i>A 13 sleutel</i>				<i>66,7%</i>	<i>33,3%</i>

*Voor het gemak is bij dit voorbeeld Security niet meegenomen.*

**5.2.2 Beoordeling van de wijziging**

119. Bij het bepalen van het al dan niet activeerbaar zijn van kosten handelt Schiphol in overeenstemming met IFRS richtlijnen (zie paragraaf 5.2.3 van het Hoofddocument). De uitgaven die niet leiden tot een verhoging van de waarde van de activa zijn niet activeerbaar en voegen daarom geen waarde toe aan de materiële vaste activa die in het kader van het A-gebied worden gerealiseerd. Deze uitgaven worden direct als kosten gerealiseerd in het jaar waarop zij betrekking hebben. Deze werkwijze komt overeen met die in de reeds bestaande doorbelasting D1 van OU PLUS (uren van projectmanagement) wordt toegepast.

120. ACM is van oordeel dat de toerekening van deze kosten, door middel van het ten laste van de jaarkosten brengen van de genoemde niet-activeerbare investeringsuitgaven en exploitatiekosten, in casu voldoet aan aanvaardbare bedrijfseconomische principes. Zij voegen geen waarde toe aan het actief en dienen als gevolg daarvan niet geactiveerd te worden, doch als jaarlijkse kosten te worden genomen.

121. Vervolgens dient vastgesteld te worden in welke mate deze uitgaven en exploitatiekosten mogen worden toegerekend aan luchtvaartactiviteiten. Voor wat betreft de bedrijfseconomische grondslag voor allocatie stelt het toerekeningssysteem het volgende. De kosten van de

kostenplaats A-Gebied worden gemaakt ten behoeve van de ontwikkeling en realisatie van het A-Gebied. Deze kosten worden door de diversiteit van projecten per project toegerekend aan meerdere PMC's (voorcalculatorisch). Per deelproject wordt op basis van de toekomstige assets (van dat deelproject) een verdeling over luchtvaartactiviteiten (inclusief security) en niet-luchtvaartactiviteiten berekend (hierbij wordt aangesloten op regels van het toerekeningssysteem). Deze verdeling is de basis voor de (voorcalculatorische) toerekening. ACM stelt vast dat de toerekening aan luchtvaartactiviteiten per deelproject plaats vindt op basis van de PMC-verdeelsleutel die (naar verwachting) voor de activa per deelproject ook zal worden toegepast na oplevering en activering. De toerekening van niet-activeerbare uitgaven vindt daardoor op dezelfde wijze plaats als die van de wel activeerbare uitgaven. Op grond hiervan is ACM van oordeel dat sleutel A13 voldoet aan het vereiste van proportionaliteit.

122. ACM is van oordeel dat de toerekening voldoet aan aanvaardbare bedrijfseconomische principes en aan het vereiste van proportionaliteit.

### **5.3 Nieuwe doorbelasting Floormangement Ticketreaders D27**

#### **5.3.1 Samenvatting van de wijziging**

123. Deze nieuwe doorbelastingsleutel betreft de kosten voor de inhuur van ticketreadermedewerkers. Deze medewerkers hebben als taak het begeleiden van het recent geïntroduceerde geautomatiseerde ticketreaderproces alvorens de passagiers zich naar de security filters begeven.
124. De ticketreadermedewerkers hebben ook de taak om te voorkomen dat zich calamiteiten voordoen, zoals het verkrijgen van onterechte toegang tot het security proces en de lounges.
125. Omdat deze activiteiten behoren tot de security activiteiten worden de kosten van de inhuur van deze medewerkers doorbelast naar een Security kostenplaats.
126. Na doorbelasting D27 wordt de kostenplaats 20470 gealloceerd op basis van A1i '100% directe allocatie aan PMC Aviation'.

#### **5.3.2 Beoordeling van de wijziging**

127. Het invoeren van de doorbelastingsleutel D27 doet volgens ACM recht aan een proportionele toerekening van kosten aan luchtvaartactiviteiten, inclusief security. ACM is daarom van oordeel dat de gehanteerde systematiek voldoet aan de eisen die de Wet luchtvaart stelt aan het toerekeningssysteem.

## 5.4 Wijziging toerekening Expeditie- en Transportstraat in D18

### 5.4.1 Samenvatting van de wijziging

128. In het verleden werden de transportstraat en de expeditiestraat uitsluitend gebruikt voor het bereiken van de Rental Terminal magazijnen (= niet-luchtvaartactiviteiten). De vierkante meters werden daarom in het toerekeningssysteem geheel toegerekend aan de PMC Rental Terminal, volgens het werkelijk gebruik. Inmiddels worden deze straten ook gebruikt als aanrijroute voor het bereiken van de goederenfilters, als gevolg van aanpassingen die Schiphol heeft aangebracht om te kunnen voldoen aan gewijzigde veiligheidsvoorschriften ten aanzien van vluchten van en naar niet-Schengen landen.
129. Goederen die bestemd zijn voor delen van de luchthaven met een hoger beveiligingsniveau en die via de transportstraat en expeditiestraat worden aangeleverd, moeten het goederenfilter passeren. Doordat dergelijke goederen ook deels voor luchtvaartactiviteiten zijn bestemd is de toerekening van deze kosten in het toerekeningssysteem 2017-2018 in lijn gebracht met het daadwerkelijke gebruik.
130. Omdat de transportstraat en expeditiestraat nu gebruikt worden t.b.v. activiteiten van verschillende PMC's (zoals Rental Terminal, Concessies en Aviation), wordt de toerekening van m<sup>2</sup> naar die PMC's gebaseerd op het werkelijke gebruik van deze straten. Voor het bepalen van het werkelijke gebruik wordt gebruik gemaakt van een verkeerstelling, waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen drie groepen gebruikers van de transportstraat en de expeditiestraat.
131. De eerste groep bezoekt uitsluitend de magazijnen en passeert niet de goederenfilters. Deze groep wordt toegerekend aan niet-luchtvaartactiviteiten, maar wordt niet meegeteld als bezoeker van de goederenfilters. Een tweede groep passeert wel de goederenfilters, maar levert goederen af voor niet-luchtvaartactiviteiten. Een derde groep passeert ook de goederenfilters en levert goederen zowel t.b.v. luchtvaart- als niet-luchtvaartactiviteiten.
132. Het bepalen van de verdeling geschiedt op basis van bovengenoemde verkeerstellingen, die per straat tweemaal per jaar plaatsvinden gedurende 1 dag. De chauffeur van het voertuig wordt daarbij gevraagd naar het doel van het bezoek, alsmede naar de aard van de lading. Overigens telt iedere passage als één, zonder de omvang of hoeveelheid van de goederen hierin te betrekken.
133. De toerekening van kosten van de transportstraat en expeditiestraat geschiedt in eerste instantie voor 100% naar de PMC Rental Terminal. De verdeling tussen PMC's op basis van het

## Besluit Openbaar

gebruik leidt vervolgens tot een extracomptabele correctie.

134. Deze wijziging in de toerekening van kosten zorgt ervoor dat voor het gebruik van de expeditiestraat en transportstraat er nu ook kosten worden toegerekend aan luchtvaartactiviteiten.

### 5.4.2 Beoordeling van de wijziging

135. Schiphol heeft de toerekening van kosten voor het gebruik van de transportstraat en expeditiestraat aangepast. In het verleden werden deze kosten volledig aan niet-luchtvaartactiviteiten toegerekend. Vanwege het gewijzigde gebruik heeft Schiphol de toerekening van kosten specifiek voor het gebruik van de transportstraat en expeditiestraat aangepast.

136. Deze wijziging doet recht aan een proportionele toerekening van kosten aan luchtvaartactiviteiten. Schiphol heeft ten aanzien het bepalen van de verdeling van kosten over luchtvaartactiviteiten en niet-luchtvaartactiviteiten aangegeven een verkeerstelling te hanteren die volgens haar representatief is voor het werkelijke gebruik. ACM ziet geen aanleiding te veronderstellen dat deze telling niet voldoende representatief is.

137. ACM is van oordeel dat de wijziging is gebaseerd op aanvaardbare bedrijfseconomische principes en dat de wijze van toerekening voldoet aan de vereisten die bij of krachtens de Wet luchtvaart worden gesteld.

## 5.5 Verhanging activiteiten eBusiness van Consumers naar ICT

### 5.5.1 Samenvatting van de wijziging

138. De eBusiness activiteiten van Schiphol, zoals nieuwsbrieven, mailings, intranet, marketing en advies, zijn opnieuw geclusterd en voorzien van een nieuwe naam. Als gevolg hiervan zijn deze activiteiten ondergebracht in de afdeling Digital Solution Center, dat een onderdeel is van de ICT-afdeling.

139. In de oude situatie werden kosten doorbelast door de OU Consumers, Products & Services aan (o.a.) de OU Aviation, op basis van doorbelastingsleutel D11 (een gedeelde sleutel voor eBusiness activiteiten). Als gevolg van de verhanging van de eBusiness activiteiten is doorbelastingsleutel D11 komen te vervallen.

140. In de nieuwe situatie worden de eBusiness kosten op basis van dezelfde grondslagen verdeeld

op basis van een aparte allocatiesleutel die is vastgelegd in een SLA en die vervolgens deel uitmaakt van de ICT allocatiesleutel. Schiphol heeft dit in de beschrijving van de allocaties van de OU ICT toegelicht. Hierdoor is de uiteindelijke toerekening van kosten aan luchtvaartactiviteiten niet gewijzigd.

### 5.5.2 Beoordeling van de wijziging

141. De verplaatsing van de eBusiness activiteiten leidt niet tot een wijziging in de toerekening, omdat gebruik gemaakt wordt van dezelfde verdeelsleutel als voorheen. Deze sleutel voldoet aan de wettelijke vereisten bij en krachtens de Wet luchtvaart.
142. Op basis van de gehanteerde systematiek voor toerekening van kosten is ACM van mening dat deze voldoet aan de in de Wet luchtvaart gestelde eisen.

## 5.6 Verhanging Reporting House (BICC) van OU Corporate Staven naar OU ICT

### 5.6.1 Samenvatting van de wijziging

143. Het Reporting house maakt diverse (management) rapportages, die betrekking hebben op diverse activiteiten van Schiphol, bijvoorbeeld ten aanzien van gemiddelde wachttijden voor passagiers. Voor het produceren van dergelijke rapportages maakt het Reporting house intensief gebruik van ICT toepassingen.
144. Mede om bovenstaande redenen is het Reporting House organisatorisch verplaatst van Corporate Staven naar OU ICT en heeft een nieuwe naam gekregen, BICC. Waar voorheen de kosten werden gealloceerd op basis van de A5 sleutel van OU Staven heeft BICC nu onder OU ICT een eigen sleutel. Zoals in de beschrijving van de allocaties van OU ICT is aangegeven, worden de kosten van BICC nog steeds volgens dezelfde sleutel, namelijk A5 Staven, toegerekend.

### 5.6.2 Beoordeling van de wijziging

145. De organisatorische verplaatsing leidt niet tot een andere toerekening van kosten aan luchtvaartactiviteiten, omdat de gehanteerde verdeelsleutel zelf ongewijzigd is. ACM is daarom van mening dat de gehanteerde systematiek niet strijdig is met de vereisten bij en krachtens de Wet luchtvaart.

## **5.7 Verwijderen ongebruikte kostenplaats binnen allocatiesleutel A7a**

### **5.7.1 Samenvatting van de wijziging**

146. Allocatiesleutel A7a betreft de management en ondersteunende afdelingen binnen Passenger Services die niet voor 100% ten behoeve van Aviation diensten leveren. Deze afdelingen zijn de overhead afdelingen van Passenger Services. De activiteiten die hier worden uitgevoerd betreffen het management en de ondersteuning van de uitvoerende afdelingen binnen Passenger Services.
147. De wijziging met betrekking tot de herstructurering binnen allocatiesleutel A7a, gedeelde sleutel FTE houdt de opheffing van een management kostenplaats in. De activiteit behorende bij deze kostenplaats vindt niet langer plaats. Er vindt geen veranderde toerekening plaats. Voor de tekstuele wijziging ten opzichte van het KTS 2016-2018 verwijst ACM naar het wijzigingsdocument bijlage 3.

### **5.7.2 Beoordeling van de wijziging**

148. Het verwijderen van een ongebruikte kostenplaats leidt niet tot een andere toerekening van kosten aan luchtvaartactiviteiten. ACM is daarom van mening dat de gehanteerde systematiek voldoet aan de vereisten uit de Wet luchtvaart.

## 6. Besluit

149. ACM besluit de wijzigingen in het op 10 juli 2015 door ACM goedgekeurde toerekeningssysteem van de kosten en opbrengsten in de zin van artikel 8.25g, eerste lid, van de Wet luchtvaart, van de activiteiten, zoals bedoeld in artikel 8.25d, eerste lid, van de Wet luchtvaart, zoals die door Schiphol aan ACM zijn voorgelegd op 4 maart 2016 en in verbeterde versie aan ACM zijn toegezonden op 24 maart 2016 en 31 mei 2016, goed te keuren voor toepassing in de periode van 1 januari 2017 tot en met 31 december 2018.
150. Dit besluit geldt als een aanvulling op het goedkeuringsbesluit van 10 juli 2015, dat voor het ongewijzigde deel van het toerekeningssysteem blijft gelden.
151. Het besluit wordt bekendgemaakt in de Staatscourant van 7 juni 2016 en treedt in werking met ingang van 1 januari 2017.

Autoriteit Consument en Markt  
namens deze:

[w.g.]  
dr. F.J.H. Don  
Bestuurslid

*Tegen dit besluit kan degene wiens belang daarbij rechtstreeks is betrokken, binnen zes weken na de dag van bekendmaking van het besluit, beroep instellen bij het College van Beroep voor het bedrijfsleven, postbus 20021, 2500 EA, Den Haag. Geen beroep kan worden ingesteld door een belanghebbende aan wie redelijkerwijs kan worden verweten geen of niet tijdig een zienswijze naar voren te hebben gebracht.*



## Bijlage 1: Financiële uitwerking herstructurering Assetmanagement organisatie

Op 23 februari 2016 heeft Schiphol aan ACM een financiële uitwerking gestuurd, waarin het effect van de herstructurering is toegelicht. Hieronder is deze door Schiphol opgestelde tekst integraal opgenomen.

### Inleiding

In 2015 is het organisatie onderdeel geherstructureerd. Het gevolg hiervan is dat nieuwe kostenplaatsen zijn toegevoegd, kostenplaatsen zijn vervallen en kosten plaatsen opnieuw zijn gedefinieerd. Dit heeft gevolgen voor de hiermee samenhangende doorbelastingen en allocatiesleutels. Uitgangspunt is dat de omvang van de kostentoerekening aan luchtvaart activiteiten als gevolg van de herstructurering niet zou moeten wijzigen.

### Werkwijze

Om vast te stellen of voldaan is aan bovenstaand uitgangspunt heeft Schiphol de volgende analyse uitgevoerd.

Als basis jaar voor de omvang van de kosten is het jaar 2016 gebruikt uit het Tactisch Plan. Dit is tevens de basis voor de allocatiesleutels. Beiden zijn constant gehouden om een juiste analyse en het zuivere effect van de herstructurering te kunnen bewerkstelligen. Op deze manier wordt het resultaat niet beïnvloed door effecten als gevolg van aanpassingen in Tactisch plan of in wijzigingen van percentages van de allocatie sleutels.

#### *Oude situatie*

Allereerst is de oude situatie (voor herstructurering) gesimuleerd. Dit betekent dat alle kostenplaatsen die in de oude organisatie werden gebruikt met de bijbehorende sleutels zijn gealloceerd. Tevens zijn de doorbelastingen bepaald passend bij de oude organisatie. Alles op basis van de kostenomvang 2016. Hiermee is in de oude situatie de kostentoerekening per PMC inzichtelijk gemaakt.

#### *Nieuwe situatie*

Vervolgens is de nieuwe situatie gesimuleerd. Dit betekent dat alle kostenplaatsen die in de nieuwe organisatie worden gebruikt met de bijbehorende sleutels, als in de oude situatie, zijn gealloceerd. De doorbelastingen zijn gebaseerd op de nieuwe organisatie (zoals beschreven in het toerekeningssysteem 2017-2018). Alles wederom gebaseerd op de kostenomvang 2016. Hiermee is in de nieuwe situatie de kostentoerekening per PMC inzichtelijk gemaakt. Het uitgangspunt in de toerekening van de oude situatie is dat deze in overeenstemming is met het gebruik. Een vergelijking van beiden zou geen verschil moeten opleveren.

Ter illustratie een fictief voorbeeld van de analyse oude en nieuwe structuur. De kostenplaatsen zijn weergegeven na hierop van toepassing zijnde doorbelasting:

Oude structuur	PMC Aviation	PMC Security	Non Aviation	Totaal
Kostenplaats 1	50	20	30	100
Kostenplaats 2	60		40	100
Kostenplaats 3			10	10
<b>Totaal</b>	<b>110</b>	<b>20</b>	<b>80</b>	<b>210</b>
Nieuwe structuur (eindsituatie)	PMC Aviation	PMC Security	Non Aviation	Totaal
Kostenplaats 1	50	20	30	100
Kostenplaats 2	0	0	0	0
Kostenplaats 3	0	0	10	10
Kostenplaats 4	20	0	10	30
Kostenplaats 5	40	0	30	70
<b>Totaal</b>	<b>110</b>	<b>20</b>	<b>80</b>	<b>210</b>

#### Tussentijdse analyse en verwerking geconstateerd verschil

In de situatie voor de herstructurering van ASM vielen naast directe personeelsleden ook een aantal indirecte personeelsleden onder de afdeling TRE die werkzaam waren voor de Terminal. Deze personeelskosten, inclusief de overhead op al deze personeelskosten, zoals de kosten voor overhead concern, ICT en huisvesting maakten onderdeel uit van de D18 doorbelasting. Immers doorbelasting D18 is gebaseerd op integrale kostprijs, dat houdt in dat niet alleen de personeelskosten (salariskosten alsmede o.a. reiskosten en opleidingskosten) werden opgenomen in de kostprijs calculatie maar dat ook een opslag voor overhead concern, ICT en huisvestingskosten werd meegenomen in de calculatie. Voor de opbouw van de integrale kostprijs wordt verwezen naar bijlage 3 van het toerekeningssysteem, bladzijde 1.

## Besluit Openbaar

Voorbeeld D18 (gesimplificeerd):

Soort kosten	Bedrag
<b>Beheerkosten</b>	€70
<b>Directe personeelskosten</b>	€10
<b>Indirecte personeelskosten</b>	€10
<b>Opslag concern overhead, ICT en huisvestingskosten (voor zowel directe als indirecte personeelsleden)</b>	€10
<b>Totale kosten meegenomen in D18</b>	<b>€ 100</b>

Als gevolg van de herstructurering zijn de indirecte personeelsleden van TRE verplaatst naar kostenplaatsen die werkzaamheden uitvoeren voor alle afdelingen van ASM. Dit houdt in dat deze indirecte personeelsleden die op een kostenplaats van TRE stonden (bijvoorbeeld TRE bouwkunde kostenplaats 20353) na herstructurering op centrale kostenplaatsen van ASM zijn geplaatst, bijvoorbeeld kostenplaats 40362 van TEC vakspecialisten A. Daarmee worden deze personeelskosten in de nieuwe situatie niet meer meegenomen (en dus niet meer op voorhand doorbelast) in de berekening van D18 (zoals hierboven in het voorbeeld). Nu worden deze kosten op de kostenplaatsen (bijvoorbeeld kostenplaats 40362) via de A9c sleutel gealloceerd op basis van de kostenbasis van de onderliggende afdelingen (Airside Maintenance, Passenger Facilities en Energy en Infra). De kostenplaatsen waar allocatiesleutel A9c van toepassing is maken geen onderdeel uit van de kostenplaatsen waar D18 van toepassing op is. Als gevolg hiervan is de doorbelasting D18 aan de gebruikers van de Terminal, in de situatie na de herstructurering, lager geworden. De kosten voor overhead concern, ICT en huisvesting worden niet op een separate kostenplaats verantwoord maar direct gealloceerd aan de PMC Aviation door o.a. Staven via A5 (deze kosten zijn ook voor de afdeling ASM van toepassing).

### Rekenvoorbeeld

Situatie voor herstructurering:

ASM kostenplaatsen bv TEC voor zover toegerekend aan Aviation	€ 100
Kostenplaatsen onder D18 bv Bouwkunde	€ 500
Doorbelasting D18 o.b.v. integrale kostprijs	€ 100 -/-
Netto kosten ASM voor zover toegerekend aan Aviation	€ 500

Situatie na herstructurering:

ASM kostenplaatsen bv TEC voor zover toegerekend aan Aviation	€ 110
Kostenplaatsen onder D18 bv Bouwkunde	€ 490
Doorbelasting D18 o.b.v. integrale kostprijs	€ 85 -/-
Netto kosten ASM voor zover toegerekend aan Aviation	€ 515

Door het verplaatsen van de indirecte personeelskosten (€ 10 in het voorbeeld) worden de kostenplaatsen die via A9c worden gealloceerd dus (€ 10) hoger maar de doorbelasting in D18 wordt (€ 15) lager doordat enerzijds de indirecte kosten niet meer worden doorbelast (€ 10) maar ook de opslag voor overhead concern, ICT en huisvestingskosten niet meer (€ 5). Per saldo zijn hierdoor dus de kosten voor ASM voor zover toegerekend aan Aviation verhoogd.

Bij het uitvoeren van de eerste analyse zoals in de paragraaf over werkwijze beschreven bleek dat de D18 inderdaad lager was geworden en de allocatie van A9c hoger, maar dat per saldo Aviation/ Security zwaarder werd belast dan vóór de herstructurering van ASM (zie bovenstaande voorbeeld). De directe personeelsleden zitten nog steeds op de kostenplaats waar vanuit D18 wordt doorbelast dus hier is geen sprake van een wijziging in de methodiek, ook niet voor de opslagen voor concern overhead, ICT en huisvestingskosten. De indirecte personeelskosten zijn verplaatst naar bijvoorbeeld een TEC kostenplaats, dit betekent dat als de integrale kostprijs berekening van D18 opnieuw wordt uitgevoerd dan is de totale opslag concern overhead, ICT en huisvestingskosten lager. Voor de totale ASM organisatie is het aantal personeelsleden gelijk gebleven (ondanks de verplaatsing) en daarmee ook de allocatie van concern overhead, ICT en huisvestingskosten. Na doorbelasting D18 worden de kosten door middel van A2 100% aan Aviation gealloceerd waardoor per saldo Aviation als gevolg van de lagere doorbelasting een hoger aandeel in de kosten overhoudt.

Schiphol heeft geconstateerd dat de oorzaak hiervan was gelegen in de centralisatie van de indirecte personeelsleden voor Terminal. Als gevolg van het verplaatsen (centraliseren) van deze indirecte personeelsleden kregen de gebruikers van de Terminal (de ontvangers van D18) ten onrechte geen doorbelasting meer voor de kosten voor concern overhead, ICT en huisvesting over deze indirecte personeelskosten terwijl zij zich wel bezighouden met activiteiten van de Terminal. Hierdoor miste Aviation dekking van de kosten die via D18 aan haar klanten werd doorbelast (zie voorbeeld).

Om bovenstaande ontstane situatie te corrigeren heeft Schiphol een aanvulling gedaan op de D18 door ook overhead Concern en ICT/Huisvestingskosten toe te rekenen over het aantal FTE waarop de A9c sleutel van toepassing is m.b.t. de Terminal. Op een kostenplaats kan niet meer gealloceerd worden dan de in basis geboekte kosten dit zijn de directe kosten zonder opslagen concern, ICT en huisvesting (want deze worden direct op de PMC gealloceerd). Bij een doorbelasting zoals D18 kan wel meer doorbelast worden dan de in basis geboekte kosten (integrale kostprijs waar de opslagen voor concern overhead, ICT en huisvestingskosten onderdeel van uitmaken), een doorbelasting geeft hierin meer vrijheid.

De aanvulling in de tekst van D18 om dit te bewerkstelligen luidt als volgt:

‘Grondslag voor toerekening van Overhead Concern en ICT/Huisvesting bestaat uit twee delen:

- 1) directe terminal gerelateerde Fte's, waarvan de personeelskosten ook doorbelast worden door middel van de D18 doorbelasting
- 2) het aantal FTE waarop de A9C sleutel van toepassing is vermenigvuldigd met het aandeel kosten met betrekking tot de terminal in de berekening van de A9C sleutel.’

Wat betreft deel 1 is en blijft de oude en nieuwe situatie gelijk. Er werd en wordt nog steeds een opslag voor concern overhead, ICT en huisvestingskosten meegenomen voor directe personeelsleden in D18.

Deel 2 wordt uitgevoerd om het in hier boven uitgeschreven voorbeeld lagere doorbelasting ter hoogte van € 15 voor D18 te mitigeren. De correctie houdt dus in dat de D18 wordt verhoogd met € 15 om alsnog de opslag voor concern overhead, ICT en huisvestingskosten voor de indirecte personeelsleden mee te nemen in de doorbelasting aan de gebruikers van de Terminal. Door het uitvoeren van deel 2 zijn de kosten van ASM voor het aan Aviation toegerekende deel weer gelijk

## Besluit Openbaar

aan de oude situatie.

### Voorstel voor vervanging tekst D18 onder ad 2)

2) het aantal FTE waarop de A9C sleutel van toepassing is vermenigvuldigd met het aandeel kosten met betrekking tot de terminal in de berekening van de A9C sleutel.' Dit wordt in de volgende stappen berekend:

Stap 1: Bepalen verhouding van de kosten uitvoerende afdeling Passenger Facilities (PF) ten opzichte van de kosten alle uitvoerende afdelingen ASM (Passenger Facilities, Airside Maintenance en Energy Infra)

Stap 2: Bepalen totale personeelskosten en totaal aantal fte's van de kostenplaatsen die via A9c worden gealloceerd (zijnde indirecte fte's).

Stap 3: Door het vermenigvuldigen van stap 1 en 2 worden de personeelskosten en aantal fte's berekend die toegerekend kunnen worden aan de werkzaamheden voor Passenger Facilities.

Stap 4: De hoogte van deze personeelskosten is de basis voor het berekenen van de opslag voor concern overhead. Het aantal fte's (uit stap 2) is de basis voor het berekenen van de opslag voor ICT en huisvestingskosten. Deze opslagen worden extra meegenomen in de doorbelasting D18.

Besluit Openbaar

**Bijlage 2:** Toerekeningssysteem 2017-2018 (wijzigingsdocument)

38/38