



## PUBLICATIEBLAD

**LANDSBESLUIT, houdende algemene maatregelen, van de 15<sup>de</sup> december 2017 ter uitvoering van artikel 3, eerste lid, van de Landsverordening Passagiersfaciliteitengelden<sup>1</sup> en artikel 8, eerste lid, van de Landsverordening landings- en parkeergelden<sup>2</sup>(Landsbesluit methodiek bepaling passagiersfaciliteitengelden en landings- en parkeergelden)**

---

In naam van de Koning!

---

De tweede waarnemende Gouverneur van Curaçao,

In overweging genomen hebbende:

dat het wenselijk is regels vast te stellen inzake de uitgangspunten en de methode voor de bepaling van de passagiersfaciliteitengelden en de landings- en parkeergelden;

Gelet op:

artikel 3, eerste lid, van de Landsverordening Passagiersfaciliteitengelden en artikel 8, eerste lid, van de Landsverordening landings- en parkeergelden;

Heeft, de Raad van Advies gehoord, besloten:

### **Hoofdstuk 1 Algemene bepalingen**

#### Artikel 1

1. In dit landsbesluit wordt verstaan onder:

a.	accountant	externe deskundige als bedoeld in artikel 121, zesde lid, van Boek 2 van het Burgerlijk Wetboek;
b.	bandbreedte	een percentage van de geraamde tariefopbrengsten, waarbinnen de gerealiseerde tariefopbrengsten in

---

<sup>1</sup> P.B. 2013, 75 (GT)

<sup>2</sup> P.B. 2013, 74 (GT)

		positieve of negatieve zin maximaal mogen afwijken van de geraamde tariefopbrengsten;
c.	Bureau:	het Bureau Telecommunicatie en Post, bedoeld in artikel 2 van de Landsverordening Bureau Telecommunicatie en Post;
d.	exploitant:	de exploitant van de luchthaven, zijnde de instelling die is aangewezen ingevolge artikel 2 en 5, eerste lid, van de Landsverordening Passagiersfaciliteitengelden en artikel 7, eerste lid, van de Landsverordening landings- en parkeergelden;
e.	jaar:	kalenderjaar;
f.	luchthaven:	Aerpuerto Hato als bedoeld in artikel 1, onderdeel a, van de Landsverordening Passagiersfaciliteitengelden of als genoemd in artikel 2 van de Landsverordening landings- en parkeergelden;
g.	luchtvaartmaatschappij:	een luchtvaartmaatschappij als bedoeld in artikel 1, onderdeel h, van de Landsverordening Passagiersfaciliteitengelden of de personen, bedoeld in artikel 6 van de Landsverordening landings- en parkeergelden;
h.	minister:	de Minister van Verkeer, Vervoer en Ruimtelijke Planning;
i.	tariefperiode:	een periode van drie jaren waarvoor bepaalde tarieven zijn vastgesteld;
j.	tariefvoorstel:	een voorstel van de exploitant voor vaststelling van de tarieven voor een volgende tariefperiode;
k.	tarieven:	de bedragen van: 1° de passagiersfaciliteitengelden per passagier; 2° het landingsgeld per ton startgewicht of een gedeelte daarvan; 3° het parkeergeld per ton startgewicht of een gedeelte daarvan alsmede per vierentwintig uur of een gedeelte daarvan.

2. In dit landsbesluit worden onder luchtvaartactiviteiten verstaan activiteiten van de exploitant ten behoeve van:
- a. het opstijgen en landen van luchtvaartuigen, waaronder in elk geval het gebruik door luchtvaartuigen van taxi-, start- en landingsbanen en platforms;
  - b. het parkeren van luchtvaartuigen, waaronder in elk geval het gebruik door luchtvaartuigen van parkeerfaciliteiten op de luchthaven;
  - c. de afhandeling van passagiers van luchtvaartuigen en hun bagage in verband met het opstijgen en landen van luchtvaartuigen waaronder in elk geval:
    - 1° het gebruik van de passagiersterminal, en
    - 2° het gebruik van de voorrijwegen;

- d. de uitvoering van de beveiliging van passagiers en hun bagage, waaronder mede begrepen de faciliteiten voor grenscontrole;
- e. de brandstoflevering voor luchtvaartuigen.

#### Artikel 2

De documenten en gegevens verstrekt en ontvangen op basis van dit landsbesluit worden telkens beschouwd en behandeld als bedrijfsvertrouwelijk of economisch gevoelig en worden uitsluitend gebruikt voor de doeleinden die uit dit landsbesluit blijken.

### **Hoofdstuk 2** **Procedurele bepalingen**

#### § 1. Driejaarlijkse vaststelling van de tarieven

#### Artikel 3

1. De vaststelling van nieuwe tarieven geschiedt telkens voor een tariefperiode. Binnen een tariefperiode kunnen de tarieven per jaar verschillen.
2. De exploitant zendt vóór 1 juli van het jaar voorafgaand aan een nieuwe tariefperiode een onderbouwd tariefvoorstel aan de minister, onder gelijktijdige toezending van een afschrift aan het Bureau.
3. De onderbouwing van het tariefvoorstel omvat in elk geval de documenten en gegevens, bedoeld in artikel 10.
4. Onverminderd het derde lid verstrekt de exploitant op verzoek van het Bureau tevens andere gegevens die noodzakelijk zijn voor de beoordeling van het tariefvoorstel. In dit geval deelt het Bureau de exploitant uiterlijk één maand voor de datum, bedoeld in het tweede lid, mee om welke gegevens het gaat.
5. Het Bureau is bevoegd aan de exploitant richtlijnen te verstrekken ten aanzien van de wijze waarop de documenten en gegevens dienen te worden verstrekt of gespecificeerd.

#### Artikel 4

1. De minister zendt het ingevolge artikel 3, tweede lid, ingediende tariefvoorstel onverwijld voor beoordeling en advies aan het Bureau.
2. Het Bureau is bevoegd van de exploitant ontbrekende of nadere gegevens dan wel toelichting of nadere toelichting bij de overgelegde gegevens te vorderen. De exploitant verstrekt de gevraagde gegevens of toelichting binnen een door het Bureau gestelde termijn.
3. Het Bureau beoordeelt het voorstel op basis van de toerekeningsystemen en de daaraan ten grondslag liggende uitgangspunten, bedoeld in artikel 14, derde lid, en artikel 18, vijfde lid.
4. Vóór 1 september volgend op de datum, bedoeld in artikel 3, tweede lid, zendt het Bureau zijn advies over het voorstel aan de minister.
5. De minister neemt vóór 1 november volgend op de datum, bedoeld in het vierde lid, een beslissing over het tariefvoorstel en doet van zijn beslissing schriftelijk mededeling aan het Bureau en de exploitant. De exploitant doet van deze beslissing onverwijld mededeling aan de luchtvaartmaatschappijen.

6. Een ministeriële regeling met algemene werking als bedoeld in artikel 3, tweede lid, van de Landsverordening Passagiersfaciliteitengelden of artikel 8, tweede lid, van de Landsverordening landings- en parkeergelden, strekkende tot vaststelling van tarieven, treedt niet eerder in werking dan met ingang van 1 januari volgend op de datum, bedoeld in het vijfde lid.
7. Indien de exploitant geen tariefvoorstel indient of een door de exploitant ingediend voorstel ondanks een vordering als bedoeld in het tweede lid onvoldoende onderbouwd blijft, legt het Bureau na overleg met de luchtvaartmaatschappijen uiterlijk 1 september volgend op de datum, bedoeld in artikel 3, tweede lid, een voorstel voor de tarieven voor de eerstvolgende tariefperiode voor aan de minister, onder gelijktijdige toezending aan de exploitant.
8. Het Bureau stelt de exploitant in de gelegenheid binnen twee weken zijn zienswijze schriftelijk kenbaar te maken over het voorstel van het Bureau, bedoeld in het zevende lid.
9. Na advies van het Bureau neemt de minister vóór 1 november volgend op de datum, bedoeld in het zevende lid, een beslissing over het definitieve voorstel.

#### Artikel 5

1. Ten behoeve van het tariefvoorstel, bedoeld in artikel 3, tweede lid, verstrekt een luchtvaartmaatschappij aan de exploitant in elk geval de documenten en gegevens, bedoeld in artikel 9.
2. De verstrekte documenten en gegevens mogen door de exploitant niet in een tot een luchtvaartmaatschappij herleidbare vorm in het tariefvoorstel worden verwerkt.
3. Indien een luchtvaartmaatschappij geheel of gedeeltelijk in gebreke blijft met het verstrekken van de documenten en gegevens, bedoeld in het eerste lid, maakt de exploitant hiervan melding in het tariefvoorstel.

#### Artikel 6

1. Voorafgaand aan de indiening van het tariefvoorstel:
  - a. doet de exploitant aan de luchtvaartmaatschappijen schriftelijk mededeling van zijn voornemens inzake dienstverlening en investeringen voor de desbetreffende tariefperiode en stelt hij de luchtvaartmaatschappijen gedurende een termijn van ten minste vier weken in de gelegenheid hun zienswijze daarover zowel mondeling als schriftelijk kenbaar te maken; en
  - b. stelt de exploitant de luchtvaartmaatschappijen in de gelegenheid zowel mondeling als schriftelijk hun zienswijze kenbaar te maken over de resultaten van een voorlopige berekening van de tarieven en geeft hij daarbij aan in hoeverre de voornemens, bedoeld in onderdeel a, van invloed zijn geweest op de voorlopige berekening.
2. Ten behoeve van de raadpleging, bedoeld in het eerste lid, onderdeel b, voorziet de exploitant de luchtvaartmaatschappijen van de documenten en gegevens, bedoeld in artikel 10, zoals deze op dat tijdstip beschikbaar zijn.
3. In het tariefvoorstel vermeldt de exploitant zijn overwegingen omtrent de door de luchtvaartmaatschappijen ingebrachte zienswijzen en de wijze waarop hij deze in het voorstel heeft verwerkt, onder bijvoeging van:
  - a. een schriftelijke samenvatting van de mondelinge en schriftelijke gedachtenwisseling die in dat kader heeft plaatsgevonden;

- b. afschriften van de correspondentie die in dat kader is gevoerd; en
  - c. indien en voor zover aan de wensen van de luchtvaartmaatschappijen niet zal worden tegemoetgekomen, een motivering daarvan.
4. De exploitant stelt de luchtvaartmaatschappijen uiterlijk op de datum, bedoeld in artikel 3, tweede lid, schriftelijk op de hoogte van de definitieve berekening van de tarieven die hij in het tariefvoorstel heeft opgenomen.

§ 2. Tussentijdse aanpassing van tarieven in verband met  
de verrekening van het verschil tussen geraamde en  
gerealiseerde omvang van luchtverkeer en luchtvervoer

Artikel 7

1. Voor de aanvang van een tariefperiode stelt het Bureau de bandbreedte vast die in de eerstvolgende tariefperiode wordt gehanteerd.
2. Tijdens een lopende tariefperiode zendt de exploitant aan de minister, onder gelijktijdige toezending aan het Bureau:
  - a. vóór 1 juli van het eerste jaar van die periode een verslag inzake de voor het derde jaar van de voorgaande tariefperiode geraamde en in het derde jaar van de voorgaande tariefperiode gerealiseerde omvang van het luchtverkeer en luchtvervoer en het verschil tussen de geraamde en gerealiseerde opbrengsten daarvan uit de tarieven die in dat jaar hebben gegolden;
  - b. vóór 1 juli van het tweede jaar van die periode een verslag inzake de voor het eerste jaar van de lopende periode geraamde en in het eerste jaar van de lopende periode gerealiseerde omvang van het luchtverkeer en luchtvervoer en het verschil tussen de geraamde en gerealiseerde opbrengsten daarvan uit de tarieven die in dat jaar hebben gegolden.
3. Indien het verschil tussen de geraamde en de gerealiseerde opbrengsten in het geval, bedoeld in het tweede lid, onderdeel a, buiten de door het Bureau vóór de aanvang van de voorgaande periode vastgestelde bandbreedte valt, doet de exploitant het verslag vergezeld gaan van een onderbouwd voorstel tot verrekening van dat verschil middels aanpassing van de tarieven van het tweede jaar van de lopende tariefperiode.
4. Indien het verschil tussen de geraamde en de gerealiseerde opbrengsten in het geval, bedoeld in het tweede lid, onderdeel b, verminderd dan wel vermeerderd met een ingevolge het derde lid niet verrekend verschil betreffende het geval, bedoeld in het tweede lid, onderdeel a, buiten de door het Bureau vóór de aanvang van de lopende periode vastgestelde bandbreedte valt, doet de exploitant het in het tweede lid bedoelde verslag vergezeld gaan van een onderbouwd voorstel tot verrekening van het gecumuleerde verschil middels aanpassing van de tarieven van het derde jaar van de lopende tariefperiode.
5. In het geval het verschil tussen de geraamde en de gerealiseerde opbrengsten van het luchtverkeer en luchtvervoer uitkomt boven de vastgestelde bandbreedte doch de exploitant van mening is dat aanpassing van een of meer tarieven niet of niet volledig dient plaats te vinden, doet hij daartoe een onderbouwd voorstel.
6. De onderbouwing van een voorstel als bedoeld in het derde, vierde of vijfde lid, bevat in elk geval de documenten en gegevens, bedoeld in artikel 11, eerste, tweede of derde lid.
7. Onverminderd het zesde lid verstrekt de exploitant tevens andere gegevens die het Bureau

noodzakelijk acht voor de beoordeling van het voorstel. In dit geval deelt het Bureau de exploitant uiterlijk één maand voor de datum, bedoeld in het tweede lid, mee om welke gegevens het gaat.

8. Het Bureau is bevoegd aan de exploitant richtlijnen te verstrekken ten aanzien van de wijze waarop het verslag, bedoeld in het tweede lid, onderdelen a en b, en het voorstel, bedoeld in het derde, vierde en vijfde lid, dienen te worden verstrekt of gespecificeerd.
9. De exploitant doet aan de luchtvaartmaatschappijen mededeling van de indiening van zijn voorstel. Daarbij vermeldt hij welke tarieven het voorstel betreft en welke strekking het voorstel heeft.

#### Artikel 8

1. De minister zendt het ingevolge artikel 7, derde, vierde of vijfde lid, ingediende voorstel onverwijld voor beoordeling en advies aan het Bureau.
2. Het Bureau is bevoegd van de exploitant ontbrekende of nadere gegevens dan wel toelichting of nadere toelichting bij de overgelegde gegevens te vorderen. De exploitant verstrekt de gevraagde gegevens of toelichting binnen een door het Bureau gestelde termijn.
3. Het Bureau beoordeelt een voorstel als bedoeld in artikel 7, derde, vierde of vijfde lid, op basis van de overgelegde gegevens en onderbouwing.
4. Vóór 1 september volgend op de datum, bedoeld in artikel 7, tweede lid, zendt het Bureau zijn advies over het voorstel aan de minister.
5. De minister beslist vóór 1 november volgend op de datum, bedoeld in het vierde lid, over het voorstel en doet van zijn beslissing schriftelijk mededeling aan het Bureau en de exploitant. In geval de tarieven worden aangepast, doet de exploitant daarvan onverwijld mededeling aan de luchtvaartmaatschappijen, vergezeld van een toelichting waarin de beweegredenen daarvoor worden gegeven.
6. Een ministeriële regeling met algemene werking als bedoeld in artikel 3, tweede lid, van de Landsverordening Passagiersfaciliteitengelden of artikel 8, tweede lid, van de Landsverordening landings- en parkeergelden, strekkende tot vaststelling van tarieven, treedt niet eerder in werking dan met ingang van 1 januari volgend op de datum, bedoeld in het vijfde lid.

### Hoofdstuk 3 Documenten en gegevens

#### Artikel 9

De documenten en gegevens die een luchtvaartmaatschappij ingevolge artikel 5, eerste lid, dient te verstrekken, bevatten in elk geval:

- a. de prognoses van de omvang van haar luchtverkeer en luchtvervoer voor de eerstvolgende tariefperiode;
- b. de prognoses van de samenstelling en het geplande gebruik van haar luchtvaartuigen die gebruik maken van de luchthaven;
- c. haar bevindingen ten aanzien van de bestaande voorzieningen op de luchthaven;
- d. haar behoeften ten aanzien van voorzieningen op de luchthaven, uitgaande van de ingevolge de onderdelen a en b verstrekte documenten en gegevens.

## Artikel 10

De onderbouwing van het tariefvoorstel, bedoeld in artikel 3, tweede lid, omvat in elk geval het volgende:

- a. een evaluatie van de in de lopende tariefperiode toegepaste tarieven, waarin de effecten van de toegepaste tarieven voor passagiers en luchtvaartmaatschappijen mede worden betrokken;
- b. een financiële verantwoording als bedoeld in artikel 12 van het derde jaar van de voorgaande tariefperiode en het eerste en tweede jaar van de lopende tariefperiode;
- c. de begroting van het lopende jaar en de eerstvolgende tariefperiode, gespecificeerd conform artikel 12;
- d. het investeringsplan van het lopende jaar en de eerstvolgende tariefperiode;
- e. de berekening van de voorgestelde tarieven voor elk van de jaren van de eerstvolgende tariefperiode met toepassing van het voorgeschreven toerekeningsstelsel, bedoeld in artikel 14, derde lid, vergezeld van de onderbouwing van de verdeelsleutels, bedoeld in artikel 15, tweede lid;
- f. de prognoses voor de eerstvolgende tariefperiode betreffende de omvang van het verkeer en vervoer op de luchthaven;
- g. een prognose van de efficiencywinst die in elk van de jaren van de eerstvolgende tariefperiode ten opzichte van het lopende jaar zal worden behaald;
- h. een prognose van het rendement voor de eerstvolgende tariefperiode, berekend met inachtneming van de bijlage, bedoeld in artikel 16, derde lid;
- i. een vergelijking van de voor de eerstvolgende tariefperiode beoogde tarieven met de tarieven van een aantal door het Bureau te specificeren luchthavens in de regio die zich bevinden in concurrerende toeristische bestemmingen;
- j. de op grond van artikel 17 in de eerstvolgende tariefperiode te verrekenen bedragen uit de lopende tariefperiode;
- k. de schriftelijke samenvatting, correspondentie en motivering, bedoeld in artikel 6, derde lid;
- l. het voorwaardelijke inkoopcontract tussen de exploitant en de aanbieder van de luchtverkeersleidingsdiensten, bedoeld in artikel 18, tweede lid, eerste volzin;
- m. de begroting van de aanbieder van de luchtverkeersleidingsdiensten voor het lopende jaar en de eerstvolgende tariefperiode, gespecificeerd naar kostencategorieën en naar verdeelsleutels in overeenstemming met het kostentoerekeningsstelsel, bedoeld in artikel 18, vijfde lid;
- n. de berekening van het aandeel van de luchtverkeersleidingsdiensten in het tarief van het landingsgeld voor elk van de jaren van de eerstvolgende tariefperiode met toepassing van het kostentoerekeningsstelsel, bedoeld in artikel 18, vijfde lid, vergezeld van de onderbouwing van de verdeelsleutels, bedoeld in artikel 18, zevende lid;
- o. het investeringsplan van de aanbieder van de luchtverkeersleidingsdiensten voor het lopende jaar en de eerstvolgende tariefperiode.

## Artikel 11

1. De onderbouwing van een voorstel als bedoeld in artikel 7, derde lid, omvat in elk geval:
  - a. het verschil tussen de geraamde en de gerealiseerde opbrengsten uit de tarieven als

- gevolg van het verschil tussen de geraamde en de gerealiseerde omvang van het luchtverkeer en luchtvervoer in het derde jaar van de voorgaande tariefperiode, blijkend uit een door een accountant gecontroleerde opgave;
- b. de voorgestelde tariefaanpassingen voor het tweede jaar van de lopende tariefperiode en de daaraan ten grondslag liggende berekeningen.
2. De onderbouwing van een voorstel als bedoeld in artikel 7, vierde lid, omvat in elk geval:
    - a. het verschil tussen de geraamde en de gerealiseerde opbrengsten uit de tarieven als gevolg van het verschil tussen de geraamde en gerealiseerde omvang van het luchtverkeer en luchtvervoer in het eerste jaar van de lopende tariefperiode, blijkend uit een door een accountant gecontroleerde opgave;
    - b. indien een gecumuleerd verschil wordt verrekend, het verschil tussen de geraamde en de gerealiseerde opbrengsten uit de tarieven als gevolg van het verschil tussen de geraamde en de gerealiseerde omvang van het luchtverkeer en luchtvervoer in het derde jaar van de voorgaande tariefperiode, blijkend uit een door een accountant gecontroleerde opgave;
    - c. de voorgestelde tariefaanpassingen voor het derde jaar van de lopende tariefperiode en de daaraan ten grondslag liggende berekeningen.
  3. De onderbouwing van een voorstel als bedoeld in artikel 7, vijfde lid, omvat in elk geval:
    - a. het verschil tussen de geraamde en de gerealiseerde opbrengsten als gevolg van het verschil tussen de geraamde en gerealiseerde omvang van het luchtverkeer en luchtvervoer in het betrokken jaar, blijkend uit een door een accountant gecontroleerde opgave;
    - b. de tariefaanpassingen die ingevolge artikel 7, derde of vierde lid, zouden kunnen plaatsvinden en de daaraan ten grondslag liggende berekeningen;
    - c. de verrekening van de opbrengstenverschillen die in de tarieven van de eerstvolgende tariefperiode ingevolge artikel 17, eerste lid, onderdeel a, zou kunnen plaatsvinden en de daaraan ten grondslag liggende berekeningen;
    - d. de argumenten op grond waarvan geen of geen volledige verrekening wordt beoogd.

#### Artikel 12

1. De exploitant stelt jaarlijks een financiële verantwoording op over het voorafgaande jaar, die bestaat uit een afzonderlijke exploitatierekening en een overzicht van toegerekende activa voor het geheel van de luchtvaartactiviteiten.
2. Bij het opstellen van de financiële verantwoording wordt het toerekeningsstelsel, bedoeld in artikel 14, derde lid, toegepast.
3. De financiële verantwoording gaat vergezeld van een toelichting die in elk geval het volgende bevat:
  - a. een overzicht van de activa per categorie, zoals gespecificeerd in het toerekeningsstelsel, met de toerekening aan de luchtvaartactiviteiten;
  - b. een overzicht van de kosten en opbrengsten die betrekking hebben op luchtvaartactiviteiten per categorie, zoals gespecificeerd in het toerekeningsstelsel, met de verdeelsleutels die daarbij zijn toegepast;
  - c. een specificatie van het verschil tussen de geraamde en gerealiseerde opbrengsten uit de tarieven respectievelijk de kosten over het voorafgaande jaar in verband met de prognoses en de realisatie van de omvang van het luchtverkeer en het luchtvervoer van



- passagiers en vracht;
- d. een specificatie van de in het afgelopen jaar uitgevoerde investeringen met een specificatie van de verschillen met het oorspronkelijke investeringsplan;
  - e. een specificatie van het over het afgelopen jaar gerealiseerde efficiencyresultaat.
4. Aan zijn jaarlijkse financiële verantwoording voegt de exploitant de financiële verantwoording, bedoeld in artikel 19, eerste lid, toe.

#### **Hoofdstuk 4** **De bepaling van de tarieven**

##### Artikel 13

1. De tarieven zijn:
  - a. kostengeoriënteerd voor het geheel van de tarieven;
  - b. non-discriminatoir;
  - c. transparant; en
  - d. redelijk.
2. Het tarief van de passagiersfaciliteitengelden kan naar gelang de categorie passagier en de bestemming worden gedifferentieerd.

##### Artikel 14

1. De bepaling van de tarieven geschiedt met toepassing van een toerekeningsysteem voor de kosten en opbrengsten van luchtvaartactiviteiten.
2. Het toerekeningsysteem voldoet aan de eisen van marktconformiteit, proportionaliteit en integraliteit.
3. Het toerekeningsysteem wordt voorgeschreven door het Bureau. De exploitant is verplicht het voorgeschreven toerekeningsysteem toe te passen.
4. De exploitant richt zijn administratie zodanig in, dat de kosten en opbrengsten van luchtvaartactiviteiten daaruit zijn af te scheiden.

##### Artikel 15

1. Het toerekeningsysteem bestrijkt de operationele kosten, de afschrijvingen, de activa en het rendement op de activa.
2. De operationele kosten, de afschrijvingen en de activa worden door middel van door de exploitant onderbouwde verdeelsleutels toegerekend aan de luchtvaartactiviteiten.
3. De aan de luchtvaartactiviteiten toegerekende operationele kosten, afschrijvingen en activa worden door middel van verdeelsleutels toegerekend aan de diensten waarvoor de tarieven worden geheven.
4. Aan de operationele kosten en de afschrijvingen wordt het maximaal toegestane rendement toegevoegd.
5. De waarde van de aan de luchtvaartactiviteiten toegerekende activa wordt bepaald op basis van:
  - a. de aanschafprijs, met toepassing van de door het Bureau in het toerekeningsysteem voorgeschreven afschrijvingsmethode; en

- b. de door de exploitant gespecificeerde levensduur van de betrokken activa, waarvan het Bureau bevoegd is de redelijkheid te toetsen en daarover bindende aanwijzingen te geven.

#### Artikel 16

1. De activa die aan de luchtvaartactiviteiten worden toegerekend, worden aangeduid als Regulatory Asset Base van de luchthaven.
2. De activa die ingevolge artikel 18 worden toegerekend aan de ingekochte luchtverkeersleidingsdiensten, worden aangeduid als de Regulatory Asset Base van de luchtverkeersleidingsdiensten.
3. Het maximaal toegestane rendement op de Regulatory Asset Base van de luchthaven en de luchtverkeersleidingsdiensten wordt bepaald op basis van de Weighted Average Cost of Capital-methode. De Weighted Average Cost of Capital wordt door het Bureau bepaald aan de hand van de bijlage bij dit landsbesluit.

#### Artikel 17

1. Bij de bepaling van de tarieven vindt verrekening plaats van de volgende verschillen, zoals die blijken uit de financiële verantwoording van het laatste jaar van de voorgaande tariefperiode en de eerste twee jaren van de lopende tariefperiode:
  - a. de verschillen tussen de geraamde en de gerealiseerde opbrengsten die zijn opgetreden als gevolg van de verschillen tussen de geraamde en de gerealiseerde omvang van het luchtverkeer en luchtvervoer, voor zover niet reeds verrekend met toepassing van artikel 7;
  - b. de verschillen tussen de geraamde en de gerealiseerde kosten die zijn opgetreden als gevolg van de verschillen tussen de geraamde en de gerealiseerde omvang van het luchtverkeer en luchtvervoer;
  - c. de verschillen tussen de geraamde en de gerealiseerde vermogenskosten, waaronder begrepen afschrijvings- en kapitaalkosten alsmede exploitatiekosten, die zijn opgetreden als gevolg van de verschillen tussen de geraamde en de gerealiseerde investeringen, indien de gerealiseerde investeringen bij de geraamde investeringen zijn achtergebleven om andere redenen dan de feitelijke ontwikkelingen in de omvang van het luchtverkeer en luchtvervoer.
2. Voor de in het eerste lid bedoelde verrekening komen noch andere kosten noch efficiencyverschillen in aanmerking.

### **Hoofdstuk 5 Luchtverkeersleidingsdiensten**

#### Artikel 18

1. De exploitant koopt luchtverkeersleidingsdiensten in voor het naderings- en aerodromeverkeer van de luchthaven. De kwaliteit van de te leveren diensten en de wijze van afrekening worden gespecificeerd in een inkoopcontract tussen de exploitant en de aanbieder van de luchtverkeersleidingsdiensten.

2. Tot de vaststelling van de tarieven, draagt het inkoopcontract een voorwaardelijk karakter. De exploitant zendt het definitieve inkoopcontract aan de minister en het Bureau.
3. De inkoopprijs van de luchtverkeersleidingsdiensten wordt bepaald met toepassing van het kostentoerekeningssysteem, bedoeld in het vijfde lid.
4. In het inkoopcontract wordt vastgelegd welke gegevens voor het kostentoerekeningssysteem benodigd zijn. De aanbieder van de luchtverkeersleidingsdiensten verplicht zich in het inkoopcontract om deze gegevens te leveren aan het Bureau.
5. Het kostentoerekeningssysteem wordt voorgeschreven door het Bureau. De exploitant baseert de inkoopprijs van de luchtverkeersleidingsdiensten op het voorgeschreven kostentoerekeningssysteem.
6. Het kostentoerekeningssysteem bestrijkt de operationele kosten, de afschrijvingen, de investeringen, de activa en het rendement op de activa van de aanbieder van de luchtverkeersleidingsdiensten.
7. Het aandeel van de operationele kosten, het aandeel van de afschrijvingen en het aandeel van de activa, worden door middel van door de aanbieder van de luchtverkeersleidingsdiensten onderbouwde verdeelsleutels, toegerekend aan de door de exploitant ingekochte luchtverkeersleidingsdiensten.
8. Aan de operationele kosten en de afschrijvingen wordt het maximaal toegestane rendement toegevoegd, zoals bepaald aan de hand van de bijlage, bedoeld in artikel 16, derde lid.
9. De waarde van de activa die betrokken zijn bij de te leveren luchtverkeersleidingsdiensten wordt bepaald op basis van:
  - a. de aanschafprijs, met toepassing van de door het Bureau voorgeschreven afschrijvingsmethode; en
  - b. de door de aanbieder van de luchtverkeersleidingsdiensten opgegeven levensduur van de betrokken activa, waarvan het Bureau bevoegd is de redelijkheid te toetsen en daarover bindende aanwijzingen te geven.
10. Bij een verrekening als bedoeld in artikel 7 zal de exploitant het effect van de verrekening op het tarief van het landingsgeld direct doorrekenen aan de aanbieder van de luchtverkeersleidingsdiensten.
11. In het inkoopcontract wordt vastgelegd dat indien zich uitzonderlijke en onvoorziene omstandigheden voordoen als bedoeld in artikel 20, de exploitant en de aanbieder van de luchtverkeersleidingsdiensten een aan die omstandigheden aangepaste inkoopprijs van de luchtverkeersleidingsdiensten overeenkomen.

#### Artikel 19

1. In het inkoopcontract, bedoeld in artikel 18, eerste lid, verplicht de aanbieder van luchtverkeersleidingsdiensten zich om de exploitant jaarlijks een financiële verantwoording over het voorgaande jaar te doen toekomen die bestaat uit een afzonderlijke exploitatierekening en een overzicht van toegerekende activa voor het naderings- en aerodrome-verkeer van de luchthaven.
2. Bij het opstellen van de financiële verantwoording wordt het toerekeningssysteem toegepast, bedoeld in artikel 18, vijfde lid.
3. De financiële verantwoording gaat vergezeld van een toelichting die in elk geval het volgende bevat:
  - a. een overzicht van de activa per categorie, zoals gespecificeerd in het toerekeningssysteem,

- met de toerekening aan het naderings- en aerodrome-verkeer van de luchthaven;
- b. een overzicht van de kosten en opbrengsten die betrekking hebben op het naderings- en aerodrome-verkeer van de luchthaven per categorie, zoals gespecificeerd in het toerekeningsstelsel, met de verdeelsleutels die daarbij zijn toegepast;
  - c. een specificatie van het verschil tussen de geraamde en de gerealiseerde opbrengsten uit het landingsgeld, voor zover dat het aan de luchtverkeersleidingsdiensten gerelateerde deel betreft, respectievelijk de kosten over het voorafgaande jaar in verband met de prognoses en de realisatie van de omvang van het luchthavenluchtverkeer;
  - d. een specificatie van de in het afgelopen jaar uitgevoerde investeringen met een specificatie van de verschillen met het oorspronkelijke investeringsplan;
  - e. een specificatie van het over het afgelopen jaar gerealiseerde efficiencyresultaat.

## **Hoofdstuk 6**

### **Uitzonderlijke en onvoorziene omstandigheden**

#### Artikel 20

1. Indien zich gedurende een lopende tariefperiode een of meer uitzonderlijke en onvoorziene omstandigheden van ingrijpende aard voordoen die buiten de macht van de exploitant liggen en die de kosten of opbrengsten van luchtverkeer en luchtvervoer in die mate beïnvloeden, dat handhaving van de geldende tarieven niet verantwoord is, kan de exploitant de minister verzoeken te besluiten tot vaststelling van aangepaste tarieven voor beperkte tijd.
2. Indien in het eerste lid bedoelde omstandigheden zich naar de overtuiging van de exploitant daadwerkelijk voordoen, doet hij daarvan gelijktijdig mededeling aan de minister en het Bureau, onder toevoeging van:
  - a. een nauwkeurige beschrijving van de uitzonderlijke en onvoorziene omstandigheden;
  - b. een schatting van de verwachte tijdsduur van de uitzonderlijke en onvoorziene omstandigheden;
  - c. een indicatie van de mate waarin de kosten en opbrengsten door deze uitzonderlijke en onvoorziene omstandigheden van de geraamde kosten en opbrengsten zullen gaan afwijken.
3. Op grond van de in het tweede lid overgelegde gegevens beslist de minister, na advies van het Bureau, of sprake is van uitzonderlijke en onvoorziene omstandigheden als bedoeld in het eerste lid, en doet van zijn beslissing schriftelijk mededeling aan het Bureau en de exploitant. De exploitant doet van deze beslissing onverwijld mededeling aan de luchtvaartmaatschappijen.
4. Zo spoedig mogelijk na de beslissing, bedoeld in het derde lid, zendt de exploitant een onderbouwd voorlopig voorstel inzake de bepaling van aangepaste tarieven voor mondelinge en schriftelijke spoedraadpleging aan de luchtvaartmaatschappijen. De exploitant geeft hierbij aan binnen welke termijn de raadpleging zal plaatsvinden. De strekking en de resultaten van de raadpleging worden door de exploitant schriftelijk vastgelegd.
5. De onderbouwing van het in het vierde lid bedoelde voorstel omvat in elk geval het volgende:

- a. hetgeen in het tweede lid wordt genoemd, met dien verstande dat ten aanzien van het in onderdeel c van dat lid genoemde een nauwkeuriger inschatting gegeven wordt;
  - b. een onderbouwde prognose van het tijdsbestek waarover de uitzonderlijke en onvoorziene omstandigheden zich zullen uitstrekken;
  - c. een beschrijving van de maatregelen die getroffen zullen worden om het effect van de uitzonderlijke en onvoorziene omstandigheden op de tarieven te beperken;
  - d. een berekening van de tijdelijke tarieven, zoveel als mogelijk met inachtneming van de voorschriften in de hoofdstukken 3, 4 en 5.
6. Zo spoedig mogelijk na afloop van de raadpleging van de luchtvaartmaatschappijen zendt de exploitant zijn definitieve voorstel met onderbouwing, vergezeld van de schriftelijke vastlegging van de raadpleging, aan de minister, onder gelijktijdige toezending aan het Bureau. In zijn voorstel maakt de exploitant melding van zijn overwegingen omtrent de door de luchtvaartmaatschappijen ingebrachte zienswijzen en de wijze waarop hij deze in het voorstel heeft verwerkt.
  7. Het Bureau beoordeelt het definitieve voorstel en zendt zijn advies daarover zo spoedig mogelijk aan de minister. De minister beslist daarover zo spoedig mogelijk en doet van zijn beslissing schriftelijk mededeling aan het Bureau en de exploitant. De exploitant doet van deze beslissing onverwijld mededeling aan de luchtvaartmaatschappijen.
  8. Een ministeriële regeling met algemene werking als bedoeld in artikel 3, tweede lid, van de Landsverordening Passagiersfaciliteitengelden of artikel 8, tweede lid, van de Landsverordening landings- en parkeergelden, strekkende tot vaststelling van tarieven, treedt zo spoedig mogelijk in werking voor een door de minister na advies van het Bureau te bepalen duur, doch niet langer dan tot het einde van de lopende tariefperiode.
  9. Indien de uitzonderlijke en onvoorziene omstandigheden, bedoeld in het eerste lid, zijn geëindigd vóór het verstrijken van de lopende tariefperiode, zendt de exploitant binnen een maand aan de minister, onder gelijktijdige toezending aan het Bureau, een evaluatie van de tijdelijke tarieven, waarin opgenomen een beschrijving van het effect dat de feitelijke ontwikkeling van het luchtverkeer en luchtvervoer en de aangepaste tarieven gedurende de uitzonderlijke en onvoorziene omstandigheden op de opbrengsten van luchtverkeer en luchtvervoer hebben gehad.
  10. Indien de uitzonderlijke en onvoorziene omstandigheden, bedoeld in het eerste lid, vóór het verstrijken van de lopende tariefperiode niet zijn geëindigd of naar verwachting niet zullen eindigen, doet de exploitant voor de eerstvolgende tariefperiode een tariefvoorstel. Daarbij wordt rekening gehouden met gefundeerde verwachtingen omtrent het eindigen van die omstandigheden. Ten behoeve van de raadpleging van de luchtvaartmaatschappijen voegt de exploitant aan zijn onderbouwing schriftelijke gegevens toe over het effect dat de feitelijke ontwikkeling van het luchtverkeer en luchtvervoer en de aangepaste tarieven tot dan op de opbrengsten van luchtverkeer en luchtvervoer hebben gehad.
  11. Na ingewonnen advies van het Bureau stelt de minister het einde van de uitzonderlijke en onvoorziene omstandigheden, bedoeld in het eerste lid, vast. De minister doet hiervan schriftelijk mededeling aan het Bureau en de exploitant. De exploitant doet hiervan onverwijld mededeling aan de luchtvaartmaatschappijen.

## **Hoofdstuk 7**

### **Overgangs- en slotbepalingen**

#### Artikel 21

1. De verschillen als bedoeld in artikel 17, eerste lid, onderdelen a, b en c, die zich hebben voorgedaan in de jaren 2015, 2016 en 2017 worden verrekend bij de bepaling van de tarieven voor de periode 2019 tot en met 2021.
2. In afwijking van het in het eerste lid bepaalde, wordt het in artikel 17, eerste lid, onderdeel a, bedoelde verschil dat zich heeft voorgedaan in het jaar 2015 verrekend op de wijze als in de artikelen 7 en 8 bepaald, indien dat verschil, verminderd dan wel vermeerderd met het verschil dat zich heeft voorgedaan in het jaar 2016, buiten de door het Bureau vóór de aanvang van de periode 2016 tot en met 2018 vastgestelde bandbreedte valt.

#### Artikel 22

Dit landsbesluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van bekendmaking, met uitzondering van artikel 21, dat terugwerkt tot en met 1 januari 2015.

#### Artikel 23

Dit landsbesluit wordt aangehaald als: Landsbesluit methodiek bepaling passagiersfaciliteitengelden en landings- en parkeergelden.

Gegeven te Willemstad, 15 december 2017  
N.C. RÖMER – KENEPA

De Minister van Verkeer, Vervoer  
en Ruimtelijke Planning,  
Z.A.M. JESUS-LEITO

Uitgegeven de 17<sup>de</sup> januari 2018  
De Minister van Algemene Zaken,  
E.P. RHUGGENAATH

**NOTA VAN TOELICHTING behorende bij het Landsbesluit, houdende algemene maatregelen, van de 15<sup>de</sup> december 2017 ter uitvoering van artikel 3, eerste lid, van de Landsverordening passagiersfaciliteitengelden<sup>3</sup> en artikel 8, eerste lid, van de Landsverordening landings- en parkeergelden<sup>4</sup> (Landsbesluit methodiek bepaling passagiersfaciliteitengelden en landings- en parkeergelden).**

## **I. Algemeen deel**

### **I.1 Voorgeschiedenis en strekking van het ontwerp.**

Het voorliggende landsbesluit, houdende algemene maatregelen, geeft uitvoering aan de in artikel 3, eerste lid, van de Landsverordening passagiersfaciliteitengelden en artikel 8, eerste lid, van de Landsverordening landings- en parkeergelden opgenomen opdracht tot het stellen van regels inzake de uitgangspunten en de methode voor de bepaling van de tarieven van de passagiersfaciliteitengelden die op de luchthaven van Curaçao door de exploitant van de luchthaven geïnd worden van de vertrekkende passagiers en transferpassagiers en van het landingsgeld en het parkeergeld dat op die luchthaven door de exploitant geïnd wordt van de luchtvaartmaatschappijen.

Op 2 november 2011 heeft de Raad van Ministers (zaaknummer 2011/071878) op voorstel van de toenmalige Minister van Verkeer, Vervoer en Ruimtelijke Planning besloten, dat de bepaling van de tarieven van de passagiersfaciliteitengelden, het landingsgeld en het parkeergeld in het vervolg zou geschieden op basis van kostenoriëntatie met gebruikmaking van een 'regulatory cost model' ofwel een kostentoerekeningsysteem.

Bureau Telecommunicatie en Post is door de Raad van Ministers aangewezen als regulator van de genoemde luchthaventarieven, hetgeen inhoudt het ontwikkelen van methodieken voor het berekenen van de tarieven van passagiersfaciliteitengelden, het landingsgeld en parkeergeld, het voorbereiden van daarmee verband houdende wetgeving, het monitoren van de tarievenprocedure en het adviseren van de minister met betrekking tot de voorgestelde tarieven. In verband hiermee heeft Bureau Telecommunicatie en Post op basis van algemeen aanvaarde uitgangspunten in 2011 een methode ontworpen waarmee jaarlijks de tarieven kunnen worden bepaald en waarmee tariefvoorstellen kunnen worden getoetst en beoordeeld aan de hand van duidelijke criteria. Hierbij is zoveel mogelijk voldaan aan de aanbevelingen van de International Civil Aviation Organization (ICAO) ten aanzien van de tarieven voor het gebruik van de luchthaven en de luchtverkeersleidingsdiensten<sup>5</sup>.

Aangezien de Eilandsverordening Passagiersfaciliteitengelden 1988<sup>6</sup> en de Eilandsverordening landings- en parkeergelden<sup>7</sup> voor de beoogde werkwijze geen grondslag bevatten, is deze bij de Landsverordening tot wijziging van de Eilandsverordening Passagiersfaciliteitengelden 1988 en

---

<sup>3</sup> P.B. 2013, no. 75 (GT)

<sup>4</sup> P.B. 2013, no. 74 (GT)

<sup>5</sup> ICAO's Policies on charges for airports and air navigation services, Doc 9082, 9th edition 2012.

<sup>6</sup> A.B. 1988, no. 36; deze eilandsverordening had ingevolge artikel 5, eerste lid, van de Algemene overgangsregeling wetgeving en bestuur Land Curaçao met ingang van 10-10-2010 de staat van landsverordening van het Land Curaçao verkregen.

<sup>7</sup> A.B. 2006, no. 89; deze eilandsverordening had ingevolge artikel 5, eerste lid, van de Algemene overgangsregeling wetgeving en bestuur Land Curaçao met ingang van 10-10-2010 de staat van landsverordening van het Land Curaçao verkregen.

de Eilandsverordening landings- en parkeergelden<sup>8</sup> geschapen. Daarbij is tevens bepaald, dat de tarieven bij ministeriële regeling met algemene werking worden vastgesteld. De eerste op een kostentoerekeningsstelsel gebaseerde tarieven zijn op 1 december 2012 in werking getreden<sup>9</sup>.

De in 2013, 2014 en 2015 door de exploitant opgedane ervaringen met het kostentoerekeningsmodel hebben na overleg daarover, waaraan ook de Curaçaose Burgerluchtvaart Autoriteit (CBA) en Dutch Caribbean Air Navigation Service Provider N.V. (DC-ANSP) hebben deelgenomen, geleid tot heroverweging van het oorspronkelijke uitgangspunt van een jaarlijkse procedure tot bepaling en vaststelling van de tarieven. Aangezien een deugdelijke tarievenprocedure relatief veel tijd en administratieve lasten met zich meebrengt en een jaarlijkse algehele aanpassing de stabiliteit van de tarieven niet bevordert, is geconcludeerd dat het meer voor de hand ligt om de evaluatie van geldende tarieven en bepaling van nieuwe tarieven eenmaal per drie kalenderjaren te laten plaatsvinden.

De overwegingen om te besluiten tot een driejaarlijkse tarievenprocedure en de implicaties daarvan zijn neergelegd in de nota 'Implications of a transition to a 3-year evaluation and charge setting procedure for Curaçao airport' van Bureau Telecommunicatie en Post d.d. 6 februari 2015, die op 4 juni 2015, zaaknr. 2015/018004, door ondergetekende is goedgekeurd. De in het voorliggende landsbesluit voorgeschreven tariefprocedure is gebaseerd op deze nota. In paragraaf I.2 van deze nota van toelichting worden de tarievenprocedure en de principes die daaraan ten grondslag liggen in grote lijnen geschetst en in hoofdstuk II waar nodig in detail.

Bij de bepaling van de passagiersfaciliteitengelden, het landingsgeld en het parkeergeld zijn de direct betrokkenen:

- De Minister van Verkeer, Vervoer en Ruimtelijke Planning, aan wie in de Landsverordening Passagiersfaciliteitengelden en de Landsverordening landings- en parkeergelden, de regelgevende bevoegdheid tot de vaststelling van tarieven is gedelegeerd;
- Het Bureau Telecommunicatie en Post dat onder de verantwoordelijkheid van de Minister van Verkeer, Vervoer en Ruimtelijke Planning de taken uitvoert zoals hierboven omschreven;
- De exploitant van de luchthaven, thans Curaçao Airport Partners N.V. (CAP), die is aangewezen als de bevoegde tot heffing en inning van passagiersfaciliteitengelden, het landingsgeld en parkeergeld, en ten goede van wie de geïnde gelden komen<sup>10</sup>;
- De aanbieder van luchtverkeersleidingsdiensten DC-ANSP die diensten verleent ten behoeve van het naderings- en aerodrome-verkeer van de luchthaven van Curaçao;
- De luchtvaartmaatschappijen die als gebruikers van de luchthavenfaciliteiten geconsulteerd moeten worden over voorgestelde tariefwijzigingen.

## **I. 2 Schets van de in dit landsbesluit geregelde tariefprocedure**

### **I.2.1 Hoofdelementen van het reguleringssysteem**

---

<sup>8</sup> P.B. 2012, no. 76 (Staten 2011-2012-16)

<sup>9</sup> Ministeriële regeling vaststelling passagiersfaciliteitengelden (P.B. 2012, no. 81) en Ministeriële regeling vaststelling landings- en parkeergelden (P.B. 2012, no. 82).

<sup>10</sup> Landsbesluit van de 17<sup>de</sup> juni 2013, no. 13/1340, ter uitvoering van de artikelen 2 en 5, eerste lid, van de Eilandsverordening passagiersfaciliteitengelden 1988 (P.B. 2013, no. 73) en Landsbesluit van de 17<sup>de</sup> juni 2013, no. 13/1339, ter uitvoering van artikel 7, eerste lid, van de Eilandsverordening landings- en parkeergelden (P.B. 2013, no. 72).



Omdat de exploitant op de markt van luchtvaartactiviteiten als enige verschaffer daarvan een economische machtspositie heeft, dient een reguleringssysteem te voorkomen dat misbruik van die marktmacht wordt gemaakt. Daartoe is voor de tarieven van de passagiersfaciliteitengelden, het landingsgeld en parkeergeld een sectorspecifieke ex-ante regulering ontworpen die gekenmerkt wordt door kostenoriëntatie inclusief een ex-ante vastgesteld maximaal toegestaan rendement voor de vermogensverschaffers. De aan de hand van deze 'cost plus' regulering bepaalde luchthaventarieven brengt de exploitant aan de gebruikers van de luchthaven (luchtvaartmaatschappijen en passagiers) in rekening.

De kostenoriëntatie in het reguleringssysteem leidt ertoe dat de luchtvaartactiviteiten onderscheiden worden van de niet-luchtvaartactiviteiten van de luchthaven. Niet-luchtvaartactiviteiten zijn bijvoorbeeld autoparkeer- en winkelfaciliteiten. Alleen die kosten en activa die aan de luchtvaartactiviteiten zijn toe te schrijven, dienen als basis voor de vast te stellen luchthaventarieven. Daarbij dienen ook de kosten van het in de toegedeelde activa geïnvesteerde vermogen tegen een rendement te worden verdisconteerd dat ten hoogste gelijk is aan het maximaal toegestane rendement (zie de bijlage Weighted Average Cost of Capital (WACC) bij dit landsbesluit). De toegedeelde kosten vormen samen met dat rendement de genoemde 'cost-plus' regulering.

Dezelfde uitgangspunten gelden voor de verschaffing van luchtverkeersleidingsdiensten: de kostenoriëntatie blijkt uit de toedeling van uitsluitend die exploitatiekosten en activa die mogen worden toegerekend aan de naderings- en aerodrome- luchtverkeersleidingsdiensten voor de luchthaven van Curaçao. Ook het rendement over het in de daarbij betrokken activa geïnvesteerde vermogen is gemaximeerd volgens dezelfde WACC-methodiek. De exploitant van de luchthaven koopt de luchtverkeersleidingsdiensten in van de verschaffer van die diensten, daarbij rekening houdend met het voorgeschreven kostentoekekeningsysteem en een rendement dat ten hoogste gelijk is aan de maximaal toegestane WACC voor die diensten.

Bij de toedeling van de kosten aan de luchtvaartactiviteiten dienen alle exploitatie- en vermogenskosten voor de luchtvaartactiviteiten in aanmerking genomen te worden (het integraliteitsprincipe) naar de mate waarin de kosten en activa worden benut voor de luchtvaartactiviteiten (het proportionaliteitsprincipe) en op basis van de historische kosten voor de betrokken activa (het marktconformiteitsprincipe).

### **I.2.2 Driejarensysteem van goedgekeurde tarieven**

Dit landsbesluit schrijft een driejarig systeem voor de gereguleerde tarieven voor. Vergeleken met een jaarlijkse vaststelling van de tarieven heeft deze opzet het voordeel dat de administratieve lasten sterk ingeperkt kunnen worden, terwijl de luchthaventarieven beter voorspelbaar worden voor zowel de exploitant als de luchtvaartmaatschappijen. Bovendien ontstaat een grotere transparantie van de tariefopbouw en de tariefontwikkeling. Daarmee is ook de consultatie van de luchtvaartmaatschappijen gediend.

Alleen bij sterkere fluctuaties in de tariefopbrengsten als gevolg van fluctuaties in het luchtverkeer en luchtvervoer kunnen nog tussentijdse verrekeningen in de tarieven plaatsvinden. Zie hiervoor verder de toelichting bij hoofdstuk 2.

### **I.2.3 ICAO aanbevelingen**

Bij de vormgeving van het reguleringskader is rekening gehouden met de aanbevelingen van de ICAO met betrekking tot luchthaven- en luchtverkeersleidingsheffingen. Belangrijke elementen in de aanbevelingen zijn transparantie, redelijkheid en non-discriminatie van de tarieven, effectieve consultatie van de gebruikers van de luchthaven- en luchtverkeersleidingsfaciliteiten, geen voorfinanciering van investeringen uit de tarieven en een niet-proportionele heffingsgrondslag voor luchtverkeersleidingstarieven.

### **I.2.4 De methodiek en het beoordelingskader**

De exploitant en de verschaffer van luchtverkeersleidingsdiensten krijgen elk een kostentoerekeningsstelsel voorgeschreven dat recht doet aan de kostengeoriënteerdheid van de op dat stelsel gebaseerde tarieven en een maximaal toegestaan rendement op basis van een voorgeschreven maximale WACC. Rekening houdend met de wensen van de luchtvaartmaatschappijen tijdens de consultatie, de verwachte luchtverkeers- en vervoersontwikkelingen en de voorgenomen investeringen alsmede eventuele verrekeningen uit een voorgaande periode komt de exploitant tot onderbouwde tariefvoorstellen voor een periode van drie jaar die hij aan de minister voorlegt.

Het Bureau adviseert de minister over de tariefvoorstellen. Daartoe worden de tariefvoorstellen getoetst aan de hand van:

- a. de principes van kostenoriëntatie en een maximaal toegestaan rendement, zoals vastgelegd in het toerekeningsstelsel;
- b. de redelijkheid van de tarieven in de zin van relatieve jaarlijkse veranderingen;
- c. het non-discriminatieprincipe, dat niet toelaat dat door de beoogde luchthaventarieven individuele gebruikers voor gelijke diensten worden bevoordeeld of benadeeld ten opzichte van andere gebruikers van de luchthaven; en
- d. de resultaten van de consultaties.

### **I.2.5 De procedure van tariefbepaling**

Na consultatie van de luchtvaartmaatschappijen stuurt de exploitant vóór 1 juli van het jaar dat voorafgaat aan een tariefperiode van drie jaren een onderbouwd tariefvoorstel aan de minister en het Bureau. In het ingediende tariefvoorstel kunnen de voorgestelde tarieven binnen de driejaarsperiode van jaar tot jaar verschillen.

Uiterlijk 1 november na indiening neemt de minister na advies van het Bureau een beslissing over de het tariefvoorstel van de exploitant. De exploitant informeert direct daarna de luchtvaartmaatschappijen over deze beslissing. De nieuwe tarieven worden bij ministeriële regeling met algemene werking vastgesteld en treden in werking op 1 januari van het eerste jaar van de eerstvolgende tariefperiode.

Tussentijds kan de minister op advies van het Bureau door de exploitant onderbouwde verrekeningen vaststellen. Voor uitzonderlijke en onvoorziene omstandigheden is in hoofdstuk 6 voorzien in een procedure waarmee van de vastgestelde tarieven afgeweken kan worden.

### **I.3 Financiële consequenties**

De in dit landsbesluit neergelegde tariefprocedure beoogt voor de luchthavenexploitant en de verschaffer van luchtverkeersleidingsdiensten een kostendekkende exploitatie te bewerkstelligen. Deze kostendekking is inclusief een rendement dat ten hoogste gelijk is aan het maximaal toegestane rendement, waarbij de belangen van de luchtvaartmaatschappijen adequaat zijn geborgd tegen misbruik van marktmacht.

De kosten van het Bureau voor de ontwikkeling van het reguleringssysteem en de driejaarlijkse en eventuele tussentijdse toetsing van de tariefvoorstellen worden betaald uit de concessievergoeding die de exploitant van de luchthaven betaalt aan Hato International Airport N.V. (dochtermaatschappij van Curaçao Airport Holding N.V.). Dit heeft geen directe invloed op de begroting van het Land.

Indirect kan er wel een effect van uitgaan, doordat de kosten van Curaçao Airport Holding N.V. toenemen, waardoor minder winst wordt gerealiseerd en daardoor minder ruimte voor een eventuele dividenduitkering ontstaat. Dit effect is echter van zeer beperkte omvang.

### **I.4 Het advies van de Raad van Advies (RvA no. RA/03-17-LB)**

#### **I.4.1**

In het algemeen gedeelte van haar advies verzoekt de Raad aan te geven in welke mate bij de vaststelling van de methodes voor de bepaling van de tarieven voor de luchthaven rekening is gehouden met het kostenaspect c.q. door de betrokken organisaties te realiseren kostenefficiency, aangezien de Raad de indruk heeft dat in het ontwerp enkel opwaartse tariefsaanpassingen als mogelijkheid worden beklemtoond voor het bewerkstelligen van een kostendekkende exploitatie.

Eén van de criteria aan de hand waarvan het tariefvoorstel van de exploitant beoordeeld dient te worden, betreft de 'redelijkheid' van de tarieven. Zoals in de nota van toelichting wordt opgemerkt, houdt dit onder meer in dat er geen wanverhouding mag bestaan tussen de tarieven en hetgeen ervoor geboden wordt. Op grond van dit criterium kan ook een disproportionele verhoging van een van de tarieven als onredelijk worden aangemerkt.

Mede in het belang van de concurrentiepositie van de luchthaven is dit criterium relevant en zullen bij de beoordeling van het tariefvoorstel dus ook de kostenontwikkelingen en mogelijk te behalen efficiëntie in beschouwing worden genomen. Zie hiervoor de ingevolge artikel 10, onderdeel g, van het ontwerp te verstrekken prognose van de door de exploitant te behalen efficiencywinst.

In dit kader wordt tevens gewezen op de door de exploitant te houden consultaties met de luchtvaartmaatschappijen, waarin de luchtvaartmaatschappijen in de gelegenheid worden gesteld hun zienswijze op het tariefvoorstel te uiten. Dit houdt tevens in een zienswijze op de door de exploitant gepresenteerde kostenontwikkelingen en te behalen efficiencywinsten. Bij het indienen van het tariefvoorstel dient de exploitant tevens een rapportage van deze consultaties aan de minister te overleggen, welke bij de evaluatie en besluitvorming in beschouwing wordt genomen.

Voorts dient de exploitant bij indiening van het tariefvoorstel een vergelijking te overleggen van de beoogde tarieven met de tarieven van een aantal door het Bureau te specificeren luchthavens in de regio die zich bevinden in concurrerende toeristische bestemmingen. Zie artikel 10, onderdeel i, van het ontwerp. Juist met het oog op het waarborgen van de concurrentiepositie van de luchthaven is deze informatie van belang.

Tenslotte wordt benadrukt dat het ontwerp voorziet in tariefaanpassingen, welke zowel opwaarts als neerwaarts kunnen zijn. Dit geldt voor zowel de reguliere als tussentijdse aanpassingen.

#### **I.4.2**

In haar inhoudelijke opmerkingen merkt de Raad op, dat uit artikel 4, zevende lid, blijkt, dat bij nalatigheid van de exploitant het Bureau zorg moet dragen voor de consultatie van de luchtvaartmaatschappijen. Opgemerkt wordt, dat het in genoemd artikellid bedoelde overleg geen consultatie kan zijn als bedoeld in artikel 6. Een consultatie als daar bedoeld kan uitsluitend georganiseerd worden door de exploitant. Het Bureau kan een dergelijke consultatie derhalve niet verzorgen.

Verder adviseert de Raad in het voorgestelde artikel 8, tweede lid, te expliciteren binnen welke termijn de exploitant de door het Bureau gevraagde informatie moet verstrekken voor de beoordeling van een voorstel als bedoeld in artikel 7, derde, vierde of vijfde lid van het ontwerp. De in genoemde artikelleden bedoelde gevallen betreffen het verzoek om ontbrekende of nadere gegevens dan wel toelichting of nadere toelichting bij de reeds overgelegde gegevens te verstrekken. De omvang van een dergelijk verzoek hangt derhalve af van de mate waarin de reeds overgelegde gegevens al dan niet toereikend zijn. Afhankelijk van de omvang van het verzoek is het wenselijk de nodige flexibiliteit te bewaren betreffende de aan de exploitant te stellen termijn voor verstrekking van de verzochte informatie.

#### **I.4.3**

Uit een opmerking inzake de nota van toelichting blijkt dat de Raad in de veronderstelling verkeert, dat op grond van artikel 17, eerste lid, onderdeel b, verrekening van de verschillen ten aanzien van de constante kosten plaatsvindt, en wel over dat deel van de constante kosten welke niet terugverdiend konden worden vanwege het niet kunnen halen van de break-even afzet en -omzet. Zoals in artikel 17, eerste lid, onderdeel b van het ontwerp en in de nota van toelichting is opgenomen, komen voor verrekening ook in aanmerking de verschillen die in de exploitatiekosten zijn opgetreden als gevolg van de verschillen tussen de geraamde en gerealiseerde omvang van het luchtverkeer en luchtvervoer over het laatste jaar van de voorgaande tariefperiode en de eerste twee jaren van de lopende tariefperiode. Te denken valt bijvoorbeeld aan hogere kosten voor inzet van bepaald personeel, welke inzet direct samenhangt met de afhandeling van een hogere gerealiseerde omvang van luchtverkeer en -vervoer dan de geraamde omvang.

#### **I.4.4**

De overige inhoudelijke, wetstechnische en redactionele opmerkingen van de Raad zijn in het ontwerp en de nota van toelichting verwerkt, met uitzondering van het voorstel een termijn op te nemen in artikel 8, tweede lid, met betrekking tot het voldoen aan het verzoek tot het

verstrekken van ontbrekende of nadere gegevens dan wel toelichting of nadere toelichting bij overgelegde gegevens. In genoemd artikellid is geen termijn opgenomen, omdat deze geheel afhankelijk is van de aard en de omvang van de bedoelde gegevens of toelichting. Uiteraard wordt hierbij rekening gehouden met het in het landsbesluit voorgeschreven tijdpad.

## **II. Artikelsgewijs deel**

### **Artikelen 1 en 2 (Algemene bepalingen)**

#### **Artikel 1**

De begripsbepalingen “exploitant” en “luchtvaartmaatschappij” opgenomen in het eerste lid van artikel 1, zijn ontleend aan de landsverordeningen die ten grondslag liggen aan dit landsbesluit. Onder het begrip ‘jaar’ wordt steeds verstaan een kalenderjaar. In dit landsbesluit wordt dus geen onderscheid naar boekjaar gemaakt.

Het tweede lid van dit artikel geeft een omschrijving van de luchtvaartactiviteiten van de exploitant. Op deze omschrijving wordt de kostenoriëntatie gebaseerd zoals die is uitgewerkt in het kostentoerekeningsmodel.

#### **Artikel 2**

Dit artikel regelt de verplichting van de bij de in dit landsbesluit voorgeschreven tariefprocedure betrokken partijen om de op basis van dit landsbesluit aan hen verstrekte en ontvangen documenten en gegevens steeds te behandelen als bedrijfsvertrouwelijk of economisch gevoelig. Het gaat hierbij met name om de op basis van de artikelen 3, 4, 5, 6, 7 en 8 ter beschikking gestelde en in hoofdstuk 3 gespecificeerde documenten en gegevens en de op basis van artikel 20 door betrokken partijen ter beschikking gestelde documenten en gegevens.

### **Artikelen 3 tot en met 8 (Procedurele bepalingen)**

In paragraaf 1 van hoofdstuk 2 (artikelen 3 tot en met 6) wordt de procedure van de driejaarlijkse evaluatie en vaststelling van de tarieven uitgewerkt. Deze artikelen bestrijken het jaar dat voorafgaat aan een nieuwe tariefperiode.

De artikelen 3 en 4 bevatten de verplichtingen van de exploitant ten aanzien van de indiening van het tariefvoorstel. Het zevende, achtste en negende lid van artikel 4 voorzien in een afwijkende procedure in geval de exploitant in gebreke blijft met de indiening van een tariefvoorstel of zijn tariefvoorstel onvoldoende heeft onderbouwd.

Artikel 5 bevat de verplichtingen van de luchtvaartmaatschappijen in verband met het tariefvoorstel.

Artikel 6 bevat de verplichtingen van de exploitant ten aanzien van de aan de indiening van het tariefvoorstel voorafgaande consultaties van de luchtvaartmaatschappijen. Zo mogelijk geeft de exploitant gehoor aan de tijdens de consultatie geuite wensen van de luchtvaartmaatschappijen. Indien wordt afgeweken van deze wensen, geschiedt dit gemotiveerd. Deze motivering, de schriftelijke verslagen van de consultaties en de daarmee samenhangende correspondentie maken deel uit van de onderbouwing van het tariefvoorstel, opdat de minister en het Bureau een volledig beeld krijgen van de standpunten van de diverse belanghebbenden bij het tariefvoorstel.

Paragraaf 2 van hoofdstuk 2 (artikelen 7 en 8) behandelt de tussentijdse verrekening van verschillen tussen de geraamde en de gerealiseerde tariefopbrengsten van het luchtverkeer en luchtvervoer.

Verschillen in tariefopbrengsten vloeien voort uit een snellere dan wel tragere ontwikkeling van het luchtverkeer en luchtvervoer dan in de ramingen is voorzien. Deze ramingen zijn dan ook een belangrijk onderdeel van de consultatie van de luchtvaartmaatschappijen. Het reguleringssysteem beoogt zoveel mogelijk tegemoet te komen aan de noodzaak van stabiliteit in de bedrijfsvoering van de luchtvaartmaatschappijen en de exploitant van de luchthaven. Om die reden vindt verrekening van positieve en/of negatieve verschillen tussen de geraamde en gerealiseerde tariefopbrengsten over een tariefperiode in principe eerst plaats bij de vaststelling van de tarieven van een volgende tariefperiode.

De mogelijkheid van tussentijdse verrekening beoogt te voorkomen dat in geval van een sterk afwijkende ontwikkeling in de omvang van het luchtverkeer en luchtvervoer eventuele verschillen tussen de geraamde en gerealiseerde opbrengsten zo hoog oplopen, dat in de volgende tariefperiode onwenselijk grote tariefwijzigingen (omhoog of omlaag) zouden moeten plaatsvinden. Het ijkpunt hiervoor is de ingevolge artikel 7, eerste lid, vóór de aanvang van de desbetreffende tariefperiode door het Bureau vastgestelde bandbreedte.

De beslissing over tussentijdse verrekening is dus afhankelijk van de vastgestelde bandbreedte. De bandbreedte is een percentage van de geraamde tariefopbrengsten, waarbinnen de gerealiseerde tariefopbrengsten in positieve of negatieve zin maximaal mogen afwijken van de geraamde tariefopbrengsten.

- Als de gerealiseerde tariefopbrengsten binnen de vastgestelde bandbreedte vallen, vindt geen tussentijdse verrekening plaats.
- Als de gerealiseerde tariefopbrengsten buiten de vastgestelde bandbreedte vallen, kan tussentijdse verrekening plaatsvinden.

Een tussentijdse verrekening kan resulteren in tussentijdse tariefsverhoging dan wel tariefsverlaging.

Gedurende een tariefperiode kan zich twee keer een tussentijdse verrekening voordoen.

- a. In het eerste jaar van de lopende tariefperiode wordt vastgesteld, of de tariefopbrengsten in het laatste jaar van de vorige tariefperiode onder of boven de bandbreedte uitkomen als gevolg van afwijkingen tussen de geraamde en gerealiseerde luchtverkeers- en vervoerscijfers. Indien dat het geval is, zal verrekening plaatsvinden in de tarieven van het tweede jaar van de lopende tariefperiode (artikel 7, tweede lid, onderdeel a, en derde lid).
- b. In het tweede jaar van de lopende tariefperiode kan worden vastgesteld of het verschil tussen de geraamde en gerealiseerde tariefopbrengsten van het laatste jaar van de voorgaande tariefperiode en het eerste jaar van de lopende tariefperiode cumulatief buiten de bandbreedte vallen, dan wel dat het verschil van alleen het eerste jaar van de lopende tariefperiode buiten de bandbreedte valt. Indien een van beide het geval is, kan verrekening plaatsvinden in het derde jaar van de lopende periode (artikel 7, tweede lid, onderdeel b, en

vierde lid).

Als een verschil tussen de geraamde en gerealiseerde opbrengsten cumulatief over de twee bedoelde jaren binnen de bandbreedte blijft, dan wordt dat verschil verrekend in de tarieven van de eerstvolgende tariefperiode (zie artikel 17, aanhef en onderdeel a).

Indien zich een verschil voordoet dat buiten de bandbreedte valt, dan stuurt de exploitant de minister een onderbouwd voorstel voor tussentijdse tariefaanpassing onder gelijktijdige toezending aan het Bureau, dat de minister daarover adviseert. De minister stelt de aangepaste tarieven vast.

De exploitant kan ervoor kiezen om in zijn voorstel voor tussentijdse aanpassing de verrekening van verschillen tussen geraamde en gerealiseerde opbrengsten niet of niet volledig te laten plaatsvinden (artikel 7, vijfde lid). Dit kan bijvoorbeeld samenhangen met mogelijk te verwachten ongewenste effecten van een tariefaanpassing op het luchtverkeer of luchtvervoer. De exploitant dient alsdan zijn overwegingen kenbaar te maken.

Bij tussentijdse verrekening vindt consultatie van de luchtvaartmaatschappijen niet plaats, omdat de verrekeningswijze ex ante volledig is vastgelegd en de verschillen tussen geraamd en gerealiseerd luchtverkeer en luchtvervoer door een accountant zijn gecontroleerd. De exploitant stelt de luchtvaartmaatschappijen er wel vroegtijdig van op de hoogte dat hij een voorstel tot verrekening heeft ingediend en wat de strekking daarvan is. Bij de consultatie voor de tarieven van de eerstvolgende tariefperiode worden deze verrekeningen alsnog verantwoord aan de luchtvaartmaatschappijen.

De documenten en gegevens die in het kader van de in hoofdstuk 2 voorgeschreven procedures moeten worden overgelegd, worden in de artikelen van hoofdstuk 3 gespecificeerd. Het Bureau is bevoegd ontbrekende of nadere gegevens en toelichting te vorderen. De exploitant is verplicht die binnen de gestelde termijn te verstrekken.

#### **Artikelen 9 tot en met 12 (Documenten en gegevens)**

Deze artikelen specificeren de documenten en gegevens die door de luchtvaartmaatschappijen (artikel 9) en de exploitant (artikelen 10, 11 en 12) dienen te worden verstrekt als onderdelen van de onderbouwing van het tariefvoorstel, de daaraan voorafgaande consultaties en de tussentijdse verrekening, waarvan de procedures in hoofdstuk 2 zijn beschreven.

De in hoofdstuk 3 gespecificeerde documenten en gegevens die de exploitant zowel aan de minister als aan het Bureau verstrekt verschillen in principe niet van de aan de luchtvaartmaatschappijen te verstrekken gegevens voor of tijdens de consultaties (vergelijk artikel 10 met artikel 6, tweede lid). De gegevens betreffen de financiële verantwoording over de voorafgaande jaren, te weten het laatste jaar van de voorgaande tariefperiode en de eerste twee jaren van de lopende tariefperiode. Verder worden de verwachtingen en plannen voor de eerstvolgende periode van drie jaren door de exploitant verstrekt met betrekking tot de ontwikkeling van het luchtverkeer en luchtvervoer, de met het oog op de luchtvaartactiviteiten voorgenomen investeringen en de uit de luchtvaartactiviteiten voortvloeiende verwachte kosten, de verwachte opbrengsten uit de voorgestelde nieuwe tarieven en het maximaal toegestane

rendement over de op de luchtvaartactiviteiten betrekking hebbende activa, conform het voorgeschreven kostentoerekeningsstelsel.

Eén kosten- en opbrengstenpost in het toerekeningsstelsel betreft de door de exploitant ingekochte en nog in te kopen luchtverkeersleidingsdiensten. Over de betrokken kosten en opbrengsten alsmede het maximaal toegestane rendement op deze ingekochte en in te kopen diensten conform het daartoe voorgeschreven kostentoerekeningsmodel verstrekt de exploitant afzonderlijke gegevens aan de luchtvaartmaatschappijen, de minister en het Bureau (zie artikel 10, onderdelen l tot en met o).

In de onderbouwing van het tariefvoorstel (zie artikel 10, onderdeel g) en in de jaarlijkse financiële verantwoording (zie artikel 12, derde lid, onderdeel e) wordt de verwachte respectievelijk de gerealiseerde efficiencyontwikkeling door de exploitant aangegeven. Het gaat daarbij om de operationele efficiency die wordt weergegeven door de verhouding tussen enerzijds de aan de luchtvaartactiviteiten toegeschreven exploitatiekosten en anderzijds outputindicatoren zoals het aantal passagiersbewegingen, het aantal 'work load units' en het aantal verkeersbewegingen.

#### **Artikelen 13 tot en met 17 (De bepaling van de tarieven)**

Dit hoofdstuk voorziet in de regeling van de hoofdelementen van de methodiek voor de bepaling van de tarieven en de uitgangspunten die daaraan ten grondslag liggen. In hoofdstuk I.2 van deze nota van toelichting zijn deze in hun onderlinge samenhang reeds beschreven.

De voorgestelde tarieven worden getoetst aan de criteria die in artikel 13, eerste lid, genoemd worden: kostenoriëntatie, non-discriminatie, transparantie en redelijkheid.

Het eerste criterium betreft de kostengeoriënteerdheid voor het geheel van de tarieven. Dit betekent dat de tarieven niet afzonderlijk op hun kostenoriëntatie worden getoetst. De exploitant kan voorstellen om per individueel tarief zodanig af te wijken van de aan dat tarief toegedeelde kosten, dat de totale opbrengsten van alle tarieven tezamen kosten georiënteerd zijn. In concreto kan de exploitant bijvoorbeeld overwegen om het tarief voor de passagiersfaciliteitengelden te differentiëren naar bepaalde categorieën passagiers. Ook met het oog op het acquireren van nieuwe luchtvaartactiviteiten is het niet ongebruikelijk op tijdelijke basis de tarieven te differentiëren. De transparantie wordt in dergelijke gevallen gediend met een uiteenzetting van de redenen daarvoor.

Het tweede criterium is dat de tarieven non-discriminatoire moeten zijn. Dit impliceert dat bij de tarieven voor gelijke diensten geen onderscheid mag worden gemaakt tussen passagiers en tussen luchtvaartmaatschappijen.

Het derde criterium betreft de transparantie van de tarieven. Deze blijkt onder meer uit de kwaliteit van de consultaties en de ten behoeve daarvan verstrekte gegevens ter onderbouwing van de tarieven. Ook is de transparantie gediend met de toetsing van de tariefvoorstellen door een onafhankelijke instantie.

Het vierde criterium betreft de redelijkheid van de tarieven. Dit houdt onder meer in dat er geen



wanverhouding mag bestaan tussen de tarieven en hetgeen ervoor geboden wordt. Met deze eis moet worden voorkomen dat voorzieningen worden gerealiseerd waar gebruikers van de luchthaven geen behoefte aan hebben maar die wel doorwerken in de tarieven. Op grond van dit criterium kan ook een disproportionele verhoging van een van de tarieven als onredelijk worden aangemerkt.

De artikelen 14 en 15 stellen regels inzake het voorgeschreven toerekeningsstelsel voor de met de luchtvaartactiviteiten gemoeide exploitatiekosten op basis van door de exploitant te beargumenteren verdeelsleutels. De exploitant dient zijn boekhouding op dit toerekeningsstelsel in te richten.

Het maximaal toegestane rendement is geregeld in artikel 16. De met de luchtvaartactiviteiten gemoeide activa worden toegerekend aan de zogenaamde Regulatory Asset Base (RAB) op basis van door de exploitant te beargumenteren verdeelsleutels. Op de RAB is een maximaal door het Bureau voorgeschreven rendement van toepassing, de WACC, zoals beschreven in de bijlage bij dit landsbesluit.

Artikel 17 regelt de verrekening van een drietal verschillen tussen geraamde en gerealiseerde opbrengsten en kosten die deel uitmaken van de voorstellen voor de tarieven van een nieuwe tariefperiode.

De exploitant houdt niet alleen rekening met (a) nog resterende verschillen tussen geraamde en gerealiseerde opbrengsten die zijn opgetreden als gevolg van de verschillen tussen de geraamde en de gerealiseerde omvang van het luchtverkeer en luchtvervoer. De exploitant verdisconteert in de nieuwe tariefvoorstellen ook (b) de verschillen die in de exploitatiekosten zijn opgetreden als gevolg van de verschillen tussen de geraamde en gerealiseerde omvang van het luchtverkeer en luchtvervoer over de dan bekende jaren, te weten het laatste jaar van de voorgaande tariefperiode en de eerste twee jaren van de lopende tariefperiode, en (c) de verschillen tussen de geraamde en de gerealiseerde vermogenskosten die zijn opgetreden als gevolg van de verschillen tussen de geraamde en de gerealiseerde investeringen ten bate van de RAB met betrekking tot dezelfde jaren. Dit betreft alleen de situatie dat de gerealiseerde investeringen zijn achtergebleven bij de geraamde investeringen om andere redenen dan de verschillen tussen de geraamde en gerealiseerde verkeers- en vervoersontwikkeling. Indien de gerealiseerde investeringen de geraamde investeringen overschrijden, vormt dat geen reden tot verrekening van vermogenskosten over de tariefperiode waarin die overschrijdingen optraden.

Benadrukt moet worden dat andere kostenverschillen die gedurende een tariefperiode optreden niet in aanmerking komen voor verrekening. Deze verschillen worden tot het normale bedrijfsrisico gerekend. Daartegenover staat dat tussentijds gerealiseerde efficiencywinsten evenmin verrekend worden in de nieuwe tarieven.

#### **Artikelen 18 en 19 (Luchtverkeersleidingsdiensten)**

De aanbieder van luchtverkeersleidingsdiensten DC-ANSP levert luchtverkeersleidingsdiensten ten behoeve van het en-route luchtverkeer binnen de Curaçao Flight Information Region en luchtverkeersleidingsdiensten ten behoeve aan het naderingsverkeer en aerodromeverkeer van de luchthaven van Curaçao. De twee laatstgenoemde diensten worden door de exploitant ingekocht bij DC-ANSP.

Ingevolge de aanbevelingen van de ICAO worden de tarieven van de diensten ten behoeve van het en-route luchtverkeer enerzijds en het naderings- en aerodrome-verkeer anderzijds gescheiden in rekening gebracht. De kosten van de diensten ten behoeve van het naderings- en aerodrome-verkeer mogen onderdeel uitmaken van het aan de luchtvaartmaatschappijen in rekening te brengen landingsgeld<sup>11</sup>.

Het tarief van de en-route luchtverkeersleidingsdiensten wordt bepaald op basis van de Landsverordening Luchtvaartfaciliteitengelden<sup>12</sup> en de daarop gebaseerde uitvoeringsregelingen.

Aangezien het tarief van de luchtverkeersleidingsdiensten ten behoeve van het naderings- en aerodrome-verkeer van de luchthaven van Curaçao is verdisconteerd in het tarief van het landingsgeld, is artikel 8, eerste lid, van de Landsverordening landings- en parkeergelden mede de grondslag voor de regeling van de uitgangspunten en de methodiek voor de bepaling van het aandeel daarvan in het landingsgeld.

Ingevolge het Landsbesluit van de 17de juni 2013, no. 13/1339, ter uitvoering van artikel 7, eerste lid, van de Eilandsverordening landings- en parkeergelden wordt het landingsgeld geheven en geïnd door de exploitant van de luchthaven<sup>13</sup>. Op basis van de artikelen 18 en 19 van het voorliggende landsbesluit, houdende algemene maatregelen, vindt de inkoop, levering en afrekening van de luchtverkeersleidingsdiensten ten behoeve van het naderings- en aerodrome-verkeer tussen de betrokken partijen plaats.

De gedeeltelijk gemeenschappelijke inzet van activa en personeel voor de drie genoemde luchtverkeersleidingsdiensten noopt tot een kostentoedeling, waarvoor een kostentoerekeningsstelsel wordt voorgeschreven. Hierin worden de exploitatiekosten en activa op basis van door DC-ANSP te beargumenteren verdeelsleutels toegerekend aan het luchtverkeer voor de luchthaven van Curaçao. De toegerekende activa vormen samen de RAB van de luchtverkeersleidingsdiensten. Het maximaal toegestane rendement daarvan wordt bepaald op basis van de WACC. Dit rendement vormt tezamen met de andere vermogenskosten en de genoemde exploitatiekosten de toegerekende kosten van de luchtverkeersleidingsdiensten.

Conform de ICAO-aanbevelingen worden de luchtverkeersleidingskosten niet proportioneel aan het MTOW (Maximum Takeoff Weight) doorberekend. De luchtverkeersleidingskosten verschillen namelijk niet wezenlijk per vliegbeweging, ongeacht de grootte –en daarmee de zwaarte- van het luchtvaartuig. Als heffingsgrondslag refereert het MTOW primair aan de ‘ability-to-pay’ van grotere ten opzichte van kleinere luchtvaartuigen. Het MTOW wordt daarom wel als heffingsgrondslag gehanteerd, maar met een dempingsfactor voor grotere/zwaardere vliegtuigen.

De in de landingsgelden te verdisconteren kosten van de betrokken luchtverkeersleidingsdiensten worden zoals gezegd gebaseerd op een -corresponderend met de

---

<sup>11</sup> Zie ICAO's Policies on charges for airports and air navigation services, Doc 9082, 9th edition 2012, Section III, m.n. pt. 3, iii; pt. 6, viii en pt. 7.

<sup>12</sup> P.B. 1984, no. 38.

<sup>13</sup> P.B. 2013, no. 72.

tariefperiode voor de luchthaventarieven- driejarig inkoopcontract tussen de exploitant en de aanbieder van luchtverkeersleidingsdiensten.

In het inkoopcontract worden dezelfde verkeersramingen gehanteerd als de exploitant gebruikt bij de onderbouwing van de voorgestelde luchthaventarieven. Het inkoopcontract is een voorwaardelijk contract totdat de minister na advies van het Bureau de tarieven voor een tariefperiode heeft vastgesteld. Daarna zullen beide partijen het inkoopcontract definitief kunnen maken.

Het definitieve contract regelt de maandelijkse betaling door de exploitant aan DC-ANSP van de geïnde gelden van de betrokken luchtverkeersleidingsdiensten alsmede de tussentijdse verrekeningen als bedoeld in paragraaf 2 van hoofdstuk 2 voor zover die het op de luchtverkeersleidingsdiensten betrokken aandeel van de landingsgelden betreffen.

Het voorwaardelijke en definitieve inkoopcontract zijn gebaseerd op het voor de luchtverkeersleidingsdiensten voorgeschreven toerekeningsstelsel, het door DC-ANSP voorgenomen investeringsplan en de ingevolge de bijlage bij dit landsbesluit vastgestelde WACC. In het voorwaardelijke en definitieve inkoopcontract verplicht DC-ANSP zich alle gegevens die voor het voorgeschreven toerekeningsstelsel voor luchtverkeersleidingsdiensten benodigd zijn, ter beschikking te stellen aan het Bureau, niet later dan het moment waarop het voorwaardelijke inkoopcontract wordt gesloten.

#### **Artikel 20 (Uitzonderlijke en onvoorziene omstandigheden )**

De luchtvaartsector is een internationaal georiënteerde sector van bedrijvigheid die gevoelig is voor onvoorziene ontwikkelingen in de wereldeconomie, besmettelijke ziekten, terrorisme, luchtvaartongevallen, faillissementen van luchtvaartmaatschappijen e.d.. Per definitie zijn dergelijke ontwikkelingen of incidenten niet te verdisconteren in de geraamde verkeers- en vervoersontwikkelingen die ten grondslag liggen aan de tarieven voor een toekomstige tariefperiode. Afhankelijk van de heftigheid waarmee dergelijke ontwikkelingen zich voordoen en de mate waarin het luchtverkeer en het luchtvervoer van de luchthaven van Curaçao daardoor geraakt worden, kan sprake zijn van uitzonderlijke en onvoorziene omstandigheden (overmacht) die het handhaven van de voor een tariefperiode vastgelegde luchthaventarieven onverantwoord maken. Hoofdstuk 6 geeft daarom de procedure aan die gevolgd moet worden als de exploitant van mening is dat de vastgestelde tarieven om reden van het bestaan van uitzonderlijke en onvoorziene omstandigheden niet te handhaven zijn.

De minister stelt de aangepaste tarieven en de tijdsduur waarbinnen die gelden vast na raadpleging van de luchtvaartmaatschappijen door de exploitant over zijn voorlopige voorstel en het advies van het Bureau over het definitieve voorstel van de exploitant.

In het lopende contract tussen de exploitant en de aanbieder van luchtverkeersleidingsdiensten zal een clause moeten worden opgenomen die partijen verplicht om onder dergelijke onvoorziene en uitzonderlijke omstandigheden tot nieuwe tariefafspraken te komen (zie artikel 18, elfde lid).

**Artikelen 21 tot en met 23 (Overgangs- en slotbepalingen )**

## Artikel 21

In paragraaf I.1 van deze nota van toelichting is aangegeven, dat de tariefprocedure voorgeschreven in dit landsbesluit de resultante is van de in de jaren 2013, 2014 en 2015 opgedane ervaringen en het daaruit voortgekomen voorstel en besluit tot invoering van een driejaarlijkse tariefprocedure. De tarieven zijn in de jaren 2012 tot en met 2015 niet aangepast. Om deze situatie niet onnodig langer te laten voortduren, is vooruitlopend op de totstandkoming van het onderhavige landsbesluit in 2015 een aanvang gemaakt met de tariefprocedure voor de tariefperiode 2016 tot en met 2018. Daarbij is reeds zoveel als mogelijk rekening gehouden met hetgeen in dit landsbesluit wordt voorgeschreven. De eerstvolgende tariefprocedure, die voor de tariefperiode 2019 tot en met 2021, zal in het jaar 2018 plaatsvinden. Deze zal geheel gebaseerd zijn op de voorschriften van dit landsbesluit.

Artikel 21 regelt de verrekening van de verschillen, bedoeld in artikel 17, die zich hebben voorgedaan in de jaren 2015, 2016 en 2017 en waarvan de omvang in respectievelijk 2016, 2017 en 2018 bekend zal zijn. Deze verschillen zullen in overeenstemming met de in dit landsbesluit voorgeschreven tariefprocedure verrekend worden bij de bepaling van de tarieven voor de tariefperiode 2019 tot en met 2021.

Ten aanzien van de in het jaar 2015 opgetreden verschillen tussen de geraamde en gerealiseerde vermogenskosten die zijn opgetreden als gevolg van de verschillen tussen de geraamde en de gerealiseerde investeringen zal moeten worden aangetoond dat deze verschillen zijn opgetreden rekening houdend met de voorgeschreven WACC en dat de tarieven van 2015 gebaseerd waren op de voor 2015 geraamde investeringen.

Ten aanzien van de in het jaar 2015 opgetreden verschillen tussen de geraamde en gerealiseerde kosten die zijn opgetreden als gevolg van de verschillen tussen de geraamde en gerealiseerde omvang van het luchtverkeer en luchtvervoer dient te worden aangetoond dat de kosten in 2015 gebaseerd waren op de geraamde omvang van het luchtverkeer en luchtvervoer.

Het tweede lid van dit artikel regelt een mogelijke uitzondering op het in het eerste lid bepaalde, namelijk de mogelijkheid van tussentijdse verrekening van het verschil dat ingevolge de artikelen 7 en 8 tussentijds kan worden verrekend, mits dat voldoet aan de gestelde voorwaarden. Bij het indienen van het voorstel daartoe dient de exploitant aan te tonen dat de tarieven in 2015 gebaseerd waren op het geraamde luchtverkeer en luchtvervoer.

## Artikel 22

Om de in artikel 21 geregelde verrekeningen mogelijk te maken dient dat artikel terug te werken tot en met 1 januari 2015.

De Minister van Verkeer, Vervoer en  
Ruimtelijke Planning,  
Z.A.M. JESUS-LEITO