

Vergaderjaar 2012–2013

33 231

Evaluatie van de Wet luchtvaart inzake de exploitatie van de luchthaven Schiphol

Nr. 3

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 2 september 2013

Zoals toegezegd in het algemeen overleg over luchtvaart op 12 juni jl. (Kamerstuk 31 936, nr. 159) geef ik uw Kamer hierbij nadere informatie over de financiële gevolgen voor de Staat van de aanpassing van de tariefregulering van Schiphol en de systematiek van de vaststelling van de verplichte financiële bijdrage uit de opbrengsten van de niet-luchtvaartactiviteiten ten behoeve van de luchtvaartactiviteiten.

Scheiding tussen luchtvaartactiviteiten en niet-luchtvaartactiviteiten

De brief van 4 april 2012 over de resultaten van de evaluatie van tariefregulering van Schiphol¹ licht toe dat in de systematiek de kosten en opbrengsten van de luchthavenactiviteiten gescheiden worden van de kosten en opbrengsten van de niet-luchtvaartactiviteiten. Alleen de tarieven van de luchtvaartactiviteiten (zoals start- en landingsgelden) worden gereguleerd. De regulering is er op gericht dat Schiphol haar kosten voor deze activiteiten inclusief een vergoeding voor het geïnvesteerde vermogen in de desbetreffende infrastructuur kan terugverdienen. De maximale vergoeding die Schiphol op het geïnvesteerd vermogen mag behalen, wordt bepaald door de gewogen gemiddelde vermogenskostenvoet (of «WACC», «Weighted Average Cost of Capital») te berekenen.

De verplichte financiële bijdrage

Ook in het huidige reguleringssysteem is een financiële bijdrage vanuit de opbrengsten van de niet-luchtvaartactiviteiten mogelijk, maar dat is geen verplichting. In dit systeem bepaalt Schiphol dus zelf of en hoeveel geld wordt overgeheveld naar de luchtvaartactiviteiten. De afgelopen jaren

¹ Kamerstuk 33 231, nr. 1

heeft Schiphol dit een aantal keer gedaan door de tarieven lager vast te stellen dan het maximale wettelijk toegestane niveau. In de jaren 2007–2012 varieerde deze bijdrage tussen € 0 en € 58 miljoen per jaar². In totaal betrof het over de genoemde periode van zes jaar een bedrag van € 170 mln., gemiddeld € 28,3 mln. per jaar.

In het nieuwe systeem wordt de bijdrage vanuit de niet-luchtvaart-activiteiten verplicht en daarmee expliciet. De genoemde brief van 4 april noemt de redenen hiervoor. Ook stelt het kabinet in het nieuwe systeem kaders waarmee Schiphol bij het vaststellen van de bijdrage rekening moet houden. Dat moet er voor zorgen dat Schiphol tegen acceptabele kredietvoorwaarden zelfstandig financierbaar blijft en de huidige «credit rating» kan behouden.

De brief van 5 juni 2013³ meldt hoe dit vorm wordt gegeven. Schiphol moet in het tariefvoorstel aangeven welke verplichte financiële bijdrage wordt voorgesteld voor de komende periode van drie jaar. Voor de omvang daarvan moet Schiphol rekening houden met een rendementsnorm die gemiddeld genomen over dezelfde tariefperiode moet worden behaald. Indien het gemiddelde rendement over een tariefperiode hoger is dan de rendementsnorm, is het aan de aandeelhouders om aan te geven wat de bestemming van dit meerdere zal zijn, welk deel aan de aandeelhouders toekomt en welk deel Schiphol kan gebruiken voor de verlaging van de tarieven voor de komende periode van drie jaar.

De rendementsnorm

Het kabinet stelt dus kaders inzake de omvang van de financiële bijdrage in de vorm van een rendementsnorm. Het is kabinetsbeleid dat staatsdeelnemingen – zoals Schiphol – als zelfstandige vennootschap in staat moeten zijn om op hun activiteiten een rendement te behalen dat passend is voor de risico's die met ondernemingsactiviteiten gepaard gaan en waarmee de (financiële) continuïteit van de onderneming wordt gewaarborgd. De rendementsnorm moet op een zodanig niveau worden vastgesteld dat de onderneming zijn waarde behoudt, kan blijven investeren en zich zelfstandig kan financieren tegen acceptabele rente en voorwaarden. Daarmee wordt het risico op kapitaalinjecties door de Staat beperkt.

Er is dus niet gekozen voor het vaststellen van een vast bedrag voor de verplichte bijdrage. Het vaststellen van een vast bedrag kan vanwege de mogelijke sterke fluctuaties in het verkeers- en vervoersvolume, het investerings- en kostenniveau en de ontwikkelingen op de financiële markten tot onwenselijke effecten leiden voor het rendement en de financierbaarheid van Schiphol.

Hoogte rendementsnorm

De norm voor het rendement op het gemiddelde eigen vermogen wordt berekend met het zogenaamde «Capital Asset Pricing Model» waarbij gebruik wordt gemaakt van bedrijfsgegevens van Schiphol en financiële marktinformatie. Hiermee wordt een schatting gemaakt van het rendement dat noodzakelijk is voor behoud van de waarde van de onderneming. Voor Schiphol is dit rendementspercentage voor de periode 2013–2015 vastgesteld op 6,7%. De rendementsnorm wordt periodiek herzien en wordt steeds berekend aan de hand van dezelfde methode. De

² Jaarverslag Schiphol Group 2012, blz. 12

³ Kamerstuk 33 231, nr. 2

aannames bij deze methode worden bij herziening herijkt (zoals de risicovrije rente, risicoprofiel van de onderneming en marktrisicopremie).

Omvang bijdrage

Zoals genoemd, zal Schiphol in de toekomst bij het tariefvoorstel aangeven welk bedrag voor de financiële bijdrage voor de komende tariefperiode van drie jaar wordt voorgesteld. In dit nieuwe reguleringssysteem wordt ook een aantal andere verbeteringen doorgevoerd die er voor zorgen dat de financiële bijdrage vooraf beter te voorspellen valt. Zo wordt de WACC systematiek aangepast waardoor de tarieven minder sterk fluctueren en worden de tarieven nog maar een keer in de drie jaar op basis van de gereguleerde WACC systematiek vastgesteld.

De genoemde brief van 5 juni 2013 geeft aan dat Schiphol voor de jaren 2014 en 2015 heeft besloten om in haar tariefvoorstellen uit te gaan van een financiële bijdrage waarmee Schiphol een gematigde tariefsontwikkeling van 1% verhoging in consultatie zal brengen⁴. De financiële bijdrage voor de komende jaren wordt voor een belangrijk deel nog bepaald door de huidige WACC systematiek met een jaarlijkse berekening die erg gevoelig is voor renteontwikkelingen. Indien de WACC in de gehele periode 2013- 2015 op het huidige niveau van 3,8% na belastingen blijft (de vastgestelde WACC voor 2013), is de gemiddelde jaarlijkse financiële bijdrage in deze periode € 20 miljoen. Indien de rentestanden in deze periode stijgen en de WACC als gevolg daarvan 4,5% zou worden (indicatie van de bovenkant van de bandbreedte voor 2014 volgens Schiphol berekeningen), zou de gemiddelde jaarlijkse bijdrage in deze periode € 41 miljoen bedragen.

Financiële consequenties voor de Staat

De invoering van een verplichte financiële bijdrage heeft invloed op het resultaat van Schiphol en daarmee op het dividend dat kan worden uitgekeerd aan de aandeelhouders, waaronder de Staat (met 69,77% van de Schiphol aandelen). Het dividendbeleid van Schiphol voorziet in een maximale «pay-out» van 50% van het resultaat (toekomstend aan aandeelhouders, exclusief waardeveranderingen). De vennootschapsbelasting over het nettoresultaat bedraagt 25%. Grofweg geschat⁵ zou derhalve een financiële bijdrage vanuit niet-luchtvaartactiviteiten leiden tot een dividendafname van de Staat die 26% bedraagt van de financiële bijdrage. Overigens dient men zich te realiseren, zoals eerder genoemd, dat Schiphol ook onder de huidige systematiek al diverse malen vrijwillig een financiële bijdrage heeft verstrekt en dat deze effecten dus ook nu al optreden.

De financiële bijdrage vanuit niet-luchtvaartactiviteiten wordt gebruikt om de concurrentiepositie van de luchthaven te verstevigen. Een sterke concurrentiepositie van Schiphol is belangrijk voor de met de luchthaven gemoeide werkgelegenheid, het vestigingsklimaat in de regio en de Nederlandse economie. Bovendien wordt met de financiële bijdrage een

⁴ Deze percentages zijn exclusief de gevolgen van Europese wetgeving op het gebied van beveiliging inzake vloeistoffen en gels en verschillen in vervoersvolumes.

⁵ Het effect van de bijdrage op de waarde van de onderneming is bij deze schatting buiten beschouwing gelaten, omdat dit niet vooraf kan worden ingeschat.

gezamenlijk belang gecreëerd tussen luchthaven en luchtvaartmaatschappijen om de niet-luchtvaartactiviteiten in samenhang met de luchtvaartactiviteiten te optimaliseren.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld