

Vergaderjaar 2018–2019

35 060

Wijziging van de Wet luchtvaart (Omvorming Stichting Airport Coordination Netherlands tot publiekrechtelijk zelfstandig bestuursorgaan)

Nr. 3

MEMORIE VAN TOELICHTING

Algemeen

1. Inleiding

Dit wetsvoorstel regelt de juridische omvorming van het bestaand zelfstandig bestuursorgaan de «Stichting Airport Coordination The Netherlands» (SACN), die krachtens privaatrecht is opgericht, naar een krachtens publiekrecht ingesteld zelfstandig bestuursorgaan met de naam «Airport Coordination Netherlands» (ACNL). Dit wetsvoorstel regelt de taken, inrichting en financiering van ACNL.

ACNL zal uitsluitend in de wet- en regelgeving verankerde publiekrechtelijke taken alsmede de werkzaamheden die hieruit voortvloeien uitvoeren. ACNL wordt verantwoordelijk voor het toewijzen van slots aan luchtvaartmaatschappijen op Nederlandse luchthavens. Deze slotallocatie vindt plaats op basis van de systematiek als vastgelegd in Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad van 18 januari 1993 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van slots op communautaire luchthavens (PbEG 1993, L 14) (hierna: slotverordening). Naast verdeling ziet de slotcoördinator ook toe op het gebruik van slots. Deze taken blijven ongewijzigd met dit wetsvoorstel.

Op ACNL is de Kaderwet zelfstandige bestuursorganen (hierna: Kaderwet) van toepassing. Omdat er uitoefening van openbaar gezag wordt opgedragen aan een zelfstandig bestuursorgaan is de Staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties op grond van artikel 6 van de Kaderwet medeondertekenaar van dit wetsvoorstel. Deze toelichting wordt mede namens hem ingediend.

2. Implementatiewetgeving

In 1993 is de slotverordening vastgesteld. De slotverordening bevat gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van slots op communautaire luchthavens. De slotverordening, die al enkele keren is gewijzigd, heeft als doel om de beschikbare capaciteit op overbelaste luchthavens in

de Unie volgens onpartijdige, transparante en niet-discriminerende regels te verdelen.

Een slot is volgens de slotverordening een *«door een coördinator overeenkomstig de verordening gegeven toestemming om op een welbepaalde datum en tijd de gehele voor de uitvoering van een luchtdienst noodzakelijke luchthaveninfrastructuur op een gecoördineerde luchthaven te gebruiken om te landen en stijgen, zoals toegewezen door een coördinator overeenkomstig deze verordening»*.

In 2004 is de slotverordening gewijzigd. De wijzigingsverordening voorzag onder andere in wijziging van de terminologie die in de verordening wordt gebruikt. De begrippen «gecoördineerde luchthaven» en «volledig gecoördineerde luchthaven» werden vervangen door respectievelijk «luchthaven met bemiddeling inzake de dienstregelingen» en «gecoördineerde luchthaven». Het verschil tussen deze soorten luchthavens is dat er bij een luchthaven met bemiddeling sprake is van (potentiële) congestie gedurende bepaalde perioden, die kan worden opgelost door afspraken tussen de betrokken luchtvaartmaatschappijen en de bemiddelaar inzake dienstregelingen. Op een gecoördineerde luchthaven daarentegen is sprake van schaarste die niet op korte termijn kan worden opgelost, ook niet door onderlinge afspraken en aanpassingen. Op een gecoördineerde luchthaven is een slot nodig van de slotcoördinator om te mogen landen of opstijgen.

Op een luchthaven met bemiddeling is derhalve sprake van een gefaciliteerde beweging en op een gecoördineerde luchthaven gaat het om een slotgecoördineerde beweging. In Nederland bestaan op dit moment geen luchthavens met bemiddeling inzake de dienstregelingen. Daarom, en ten behoeve van de leesbaarheid, wordt in dit wetsvoorstel alleen gesproken over slots.

Het proces van slottoewijzing blijft met dit wetsvoorstel ongewijzigd. Dit wetsvoorstel verwijst één op één naar de taken die voortvloeien uit de slotverordening.

3. Achtergrond en hoofdlijnen van het voorstel

De oprichting van de Stichting Airport Coordination Netherlands (SACN) in 1998 vloeide voort uit de aanwijzing van Schiphol als «(volledig) gecoördineerde luchthaven». Dit houdt in dat luchtvaartmaatschappijen op dit soort luchthavens alleen starts en landingen mogen uitvoeren wanneer daarvoor slots zijn toegewezen door een slotcoördinator. In Nederland zijn de luchthavens Schiphol, Eindhoven Airport en Rotterdam The Hague Airport als gecoördineerde luchthavens aangewezen door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

SACN is thans een relatief klein privaatrechtelijk zelfstandig bestuursorgaan (zbo). In het boekjaar 2015/2016 bestond het personeelsbestand uit 4,4 fte en het exploitatieresultaat betrof circa € 760.000,-. De stichting heeft voorts eigen statuten en een Raad van Toezicht (RvT). De RvT bestaat uit vertegenwoordigers van de luchtvaartmaatschappijen KLM, Martinair, Transavia en TUIfly en de drie gecoördineerde luchthavens (Schiphol, Rotterdam The Hague Airport en Eindhoven Airport). Een vertegenwoordiger van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat neemt als waarnemer deel aan de vergaderingen van de RvT. De RvT houdt alleen toezicht op de financiële aspecten en de bedrijfsvoering van SACN en heeft geen rol ten aanzien van de verdeling van slots. De SACN hanteert geen tarieven voor de slots. De exploitatiekosten van SACN komen voor rekening van de leden van de RvT.

Alhoewel SACN in 1998 niet bewust als zbo is opgericht, is SACN later wel als zodanig aangemerkt. Op SACN is primair het instellingsmotief «*onafhankelijke oordeelsvorming op grond van specifieke deskundigheid*» van toepassing vanwege de taken die voortvloeien uit de slotverordening. Die taken moeten op een onpartijdige, niet-discriminerende en transparante wijze worden verricht.

Aanleiding om SACN om te vormen tot een publiekrechtelijk zbo zijn de aanbevelingen uit het – in opdracht van het kabinet – uitgevoerde onderzoek naar herpositionering van zbo's¹ en het kabinetsbeleid ten aanzien van zbo's.² Daarin werd geadviseerd om privaatrechtelijke zbo's zoveel mogelijk om te vormen tot publiekrechtelijke zbo's. Immers, artikel 4 van de Kaderwet bepaalt dat zbo's in beginsel publiekrechtelijk vormgegeven moeten worden. Indien er sprake is van de uitoefening van hoofdzakelijk publiekrechtelijke taken, dan doet de publiekrechtelijke vorm beter recht aan de ministeriële (stelsel)verantwoordelijkheid voor de betreffende taken. Voor SACN geldt dat er uitsluitend publiekrechtelijke taken worden uitgeoefend. Er zijn geen bijzondere omstandigheden om een privaatrechtelijke rechtsvorm te handhaven. Daarom werd omvorming tot een publiekrechtelijk zbo (met eigen rechtspersoonlijkheid) geadviseerd, waarbij een RvT zou kunnen worden opgeheven.

Het belang van de omvorming van SACN tot een publiekrechtelijk zbo wordt onderstreept door de toenemende schaarste aan slots op de luchthaven Schiphol. Hierdoor worden de belangen van betreffende luchthaven en luchtvaartmaatschappijen groter bij het vergeven en verkrijgen van slots. Zodra – enkele van – deze organisaties ook lid zijn van de RvT kan dit de schijn krijgen van belangenverstrengeling, hetgeen op gespannen voet staat met de onafhankelijkheidseis – zowel functioneel als financieel – die voortvloeit uit artikel 4 van de slotverordening. Om ook elke schijn van financiële belangenverstrengeling te voorkomen wordt ACNL met deze omvorming een volledig tariefgefinancierd zbo.

Voor de inrichting van ACNL is aangesloten bij de Kaderwet en – voor zover mogelijk – bij de inrichting van andere publiekrechtelijke zbo's die onder verantwoordelijkheid vallen van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, zoals bijvoorbeeld het Nationaal en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO). Voor de inrichting van ACNL zijn verschillende organisatiemodellen overwogen met een Raad van Advies en/of een Audit Commissie. Dergelijke varianten bleken, gezien de beperkte omvang van ACNL en haar takenpakket, te zwaar.

Voor ACNL wordt derhalve met dit wetsvoorstel één orgaan ingesteld, te weten een directie. De huidige Raad van Toezicht komt met dit wetsvoorstel te vervallen en de bevoegdheden verschuiven naar de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. Concreet krijgt de Minister ten aanzien van ACNL onder meer de volgende additionele bevoegdheden (in aanvulling op de bevoegdheden die de Minister al had op grond van de Kaderwet waaronder goedkeuring van de begroting en de jaarrekening):

- benoemen, schorsen en ontslaan van bestuurders;
- vaststellen van bezoldiging of schadeloosstelling;
- goedkeuren van de tarieven.

De verschuiving van bevoegdheden van de RvT naar de Minister is in lijn met het beleid van het kabinet ten aanzien van zbo's.³ Het kabinet streeft naar zo weinig mogelijk zbo's, maar wijst wel een drietal instellingsmo-

¹ Kamerstukken II 2013/14, 25 268, nr. 79, bijlage.

² Kamerstukken II 2013/14, 25 268, nr. 83, bijlage.

³ Kamerstukken II 2013/14, 25 268, nr. 83, bijlage.

tieven aan en de noodzaak voor een aanvullende motivering waarmee besloten kan worden tot het instellen van een zbo.

Alhoewel bij deze omvorming de facto geen sprake is van een nieuw zbo wordt in aanvulling op het hierboven genoemde instellingsmotief gewezen op het feit dat Europese regelgeving (artikel 4 van de slotverordening) stelt dat een lidstaat een natuurlijk persoon of een rechtspersoon aanwijst als bemiddelaar of slotcoördinator en dat die zijn taken in volledige onafhankelijkheid moet uitvoeren; zowel functioneel als financieel. Het is van belang dat de slotcoördinator zelfstandig kan handelen in het rechtsverkeer. Het kan bijvoorbeeld gaan om een civielrechtelijke juridische procedure tegen de slotcoördinator. Als de slotcoördinator geen eigen rechtspersoonlijkheid zou bezitten, zou de staat worden aangesproken. Het is echter van belang dat de slotcoördinator zelfstandig kan opereren. Om dit mogelijk te maken en aan te sluiten bij de slotverordening, wordt voorzien in eigen rechtspersoonlijkheid voor de ACNL.

4. Verhouding tot nationale regelgeving

De Kaderwet heeft onder andere tot doel uniformiteit en transparantie in de relatie tussen zelfstandige bestuursorganen en de verantwoordelijke Minister te bevorderen. De Kaderwet geldt voor ACNL rechtsreeks omdat ACNL onder de definitiebepaling «zelfstandig bestuursorgaan» valt, die luidt: *«een bestuursorgaan van de centrale overheid dat bij de wet, krachtens de wet bij algemene maatregel van bestuur of krachtens de wet bij ministeriële regeling met openbaar gezag is bekleed, en dat niet hiërarchisch ondergeschikt is aan een Minister».*

De verantwoordelijkheden van de Minister en het zbo, die één-op-één uit de Kaderwet volgen zijn niet opnieuw in dit wetsvoorstel opgenomen. Dit wetsvoorstel bevat een nadere duiding van bepaalde artikelen van de Kaderwet en de afwijkingen op de Kaderwet. Zo zijn vanwege de in de slotverordening voorgeschreven onafhankelijke taakuitoefening van de slotcoördinator de artikelen 21 en 22 van de Kaderwet niet van toepassing verklaard voor ACNL. Artikel 21 stelt dat de verantwoordelijke Minister beleidsregels kan opstellen met betrekking tot de taakuitoefening van een zbo. Artikel 22 geeft de verantwoordelijke Minister de bevoegdheid een besluit van een zbo te vernietigen. De slotverordening biedt echter geen ruimte voor deze bevoegdheden van de Minister. Deze artikelen golden voor de omvorming van privaat- naar publiekrechtelijk zbo ook niet en dat blijft ongewijzigd.

5. Financiële gevolgen

De juridische omvorming brengt voornamelijk eenmalige kosten met zich ter voorbereiding op de nieuwe organisatie(structuur) en het nieuwe financieringssysteem. Hierbij kan gedacht worden aan de kosten die gemaakt worden voor de naamsveranderingen en het (notarieel) opzeggen van de stichting. Deze eenmalige kosten voor ACNL worden geraamd op circa € 35.000,-. De additionele structurele kosten op jaarbasis voor alle betrokkenen zijn beperkt.

Zodra de omvorming een feit is, zal er per saldo geen sprake zijn van een verzwaring of verlichting van de administratieve lasten en nalevingskosten. De kosten worden alleen anders verdeeld over de betrokkenen. De luchtvaartmaatschappijen die een vertegenwoordiger hadden in de Raad van Toezicht van SACN gaan straks alleen betalen voor de slots die ze zelf gebruiken. Immers de ACNL wordt straks bekostigd door een kosten-dekkend tarief dat betaald wordt door alle gebruikers (lees: luchtvaart-

maatschappijen die gebruik maken van een slot) en de slotgecoördineerde luchthavens. Hoeveel dit is hangt in de eerste plaats af van de hoeveelheid slots die een luchtvaartmaatschappij gebruikt.

De prijs per slot wordt door ACNL bepaald. ACNL stelt een begroting op en bepaalt ongeveer vier maanden voorafgaand aan de start van het nieuwe boekjaar het tarief. Op dat moment is bekend hoeveel slots er in het meest recente afgeronde winter- en zomerseizoen zijn gebruikt. Dat aantal wordt meegenomen in de berekening van het tarief. De ACNL is bevoegd tot het vaststellen van tarieven en stelt hiertoe een regeling op. Hieronder volgt een fictieve voorbeeldberekening.

Voorbeeldberekening (gebaseerd op fictieve cijfers):

Stel dat ACNL haar begroting voor het boekjaar dat op 1 april 2020 start vaststelt op € 900.000,- en dat er in het meest recente afgeronde gebruikersjaar (winter- 2018/2019 en zomerseizoen 2019) 500.000 bewegingen zijn gerealiseerd met slots (90% op Schiphol, 7% op Eindhoven en 3% op Rotterdam The Hague Airport). Als we uitgaan van een gelijke verdeling van de kosten tussen luchtvaartmaatschappijen en de gecoördineerde luchthavens dan betekent dit dat de luchthavens samen € 450.000,- betalen (waarvan 90% door Schiphol, 7% door Eindhoven en 3% door Rotterdam The Hague Airport). Luchtvaartmaatschappijen betalen samen de andere helft. Het tarief wordt bepaald door de bijdrage te delen door het totaal aantal gebruikte slots (in dit geval 500.000). Op basis van deze gegevens zou de prijs per slot/ beweging uitkomen op € 0,90.

De additionele kosten die de luchthavenexploitanten maken voor het innen van de slotfee namens ACNL bij luchtvaartmaatschappijen zijn verwaarloosbaar omdat ze de slotfee kunnen koppelen aan het inningsproces van de eigen havengelden. Deze inningsystematiek sluit aan bij die van andere Europese slotcoördinatoren zoals BSC (België), COHOR (Frankrijk), AECFA (Spanje) en ACN (Noorwegen).

De (nalevings)kosten die ACNL maakt voor het jaarlijks consulteren van betrokkenen over de slotfee en het vaststellen van de tarieven en de bekendmaking in de Staatscourant zijn beperkt en worden geraamd op circa € 7.700,-. De jaarlijkse nalevingskosten voor de betrokken luchtvaartmaatschappijen en de luchthavens gezamenlijk wordt geschat op circa € 6.250,-.

6. Evaluatie

Het publiekrechtelijk zbo ACNL zal binnen vijf jaar na inwerkingtreding van deze wet worden geëvalueerd. Bij deze evaluatie wordt in ieder geval gekeken naar de doeltreffendheid en doelmatigheid van het zbo.

7. Advies en consultatie

In de periode van 26 februari 2018 tot en met 26 maart 2018 heeft een internetconsultatie over het wetsvoorstel plaatsgevonden. Deze consultatie heeft vier reacties opgeleverd, waarvan drie openbaar. De reacties zijn afkomstig van de drie gecoördineerde luchthavens gezamenlijk, een luchtvaartmaatschappij, een burger en het Adviescollege Toetsing Regeldruk (ATR). Over de internetconsultatie is een verslag opgesteld, waarin een samenvatting van de ingebrachte zienswijzen en een reactie daarop is opgenomen. Zowel de openbare reacties als het verslag zijn te vinden op www.internetconsultatie.nl.

Naar aanleiding van de reacties is de memorie van toelichting aangevuld, voor wat betreft het consulteren van de tarieven door de slotcoördinator. De inspreker hecht aan een transparant proces, zodat belanghebbenden inzicht kunnen krijgen in de totstandkoming van de tarieven. De memorie van toelichting is hierop aangevuld, aangezien dit punt wordt onderschreven.

Naar het oordeel van het ATR zijn nut en noodzaak van het wetsvoorstel voldoende onderbouwd en het ATR adviseert «het wetsvoorstel in te dienen, nadat rekening is gehouden met de adviespunten». Het ATR adviseert in de toelichting bij het voorstel te verduidelijken op welke onderdelen en met welke doelstellingen de ACNL wordt geëvalueerd. In reactie hierop wordt opgemerkt dat in de memorie van toelichting is toegevoegd dat bij de evaluatie in ieder geval gekeken wordt naar de doeltreffendheid en doelmatigheid (van de omvorming), zoals dat gebruikelijk is bij alle zbo's.

8. Inwerkingtreding

De inwerkingtreding wordt geregeld bij koninklijk besluit.

Transponeringstabel van Verordening nr. 95/93 van de Raad van 18 januari 1993 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van «slots» op communautaire luchthavens (PbEG 1993, L 14):

Bepaling in verordening	Bepaling in nationale regelgeving	Bijzonderheden
Artikel 1	Rechtstreekse werking volstaat	Betreft het toepassingsbereik van de verordening
Artikel 2	Rechtstreekse werking volstaat	Betreft de definities. De nationale regelgeving sluit aan op deze definities.
Artikel 3	Artikel 2 Besluit slotallocatie	In dit artikel van het Besluit slotallocatie is een grondslag opgenomen voor de Minister om een luchthaven als gecoördineerd aan te kunnen wijzen.
Artikel 4	Onderdeel C van dit wetsvoorstel en de Kaderwet zelfstandige bestuursorganen	Artikel 4 regelt onder meer de positie van de slotcoördinator of de bemiddelaar inzake dienstregelingen. Dit wetsvoorstel, in samenhang bezien met de Kaderwet zbo's, voorziet in een onafhankelijke positie, zowel functioneel door een zelfstandig bestuursorgaan in het leven te roepen als financieel door de eigen bevoegdheid om tarieven te heffen.
Artikel 5	Artikel 4 van het Besluit slotallocatie	In artikel 4 van het Besluit slotallocatie is bepaald dat een coördinatiecomité wordt ingesteld. Voor wat betreft de precieze taken volstaat de verordening.
Artikel 6	Artikel 5 van het Besluit slotallocatie	In het Besluit slotallocatie is opgenomen dat coördinatieparameters moeten worden vastgesteld en door wie.
Artikel 7	Rechtstreekse werking volstaat	
Artikel 8	Rechtstreekse werking volstaat	
Artikel 8 bis	Rechtstreekse werking volstaat	
Artikel 8 ter	Artikel 8a.64, vierde lid, Wet luchtvaart	Betreft uitsluiting van aansprakelijkheid
Artikel 9	Rechtstreekse werking volstaat	
Artikel 10	Rechtstreekse werking volstaat	
Artikel 10 bis	Rechtstreekse werking volstaat	
Artikel 11	Rechtstreekse werking volstaat	
Artikel 12	Rechtstreekse werking volstaat	
Artikel 13	Rechtstreekse werking volstaat	

Bepaling in verordening	Bepaling in nationale regelgeving	Bijzonderheden
Artikel 14	Artikel 7 van het Besluit slotallocatie	Betreft de handhaving van overtredingen
Artikel 14 bis	Rechtstreekse werking volstaat	
Artikel 15	Rechtstreekse werking volstaat	

ARTIKELGEWIJS

Artikel I, onderdeel A

Met de introductie van een aparte titel voor de taken, inrichting en financiering van ACNL (titel 8A.7) kan titel 7.2, bestaande uit één artikel, vervallen. Voor de overzichtelijkheid is de inhoud van die bepaling, de vrijwaring van aansprakelijkheid van de slotcoördinator conform de slotverordening, ook in titel 8A.7 opgenomen.

Artikel I, onderdeel B

Artikel 8a.63

In artikel 8a.63 zijn de begripsbepalingen opgenomen. Aangezien de slotverordening het rechtstreeks werkende kader vormt voor de publieke taken van de slotcoördinator, is er zo veel mogelijk aansluiting gezocht bij de slotverordening.

Voor de begripsbepaling van «gebruiker» is aangesloten bij de omschrijving van dit begrip in artikel 8.1b, eerste lid, voor titel 8.2 waarin de regels voor de luchthaven Schiphol zijn opgenomen.

Artikel 8a.64

Met het derde lid worden de artikelen 21 en 22 van de Kaderwet niet van toepassing verklaard voor ACNL. Artikel 21 betreft de bevoegdheid van de Minister om beleidsregels vast te stellen met betrekking tot de taakuitoefening door een zelfstandig bestuursorgaan. In artikel 22 is bepaald dat de Minister besluiten van een zelfstandig bestuursorgaan kan vernietigen. Deze artikelen verhouden zich niet goed met de onafhankelijkheid van de slotcoördinator en zijn om die reden niet van toepassing verklaard.

Het vierde lid vloeit voort uit artikel 11, tweede lid, van de slotverordening en regelt dat als de slotcoördinator bij de uitvoering van zijn taak krachtens de slotverordening schade toebrengt aan luchtvaartmaatschappijen of anderen, hij daarvoor niet aansprakelijk is, tenzij de schade een gevolg is van zijn opzet of roekeloosheid. Dit is bepaald in artikel 7.3 van de huidige Wet luchtvaart, maar wordt door het wetsvoorstel verplaatst met het oog op de overzichtelijkheid.

Artikel 8a.65

ACNL stelt een bestuursreglement op dat conform artikel 11 van de Kaderwet wordt goedgekeurd door de Minister. Het is aan ACNL om te besluiten wat er precies in dit bestuursreglement wordt geregeld, maar het is van belang dat voor een ieder duidelijk is wat er wordt geregeld ten aanzien van de werkwijze van ACNL. Het kan bijvoorbeeld gaan om bepalingen omtrent mandaat en volmacht en een klachtenregeling.

Artikel 8a.66

Overeenkomstig het beleidskader voor de vorming van zbo's wordt in dit artikel één orgaan ingesteld; de directie. De taken van de directie staan omschreven in het tweede lid. De Minister heeft op grond van artikel 12 van de Kaderwet de bevoegdheid tot benoeming, schorsing en ontslag van de directie. Schorsing en ontslag vinden op grond van de Kaderwet slechts plaats wegens ongeschiktheid of een andere in de persoon van de betrokkene gelegen zwaarwegende reden.

Artikel 8a.67

Artikel 8a.67 regelt dat ACNL bevoegd is tot het vaststellen van tarieven. Het eerste lid regelt dat ACNL alle kosten die zij maakt voor het uitoefenen van de aan ACNL opgedragen taak mogen worden doorberekend aan gebruikers en exploitanten van betreffende luchthavens. Het vierde lid regelt dat de inning van het aandeel van de luchtvaartmaatschappijen door betreffende luchthavens, namens de ACNL, wordt gedaan. ACNL stelt, op grond van het tweede lid, de tarieven vast na raadpleging van betrokkenen. Dat betreft een transparante consultatie zodat het voor betrokkenen duidelijk is waar de hoogte van de tarieven op is gebaseerd. Op grond van artikel 17 van de Kaderwet behoeft de hoogte van de tarieven verder de goedkeuring van de Minister. Titel 10.2 van de Algemene wet bestuursrecht stelt regels voor situaties dat voor een besluit van een bestuursorgaan goedkeuring van een ander bestuursorgaan nodig is. In dit geval betreft het aldus het besluit van ACNL en de goedkeuring van de Minister. Op grond van artikel 10:31 van de Algemene wet bestuursrecht wordt het besluit omtrent goedkeuring binnen dertien weken na de verzending ter goedkeuring bekendgemaakt aan ACNL. Deze termijn kan eenmaal met ten hoogste dertien weken worden verdaagd. Op grond van de Kaderwet kan goedkeuring worden onthouden wegens strijd met het recht of het algemeen belang.

Artikel 8a.68

Op grond van artikel 18 van de Kaderwet stelt een zbo jaarlijks voor 15 maart een jaarverslag op. Als gevolg van internationale seizoensindeling bij de luchtvaartmaatschappijen werkt ACNL met een gebroken boekjaar van 1 april van elk jaar tot en met 31 maart van het volgende jaar. Daarom wordt in plaats van 15 maart voorgeschreven dat het jaarverslag voor 1 juni wordt opgesteld. Op grond van artikel 34 van de Kaderwet wordt tegelijk met het jaarverslag ook een jaarrekening bij de Minister ingediend. De jaarrekening behoeft de goedkeuring van de Minister. Voor deze goedkeuring geldt hetzelfde als hetgeen is toegelicht onder artikel 8a.67.

Artikel 8a.69

Voor de invulling van dit artikel met betrekking tot de begroting en de bevoegdheden van de Minister hieromtrent, is aangesloten bij andere zbo's zoals die voor LVNL. De begroting moet worden goedgekeurd door de Minister op grond van artikel 29 van de Kaderwet. Hier is gekozen voor een goedkeuringstermijn van vier weken. De termijn van vier weken voor de goedkeuring van de begroting is een waarborg voor ACNL zodat zij tijdig de tarieven kan communiceren aan gebruikers. In geval de begroting niet wordt goedgekeurd regelt het vijfde lid dat ACNL maandelijks 1/12 deel van 115% van de begroting van het afgelopen jaar mag uitgeven. Het is namelijk van belang dat de activiteiten van de slotcoördinator, in ieder geval tijdelijk, kunnen worden voortgezet en dat de slotcoördinator aan betalingsver-

plichtingen voor bijvoorbeeld personeel kan blijven voldoen. In de tussentijd kan de begroting alsnog worden aangepast teneinde de goedkeuring te verkrijgen.

Artikelen II tot en met IV

ACNL zet de uitvoering van de publieke taken van SACN voort. ACNL zal optreden waar SACN in het verleden optrad. Om de aansluiting te regelen, is voorzien in overgangsrecht.

Op grond van artikel II zal ACNL op grond van het onderhavige wetsvoorstel alle vermogensbestanddelen van SACN onder algemene titel verkrijgen. De vermogensbestanddelen gaan daarmee automatisch over op ACNL op het moment dat het wetsvoorstel in werking treedt. In artikel 3:80 van het Burgerlijk Wetboek (BW) is geregeld in welke gevallen eigendom onder algemene titel kan worden overgedragen. Artikel II is aanvullend op het BW omdat de omzetting van een stichting naar een zelfstandig bestuursorgaan geen geval is dat in artikel 3:80 BW wordt genoemd, maar waarvoor overdracht onder algemene titel wel gewenst is.

In artikel III wordt geregeld dat alle archiefbescheiden van SACN aan ACNL worden overgedragen.

Artikel IV bepaalt dat ACNL zowel in civiele als bestuursrechtelijke procedures in de plaats zal treden van SACN. In civiele procedures is dit mogelijk aangezien ACNL op grond van het wetsvoorstel eigen rechtspersoonlijkheid bezit. In dit verband kan ook worden gewezen op artikel 225 van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering. Op grond van dat artikel is het mogelijk om een rechtsgeding te schorsen indien de betrekkingen waarin een partij het geding voerde, ophouden ten gevolge van rechtsopvolging onder algemene titel. Vanzelfsprekend kan het rechtsgeding weer hervat worden, waarbij ACNL dan volledig in de plaats zal zijn getreden van SACN.

Voor wat betreft bestuursrechtelijke procedures geldt dat SACN kwalificeert als bestuursorgaan en besluiten neemt. ACNL wordt eveneens een bestuursorgaan en zal in wezen dezelfde besluiten nemen. De kwalificatie van bestuursorgaan en de besluiten die genomen worden, blijft ook na de omvorming gelijk. Ook in bestuursrechtelijke procedures zal ACNL dus volledig in de plaats treden van SACN.

Artikel V

Artikel V voorziet in overgangsrecht voor het personeel van SACN. De stichting wordt ontbonden en het personeel zal in dienst treden bij de publiekrechtelijke rechtspersoon ACNL.

Indien de Wet normalisering rechtspositie ambtenaren wordt aangenomen, bewerkstelligt deze wet voor overheidswerkgevers en het personeel een arbeidsverhouding op basis van een overeenkomst, in plaats van een aanstelling. Voor het geval dat dit wetsvoorstel in werking treedt tegelijkertijd met of na inwerkingtreding van de Wet normalisering rechtspositie ambtenaren, is hierbij aangesloten. Er wordt in dat geval voorzien in een overeenkomst naar burgerlijk recht tussen het betreffende personeel en ACNL. Daarbij is het uitgangspunt dat het personeel van SACN in zijn totaliteit gezien op zijn minst een gelijkwaardige rechtspositie moet krijgen bij ACNL. Dit wordt ook uitdrukkelijk bepaald in artikel V. Voor de Managing Director is een aparte bepaling opgenomen. De Managing Director is in dienst bij SACN op basis van een overeenkomst naar burgerlijk recht, maar wordt bij ACNL als lid van de directie benoemd bij publiekrechtelijk besluit.

Indien de Wet normalisering rechtspositie ambtenaren nog niet is aangenomen op het moment dat deze wet in werking treedt, geldt dat er nog steeds sprake is van een aanstelling. In het tweede lid van artikel V is die situatie geregeld. De Wet normalisering rechtspositie ambtenaren voorziet er bij inwerkingtreding zelf in dat de aanstellingen op dat moment alsnog worden omgezet in overeenkomsten.

Artikel VI

In het wetsvoorstel is expliciet voorzien in een evaluatiebepaling. Daarin is geregeld dat deze wet binnen vijf jaar geëvalueerd zal worden. Die evaluatie zal naar de Eerste en Tweede Kamer worden gestuurd.

Artikel VII

Dit artikel regelt de inwerkingtreding met ingang van een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip. Daarbij zal rekening worden gehouden met de inpasbaarheid in het proces van de slotcoördinator, bijvoorbeeld door aan te sluiten bij de start van een nieuw boekjaar.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga