

Aan de gebruikers van Eindhoven Airport

Onderwerp:  
Mededeling vaststelling tarieven en voorwaarden

Datum:  
25 oktober 2024

Geachte gebruikers,

Met deze brief stellen wij u op de hoogte van de vaststelling van de tarieven en voorwaarden van Eindhoven Airport met ingang van 1 april 2025.

Alle documenten zijn in het Nederlands opgesteld en (grotendeels) naar het Engels vertaald. Uitsluitend de Nederlandstalige documenten zijn juridisch bindend. Aan de Engelse vertalingen kunnen geen rechten worden ontleend. Naast deze kennisgeving langs elektronische weg liggen de tarieven en voorwaarden tot 22 november 2024 ter inzage op het kantoor van Eindhoven Airport aan de Luchthavenweg 13 te Eindhoven.

De vaststelling van de tarieven en voorwaarden volgt na een raadplegingsproces met de gebruikers. Na het toezenden van het voorstel voor de tarieven en voorwaarden op 6 september 2024 heeft op 20 september 2024 de raadpleging van gebruikers plaatsgevonden. Alle vragen en opmerkingen van gebruikers zijn tijdens de raadpleging direct of via een brief van 30 september 2024 (**bijlage**) beantwoord of van een reactie voorzien. Gebruikers hadden tot 4 oktober 2024 de mogelijkheid om een schriftelijke zienswijze bij Eindhoven Airport kenbaar te maken.

Eindhoven Airport ontving van één gebruiker een schriftelijke zienswijze. Deze zienswijze bestaat uit meerdere onderdelen die hierna zullen worden benoemd. Geen van de door Eindhoven Airport ontvangen (schriftelijke) zienswijzen, gestelde vragen, opinies en commentaren die kenbaar zijn gemaakt tijdens het raadplegingsproces hebben Eindhoven Airport reden gegeven wijzigingen door te voeren in de op 6 september 2024 voorgestelde tarieven en voorwaarden.

## Algemene opmerkingen vooraf

Eindhoven Airport motiveert hierna haar overwegingen omtrent de ingebrachte zienswijze gelet op het bepaalde in art. 8.40e lid 4 Wet luchtvaart. Eindhoven Airport stelt als gevolg van een wettelijke verplichting uit de Wet luchtvaart ten minste eenmaal per jaar de tarieven en voorwaarden vast. Eindhoven Airport verrekent daarbij géén verschillen tussen de geraamde en de werkelijke opbrengsten en kosten. De Wet luchtvaart schrijft ook voor dat de tarieven redelijk en non-discriminatoir dienen te zijn. Zulks kan door de gebruikers sinds 2018 getoetst worden bij de Autoriteit Consument & Markt (ACM).



**Eindhoven Airport N.V.**

Office Luchthavenweg 13 Terminal Luchthavenweg 25, 5657 EA Eindhoven

Telefoon +31 40 291 98 29 E-mail [frontoffice@eindhovenairport.nl](mailto:frontoffice@eindhovenairport.nl) Website [eindhovenairport.nl](http://eindhovenairport.nl)

IBAN NL54 ABNA 0408 3944 20 BIC ABNANL2A Handelsregister Eindhoven 170 51 407 BTW NL 0067.73.588.B01

Eindhoven Airport N.V. is a member of the Royal Schiphol Group

## Onderdeel 1 zienswijze: Het voorstel is buitensporig en onredelijk

De gebruiker stelt dat de tarieven in totaal met meer dan 7% buitensporig stijgen. Volgens de gebruiker maakt Eindhoven Airport daarmee misbruik van haar machtspositie. De gebruiker verwijst naar art. 8.40c lid 2 Wet luchtvaart waarin staat dat tarieven redelijk dienen te zijn.

### Reactie Eindhoven Airport

Een stijging van de totale tarieven ten opzichte van het voorgaande jaar impliceert op zichzelf niet dat tarieven daarmee onredelijk zouden zijn, als de kosten stijgen dienen de opbrengsten immers ook te stijgen. Het College van Beroep voor het bedrijfsleven (CBb) heeft recent nog overwogen dat de regulering in de Wet luchtvaart is bedoeld om misbruik van een machtspositie te voorkomen. De ACM houdt toezicht op de bepalingen in de Wet luchtvaart die met het oog op het voorkomen van misbruik van machtspositie in de Wet luchtvaart zijn opgenomen.

Volgens het CBb voorziet de Wet luchtvaart niet in een verplichting een algemene toets uit te voeren of er sprake is van misbruik van machtspositie. Dit neemt niet weg dat de regels zijn gesteld om misbruik van machtspositie te voorkomen. Bij uitleg en toepassing van de regels kan die doelstelling een rol spelen. De redelijkheidsnorm houdt in dat geen wanverhouding mag bestaan tussen de tarieven en wat daarvoor geboden wordt. De redelijkheidsnorm is in de Wet luchtvaart opgenomen, omdat op die wijze is gewaarborgd dat de gebruikers van de luchthaven voor de verschillende diensten ook redelijke tarieven betalen. Uit de wetsgeschiedenis blijkt expliciet dat de redelijkheidsnorm moet worden begrepen in het licht van de doelstelling van het voorkomen van misbruik van machtspositie. Het begrip 'redelijk' heeft dus een specifieke betekenis in de mededingingsrechtelijke context. De (recentere) wetsgeschiedenis wijst in de richting van een beoordeling aan de hand van de concrete en afzonderlijke tarieven. Volgens het CBb zou er sprake kunnen zijn van onredelijke tarieven in het geval van 'zeer aanzienlijke tariefstijgingen'.

In de uitspraak van het CBb ging het om gemiddelde tariefstijgingen op Schiphol voor de jaren 2022, 2023 en 2024 van respectievelijk 9%, 12% en 12%. De gemiddelde tariefstijging bedraagt cumulatief 37%. Het CBb acht dit weliswaar 'zeer aanzienlijke tariefstijgingen', maar geen onredelijke tarieven.

Er wordt door gebruiker gesteld dat de tarieven op Eindhoven Airport in totaal met meer dan 7% zijn gestegen. Dit is onjuist. De tarieven per passagier (voor beveiliging en passagiersservice) zijn tezamen met 2,9% gestegen. Het basis tarief duurzamer landen en starten is met 1,5% gestegen. Van zeer aanzienlijke tariefstijgingen op Eindhoven Airport is dan ook geen sprake.

De stijging van de tarieven is onder andere een gevolg van de inflatie in Nederland (bron: [CBS](#)), die ruim hoger ligt dan het gemiddelde in de EU, en de doorwerking daarvan in de cao-lonen en contractuele loonkosten (bron: [CBS](#)). Daarnaast speelt de krapte op de Nederlandse arbeidsmarkt (bron: [CBS](#)) een belangrijke rol. Dit vertaalt zich ook naar hogere kosten. Ondanks de stijging zijn de tarieven van Eindhoven Airport in vergelijking tot andere (Nederlandse en Europese) luchthavens concurrerend.



## Onderdeel 2 zienswijze: Nauwkeurigheid van gepresenteerde informatie

De gebruiker heeft de indruk dat de door Eindhoven Airport verstrekte informatie niet nauwkeurig zou zijn.

### Reactie Eindhoven Airport

In 2017 hebben voor het eerst meer dan 5 miljoen passagiers Eindhoven Airport bezocht. Sinds 2018 stelt Eindhoven Airport ten minste eenmaal per jaar de tarieven en voorwaarden vast. In alle vaststellingen tot nu toe is telkens op dezelfde wijze transparantie betracht zoals voorgeschreven in de richtlijn luchthavengelden, de Wet luchtvaart en het Besluit tarieven en voorwaarden van overige luchthavens. In de presentaties (**bijlagen**) van de informele pre-consultatie en de formele consultatie is alle informatie verschaft in lijn met en op een vergelijkbare wijze als voorgaande jaren.

De methodiek voor het vaststellen van de tarieven is gelijk gebleven aan alle voorgaande jaren. De kapitaalkosten worden toegerekend aan het tarief voor beveiliging en tarief voor passagiersservice op basis van de procentuele verdeling van de boekwaarde van de activa. Aangezien Eindhoven Airport de medegebruiker is van de militaire luchthaven Eindhoven en het Ministerie van Defensie eigenaar is van de start- en landingsbaan, worden investeringen en onderhoud van de baan door het Ministerie van Defensie uitgevoerd. De kosten worden via een medegebruiksvergoeding aan Eindhoven Airport doorbelast en zijn onderdeel van het basis tarief duurzamer landen en starten. Daardoor zijn de kapitaalkosten van deze investeringen van het Ministerie van Defensie indirect in het basis tarief duurzamer landen en starten verdisconteerd via de medegebruiksvergoeding. Dit betekent dat de opbrengststromen gerelateerd aan het basis tarief duurzamer landen en starten en het tarief voor parkeren kostendekkend zijn.

Een verhoging van de kosten betekent niet dat alle tarieven met procentueel dezelfde stijging te maken krijgen, dit kan afwijken en is mede afhankelijk van de (gerelateerde) kostenontwikkeling. Het tarief voor parkeren is een dusdanig klein onderdeel van de totale opbrengsten en totale kosten (0,28%), dat bij dit tarief ter dekking van de gerelateerde kosten geen verhoging benodigd is.

## Onderdeel 3 zienswijze: Gebrek aan transparantie – WACC

De gebruiker doet een algemeen verzoek om informatie over de door Eindhoven Airport gehanteerde WACC.

### Reactie Eindhoven Airport

WACC (Weighted Average Cost of Capital) kan vertaald worden als gemiddelde gewogen kostenvoet van het eigen en vreemd vermogen. De WACC is een kengetal (uitgedrukt in een percentage) dat uitdrukking geeft aan de kosten die Eindhoven Airport maakt voor het vermogen waarmee de onderneming wordt gefinancierd. De doorbelasting van de WACC past binnen de systematiek van luchthavengelden als heffingen die specifiek zijn ingesteld en worden toegepast om de kosten te dekken. De WACC is niet gereguleerd voor Eindhoven Airport.



Bij het bepalen van de WACC gaat het om zowel de rekenkundige en feitelijke juistheid van de vaststelling van de hoogte van de WACC en de beoordeling of de gekozen invulling van parameters voldoet aan aanvaardbare bedrijfseconomische principes. Eindhoven Airport heeft al tijdens de pre-consultatie de invulling van de belangrijkste parameters die tot de stijging van de WACC hebben geleid toegelicht en heeft een nadere toelichting gegeven op verzoek van de gebruiker in de brief van 30 september 2024.

Eindhoven Airport heeft aan alle op haar rustende verplichtingen voldaan. De gebruiker heeft de toelichting op de verhoging van de twee genoemde parameters ontvangen en inhoudelijk onbesproken gelaten in haar zienswijze.

Geheel onverplicht deelt Eindhoven Airport de berekening van de WACC (**bijlage**). Eindhoven Airport is van oordeel dat de door haar gehanteerde WACC rekenkundig en feitelijk juist is en voldoet aan aanvaardbare bedrijfseconomische principes.

#### **Onderdeel 4 zienswijze: Gebrek aan transparantie – differentiatie tarieven**

De gebruiker verwijt Eindhoven Airport een gebrek aan transparantie met een verwijzing naar art. 8.40c lid 3 Wet luchtvaart: *“De tarieven kunnen worden gedifferentieerd uit een oogpunt van algemeen belang, met inbegrip van de bescherming van het milieu. De criteria voor deze tariefdifferentiatie dienen differentiatie te kunnen rechtvaardigen en zijn objectief en transparant.”*

#### Reactie Eindhoven Airport

De voorgestelde en met deze brief vastgestelde tariefdifferentiatie is ongewijzigd ten opzichte van het voorgaande jaar. De gebruiker geeft geen onderbouwing waarom de gepresenteerde criteria voor de tariefdifferentiatie in strijd zou met het bepaalde in art. 8.40c lid 3 Wet luchtvaart.

#### **Onderdeel 5 zienswijze: Het voorstel is niet kostengerelateerd**

De gebruiker stelt dat Eindhoven Airport het beginsel van kostengerelateerdheid niet heeft gevolgd met een verwijzing naar overweging 9 uit de richtlijn luchthavengelden: *“In 2004 heeft de Raad van de Internationale Burgerluchtorganisatie (ICAO-raad) beleid over luchthavengelden aangenomen dat, onder meer, de beginselen van kostengerelateerdheid van luchthavengelden, non-discriminatie en een onafhankelijk mechanisme voor de economische regulering van luchthavens omvat.”* Gebruiker stelt dat de totale opbrengsten de totale kosten (al) marginaal overstijgen bij (volgens de gebruiker) buitensporige operationele kosten en pessimistische prognoses betreffende de ontwikkelingen van verkeer en vervoer en dat is volgens de gebruiker onredelijk. De gebruiker geeft geen onderbouwing bij haar standpunten. De gebruiker gaat in het bijzonder in op de stijging van het tarief voor passagiersservice. De gebruiker verwijt Eindhoven Airport een gebrek aan transparantie omdat het volgens de gebruiker ongeloofwaardig is dat het tarief voor parkeren ongewijzigd is gebleven.



## Reactie Eindhoven Airport

Zoals eerder al gemotiveerd is de door Eindhoven Airport gehanteerde methodiek voor het vaststellen van de tarieven en voorwaarden sinds de start van de verplichtingen uit de Wet luchtvaart in 2018 onveranderd gebleven. Met deze vaststelling is voor de zevende keer op rij op dezelfde wijze invulling gegeven aan het beginsel van kostengerelateerdheid.

Eindhoven Airport verwijst naar overweging 10 uit de richtlijn luchthavengelden: *“Volgens de ICAO-raad vormen luchthavengelden heffingen die specifiek zijn ingesteld en worden toegepast om de kosten te dekken van de verlening van faciliteiten en diensten voor de burgerluchtvaart, terwijl een belasting een heffing is die is bestemd om nationale of lokale overheidsinkomsten te genereren en die in het algemeen niet wordt toegepast op de burgerluchtvaart in haar geheel of op een kostenspecifieke basis.”*

Met de luchthavengelden worden de kosten van de luchtvaartactiviteiten zoals genoemd in art. 3 Besluit tarieven en voorwaarden van overige luchthavens, gedekt. Eindhoven Airport komt daarbij alle verplichtingen na zoals opgenomen in de Wet luchtvaart en het Besluit tarieven en voorwaarden van overige luchthavens, waaronder het benoemen van *“de opbrengsten uit de verschillende tarieven en de totale kosten van de diensten gedekt door de tarieven”*.

In het algemeen kan Eindhoven Airport opmerken dat er geen enkele aanwijzing is dat de operationele kosten buitensporig zouden zijn. Eindhoven Airport heeft alle informatie verschaft zoals genoemd in artikel 7 richtlijn luchthavengelden betreffende transparantie zodat alle gebruikers van de luchthaven in overeenstemming met overweging 13 richtlijn luchthavengelden inzicht verkrijgen in de kosten van de luchthaven en de productiviteit van de investeringen van de luchthaven.

Een verhoging van de kosten betekent niet dat alle tarieven met procentueel dezelfde stijging te maken krijgen, dit kan afwijken en is mede afhankelijk van de (gerelateerde) kostenontwikkeling. Het tarief voor parkeren is een dusdanig klein onderdeel van de totale opbrengsten en totale kosten (0,28%), dat bij dit tarief ter dekking van de gerelateerde kosten geen verhoging benodigd is.

## **Onderdeel 6 zienswijze: Verkeersprognose is onrealistisch**

De gebruiker stelt dat de door Eindhoven Airport gepresenteerde verkeersprognose ongepast pessimistisch is.

## Reactie Eindhoven Airport

Eindhoven Airport heeft bij brief van 10 april 2024 (**bijlage**) aan alle gebruikers gevraagd informatie te verstrekken zoals omschreven in artikel 7 Besluit tarieven en voorwaarden overige luchthavens. De opgevraagde informatie betreft onder andere prognoses betreffende de omvang van verkeer, vervoer en de samenstelling en het geplande gebruik van de vloot. De gebruiker heeft geen enkele informatie verstrekt aan Eindhoven Airport.



Al in de presentatie van de pre-consultatie zijn reeds de specifieke op Eindhoven Airport van toepassing zijnde omstandigheden genoemd die invloed hebben op de license to operate van Eindhoven Airport. De prognoses betreffende de situatie van de luchthaven ten aanzien van de ontwikkelingen van verkeer en vervoer zijn naar het oordeel van Eindhoven Airport eerder optimistisch dan pessimistisch gelet op het voor Eindhoven Airport geldende maximum aantal vliegbewegingen en de maximale grenswaarde voor geluid, deze beperkingen zijn reeds in de pre-consultatie toegelicht.

## **Onderdeel 7 zienswijze: Operationele kosten zijn buitensporig**

De gebruiker stelt dat Eindhoven Airport misbruik van machtspositie maakt door hogere operationele kosten door te belasten bij gelijkblijvende passagiersaantallen.

### Reactie Eindhoven Airport

De operationele kostenstijging van 4% is mede ingegeven door de al eerder genoemde omstandigheden. Eindhoven Airport heeft hiervoor al overwogen dat de inflatie in Nederland (bron: [CBS](#)), ruim hoger ligt dan het gemiddelde in de EU, en doorwerking heeft in de cao-lonen en contractuele loonkosten (bron: [CBS](#)). Daarnaast speelt de krapte op de Nederlandse arbeidsmarkt (bron: [CBS](#)) een belangrijke rol.

Eindhoven Airport is gebonden aan het Europees aanbestedingsrecht, dat er onder andere op is gericht de concurrentie in de markt te vergroten. Eindhoven Airport gunt opdrachten die zij uitbesteedt in beginsel op grond van de naar het oordeel van Eindhoven Airport economisch meest voordelige inschrijving. De economisch meest voordelige inschrijving wordt door Eindhoven Airport vastgesteld op basis van de beste prijs-kwaliteitverhouding.

Van zeer aanzienlijke tarief- of kostenstijgingen is geen sprake. Zoals eerder genoemd is Eindhoven Airport gebonden aan een maximaal aantal vliegbewegingen en een maximale grenswaarde voor geluid. Van misbruik van machtspositie zoals door de gebruiker gesteld is dan ook geen sprake.

## **Conclusie**

De door de gebruiker gestelde stijging van de tarieven met meer dan 7% is onjuist. De tarieven zijn gelet op de voorgaande overwegingen redelijk en non-discriminatoir. Alle verplichtingen voortvloeiende uit de Richtlijn luchthavengelden, de Wet luchtvaart en het Besluit tarieven en voorwaarden van overige luchthavens zijn door Eindhoven Airport nagekomen.

Alle informatie die in het kader van het raadplegingsproces door gebruikers is gedeeld met Eindhoven Airport en andersom dient als bedrijfsvertrouwelijk en/of economisch gevoelig te worden beschouwd.

Wij danken u voor deelname aan het raadplegingsproces.



Tot slot verwijst Eindhoven Airport u nog naar de volgende formele data:

22 november 2024	Einde termijn voor het indienen van een aanvraag bij de Autoriteit Consument en Markt (ACM) tot vaststelling of de tarieven en voorwaarden in strijd zijn met bij of krachtens de Wet luchtvaart gestelde regels;
1 april 2025	Nieuwe tarieven en voorwaarden Eindhoven Airport zijn van kracht.

Deze mededeling zal uitsluitend verzonden worden per e-mail aan de gebruikers en niet per post en is opgesteld in het Nederlands en naar het Engels vertaald.

Met vriendelijke groet,  
Consultation Team  
Eindhoven Airport N.V.

**Bijlagen:**

- Brief 10 april 2024
- Brief 30 september 2024
- Presentatie pre-consultatie 3 juli 2024
- Presentatie consultatie 20 september 2024
- Berekening WACC 2025

