



Oktober 2023
Vaststelling

Schiphol Tarieven en Voorwaarden

1 april 2024

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	4
Schiphol Tarieven en Voorwaarden	7
Artikel 1 Begripsbepalingen	7
Artikel 2 Vergoedingen voor landen en starten	9
Artikel 3 Geluidscategorieën	10
Artikel 4 Toeslagregeling inzake het gebruik van Hoofdstuk 2 en 3 vliegtuigen	11
Artikel 5 Emissie gerelateerde vergoedingen	11
Artikel 6 Passagiersgerelateerde vergoedingen	11
Artikel 7 Vergoedingen voor vliegtuig parkeren	12
Artikel 8 Vergoedingsverplichtingen	12
Artikel 9 Onvoorziene omstandigheden	13
Artikel 10 Aanleveren vluchtgegevens	13
Artikel 11 Aanleveren vlootgegevens	15
Artikel 12 Aanleveren beladingsgegevens	16
Artikel 13 Verplichtingen	18
Artikel 14 Omzetbelasting	19
Artikel 15 Kennisgeving tarieven en voorwaarden	19
Artikel 16 Allocatie van luchthaveninfrastructuur en –faciliteiten	20
Artikel 17 Overige voorwaarden	20
Artikel 18 Aansprakelijkheid	20
Artikel 19 Nakoming Schiphol tarieven en voorwaarden	21
Artikel 20 Toepasselijk recht en geschillenregeling	21
Artikel 21 Incentives	21
Artikel 22 Bijlagen	21
Artikel 23 Inwerkingtreding	21
Bijlage I Overzicht tarieven in Euro's	22
Bijlage II Vangnettabel ten behoeve van de vergoeding naar geluid	23
Bijlage III Voorwaarden SAF incentive	24
Heffingen en belastingen op Amsterdam Airport Schiphol	26
PRM Heffing	26
Slot Allocation Fee	26
Vliegbelasting	27
Algemene informatie	28

Schiphol Tarieven en Voorwaarden

De naamloze vennootschap Royal Schiphol Group, exploitant van de luchthaven Schiphol;

gelet op artikel 8.25d, van de Wet luchtvaart;

STELT VAST:

tarieven en voorwaarden voor de activiteiten van de exploitant van de luchthaven ten behoeve van het gebruik van de luchthaven Schiphol door luchtvaartmaatschappijen, alsmede personen of rechtspersonen die vluchten uitvoeren, niet zijnde luchtvaartmaatschappijen.

Schiphol Tarieven en Voorwaarden

Artikel 1 Begripsbepalingen

Er wordt verstaan onder:

a. De luchthaven Schiphol	De luchthaven Schiphol als bedoeld in hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart.
b. De exploitant	De exploitant van de luchthaven Schiphol, de Royal Schiphol Group N.V.
c. Gebruiker	Een luchtvaartmaatschappij, alsmede een persoon of rechtspersoon die vluchten uitvoert, niet zijnde een luchtvaartmaatschappij.
d. Representatieve organisatie	Een bij ministeriële regeling aangewezen rechtspersoon die de belangen vertegenwoordigt van gebruikers.
e. Schiphol Oost	Het gebied gelegen aan de start- en landingsbaan 04-22 (Oostbaan). De opstelplaatsen op Schiphol Oost bestaan uit de opstelplaatsen gesitueerd op het K-platform, het M-platform, de hangaarposities, de milieuopstelplaatsen (N) en de proefdraaiplaats. De terminalfaciliteit op Schiphol Oost bestaat uit de General Aviation terminal gelegen aan het K-platform.
f. Etmaal	Tijdsruimte van 24 uren, te rekenen vanaf het tijdstip van landing van een vliegtuig op de luchthaven Schiphol.
g. Vliegtuig	Luchtvaartuig zwaarder dan lucht en voorzien van een voortstuwingsinrichting.
h. Gewicht	Het maximum gecertificeerd startgewicht, dat wil zeggen het maximaal toegelaten totaalgewicht waarmee het vliegtuig in overeenstemming met het Bewijs van Luchtwaardigheid onder de gunstigste omstandigheden mag starten (MTOW).
i. Bewijs van Luchtwaardigheid	Het geldige, door de bevoegde autoriteiten voor het vliegtuig afgegeven bewijs van Luchtwaardigheid, dan wel het ingevolge internationale overeenkomst door de bevoegde autoriteiten afgegeven bewijs van gelijkstelling. Voor de toepassing wordt onder bewijs van Luchtwaardigheid mede verstaan de krachtens dit bewijs op het vliegtuig betrekking hebbende gebruiksbepijking (zoals het maximaal toegelaten totaalgewicht, vastgelegd in het door de bevoegde autoriteiten goedgekeurde vlieghandboek (Flight Manual)).
j. Vlucht	De verplaatsing van het vliegtuig gedurende het tijdsverloop dat het in beweging komt met de bedoeling om op te stijgen, tot het ogenblik dat het weer tot volledige stilstand is gekomen na de landing.
k. Vrachtvlucht	Een vlucht welke wordt uitgevoerd met het doel om alleen luchtvracht en/of luchtpost te vervoeren, in die zin dat de vracht wordt in- of uitgeladen op de luchthaven Schiphol.
l. Afhandeling aan een connected stand	De afhandeling van het vliegtuig, waarbij deze is geparkeerd aan een gate die de mogelijkheid heeft dat passagiers een aviobrug gebruiken om de afstand tussen het vliegtuig en de terminal (en vice versa) te overbruggen ongeacht of daadwerkelijk van de aviobrug gebruik wordt gemaakt.

m. Afhandeling aan een disconnected stand	De afhandeling van het vliegtuig, waarbij deze is geparkeerd aan een gate of op een open opstelplaats en de airline geen andere mogelijkheid heeft dan de passagiers de afstand tussen het vliegtuig en de terminal te laten overbruggen (of vice versa) per bus of te voet. Bij vrachtluchten is altijd sprake van een afhandeling aan een disconnected stand.
n. Vliegtuig parkeren	Het in de buitenlucht doen verblijven van een vliegtuig op een locatie in eigendom van en gelegen op de luchthaven Schiphol.
o. Eigenaar	De eigenaar, houder en gebruiker van een vliegtuig, c.q. hun respectievelijke gemachtigden.
p. Passagier	Inzittende van een vliegtuig, niet behorende tot het boordpersoneel en dead-heading crew.
q. Boordpersoneel	Ieder die aan boord van een vliegtuig tijdens de vlucht hetzij werkzaamheden verricht welke van direct belang zijn voor de bediening van het vliegtuig hetzij werkzaamheden verricht of heeft te verrichten ten behoeve van de inzittenden of de lading.
r. Dead-heading crew	Ieder aan boord van een vliegtuig die niet behoort tot het boordpersoneel maar wel werkzaamheden verricht of heeft te verrichten ten behoeve van de inzittenden of de lading van de betreffende vlucht, de retourvlucht of het vliegtuig.
s. Transitpassagier	Een passagier die met een doorgaande vlucht op de luchthaven aankomt en daarna met hetzelfde vliegtuig, of met een wegens storing vervangend vliegtuig, van de luchthaven vertrekt zonder het douanegebied verlaten te hebben.
t. Transferpassagier	Een passagier die op de luchthaven aankomt en vertrekt met een ander vliegtuig of met hetzelfde vliegtuig met een ander vluchtnummer en voor wie het overstappen (luchthaven van herkomst ≠ luchthaven van bestemming) de belangrijkste reden voor het gebruik van de luchthaven is, waarbij de tijdsruimte tussen de aankomende vlucht en de vertrekkende vlucht maximaal 24 uur bedraagt.
u. Staatstoestellen	Toestellen gebruikt door militaire, douane en politie diensten.
v. Vracht	Goederen vervoerd onder Air Waybill die op de luchthaven worden in- of uitgeladen, inclusief express vracht en militaire post en exclusief post en truck-vracht.
w. Post	Post, die op de luchthaven wordt in- of uitgeladen.
x. Hoofdstuk 2 vliegtuig	Een civiel subsonisch vliegtuig, gecertificeerd op grond van de standaards zoals naar verwezen in Annex 16, volume 1, Chapter 2, to the ICAO Convention (Fifth Edition, 2008).
y. Hoofdstuk 3 vliegtuig	Een civiel subsonisch vliegtuig, gecertificeerd op grond van de standaards zoals naar verwezen in Annex 16, volume 1, Chapter 3, to the ICAO convention (fifth edition, 2008).
z. Hoofdstuk 4 vliegtuig	Een civiel subsonisch vliegtuig, gecertificeerd op grond van de standaards zoals naar verwezen in Annex 16, volume 1, Chapter 4, to the ICAO convention (fifth edition, 2008).
aa. Lading	Bagage, vracht en post.

Artikel 2 Vergoedingen voor landen en starten

Lid 1 Voor het landen en starten met een vliegtuig op de luchthaven is aan de exploitant een vliegtuiggerelateerde vergoeding verschuldigd, waarvan de hoogte wordt bepaald door het gewicht van het vliegtuig en waarbij gedifferentieerd wordt op basis van de navolgende factoren:

- I de geluidscertificatie van het vliegtuig (hierna te noemen de vergoeding naar geluid);
- II het tijdstip waarop aankomst en vertrek van de luchthaven plaatsvinden (hierna te noemen de vergoeding naar tijdstip).
- III het type vlucht: vluchten dan wel vrachtluchten.
- IV de locatie van afhandeling: aan een connected stand dan wel aan een disconnected stand.

Lid 2 De basisvergoeding voor een landing dan wel een start aan een connected stand geldt voor een vliegtuig uit de geluidscategorie S3 (zie artikel 3, lid 1), uitgevoerd tussen 06:00 en 23:00 uur. Deze basisvergoeding dient als uitgangspunt voor het bepalen van de vergoedingen gedifferentieerd naar de in lid 1 genoemde factoren.

De hoogte van de verschuldigde vergoeding ten opzichte van de basisvergoeding per 1 april 2024:

Landing and take-off charges (%)	Category S1			Category S2			Category S3		
	Day		Night	Day		Night	Day		Night
	Landing / take-off	Landing		Landing / take-off	Landing		Landing / take-off	Landing	
Connected	200%	500%	600%	145%	225%	250%	100%	140%	165%
Disconnected	160%	400%	480%	116%	180%	200%	80%	112%	132%
Cargo	104%	260%	312%	75%	117%	130%	52%	73%	86%

Category S4			Category S5			Category S6			Category S7		
Day		Night	Day		Night	Day		Night	Day		Night
Landing / take-off	Landing		Landing / take-off	Landing		Landing / take-off	Landing		Landing / take-off	Landing	
80%	120%	145%	65%	100%	120%	50%	80%	95%	40%	65%	75%
64%	96%	116%	52%	80%	96%	40%	64%	76%	32%	52%	60%
42%	62%	75%	34%	52%	62%	26%	42%	49%	21%	34%	39%

Zie artikel 3, lid 1 voor een definitie van de geluidscategorieën.

Lid 3 Ingeval van een vlucht die aan een connected stand wordt afgehandeld, bedraagt de verschuldigde basisvergoeding naar gewicht per 1.000 kg (of gedeelte daarvan) voor een landing dan wel een start:

	Per 1 april 2024
a. voor vliegtuigen met een gewicht tot en met 20.000 kg MTOW (in totaal)	€ 118,80
b. voor vliegtuigen met een gewicht van meer dan 20.000 kg	€ 5,94

Ingeval van een vlucht die aan een disconnected stand wordt afgehandeld, bedraagt de verschuldigde basisvergoeding naar gewicht per 1.000 kg (of gedeelte daarvan) voor een landing dan wel een start:

	Per 1 april 2024
a. voor vliegtuigen met een gewicht tot en met 20.000 kg MTOW (in totaal)	€ 95,00
b. voor vliegtuigen met een gewicht van meer dan 20.000 kg	€ 4,75

Ingeval van een vrachtlucht bedraagt de verschuldigde basisvergoeding naar gewicht per 1.000 kg (of gedeelte daarvan) voor een landing dan wel een start:

	Per 1 april 2024
a. voor vliegtuigen met een gewicht tot en met 20.000 kg MTOW (in totaal)	€ 61,80
b. voor vliegtuigen met een gewicht van meer dan 20.000 kg	€ 3,09

Lid 4 Alle tarieven worden afgerond op centen. Zie bijlage I voor een overzicht van de tarieven.

Artikel 3 Geluidscategorieën

Lid 1 De vergoeding naar geluid is gekoppeld aan de mate waarin individuele vliegtuigen beslag leggen op de beschikbare capaciteit binnen de grenswaarden voor geluidbelasting, die voor de luchthaven Schiphol zijn vastgesteld. Uitgangspunt is de geluidsproductie in EPNdB-waarden per vliegtuig conform de door ICAO erkende en aanvaarde certificering. Binnen de Hoofdstuk 3 of Hoofdstuk 4 certificering dient de Δ EPNdB bepaald te worden. De Δ EPNdB wordt berekend door de som van de drie limietwaarden (zoals gedefinieerd in het ICAO document Annex 16, Volume 1, Chapter 3) af te trekken van de som van de drie EPNdB-certificatiewaarden. De volgende geluidscategorieën worden onderscheiden:

- geluidscategorie S1: Δ EPNdB > -11 (Meest lawaaiige vliegtuigen);
- geluidscategorie S2: $-11 \geq \Delta$ EPNdB > -15
- geluidscategorie S3: $-15 \geq \Delta$ EPNdB > -18
- geluidscategorie S4: $-18 \geq \Delta$ EPNdB > -21
- geluidscategorie S5: $-21 \geq \Delta$ EPNdB > -24
- geluidscategorie S6: $-24 \geq \Delta$ EPNdB > -27
- geluidscategorie S7: Δ EPNdB $\leq$ -27 (meest geluidsarme vliegtuigen)

Lid 2 Voor vliegtuigen die niet Hoofdstuk 3 of Hoofdstuk 4 zijn gecertificeerd geldt:

- Hoofdstuk 2 vliegtuigen: geluidscategorie S1
- Helikopters: geluidscategorie S2
- Vliegtuigen met een gewicht < 6 ton MTOW: geluidscategorie S4
- Propellervliegtuigen met een gewicht $\leq$ 9 ton MTOW: geluidscategorie S4

Lid 3 In het geval de exploitant niet beschikt over de geluidscertificatie van een vliegtuig zal de vergoeding naar geluid gebaseerd worden op de meest ongunstige uitvoering c.q. configuratie van dat vliegtuigtype conform de zogenoemde 'vangnettabel' (zie bijlage II voor een overzicht per vliegtuigtype).

Artikel 4 Toeslagregeling inzake het gebruik van Hoofdstuk 2 en 3 vliegtuigen

- Lid 1 Het is niet toegestaan om met 'Hoofdstuk 2 vliegtuigen' op de luchthaven Schiphol te opereren. Aan de eigenaar van een dergelijk vliegtuig die desondanks op de luchthaven Schiphol landt, bijvoorbeeld in geval van een noodsituatie, wordt een extra toeslag opgelegd.
- Lid 2 De toeslag voor 'Hoofdstuk 2 en Hoofdstuk 3 vliegtuigen' (tot $\Delta\text{EPNdB} -10$) bedraagt:
- tot 100 ton MTOW: € 1.837,80 per landing;
 - vanaf 100 ton MTOW: € 2.756,70 per landing.
- Lid 3 Op het eerste verzoek zal de eigenaar/operator van het vliegtuig een kopie van het geluidscertificaat van het vliegtuig, waarmee hij op de luchthaven Schiphol opereert, verstrekken aan de exploitant.

Artikel 5 Emissie gerelateerde vergoedingen

Voor iedere start en iedere landing is aan de exploitant een NOx-gerelateerde vergoeding verschuldigd. De vergoeding voor NOx bedraagt per vlucht:

- € 4,00 per kg NOx-emissie in de gestandaardiseerde LTO-fase.

De vergoeding wordt gebaseerd op de gecertificeerde emissiedata van het betreffende motortype, zoals opgenomen in de ICAO Aircraft Emissions Databank, volgens de methodiek zoals vastgesteld in ICAO Annex 16, Volume II. Deze methodiek is als volgt: het vermenigvuldigen van de NOx-emissie indices, fuel flows en Time-In-Modes voor elke fase (take-off, climb-out, approach, idle conditions) en dit bij elkaar optellen. De te gebruiken data is direct afkomstig van de motorfabrikant.

Indien de ICAO Aircraft Emissions Databank geen emissiedata bevat voor het betreffende motortype, dan kunnen gebruikers een certificaat van emissiedata aanleveren.

Bij ontbrekende emissiedata wordt de vergoeding voor NOx als volgt vastgesteld:

- 0,3kg NOx-emissie in de gestandaardiseerde LTO-fase per 1.000kg startgewicht. Het minimum startgewicht van 20.000kg MTOW uit artikel 2 is hierop niet van toepassing.

Artikel 6 Passagiersgerelateerde vergoedingen

- Lid 1 In het geval dat er sprake is van het vervoer van passagiers zijn de passagiersgerelateerde vergoedingen verschuldigd, te weten de Passenger Service Charge en de Security Service Charge, waarbij het totaal verschuldigde bedrag wordt bepaald door het aantal passagiers dat zich aan boord bevindt bij het vertrek van de luchthaven (hierna te noemen de vergoedingen naar passagiers).
- Lid 2 Bij de berekening van de in het eerste lid bedoelde vergoedingen wordt onderscheid gemaakt naar lokaal opstappende passagiers en transfer/transitpassagiers en naar de locatie van afhandeling.
- Lid 3 De in lid 1 genoemde vergoedingen naar passagiers zijn niet verschuldigd voor:
- a. Passagiers beneden de leeftijd van 2 jaar;
 - b. Passagiers op staatstoestellen.

- Lid 4 De in het eerste lid bedoelde vergoedingen naar passagiers bedragen voor de Passenger Service Charge bij afhandeling van de passagiers op Schiphol Centrum:

	Per 1 april 2024
Per lokaal opstappende passagier	€ 22,30
Per vertrekkende transfer/transit passagier	€ 9,36

- Lid 5 De in het eerste lid bedoelde vergoedingen naar passagiers bedragen voor de Passenger Service Charge bij afhandeling van de passagiers op Schiphol Oost:

	Per 1 april 2024
Per lokaal opstappende passagier	€ 17,84
Per vertrekkende transfer/transit passagier	€ 7,48

- Lid 6 De in het eerste lid bedoelde vergoedingen naar passagiers bedragen voor de Security Service Charge:

	Per 1 april 2024
Per lokaal opstappende passagier	€ 17,08
Per vertrekkende transfer/transit passagier	€ 9,54

Artikel 7 Vergoedingen voor vliegtuig parkeren

- Lid 1 Voor het parkeren van een vliegtuig op de voor algemeen gebruik bestemde gedeelten van de luchthaven Schiphol is per etmaal of gedeelte daarvan parkeergeld verschuldigd overeenkomstig hetgeen in de leden 2, 3, 4 en 5 van dit artikel is bepaald.
- Lid 2 Behoudens het bepaalde in onderstaand lid 3 en lid 4 is per parkering - per etmaal of een gedeelte daarvan - aan parkeergeld per 1.000 kg gewicht de somma verschuldigd van:
- € 2,52 per 1 april 2024
- Lid 3 Geen vergoeding is verschuldigd indien het parkeren plaatsvindt gedurende een kortere periode dan zes uur en een kwartier.
- Lid 4 Geen vergoeding is verschuldigd tijdens de periode tussen 23.00 en 06.00 uur.
- Lid 5 Als parkeerduur dient te worden beschouwd de totale verblijfsduur op de luchthaven, vanaf het moment van touchdown tot het moment van airborne, verminderd met de verblijfsduur op opstelplaatsen die niet in het beheer zijn van de exploitant, vervolgens verminderd met de periode(n) tussen 23.00 en 6.00 uur, vervolgens verminderd met zes uur en vijftien minuten.

Artikel 8 Vergoedingsverplichtingen

- Lid 1 Voor betaling van de in de artikelen 2, 4, 5, 6 en 7 bedoelde vergoedingen zijn hoofdelijk aansprakelijk de eigenaar van het vliegtuig, de houder en de gebruiker daarvan en degene die als gemachtigde van de eigenaar, de houder, c.q. de gebruiker optreedt, met inachtneming van het bepaalde in artikel 13.

- Lid 2 Alle genoemde tarieven zijn exclusief daarover eventueel verschuldigde belastingen c.q. heffingen.
- Lid 3 De hoogte van de op grond van de artikelen 2, 4, 5, 6 en 7 verschuldigde vergoedingen wordt gebaseerd op de vlucht-, vloot- en beladingsgegevens welke aangeleverd dienen te worden door of namens de eigenaar van het vliegtuig in overeenstemming met hetgeen is bepaald in de artikelen 10, 11 en 12.

Artikel 9 Onvoorziene omstandigheden

- Lid 1 Indien een vliegtuig, na van de luchthaven Schiphol te zijn opgestegen hierop zonder een andere luchthaven te hebben aangedaan, wegens slechte weersomstandigheden, motorstoring of andere onvoorziene oorzaken, terugkeert, zijn de in artikel 2, artikel 5 en artikel 6 genoemde vergoedingen slechts verschuldigd voor één start en één landing.
- Lid 2 Voorts staat het de exploitant vrij af te zien van het innen van de vergoedingen zoals genoemd in artikel 2, 5, 6 en 7 in geval van, naar het oordeel van de luchthaven Schiphol, andere onvoorziene omstandigheden dan genoemd in het eerste lid van dit artikel.

Artikel 10 Aanleveren vluchtgegevens

- Lid 1 Door of namens de eigenaar van een vliegtuig welke deelneemt aan het luchtverkeer dienen aan de exploitant de vluchtgegevens van elke uitgevoerde vlucht te worden aangeleverd.
- Lid 2 De volgende vluchtgegevens dienen te worden aangeleverd:
1. Vluchtschema's en updates van vluchtschema's, inclusief informatie over code-share en joint-operation vluchten;
 2. Vliegtuigtype en stoel-configuratie;
 3. Aantallen passagiers aan boord: lokaal vertrekkende, transfererende en aankomende passagiers, verdeeld in: volwassenen, kinderen, baby's en inclusief bezette 'deadheading crew' en staatsstoelen;
 4. Aankomende en uitgaande vluchtnummers per transfererende passagier;
 5. Aantal en aankomend en vertrekkend vluchtnummer van alle passagiers die assistentie vereisen;
 6. Hoeveelheid bagage aan boord verdeeld over lokaal vertrekkend, transfererend en aankomend ('terminating');
 7. Gewicht van vracht en post;
 8. Vertraging en vluchtafwijkingsinformatie.
- Lid 3 Gegevens dienen te worden aangeleverd als IATA standaard berichten. Berichten dienen voor zowel binnenkomende als vertrekkende vluchten (vanuit AMS gezien) te worden verstuurd, tenzij anders aangegeven. De volgende berichten zullen worden geaccepteerd:

Bericht afkorting	Bericht	IATA Referentie
PAL, CAL	Passenger assistance list, Change assistance list	IATA PSCRM, RP 1708a
PSM	Passenger service message	IATA PSCRM, RP 1715
PNL	Passenger name list	IATA PSCRM, RP 1708
PTM ¹	Passenger transfer message	IATA PSCRM, RP 1718
PRL	Passenger reconciliation list	IATA PSCRM, RP 1719b
BSM ²	Baggage source message	IATA PSCRM, RP 1745, sec. 4
SSM	Standard schedules message	IATA SSIM, Chapter 4
ASM	Ad-hoc schedules message	IATA SSIM, Chapter 5

¹ PTM alleen voor binnenkomende vluchten. Op uitgaande vluchten ICL (Inbound Connection List)

² Local boarding BSM en Transfer BSM op uitgaande vluchten, Terminating BSM op binnenkomende vluchten.

SSIM7	Flight Schedule in SSIM7 format	IATA SSIM. Chapter 7
LDM ³	Load message	IATA AHM 583
MVT ⁴	Aircraft movement message	IATA AHM 780
EDP Load sheet	Electronic Data Processing load sheet	IATA AHM 517
SLS	Statistical Load Summary	IATA AHM 588

Lid 4 Gegevens dienen volgens onderstaand tijdschema worden aangeleverd:

Vluchtschema's	Twee (2) maanden voor de start van elk IATA-seizoen. Updates van het vluchtschema ten minste eens per week, en minstens acht (8) weken voor de uitvoering van de vlucht(en).
Forecast beladingsgegevens	Forecast van aantallen passagiers, aantallen en gewicht van bagage en vracht/post: acht (8) weken voor de uitvoering van de vlucht. Updates minstens eens per week en in de laatste week voor uitvoering op dagelijks basis.
Operationele beladingsgegevens	Aantallen passagiers en aantallen en gewicht van bagage en/of cargo op de dag van uitvoering van de vlucht.
Movement berichten	Zodra de gegevens beschikbaar zijn.

Lid 5 Alle berichten dienen als SITA Telex verstuurd te worden aan SITA Telex adres AMSOP7X.⁵

PAL, CAL en PSM berichten dienen eveneens aan het SITA Telex adres SPLCACR te worden verstuurd. Als alternatief, wanneer levering via SITA Telex niet mogelijk is, kunnen berichten ook als tekst email of tekst attachment verstuurd worden aan email adres amsairlinedata@schiphol.nl.

Vluchtschema's in SSIM7 format dienen verstuurd te worden naar email adres scheduling@schiphol.nl met CC aan amsairlinedata@schiphol.nl.

Lid 6 De eigenaar is en blijft verantwoordelijk voor de juiste, volledige en tijdige aanlevering van de gegevens, zelfs in het geval een derde partij uit naam van de eigenaar de gegevens verstrekt.

Lid 7 De verstrekte gegevens zullen worden gebruikt voor:

- Interne doeleinden: forecasting/planning en dagelijkse uitvoering van luchthavenactiviteiten;
- Monitoren en rapporteren van operationele, tactische en strategische prestaties;
- Communiceren naar passagiers en belanghebbenden;
- Airport slot management en rapportage aan Airport Coordination Netherlands (ACNL);
- Externe rapportage, zoals Airport Operator Data Flow (APDF) aan Eurocontrol CODA etc. etc.

³ Indien LDM niet verstuurd kan worden, dient Total PAX on board te worden doorgegeven in MVT berichten.

⁴ Actual Arrival (AA, voor aankomende vluchten) en Actual Departure (AD, voor vertrekkende vluchten) dienen te worden verstuurd. Voor vertrekkende vluchten dient het Delay (DL) (en evt Extra Delay (ED)) veld te worden toegevoegd.

⁵ Het SITA Telex adres SPLLA7X kan als alternatief worden gebruikt.

- Lid 8 De eigenaar is verantwoordelijk voor het voorkomen en oplossen van verschillen tussen alle data elementen van haar gecoördineerde slots en de geleverde gegevens, zelfs in het geval een derde partij uit naam van de eigenaar de gegevens verstrekt.

Artikel 11 Aanleveren vlootgegevens

- Lid 1 Door of namens de eigenaar van een vliegtuig welke deelneemt aan het luchtverkeer dient aan de exploitant een volledige opgave van zijn vliegtuig(en) te worden verstrekt, welke de volgende gegevens bevat:

1. Fabrikant, type en model
2. Serienummer van het vliegtuig
3. Nationaliteits- en inschrijvingskenmerk (vliegtuigregistratie)
4. MTOW (in kilo's)
5. Configuratie
6. Geluidswaarden (EPNdB Fly-over, Lateral en Approach)
7. Motortype
8. NOx-emissiegegevens (voor zover niet vermeld in ICAO Aircraft Emissions Databank)

- Lid 1a Vlootgegevens dienen 1 maand voor de uitvoering van vluchten te worden aangeleverd. Updates van vlootgegevens dienen te worden aangeleverd zodra de gegevens beschikbaar zijn. Updates ontvangen na 12:00 uur lokale tijd op de dag voor uitvoering van een vlucht zullen worden genegeerd voor de dag van uitvoering.

- Lid 2 Ten einde de geldigheid van het MTOW, de geluidswaarden en het motortype aan te tonen moet deze opgave vergezeld zijn van het officiële geluidscertificaat (EASA Form 45).

Indien geen officieel geluidscertificaat (EASA Form 45) van het betreffende toestel is opgemaakt, moeten afdrukken van de volgende bladzijden uit het door het bevoegde gezag goedgekeurde vlieghandboek (approved Aircraft Flight Manual) worden verstrekt:

1. de sectie met gebruiksbeperkingen (Limitations) waarop het MTOW staat
2. de sectie waarin het vliegtuig, de geïnstalleerde motoren en de geluidswaarden worden beschreven (Appendices and supplements external noise).
3. de sectie met de lijst van geldige bladzijden (List of Valid Pages, Log of pages), met datum en serienummer(s) (Airplane Serial Number Effectivity).

- Lid 3 Alle mogelijke mutaties in de in lid 1 van dit artikel beschreven vlootgegevens dienen onder verstrekking van de in lid 2 genoemde documenten onmiddellijk te worden gemeld bij de exploitant.

- Lid 3a De eigenaar is en blijft verantwoordelijk voor de juiste, volledige en tijdige aanlevering van de gegevens, zelfs in het geval een derde partij uit naam van de eigenaar de gegevens verstrekt.

- Lid 4 Indien niet of niet tijdig wordt voldaan aan de onder dit artikel omschreven procedures, zal door de exploitant het hoogste gewicht worden berekend van een bekend overeenkomstig vliegtuigtype, dan wel zal de geluidscategorie worden bepaald op basis van de meest lawaaiige configuratie van het betreffende vliegtuigtype (zie de vangnettabel in Bijlage II) en wordt de emissiegerelateerde vergoeding vastgesteld zoals beschreven in artikel 5. Indien het MTOW voor bepaalde vliegtuigtypen niet is gecertificeerd, zal de heffing plaatsvinden op basis van het 'maximum design taxiweight', dan wel het 'maximum flight weight with flaps in take-off position'.

- Lid 5 Terugbetaling of naheffing van geconstateerde verschillen in de verschuldigde vergoedingen als gevolg van onjuiste of onvolledige vlootgegevens zal plaatsvinden over een periode van maximaal 12 maanden voorafgaand aan het moment van constatering, ongeacht de oorzaak of aard van de onjuistheid of onvolledigheid of door wie deze is geconstateerd. De juiste vlootgegevens dienen conform de bepalingen in lid 1 en lid 2 van dit artikel aanstonds te worden aangeleverd bij de exploitant, schriftelijk of op elektronische wijze en vergezeld van bewijsstukken. De exploitant behoudt zich het recht voor een verklaring van een accountant te eisen in geval van geconstateerde verschillen. De gebruiker heeft geen recht op terugbetaling wanneer de onjuiste of onvolledige gegevensverstrekking aan opzet of grove nalatigheid van de gebruiker is te wijten. De exploitant heeft geen recht op naheffing wanneer de onjuiste of onvolledige gegevensverwerking aan opzet of grove nalatigheid van de exploitant is te wijten.

Artikel 12 Aanleveren beladingsgegevens

- Lid 1 Voor de bepaling van de hoogte van de vergoedingen naar passagiers als ook voor de exploitant om zorg te dragen voor een zo efficiënt mogelijke luchtvrachtoperatie, dient door of namens de eigenaar van het vliegtuig aan de exploitant per vlucht een opgave te worden verstrekt van het aantal van de zich bij vertrek van het vliegtuig aan boord bevindende passagiers en lading. Deze opgave dient naar het oordeel van de exploitant op deugdelijke en controleerbare wijze plaats te vinden. De gebruiker verstrekt over elke kalenderdag een opgave van alle aan boord bevindende passagiers en hoeveelheid lading van de vanaf de luchthaven vertrokken en op de luchthaven aangekomen vliegtuigen en lucht vervangend wegvervoer, ook indien er geen passagiers of lading zich aan boord bevinden. Vrachtbeladingsdata dient verstrekt te worden aan de exploitant en/of de namens de exploitant werkende data uitwisseling beheer partij (Cargonaut). Ten behoeve van een efficiënte vrachtoperatie op de luchthaven is data voor vertrek en zo recent mogelijk, indien verzocht door de afdeling Cargonaut real time, gesplitst naar Import en Export en bevat per vlucht of rit – in geval van luchtvervangend wegvervoer - een uitsplitsing naar Manifest, MasterAirWayBill (MAWB) en HouseAirWayBill (HAWB) naar onderliggende ladingstukken als ook naar onderliggend gewicht. Daarnaast verstrekt de gebruiker de exploitant en/of de namens de exploitant werkende data uitwisseling beheer partij (Cargonaut) de Flight Status Update (FSU) van gevlogen vrachtlading, gesplitst naar ingaande en uitgaande lading:

- Ingaand AMS :
 - RCS vanuit origin (Received from Shipper/ Agent)
 - DEP vanuit origin (Depart Flight)
 - RCF Schiphol (Received from Flight)
 - NFD Schiphol, (Arrived Destination / Agent informed)
 - DLV Schiphol, (Delivered to Agent)
- Uitgaand AMS:
 - RCS, DEP, RCF (destination),
 - NFD (destination)
 - DLV (destination)

Schiphol kan gebruikmaken van bovengenoemde data (informatie) voor eigen onderzoek, voor publicaties van generieke luchthaven data alsook voor efficiëntie verbeteringen, tenzij anders overeengekomen met de eigenaar van de data. Schiphol kan operationele, niet-commercieel gevoelige gegevens, data ook beschikbaar stellen aan bij de lading betrokken partijen op Schiphol om daarmee een efficiëntere goederenstroom te bewerkstelligen.

- Lid 2 De gebruiker kan de onder lid 1 van dit artikel beschreven opgave ook door een afhandelaar laten verstrekken, onverminderd haar verantwoordelijkheid voor de tijdigheid, juistheid en volledigheid van deze gegevens.
- Lid 3 De opgave van de actuele beladingsgegevens van vluchten die de voorafgaande dag zijn uitgevoerd, dient elke dag vóór 09:30 uur lokale tijd bij de exploitant te zijn aangeleverd.

- Lid 4 Indien niet of niet tijdig wordt voldaan aan de omschreven procedures in lid 1 tot en met lid 3 van dit artikel, dan zal de berekening van de passagiersgerelateerde vergoedingen geschieden naar de zitplaatscapaciteit van het betrokken vliegtuigtype op 'all economy' basis.
- Lid 5 In afwijking van hetgeen gesteld in lid 4 van dit artikel zal in geval van een langdurige onderbreking van het proces van aanlevering van beladingsgegevens door de gebruiker, welke de reguliere, wekelijkse facturatie door de exploitant op basis van aangeleverde beladingsgegevens zoals bedoeld in artikel 13, lid 2 ernstig verstoort of onmogelijk maakt, door de exploitant een voorlopige factuur worden opgesteld en verstrekt. Deze voorlopige factuur wordt gebaseerd op een naar het oordeel van de exploitant redelijke inschatting van de verschuldigde havengelden, gebaseerd op een eerdere, vergelijkbare facturatieperiode, eventueel geëxtrapoleerd op basis van recente informatie over de ontwikkeling van de beladingsgegevens. Op het moment dat door de gebruiker alsnog, maximaal 12 maanden na de datum van de voorlopige factuur, de juiste beladingsgegevens worden aangeleverd, zal terugbetaling of naheffing plaatsvinden van de verschillen tussen de daadwerkelijk verschuldigde vergoedingen en de vergoedingen zoals betaald door de gebruiker op basis van de voorlopige factuur voor de gehele periode van de onderbreking. Indien niet binnen 12 maanden na datum van de voorlopige factuur de juiste beladingsgegevens worden aangeleverd geldt de voorlopige factuur als de definitieve factuur en vervalt het recht op terugbetaling of naheffing.
- Lid 6 Alle documentatie die noodzakelijk is om de juistheid en volledigheid van de opgegeven beladingsgegevens zoals gespecificeerd artikel 10, lid 2 te kunnen controleren, dient beschikbaar te blijven voor controledoeleinden door de exploitant.
- Deze documentatie bestaat uit:
- Het document op basis waarvan de totale passagiersaantallen kunnen worden vastgesteld, bijvoorbeeld een SLS-bericht en Pieces & Weight list, het geautoriseerde loadsheet of het 'Customer Weight and Balance Display'.
 - De passenger list.
 - Indien sprake is van transferpassagiers: De inboundlijst met herkomst en uiteindelijke bestemming van transferpassagiers.
 - Indien sprake is van passagiers beneden de leeftijd van 2 jaar welke niet zijn vermeld op de passenger list: Een lijst met deze passagiers.
- Deze documentatie dient tot minimaal 12 maanden na het vertrek van het vliegtuig beschikbaar te blijven, in fysieke vorm of in geautomatiseerde systemen, en op verzoek van de exploitant te kunnen worden overlegd.
- Lid 7 Terugbetaling of naheffing van geconstateerde verschillen in de verschuldigde vergoedingen als gevolg van onjuiste of onvolledige beladingsgegevens zal plaatsvinden over een periode van maximaal 12 maanden voorafgaand aan het moment van constatering, ongeacht de oorzaak of aard van de onjuistheid of onvolledigheid of door wie deze is geconstateerd. De gebruiker dient in overleg met de exploitant alsnog aanstonds de juiste gegevens te verstrekken, schriftelijk of op elektronische wijze en vergezeld van bewijsstukken. De exploitant behoudt zich het recht voor een verklaring van een accountant te eisen in geval van geconstateerde verschillen. De gebruiker heeft geen recht op terugbetaling wanneer de onjuiste of onvolledige gegevensverstrekking aan opzet of grove nalatigheid van de gebruiker is te wijten. De exploitant heeft geen recht op naheffing wanneer de onjuiste of onvolledige gegevensverwerking aan opzet of grove nalatigheid van de exploitant is te wijten.
- Lid 8 De exploitant zal de beladingsgegevens welke door gebruikers aan de exploitant worden verstrekt, zoals beschreven in dit artikel, als bedrijfsvertrouwelijk beschouwen en behandelen. De exploitant zal ervoor zorgdragen dat deze gegevens niet in een tot een individuele gebruiker herleidbare vorm worden gepubliceerd.

- Lid 9 Gegevens welke door gebruikers worden verstrekt in het kader van de controle van de aangeleverde beladingsgegevens, zoals beschreven in lid 6, zullen door de exploitant uitsluitend voor dit doel gebruikt worden. Deze gegevens zullen uitsluitend ter beschikking worden gesteld aan die personen welke hierover dienen te beschikken voor dit doel en welke gebonden zijn aan vertrouwelijkheidsbepalingen. Met betrekking tot persoonsgegevens welke door de gebruikers aan de exploitant worden verstrekt zal de exploitant handelen in overeenstemming met de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG).
- Lid 10 Bij de aanlevering van export zendingen dient te worden voldaan aan de eisen voor Ready-for-Carriage (RfC), zoals vastgesteld door het ACN bestuur na inspraak van de sectorraden.
- Lid 11 De ontvangende expediteur van binnenkomende zendingen wordt vastgesteld door het centraal, geautomatiseerd nominatie proces, dat gebruik maakt van het centrale bestand van stationsverklaringen. Ontvangende partijen, of namens hen de door hen aangestelde expediteur, zorgen voor juiste invulling van de stationsverklaringen.

Artikel 13 Verplichtingen

- Lid 1 Alle vergoedingen omschreven in de artikelen 2, 4, 5, 6 en 7 dienen vóór vertrek van het vliegtuig te zijn voldaan middels:
1. betaling met credit card bij het kantoor van de Havendienst van de exploitant.
 2. onder verwijzing naar lid 3: wekelijkse vooruitbetalingen of wekelijkse facturering met aanvullende zekerheidstelling in de vorm van een bankgarantie of waarborgsom, indien expliciet door de exploitant en betalingsplichtige overeengekomen.
- Lid 2 Ingeval van wekelijkse facturering bedraagt de maximale betalingstermijn van een factuur 21 dagen te rekenen na de factuurdatum. Bij overschrijding van de toegestane betalingstermijn wordt een rentevergoeding van 1% op maandbasis in rekening gebracht.
- Lid 3 Naar het oordeel van de exploitant kan deze besluiten de betalingsplichtige kredietruimte toe te staan op een door de exploitant te kiezen wijze. Bij de beoordeling hiervan neemt de exploitant in ieder geval het betalingsgedrag en de kredietwaardigheid van de betreffende gebruiker in overweging. De exploitant kan eenzijdig de overeenkomst inzake de kredietruimte met de gebruiker beëindigen en kredietruimte beperken indien betalingsgedrag of kredietwaardigheid van de gebruiker daartoe aanleiding geeft.
- Lid 4 De eigenaar kan bij verhuur van een vliegtuig voor een periode langer dan een half jaar de exploitant schriftelijk of op elektronische wijze verzoeken de factuur voor verschuldigde havengelden en bijkomende heffingen en belastingen aan de huurder te zenden, onverminderd de verantwoordelijkheid voor tijdige voldoening en aansprakelijkheid van alle verschuldigde gelden. Indien de huurder van een vliegtuig garant staat voor een of meerdere vluchten dient deze een volledig ingevuld formulier 'Garantstelling per vlucht' in bij de afdeling Customer Solutions (customersupport@schiphol.nl).
- Lid 5 Reclames op facturen, anders dan voor situaties als bedoeld in artikel 11 lid 5 en artikel 12 lid 7, moeten door de gebruiker binnen 30 dagen na factuurdatum geschieden. Bij reclames op facturen welke plaatsvinden later dan 30 dagen na factuurdatum vervalt het recht op terugbetaling van verschillen tussen de opgave en facturering van de vloot- en beladinggegevens en kan ook anderszins de gebruiker geen claims indienen ten aanzien van de factuur. Wijziging van het factuurbedrag, verrekening of opschorting van betaling wordt onder geen beding toegestaan, noch het zonder vooroverleg terugzenden van de factuur. Claims van gebruikers naar aanleiding van geconstateerde verschillen in de opgave en facturering van de vloot- en beladinggegevens moeten schriftelijk of op elektronische wijze en vergezeld van bewijsstukken bij de exploitant worden ingediend.

- Lid 6 Ingeval een vergoeding voor een vlucht zoals omschreven in artikel 8 in rekening is gebracht, kan de betalingsplichtige binnen 30 dagen te rekenen vanaf de factuurdatum een verzoek tot vrijstelling van betaling indienen bij de exploitant bij de afdeling Customer Support / Aviation Business Development. Dit verzoek dient schriftelijk of op elektronische wijze te worden ingediend bij de exploitant.
- Lid 7 Bij niet naleving door de gebruiker van de voorwaarden zoals vermeld in artikel 11 en artikel 12 met betrekking tot het aanleveren van vloot- en beladingsgegevens zal creditering door de exploitant van de door het gebruik van de vangnetwaardes of zitplaatscapaciteit of anderszins ontstane verschillen niet van toepassing zijn.

Artikel 14 Omzetbelasting

- Lid 1 Omzetbelasting dient ingevolge de Nederlandse belastingwetgeving (Wet Omzetbelasting 1968) te worden geheven over alle genoemde tarieven en bedragen, met uitzondering van de genoemde overheidsheffingen. Het van toepassing zijnde tarief (BTW) wordt geheven over de bedragen van landings- en startgelden, parkeergelden, Passenger Service Charge en de Security Service Charge.
- Lid 2 Voor gebruikers welke de beschikking hebben over een Air Operator Certificate (AOC) wordt een nultarief gehanteerd, mits het vliegtuig door de gebruiker als openbaar vervoersmiddel in het internationale verkeer wordt geëxploiteerd.

Artikel 15 Kennisgeving tarieven en voorwaarden

- Lid 1 De exploitant stelt eenmaal per drie jaar de tarieven en voorwaarden vast, die binnen de periode van drie jaar per jaar kunnen verschillen. De tarieven en voorwaarden treden in werking op 1 april van de eerstkomende periode.
- De exploitant doet voorafgaande aan de periode waarop de tarieven en voorwaarden betrekking hebben mededeling van de tarieven en voorwaarden. Bij of krachtens een algemene maatregel van bestuur zijn nadere regels gesteld omtrent de wijze en het tijdstip waarop deze mededeling plaats vindt (Besluit Exploitatie luchthaven Schiphol, artikel 3 en 4).
- Lid 2 Mededeling van de tarieven en voorwaarden wordt gedaan door:
- terinzagelegging van de tarieven en voorwaarden op in ieder geval de vestiging van de exploitant op de luchthaven,
 - door toezending van de vastgestelde tarieven en voorwaarden op verzoek van gebruikers aan het door hen opgegeven adres.
- Lid 3 De exploitant zal voor de tussenliggende jaren gedurende de tariefperiode aangepaste tarieven vaststellen na verrekeningen.
- Lid 4 De exploitant kan telkens als hiervoor aanleiding bestaat aangepaste operationele Voorwaarden vaststellen voor het resterende gedeelte van de periode van drie jaar.

Artikel 16 Allocatie van luchthaveninfrastructuur en –faciliteiten

- Lid 1 Allocatie van luchthaveninfrastructuur en –faciliteiten door de exploitant aan gebruikers geschiedt op objectieve, transparante en non-discriminatoire wijze.
- Lid 2 De allocatie van vliegtuigopstelplaatsen en bijbehorende faciliteiten aan gebruikers ten behoeve van de afhandeling van vliegtuigen vindt plaats op grond van de Regulation Aircraft Stand Allocation Schiphol (RASAS) (website: <https://www.schiphol.nl/en/operations/page/aircraft-process/>)
- Lid 3 De allocatie van check-in faciliteiten aan gebruikers ten behoeve van de afhandeling van passagiers en hun bagage vindt plaats op grond van de Check-In Desk Allocation Rules (CIDAR) (website: <https://www.schiphol.nl/en/operations/page/passenger-process/>)
- Lid 4 De allocatie van aankomstbanden voor bagage (reclaimbanden) aan gebruikers ten behoeve van de afhandeling van aankomende bagagestukken vindt plaats op grond van de Baggage Reclaim Allocation Rules (website: <https://www.schiphol.nl/en/operations/page/baggage/>).
- Lid 5 De exploitant kan aanvullende criteria vaststellen voor allocatie van infrastructuur. Gebruikers worden hierover schriftelijk of op elektronische wijze geïnformeerd.

Artikel 17 Overige voorwaarden

- Lid 1 Regels met betrekking tot bewegwijzering, de Schiphol huisstijl en communicatiemateriaal van luchtvaartmaatschappijen in de terminal zijn vastgelegd in het document 'Branding regulations' (website: <https://www.schiphol.nl/en/operations/page/branding-and-airline-logos/>).
- Lid 2 Regels opgesteld door de exploitant voor het gehele luchthavengebied, zijn vastgelegd in het document 'Schipholregels' (website: <https://www.schiphol.nl/nl/schiphol-regulations/>).
- Lid 3 Andere regels en voorwaarden welke relevant kunnen zijn voor gebruikers zijn gepubliceerd op <https://www.schiphol.nl/en/operations/>.

Artikel 18 Aansprakelijkheid

- Lid 1 De exploitant is niet aansprakelijk voor schade en/of persoonlijk letsel ontstaan door of tijdens verblijf binnen het luchthavengebied. Het in de vorige zin gestelde geldt niet voor schade en/of letsel die het gevolg is van aantoonbare opzet en/of grove nalatigheid aan de zijde van de exploitant.
- Lid 2 Degene door wiens handelen of nalaten de exploitant directe dan wel indirecte schade lijdt, is hiervoor volledig aansprakelijk.
- Lid 3 Op de aansprakelijkheid van of jegens gebruikers zijn voor luchtvaartactiviteiten in de zin van artikel 2 van het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol 2017 voorts de Schipholregels (onverminderd) van toepassing.

Artikel 19 Nakoming Schiphol tarieven en voorwaarden

- Lid 1 Kosten veroorzaakt door het niet nakomen van enige voorwaarde zoals genoemd in 'Schiphol Tarieven en Voorwaarden' kunnen aan de eigenaar in rekening worden gebracht.

Artikel 20 Toepasselijk recht en geschillenregeling

- Lid 1 Op alle uit 'Schiphol Tarieven en Voorwaarden' e.a. voortvloeiende rechten, verplichtingen en geschillen is bij uitsluiting van andere rechtstelsels Nederlands Recht van toepassing.
- Lid 2 Binnen de wettelijk gestelde periode kunnen gebruikers of representatieve organisaties een aanvraag doen bij de Autoriteit Consument en Markt (ACM) om vast te stellen of de tarieven en voorwaarden in strijd zijn met bij of krachtens de wet gestelde regels. (Zie Wet luchtvaart artikel 8.25f en Besluit Exploitatie luchthaven Schiphol artikel 27).
- Lid 3 Overige geschillen worden onderworpen aan het oordeel van de daartoe bevoegde rechter van de rechtbank te Amsterdam.

Artikel 21 Incentives

- Lid 1 Voor gebruikers is op de luchthaven Schiphol een 'SAF incentive' van toepassing. Met deze incentive wil Schiphol de productie van Sustainable Aviation Fuels en het tanken hiervan op luchthaven Schiphol stimuleren. Zie bijlage III voor de voorwaarden waaronder gebruikers voor dit programma in aanmerking komen.

Artikel 22 Bijlagen

- Lid 1 De aan deze 'Schiphol Tarieven en Voorwaarden' gehechte bijlagen I, II en III maken integraal deel uit van 'Schiphol Tarieven en Voorwaarden'.
- Lid 2 Het deel 'Heffingen en belastingen op Amsterdam Airport Schiphol' is uitsluitend voor informatieve doeleinden voor gebruikers toegevoegd.

Artikel 23 Inwerkingtreding

Deze Schiphol Tarieven en Voorwaarden treden op 1 april 2024 in werking, behoudens die documenten als bedoeld in artikel 17 waarvoor een andere ingangsdatum van kracht kan zijn.

Royal Schiphol Group N.V.

De Directie

Datum: Oktober 2023

Bijlage I Overzicht tarieven in Euro's

Tarieven landen en starten (€) per 1 april 2024 (Tarief per 1.000 kg)	Categorie S1			Categorie S2			Categorie S3			Categorie S4		
	Dag	Nacht		Dag	Nacht		Dag	Nacht		Dag	Nacht	
	landing of start	landing	start	landing of start	landing	start	landing of start	landing	start	landing of start	landing	start
Afhandeling aan een connected start	11,88	29,70	35,64	8,61	13,37	14,85	5,94	8,32	9,80	4,75	7,13	8,61
Afhandeling aan een disconnected start	9,50	23,76	28,51	6,89	10,69	11,88	4,75	6,65	7,84	3,80	5,70	6,89
Vrachtvlucht	6,18	15,44	18,53	4,46	6,95	7,72	3,09	4,34	5,11	2,49	3,68	4,46

Tarieven landen en starten (€) per 1 april 2024 (Tarief per 1.000 kg)	Categorie S5			Categorie S6			Categorie S7		
	Dag	Nacht		Dag	Nacht		Dag	Nacht	
	landing of start	landing	start	landing of start	landing	start	landing of start	landing	start
Afhandeling aan een connected start	3,86	5,94	7,13	2,97	4,75	5,64	2,38	3,86	4,46
Afhandeling aan een disconnected start	3,09	4,75	5,70	2,38	3,80	4,51	1,90	3,09	3,56
Vrachtvlucht	2,02	3,09	3,68	1,54	2,49	2,91	1,25	2,02	2,32

Minimum tarief gebaseerd op 20 ton MTOW

Dag: 06.00 – 23.00 uur

Nacht: 23.00 – 06.00 uur

Hoofdstuk 2 -3 toeslag per landing:

Tot 100.000 kg: € 1.837,80

Vanaf 100.000 kg: € 2.756,70

Nox charge	
per kg Nox emission	€ 4,00

Passenger Charges		
Passenger Service Charge	Schiphol Centre	Schiphol East
per departing local passenger	€ 22,30	€ 17,84
per departing transfer passenger	€ 9,36	€ 7,48
Security Service Charge		
per departing local passenger	€ 17,08	€ 17,08
per departing transfer passenger	€ 9,54	€ 9,54

Bijlage II Vangnettabel ten behoeve van de vergoeding naar geluid

Geluidscategorie S1	Geluidscategorie S2	Geluidscategorie S3	Geluidscategorie S4	Geluidscategorie S5	Geluidscategorie S6	Geluidscategorie S7
Airbus A300 Airbus A320 Airbus A321	Airbus A310 Airbus A319 Airbus A330	Airbus A318		Airbus A330-900 Airbus A340	Airbus A220 Airbus A321NEO Airbus A350 Airbus A380	Airbus A320NEO
B727 B737 – niet vermelde typen B747-200 B767-100/200/300	B737-600/700/900 B747-400 B757 B767-400 B777		B717		B737-800MAX B747-800 B787	
Antonov niet vermelde typen BAe niet vermelde typen DC-8/9/10 Embraer E75L Fokker 27/50 Ilyushin alle typen Lockheed alle typen MD-81/82/83/87/88 Tupolev alle typen Yak42	Antonov 148 ATR42 ATR72 Canadair CL601/604 Embraer 170/175/190/195 Fokker 100 MD-11 Sukhoi Superjet SU9 Shorts 360	BAe 146/AVRO RJ series Bombardier CRJ700 Bombardier 900 Canadair CL600 Canadair RJ 700/900	BAe 125-800 Fokker 70 MD-90	BCS3 Canadair RJ100/200 DHC (DH8D) Embraer E120/135/145		Embraer 195-200
Beech alle typen Cessna 650 Falcon 10/20/50 Gulfstream II/III Hawker 700		Bombardier Global Express Cessna 500/560 XL/750 Falcon 200/900/2000/7x Gulfstream IV/V or 650 Hawker 750/800/800 XP IAI Galaxy IAI niet vermelde typen Learjet 31/35/36/45/55/60SPX		Dornier 328/jet Saab alle typen		
Alle vliegtuigen niet vermeld in geluidscategorieën S1, S2, S3, S4, S5, S6 of S7	Alle helikopters		Alle vliegtuigen < 6 ton MTOW Alle propellervliegtuigen ≤ 9 ton MTOW			

Bijlage III Voorwaarden SAF incentive

Funding

- Total available funding under this incentive is € 15 million, with the following allocation per Incentive Year:
 - 2022: € 2.5 million
 - 2023: € 5.0 million
 - 2024: € 7.5 million
- The incentive is available to all Qualifying Airlines using Qualifying SAF. Any remaining available support at the end of an Incentive Year will not be carried over to the next year.

Financial details

- € 400 per refueled metric tonne (1,000kg) of SAF (biofuels)
- € 1,000 per refueled metric tonne of e-fuels (synthetic kerosene)

Conditions (cumulative)

- Qualifying SAF:
 - reduces at least 70% CO₂ compared to fossil kerosene in its full lifecycle;
 - must be produced in Europe, preferably from European feedstock;
 - adheres to EU certification standards (RED II Annex IX, Part A or B), and
 - is used for refueling at AMS between April 2022 and March 2023, April 2023 and March 2024 or April 2024 and December 2024 ("Incentive Years").
- Qualifying airlines:
 - notify Schiphol of their interest to uptake Qualifying SAF at Schiphol, including a realistic statement of the forecasted quantity for that Incentive Year, no later than April 1st of each Incentive Year, and
 - provide an updated forecast by October 1st during each ongoing Incentive Year.

Schiphol will communicate the notification procedure well before the start of the Incentive Year.

- To receive the SAF incentive, Qualifying Airlines must:
 - provide Schiphol with a proof of contract for the purchase of Qualifying SAF, including the technical specifications of the SAF and carbon reduction certificate;
 - provide Schiphol with a proof of delivery at Aircraft Fuel Supply (AFS);
 - provide any other information that Schiphol considers relevant to determine whether the conditions of this SAF-incentive are fulfilled;
 - share this information for April-September of each Incentive Year no later than October 15th in the respective Incentive Year, and
 - share this information for October-March of each Incentive Year no later than April 15th of the following year. In the final Incentive Year, starting April 2024, this period is defined as October – December, with the requirement to share this information no later than January 15th, 2025.

Procedure

Schiphol will establish the total forecasted quantity of SAF-uptake, as indicated by Qualifying Airlines in April of each Incentive Year.

- If the total forecasted quantity does not exceed the available amount of SAF-incentive for that year, the amount of funding corresponding with each Qualifying Airline application will be reserved for those airlines until September 30th. Schiphol will inform airlines accordingly by May 1st.
- Should the forecasted quantity exceed the available incentives, Schiphol will inform each Qualifying Airline of the maximum quantity of funding that is available under this incentive for that airline by May 1st. In principle, eligible funding is allocated proportionally to the share of forecasted quantities per Qualifying Airline.
- Schiphol reserves the right to apply a 'fair use policy', e.g. for situations in which statements of a Qualifying Airline on the total forecasted quantity of SAF-uptake appear or have proven to be unrealistic, in which case funding is allocated on the basis of reasonableness.

- Qualifying Airlines with an uptake volume of Qualifying SAF that exceeds their allocated budget share of the SAF incentive are eligible to receive the SAF incentive over this additional quantity if any budget for that Incentive Year remains. The remaining budget will be allocated proportionally to the share of Qualifying SAF uptake that was not earmarked for the SAF incentive for that Incentive Year. The incentive value of € 500 per refueled metric tonne of SAF and € 1,000 per refueled metric tonne of synthetic kerosene still applies.

By November 15th of each Incentive Year, Schiphol will provide an interim update to each Qualifying Airline, containing:

- An overview of the incentives receivable for that airline over the period April-September;
- An updated maximum quantity of SAF per airline that is eligible for the incentive in the period October-March, based on the updated forecast.

By May 15th in the following Incentive Year, Schiphol will provide a final overview to each Qualifying Airline, containing:

- An overview of the incentives receivable for that airline over the period April-March of the previous Incentive Year;
- A credit note which will be settled with future invoices and /or due payments OR a separate payment (option to be determined by Schiphol).

Remarks

- Schiphol will treat information received from airlines as confidential. Any publication with regard to this incentive be in a form that is sufficiently aggregated and not traceable to individual airlines.
- Schiphol reserves the right to change the conditions and incentive amount per metric tonne, to be announced no later than May 1st for the April-September period or November 1st for the October-March period.

Heffingen en belastingen op Amsterdam Airport Schiphol

Op de volgende pagina's wordt een toelichting gegeven op de heffingen en belastingen, niet zijnde (havengeld-)tarieven en voorwaarden, die van kracht zijn op de luchthaven Schiphol en waarvan de facturering en inning plaats vindt door de luchthaven Schiphol. Het betreft de heffingen en belastingen die van overheidswege worden opgelegd of die in samenwerking met de luchtvaartmaatschappijen zijn vastgesteld.

PRM Heffing

Per juli 2008 is de EU verordening 1107/2006 inzake 'de rechten van gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit die per luchtvervoer reizen' van kracht. In deze verordening zijn niet alleen de rechten van deze personen vastgelegd, maar ook de eisen die worden gesteld aan de verlening van bijstand om hen dezelfde mogelijkheden te geven in het reizen per luchtvervoer als alle andere burgers. Het beheersorgaan van de luchthaven is ervoor verantwoordelijk dat deze bijstand wordt verleend.

Samen met de grootste airlines die op Schiphol opereren, de Schiphol Airline Operators Committee (SAOC) en de CG Raad (Raad voor Chronisch zieken en Gehandicapten) is in 2006 een 'PRM Committee' opgericht. Deze 'PRM Committee' heeft besloten de verlening van de bijstand aan gehandicapten en personen met een beperkte mobiliteit uit te besteden.

In de EU verordening wordt gesteld dat de bijstand zonder bijkomende kosten moet worden verleend aan de betrokken personen om sociale uitsluiting te vermijden. De bijstand moet dusdanig worden gefinancierd dat de kosten evenredig worden gespreid over alle passagiers die gebruikmaken van de luchthaven. Het beheersorgaan van de luchthaven mag met het oog op de financiering van deze bijstand op niet-discriminatoire basis een specifieke heffing opleggen aan de luchthavengebruikers. Om deze reden heeft Schiphol een PRM heffing geïntroduceerd die wordt opgelegd aan alle luchtvaartmaatschappijen die op Amsterdam Airport Schiphol opereren. De heffing is kostengerelateerd en bevat de uitbestedingskosten en de overheadkosten van de luchthaven. In samenwerking met de luchtvaartmaatschappijen die vertegenwoordigd zijn in de PRM Committee is de PRM Levy vastgesteld op €1,34 per vertrekkende passagier per 1 april 2023.

De PRM Levy die zal gelden per 1 april 2024 is op het moment van vaststelling van de Tarieven & Voorwaarden nog niet bekend en zal op een later tijdstip vastgesteld en gecommuniceerd worden.

Luchtvaartmaatschappijen die opereren op Amsterdam Airport Schiphol zullen worden belast op basis van het aantal passagiers dat ze vanaf de luchthaven vervoeren. De heffing moet worden betaald voor alle vertrekkende passagiers, zowel lokaal opstappende passagiers als transfer- en transitpassagiers. Alleen kinderen (beneden de leeftijd van 2 jaar) zijn uitgesloten. De definities van typen passagiers komen overeen met de definities zoals deze zijn vermeld in artikel 1 van het document 'Schiphol Tarieven en Voorwaarden'.

De PRM Levy zal elk jaar worden herberekend. Verschillen in de kosten en opbrengsten voor het afhandelen van PRM's, die vooral zullen voortkomen uit verschillen tussen het geprognosticeerde en werkelijke aantal PRM's, zullen verrekend worden in de heffing voor het komende jaar.

Voor de betaling van de PRM Levy zijn de (vergoedings-)verplichtingen zoals beschreven in artikel 13 en artikel 19 overeenkomstig van toepassing.

Slot Allocation Fee

Per 1 april 2020 is de organisatiestructuur van Airport Coordination Netherlands (ACNL) gewijzigd. In plaats van een stichting, is ACNL veranderd in een onafhankelijk bestuursorgaan. ACNL wordt gefinancierd door

een slot allocation fee waarvan 50% wordt betaald door luchtvaartmaatschappijen en 50% door luchthavens. Luchtvaartmaatschappijen die gebruik maken van luchthaven onder de coördinatie van ACNL, dienen een slot allocation fee te betalen per vliegbeweging. Van 1 april 2023 tot 1 april 2024 bedraagt de slot allocation fee € 1,92 per vliegbeweging (landing of start). De slot allocation fee wordt gefactureerd door de gecoördineerde luchthaven.

Vliegbelasting

Per 1 januari 2023 geldt er een vliegbelasting voor alle passagiers die vertrekken vanaf een Nederlandse luchthaven. De vliegbelasting bedraagt € 26,43 per persoon per vlucht. Transferpassagiers en kinderen jonger dan 2 jaar betalen deze belasting niet.

Algemene informatie

Amsterdam Airport Schiphol

Adres	Evert van de Beekstraat 202 1118 CP Schiphol
Correspondentie adres	Postbus 7501 1118 ZG Schiphol
Bankrelaties	ABN-AMRO Bank Postbus 7585 1118 ZH Schiphol BIC : ABNANL2A IBAN: NL20ABNA0486749304
Handelsregister Amsterdam	nr. 34029174

Relevante afdelingen

Voor vragen over facturen: Havenadministratie	telefoon SITA e-mail	020 - 601 2416 SPLLA7X airportadministration@schiphol.nl
Voor vragen over te betalen havengelden en operationele zaken: Customer Support	telefoon e-mail	020 - 601 2580 customersupport@schiphol.nl
Voor vragen over dringende operationele zaken: Havendienst	telefoon e-mail	020 - 601 2116 apronoffice@schiphol.nl
Voor marktinformatie: Aviation Business Development	e-mail	aviationmarketing@schiphol.nl cargo@schiphol.nl
Voor algemene informatie over havengelden: Pricing & Regulatory Affairs	telefoon e-mail	020 - 601 2689 airportcharges@schiphol.nl



Welcome to Amsterdam Airport

Schiphol