

Vergaderjaar 2017–2018

**34 802**

## **Wijziging van de Wet luchtvaart in verband met de implementatie van richtlijn nr. 2009/12/EG van het Europese Parlement en de Raad van de Europese Unie van 11 maart 2009 inzake luchthavengelden (PbEG L 70) voor overige luchthavens**

**Nr. 3**

### **MEMORIE VAN TOELICHTING**

#### **ALGEMEEN**

##### *Inleiding*

Met de Wet van 27 januari 2011, houdende aanpassing van de Wet luchtvaart ten behoeve van de implementatie van richtlijn nr. 2009/12/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 11 maart 2009 inzake luchthavengelden (PbEG L70) is richtlijn nr. 2009/12/EG (hierna: richtlijn luchthavengelden) geïmplementeerd. Dit is gebeurd door de reeds in titel 8.2 van de Wet luchtvaart opgenomen bepalingen voor Schiphol, die al grotendeels aansloten op elementen van de richtlijn, op enkele onderdelen te wijzigen. Voor de overige luchthavens die de grens van vijf miljoen passagiersbewegingen per jaar overschrijden, is volstaan met het van overeenkomstige toepassing verklaren van enkele voor Schiphol geldende bepalingen. Naar nu blijkt is deze implementatie met betrekking tot de overige luchthavens op een aantal onderdelen niet volledig geweest. Met het wetsvoorstel wordt deze implementatie opgenomen in een aparte, voor deze overige luchthavens geldende titel, en worden daarmee tegelijkertijd de eerdere bij de implementatie gemaakte omissies hersteld.

##### *Implementatiewetgeving*

De richtlijn luchthavengelden betreft een gemeenschappelijk kader voor de vaststelling van luchthaventarieven die luchthavens in rekening brengen bij de luchtvaartmaatschappijen voor het gebruik van de luchthaven. Hiermee wordt de toepassing van een aantal basisbeginselen gewaarborgd voor de vaststelling van luchthaventarieven op Europese luchthavens. Het betreft met name het beginsel van non-discriminatie en transparantie. Daarmee kan worden bijgedragen aan een gelijk speelveld tussen luchthavens en tussen luchtvaartmaatschappijen. Daarnaast geeft de richtlijn lidstaten de mogelijkheid een gemeenschappelijk systeem van luchthavengelden vast te stellen voor een door een lidstaat aangewezen luchthavennetwerk of voor luchthavens die de luchtverbindingen voor dezelfde stad of agglomeratie verzorgen.

Voor een nadere toelichting op de aanleiding en de achtergrond van de richtlijn luchthavengelden alsmede de implementatie ervan in titel 8.4 van de Wet luchtvaart, wordt verwezen naar de memorie van toelichting bij de Wet van 27 januari 2011.

De richtlijn luchthavengelden is van toepassing op iedere luchthaven die zich bevindt op het grondgebied waarop het Verdrag van toepassing is, die openstaat voor commercieel verkeer en die jaarlijks meer dan vijf miljoen passagiersbewegingen telt, alsmede op de luchthaven met de meeste passagiersbewegingen in elke lidstaat. In Nederland is luchthaven Schiphol de luchthaven met de meeste passagiersbewegingen en tot nu toe is de richtlijn in Nederland uitsluitend van toepassing op Schiphol. De verwachting is dat luchthaven Eindhoven binnen afzienbare tijd de grens van vijf miljoen passagiersbewegingen per jaar zal overschrijden.

#### *Achtergrond en inhoud van het voorstel*

Op grond van artikel 8.25da, vijfde lid, van de Wet luchtvaart, zoals dit luidde vóór de inwerkingtreding van de Wet van 22 juni 2016 tot wijziging van de Wet luchtvaart inzake de exploitatie van de luchthaven Schiphol (Stb. 2016, nr. 272) (hierna te noemen: oud recht), was een aantal artikelen met betrekking tot de totstandkoming van de tarieven en voorwaarden voor luchthaven Schiphol van overeenkomstige toepassing op overige burgerluchthavens die de grens van vijf miljoen passagiersbewegingen per jaar overschrijden. Met de Wet van 22 juni 2016 is het nieuwe artikel 12.6b vastgesteld. Met deze bepaling is geregeld dat de artikelen met betrekking tot de totstandkoming van de tarieven en voorwaarden voor Schiphol die van overeenkomstige toepassing zijn op luchthavens die de grens van vijf miljoen passagiersbewegingen per jaar overschrijden ook na inwerkingtreding van de Wet van 22 juni 2016 van overeenkomstige toepassing blijven op deze luchthavens. Het opnemen van deze bepaling van eerbiedigende werking, via een nota van wijziging (34 197, nr. 7), was nodig, omdat anders het met de Wet van 22 juni 2016 voor de luchthaven Schiphol ingevoerde systeem van meerjarige tarieven, ook van toepassing zou worden op overige burgerluchthavens die de grens van vijf miljoen passagiersbewegingen per jaar overschrijden.

Artikel 12.6b, en de daarin opgenomen verwijzingen naar bepalingen van oud recht, doen onvoldoende recht aan het belang van toegankelijke wetgeving. Om die reden wordt voorgesteld de implementatie van de richtlijn luchthavengelden voor overige luchthavens die de grens van vijf miljoen passagiers per jaar overschrijden op te nemen in een aparte titel – titel 8.2a – in hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart. Dit sluit ook aan bij het advies van de Afdeling Advisering van de Raad van State van 17 augustus 2017 (No. W14.17.0228/IV). Het betreft hier in beginsel geen beleidsinhoudelijke wijziging. In de nieuwe titel worden de bepalingen uitgeschreven die sinds de inwerkingtreding van voornoemde Wet van 27 januari 2011 ter implementatie van de richtlijn luchthavengelden reeds gelden (tot 22 juni 2016 op grond van artikel 8.25da en vanaf 22 juni 2016 op grond van artikel 12.6b) voor overige luchthavens. Tegelijkertijd worden hiermee ook enkele onvolkomenheden in de implementatie van de richtlijn luchthavengelden hersteld.

Zoals is toegelicht in de memorie van toelichting bij de Wet van 27 januari 2011 is het de bedoeling geweest alleen die voor luchthaven Schiphol geldende bepalingen met betrekking tot de totstandkoming van de tarieven en voorwaarden van overeenkomstige toepassing verklaren, die de implementatie zijn van de richtlijn luchthavengelden. Met de nieuwe titel 8.2a wordt bereikt dat niet meer en niet minder wordt geregeld dan ter implementatie van de richtlijn luchthavengelden noodzakelijk is.

Daarnaast wordt met het oog op een volledige implementatie van de richtlijn luchthavengelden voorgesteld het toepassingsbereik van de nieuwe titel 8.2a uit te breiden tot elke overige luchthaven die de vijf miljoen passagiersbewegingen per jaar overschrijdt. Artikel 12.6b was ten onrechte beperkt tot overige burgerluchthavens. Tot slot wordt met het oog op een volledige implementatie van de richtlijn luchthavengelden in de nieuwe titel 8.2a van de Wet luchtvaart de mogelijkheid opgenomen voor overige luchthavens om een gemeenschappelijk en transparant systeem van tarieven vast te stellen. Hoewel op dit moment niet is gebleken van de wens voor een dergelijk systeem van tarieven, moet deze mogelijkheid met het oog op een volledige implementatie van de richtlijn luchthavengelden in de Wet luchtvaart worden opgenomen. Deze wijzigingen worden nader toegelicht in de artikelsgewijze toelichting.

#### *Toezicht en handhaving*

De Autoriteit Consument en Markt heeft bij brief van 30 juni 2017 aangegeven dat het wetsvoorstel zoals dat aan de Raad van State is gestuurd uitvoerbaar en handhaafbaar is. Het wetsvoorstel, zoals dat nadien is aangepast, bevat geen inhoudelijke wijzigingen. Om die reden is niet opnieuw een uitvoerings- en handhavingstoets uitgevoerd.

#### *Financiële gevolgen*

In de memorie van toelichting bij de Wet van 27 januari 2011 is geen berekening opgenomen van de administratieve lasten en nalevingskosten die voortvloeien uit deze wet voor overige luchthavens omdat op dat moment niet de verwachting bestond dat een van de overige luchthavens op korte termijn de grenswaarde van vijf miljoen passagiersbewegingen per jaar zou overschrijden. Inmiddels is de verwachting dat dit binnen afzienbare tijd voor luchthaven Eindhoven het geval zal zijn.

De nalevingskosten die voortvloeien uit de Wet van 27 januari 2011 en het onderhavige wetsvoorstel voor luchthaven Eindhoven houden verband met de bepalingen met betrekking tot het voorstel voor tarieven en voorwaarden, de consultatie over dit voorstel en de vaststelling ervan. De eenmalige nalevingskosten voor de inrichting van de tariefssystematiek en de in dit kader noodzakelijke inhuur van externe adviseurs worden op basis van de informatie van de burgerexploitant geraamd op een bedrag van € 342.000,-. Daarnaast is sprake van jaarlijkse nalevingskosten. Deze worden op basis van de informatie van de burgerexploitant geraamd op circa € 120.000,-, waarvan circa € 102.000,- voor de burgerexploitant op luchthaven Eindhoven en circa € 18.000,- voor luchtvaartmaatschappijen. Eventuele onvoorziene kosten (bijvoorbeeld de kosten die verband houden met eventuele klachten bij de ACM) zijn hierin niet opgenomen.

De administratieve lasten die voortvloeien uit de in artikel 8.40h, eerste lid, opgenomen verplichting een afschrift van de mededeling van een voorstel en de mededeling van de vaststelling toe te zenden aan de Autoriteit Consument en Markt zijn verwaarloosbaar. Op dit moment is niet voorzien dat luchthaven Eindhoven gebruik zal maken van de mogelijkheid om toestemming te vragen aan de Minister van Infrastructuur en Milieu om een luchthavennetwerk vast te stellen teneinde een gemeenschappelijk transparant systeem van tarieven te kunnen vaststellen voor dit luchthavennetwerk. Hieruit vloeien dan ook geen administratieve lasten voort. Ook overigens is geen sprake van administratieve lasten die voortvloeien uit het onderhavige wetsvoorstel dan wel de Wet van 27 januari 2011.

### *Advies en consultatie*

Het wetsvoorstel is in het tweede kwartaal van 2017 voor commentaar toegezonden aan het Ministerie van Defensie, de burgerexploitant op luchthaven Eindhoven en luchtvaartmaatschappijen die gebruik maken van luchthaven Eindhoven. Met het Ministerie van Defensie en de burgerexploitant is overeenstemming bereikt over het voorstel. Van luchtvaartmaatschappijen is geen reactie ontvangen.

### *Inwerkingtreding*

Omdat het wetsvoorstel implementatie betreft van de richtlijn luchthavengelden, is geen toepassing gegeven aan de vaste verandermomenten. Het betreft hier de uitzonderingsgrond d uit aanwijzing 174, vierde lid, van de Aanwijzingen voor de regelgeving.

De verwachting is dat de luchthaven Eindhoven, voor zover het burgermedegebruik betreft, binnen afzienbare tijd de grens van 5 miljoen passagiersbewegingen per jaar zal overschrijden. Als sprake is van overschrijding van de grens van 5 miljoen passagiersbewegingen per jaar, dan zullen de richtlijn en titel 8.2a van de Wet luchtvaart van toepassing zijn op de luchthaven Eindhoven, voor zover het burgermedegebruik betreft.

Omdat de richtlijn ertoe verplicht om ten minste één maal per jaar een consultatie te houden over de tarieven voor luchtvaartmaatschappijen, zal de burgerexploitant op de luchthaven Eindhoven binnen een jaar na inwerkingtreding deze consultatie moeten houden.

## **ARTIKELSGEWIJS**

### **Artikel I, onderdeel A**

#### *Artikel 8.40a*

Met het tweede lid van artikel 8.40a wordt verduidelijkt dat de verplichtingen die in titel 8.2a zijn opgenomen voor de exploitant van een overige luchthaven die de grens van vijf miljoen passagiersbewegingen per jaar overschrijdt, geldt voor zowel de exploitant van een burgerluchthaven als de burgerexploitant op een militaire luchthaven.

#### *Artikel 8.40b*

De richtlijn luchthavengelden heeft betrekking op elke luchthaven die openstaat voor commercieel luchtverkeer en de grens van vijf miljoen passagiersbewegingen per jaar overschrijdt. Hieronder vallen ook militaire luchthavens, voor zover deze worden gebruikt door andere dan militaire luchtvaart. Dit gebruik wordt in de Wet luchtvaart aangeduid als burgermedegebruik. Om die reden is het toepassingsbereik van artikel 12.6b ten onrechte beperkt tot burgerluchthavens en exploitanten van burgerluchthavens. Dit wordt met het voorstel voor een nieuw artikel 8.40b «in samenhang met de definitie «overige luchthaven» in artikel 8.40a hersteld.

#### *Artikel 8.40c, eerste en tweede lid, 8.40e en 8.40f*

Zoals aangegeven in het algemeen deel van deze toelichting worden in de nieuwe titel 8.2a de bepalingen uitgeschreven die reeds golden op basis van artikel 12.6b in samenhang met titel 8.2 van hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart, zoals deze luidde vóór de Wet van 22 juni 2016 tot wijziging

van de Wet luchtvaart inzake de exploitatie van de luchthaven Schiphol. Benadrukt wordt nogmaals dat dit geen beleidsinhoudelijke wijziging betreft, maar een wijziging van wetstechnische aard. De overheveling van de bepalingen van artikel 12.6b naar de nieuwe titel 8.2a betreft de jaarlijkse vaststelling van de tarieven en voorwaarden, het daaraan voorafgaande voorstel en de informatieverschaffing en raadpleging die in dit kader plaatsvindt. Dit is thans geregeld in artikel 12.6b, eerste lid, die de artikelen 8.25d, eerste lid, en artikel 8.25e van het oude recht van overeenkomstige toepassing verklaart. Met dit voorstel worden deze bepalingen uitgeschreven in de nieuwe artikelen 8.40c, eerste lid en 8.40e. Verder worden de non-discriminatiebepaling en de bepaling inzake de differentiatie van diensten uitgeschreven in de nieuwe artikelen 8.40c, tweede lid en 8.40f omwille van de toegankelijkheid en leesbaarheid.

*Artikel 8.40c, derde, vierde en vijfde lid*

Het derde, twaalfde en dertiende lid, van artikel 8.25d, van het oude recht maken ten onrechte geen deel uit van de opsomming in het huidige artikel 12.6b, eerste lid, met betrekking tot de tarieven en voorwaarden van de luchthaven Schiphol die van overeenkomstige toepassing zijn op een overige luchthaven die de grens van vijf miljoen passagiersbewegingen per jaar overschrijdt.

Het derde lid van artikel 8.25d, van het oude recht betreft de implementatie van artikel 3 van de richtlijn. Dit artikel bevat het verbod bij de vaststelling van de tarieven te discrimineren. Dit discriminatieverbod, met dit voorstel overgeheveld van het reeds op overige luchthavens van overeenkomstige toepassing verklaarde artikel 8.25d, tweede lid, van de Wet luchtvaart naar artikel 8.40c, tweede lid, is een belangrijk uitgangspunt bij de totstandkoming van de tarieven en voorwaarden. Artikel 3 van de richtlijn geeft aan dat dit niet betekent dat elke differentiatie van tarieven in strijd met dit verbod is. Differentiatie is gerechtvaardigd met het oog op een algemeen of publiek belang, met inbegrip van milieuaangelegenheden, als de criteria voor de differentiatie objectief, relevant en transparant zijn. De nadere uitwerking van het verbod op discriminatie in artikel 8.25d, derde lid, van het oude recht is per abuis niet van overeenkomstige toepassing verklaard op overige luchthavens. Deze omissie wordt met het wetsvoorstel hersteld, door het derde lid van artikel 8.25d, van het oude recht uit te schrijven in het nieuwe artikel 8.40c, derde lid. Voor de exploitant van een overige luchthaven en de burgerexploitant op een militaire luchthaven die de grens van vijf miljoen passagiersbewegingen per jaar overschrijden, zou deze bepaling van belang kunnen zijn als zij de tarieven wensen te differentiëren op basis van milieu.

Het twaalfde lid van artikel 8.25d van het oude recht regelt dat de tarieven en voorwaarden worden gehanteerd gedurende de periode waarop de vaststelling van de tarieven en voorwaarden betrekking heeft en moet ook gelden voor de tarieven en voorwaarden voor overige luchthavens die de grens van vijf miljoen passagiersbewegingen per jaar overschrijden. Om die reden wordt dit twaalfde lid uitgeschreven in het nieuwe artikel 8.40c, vierde lid.

Verder is het noodzakelijk het dertiende lid van artikel 8.25d van het oude recht uit te schrijven in de nieuwe titel 8.2a, omdat dit artikellid de noodzakelijke basis bevat om de wettelijke bepalingen met betrekking tot de vaststelling van de tarieven en voorwaarden die van toepassing zijn op luchthavens die de grens van vijf miljoen passagiersbewegingen per jaar overschrijden, nader uit te werken in een algemene maatregel van bestuur. Dit is gebeurd met het nieuwe artikel 8.40c, vijfde lid.

De in het zesde en tiende lid van artikel 8.25d, van het oude recht opgenomen bepalingen zijn niet nodig om de richtlijn te implementeren en zijn derhalve per abuis van overeenkomstige toepassing verklaard op overige luchthavens die de grens van vijf miljoen passagiersbewegingen per jaar overschrijden. Deze bepalingen houden verband met de eis van kostenoriëntatie die niet van toepassing is voor de overige luchthavens die de grens van 5 miljoen passagiersbewegingen overschrijden. Om die reden wordt voorgesteld om deze bepalingen – die nu ten onrechte zijn opgenomen in de opsomming van artikel 12.6b, eerste lid, van de huidige wet – niet op te nemen in de nieuwe titel 8.2a.

#### *Artikel 8.40d*

De richtlijn biedt de mogelijkheid voor een lidstaat om een groep luchthavens aan te wijzen als luchthavennetwerk. Daarnaast biedt Verordening (EG) Nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtdiensten in de Gemeenschap de mogelijkheid om een verkeersverdeling tussen luchthavens die dezelfde stad of agglomeratie bedienen te regelen. In de richtlijn wordt lidstaten de mogelijkheid geboden om in deze situaties een gemeenschappelijk en transparant systeem van luchthavengelden toe te staan voor meerdere luchthavens gezamenlijk. Deze bepaling is geïmplementeerd in artikel 8.25da van de Wet luchtvaart (met de Wet van 22 juni 2016 verletterd tot 8.25dj). Daarbij is ervan uitgegaan dat in geval van een luchthavennetwerk of van een verkeersverdeling tussen luchthavens, de exploitant van de luchthaven (waaronder op grond van de begripsbepaling van artikel 8.1b luchthaven Schiphol N.V. wordt verstaan) daar per definitie deel van zal uitmaken. Het is echter niet uit te sluiten dat een overige luchthaven die de vijf miljoen passagiersbewegingen per jaar overschrijdt deel zal gaan uitmaken van een luchthavennetwerk dan wel een verkeersverdeling, zonder dat luchthaven Schiphol NV daar deel van uit maakt. Ook voor deze overige luchthaven moet de mogelijkheid in de Wet luchtvaart worden opgenomen om een gemeenschappelijk en transparant systeem van tarieven vast te stellen, ongeacht of deze luchthaven, hier gebruik van zal maken. Dit wordt met het nieuwe artikel 8.40d geregeld.

#### *Artikelen 8.40g tot en met 8.40i*

Ook de nieuwe artikelen 8.40g tot en met 8.40i behelzen geen beleidswijziging. In de nieuwe artikelen 8.40g tot en met 8.40i worden de huidige, voor luchthaven Schiphol geldende artikelen met betrekking tot de klachtenprocedure bij de Autoriteit Consument en Markt (8.25f), met betrekking tot de informatievoorziening aan de Autoriteit Consument en Markt (8.25h) en met betrekking tot de medebetrokkenheid van Onze Minister van Economische Zaken (8.25j) uitgeschreven.

#### **Artikel I, onderdelen B en C**

Het huidige artikel 12.6b, derde en vierde lid, verklaart de artikelen 11.14a (met betrekking tot het toezicht op de naleving van de bepalingen met betrekking tot de tarieven en voorwaarden van de luchthaven Schiphol) en 11.24 (met betrekking tot de toepasselijkheid van hoofdstuk 7 van de Mededingingswet in geval van overtreding van deze bepalingen) van overeenkomstige toepassing op de naleving en overtreding van de bepalingen met betrekking tot de tarieven en voorwaarden van overige luchthavens die de grens van vijf miljoen passagiersbewegingen per jaar overschrijden. Met artikel I, onderdelen B en C wordt voorgesteld om het toepassingsbereik van artikel 11.14a respectievelijk artikel 11.24 van de Wet luchtvaart uit te breiden, zodat deze verwijzingsbepalingen niet langer

nodig zijn. Ook dit is geen inhoudelijke wijziging maar slechts een andere redactionele vormgeving die de toegankelijkheid ten goede komt.

### Transponeringstabel

De richtlijn luchthavengelden was voor overige luchthavens als bedoeld in artikel 8.1, eerste lid, onder b, van de Wet luchtvaart reeds geïmplementeerd in artikel 8.25da, vierde lid, van de Wet luchtvaart. Met de Wet van 22 juni 2016 (Stb. 2016, nr. 272) is deze bepaling overgeheveld naar artikel 12.6b, eerste lid, van de Wet luchtvaart. Met onderhavig wetsvoorstel is deze bepaling overgeheveld naar de nieuwe titel 8.2a van de Wet luchtvaart.

De implementatie met betrekking tot overige luchthavens is op een aantal onderdelen niet volledig geweest. Hiervoor is toegelicht welke onderdelen dit betreft. Met het wetsvoorstel wordt de onvolledige implementatie hersteld.

De hieronder opgenomen transponeringstabel betreft de gehele implementatie van de richtlijn luchthavengelden voor overige luchthavens.

Bepaling EU-regelgeving	Bepaling in implementatieregeling of in bestaande regelgeving; toelichting indien niet geïmplementeerd of uit zijn aard geen implementatie behoeft	Omschrijving beleidsruimte	Toelichting op de keuze(n) bij de invulling van beleidsruimte
Artikel 1 Onderwerp	Behoeft naar zijn aard geen implementatie. Betreft onderwerp en toepassingsgebied	–	–
Artikel 2 Definities	Artikel I, onderdeel A (artikel 8.40a, tweede lid)	–	–
Artikel 3, eerste zin. Discriminatieverbod	Artikel I, onderdeel A (artikel 8.40c, tweede lid)	–	–
Artikel 3, tweede zin Discriminatieverbod	Artikel I, onderdeel A (artikel 8.40c, derde lid)	–	–
Artikel 4 Luchthavennetwerk	Artikel I, onderdeel A (artikel 8.40d, eerste, tweede en vierde lid)	–	–
Artikel 5 Gemeenschappelijke systemen voor de heffing van luchthavengelden	Artikel I, onderdeel A (artikel 8.40d, derde en vierde lid)	–	–
Artikel 6, eerste en tweede lid Consultatie	Artikel I, onderdeel A (artikelen 8.40c, eerste, vierde en vijfde lid, en artikel 8.40e)	–	–
Artikel 6, derde en vierde lid Verhaal	Artikel I, onderdeel A (artikel 8.40g in samenhang met artikel 8.25f)	–	–
Artikel 6, vijfde lid Verhaal	Niet geïmplementeerd. Niet relevant voor Nederland	–	–
Artikel 7, eerste lid Transparantie	Artikel 35, eerste lid, aanhef en onder b en c, Besluit exploitatie luchthaven Schiphol 2017 in samenhang met artikel 4, vierde en zesde lid, Besluit exploitatie luchthaven Schiphol (oud). Dit besluit zal ook worden aangepast.	–	–
Artikel 7, tweede lid Transparantie	Artikel 35, eerste lid, aanhef en onder b en c, Besluit exploitatie luchthaven Schiphol 2017 in samenhang met artikel 4a Besluit exploitatie luchthaven Schiphol (oud). Dit besluit zal ook worden aangepast.	–	–
Artikel 7, derde lid Transparantie	Artikel I, onderdeel A (artikel 8.40e, zesde lid)	–	–



Bepaling EU-regelgeving	Bepaling in implementatieregeling of in bestaande regelgeving; toelichting indien niet geïmple- menteerd of uit zijn aard geen implementatie behoeft	Omschrijving beleidsruimte	Toelichting op de keuze(n) bij de invulling van beleidsruimte
Artikel 8 Nieuwe infrastructuur	Artikel 35, eerste lid, aanhef en onder b, Besluit exploitatie luchthaven Schiphol 2017, in samenhang met artikel 4, zesde lid, Besluit exploitatie luchthaven Schiphol (oud). Dit besluit zal ook worden aangepast.	–	–
Artikel 9, eerste lid Kwaliteitsnormen	Artikel I, onderdeel A (artikel 8.40e)	–	–
Artikel 9, tweede lid Kwaliteitsnormen	Artikel 35, eerste lid, aanhef en onder b, Besluit exploitatie luchthaven Schiphol 2017 in samenhang met artikel 7 Besluit exploitatie luchthaven Schiphol (oud). Dit besluit zal ook worden aangepast.	–	–
Artikel 10, eerste lid Differentiatie van diensten	Artikel I, onderdeel A (artikel 8.40f)	–	–
Artikel 11, eerste, tweede, derde, zesde, zevende en achtste lid Onafhankelijke toezichthoudende autoriteit	Artikel I, onderdeel A (artikel 8.40g in samenhang met artikel 8.25f van de Wet luchtvaart)	–	–
Artikel 11, vierde lid Onafhankelijke toezichthoudende autoriteit	Behoeft naar zijn aard geen implementatie. Betreft feitelijke uitvoering	–	–
Artikel 11, vijfde lid Onafhankelijke toezichthoudende autoriteit	Niet relevant voor Nederland	–	–
Artikel 12 Herziening en verslaglegging	Behoeft naar zijn aard geen implementatie, betreft feitelijke uitvoering	–	–
Artikel 13 Omzetting	Behoeft geen implementatie, betreft omzettingsbepaling	–	–
Artikel 14 Inwerkintreding	Behoeft naar zijn aard geen implementatie, betreft inwerkintreding richtlijn	–	–

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
S.A.M. Dijkema