

WIJ WILLEM ALEXANDER,
BIJ DE GRATIE GODS,
KONING DER NEDERLANDEN,
PRINS VAN ORANJE-NASSAU,
ENZ. ENZ. ENZ.

**Wet van ... tot wijziging van de Wet luchtvaart (Omvorming Stichting Airport
Coordination Netherlands tot publiekrechtelijk zelfstandig bestuursorgaan)**

Allen, die deze zullen zien of horen lezen, saluut! doen te weten:

Alzo Wij in overweging genomen hebben dat het wenselijk is om de Stichting Airport
Coordination Netherlands om te vormen tot een publiekrechtelijk zelfstandig
bestuursorgaan;

Zo is het, dat Wij, de Afdeling advisering van de Raad van State gehoord, en met gemeen
overleg der Staten-Generaal, hebben goedgevonden en verstaan, gelijk Wij goedvinden en
verstaan bij deze:

ARTIKEL I

De Wet luchtvaart wordt als volgt gewijzigd:

A

Titel 7.2 vervalt.

B

Na titel 8A.6. wordt de volgende titel ingevoegd:

Titel 8A.7. Taken, inrichting en financiering van ACNL

Artikel 8a.63

1. In deze titel wordt verstaan onder:

ACNL: Airport Coordination Netherlands;

gebruiker: een luchtvaartmaatschappij, alsmede een persoon of rechtspersoon die vluchten uitvoert, niet zijnde een luchtvaartmaatschappij;

slotcoördinator: coördinator als bedoeld in de slotverordening;

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

2. Een wijziging van de slotverordening gaat voor de toepassing van deze titel gelden met ingang van de dag waarop aan de betrokken wijziging uitvoering moet zijn gegeven.

Artikel 8a.64

1. Er is een organisatie, ACNL, belast met de taken die de slotcoördinator op grond van de slotverordening heeft.
2. De organisatie is gevestigd te Haarlemmermeer en bezit rechtspersoonlijkheid.
3. De artikelen 21 en 22 van de Kaderwet zelfstandige bestuursorganen zijn op ACNL niet van toepassing.
4. Indien ACNL bij de uitvoering van de taken, bedoeld in het eerste lid, schade toebrengt aan luchtvaartmaatschappijen of anderen, is ACNL daarvoor niet aansprakelijk, tenzij de schade een gevolg is van opzet of roekeloosheid.

Artikel 8a.65

ACNL stelt ten behoeve van haar werkwijze een bestuursreglement op.

Artikel 8a.66

1. ACNL heeft een directie.
2. De directie:
 - a. is belast met de dagelijkse leiding van ACNL;
 - b. bestaat uit maximaal twee leden;
 - c. vertegenwoordigt ACNL in en buiten rechte.
3. De leden van de directie worden benoemd voor een periode van ten hoogste vier jaren en kunnen aansluitend ten hoogste eenmaal opnieuw worden benoemd.
4. In geval van schorsing of ontstentenis van een lid van de directie voorziet Onze Minister in de waarneming van diens functie.

Artikel 8a.67

1. Ter dekking van de kosten die ACNL maakt ten behoeve van de taken die de slotcoördinator op grond van de slotverordening heeft:
 - a. zijn de gebruikers van de betreffende luchthavens per gebruikt slot of gefaciliteerde beweging een vergoeding verschuldigd aan ACNL;
 - b. zijn de exploitanten van de betreffende luchthavens een vergoeding verschuldigd aan ACNL op basis van de gefaciliteerde of met slots gerealiseerde bewegingen in het vorige boekjaar.

2. ACNL stelt jaarlijks de tarieven van de vergoedingen, bedoeld in het eerste lid, vast na consultatie van de gebruikers en exploitanten van de betreffende luchthavens.
3. Het vastgestelde tarief wordt, voorafgaand aan de periode waarin het tarief wordt toegepast, door ACNL in de Staatscourant bekendgemaakt.
4. De exploitant van de betreffende luchthaven int de vergoeding, bedoeld in het eerste lid, onderdeel a, en draagt het geïnde bedrag af aan ACNL.

Artikel 8a.68

1. Het boekjaar van ACNL loopt van 1 april van enig jaar tot en met 31 maart van het daaropvolgende jaar.
2. In afwijking van artikel 18 van de Kaderwet zelfstandige bestuursorganen stelt ACNL jaarlijks vóór 1 juni het jaarverslag op.

Artikel 8a.69

1. ACNL stelt jaarlijks een begroting op, met in ieder geval:
 - a. de jaarlijkse financiële begroting, bestaande uit een exploitatiebegroting en een kapitaalsbegroting;
 - b. een meerjarenbegroting voor de eerstvolgende drie boekjaren.
2. ACNL stuurt de begroting vóór 1 februari van het jaar voorafgaand aan het jaar waarop de begroting betrekking heeft.
3. Onze Minister verleent dan wel onthoudt binnen vier weken de goedkeuring aan de begroting.
4. Indien Onze Minister de goedkeuring binnen vier weken niet uitdrukkelijk heeft onthouden, wordt deze geacht te zijn verleend.
5. In het geval de goedkeuring wordt onthouden, is de directie gerechtigd gedurende ten hoogste zes maanden van het nieuwe boekjaar voor iedere maand uitgaven te doen ter grootte van 115% van een twaalfde deel van de begroting van het voorafgaande boekjaar.

ARTIKEL II

Met ingang van het tijdstip van inwerkingtreding van deze wet gaan de vermogensbestanddelen van de Stichting Airport Coordination Netherlands onder algemene titel over op ACNL.

ARTIKEL III

Archiefbescheiden van de Stichting Airport Coordination Netherlands betreffende zaken die op het tijdstip van inwerkingtreding van deze wet nog niet zijn afgedaan, worden

overgedragen aan ACNL voor zover zij niet overeenkomstig de Archiefwet 1995 zijn overgebracht naar een archiefbewaarplaats.

ARTIKEL IV

In wettelijke procedures en rechtsgedingen waarbij de Stichting Airport Coordination Netherlands is betrokken, treedt met ingang van het tijdstip van inwerkingtreding van deze wet ACNL in de plaats van de Stichting Airport Coordination Netherlands.

ARTIKEL V

1. Op het tijdstip van inwerkingtreding van deze wet is ieder personeelslid van de Stichting Airport Coordination Netherlands van rechtswege ontslagen en werkzaam bij ACNL op basis van een overeenkomst naar burgerlijk recht.
2. De overgang van de in het eerste lid bedoelde personeelsleden vindt plaats met een rechtspositie die ten minste gelijkwaardig is aan die welke voor elk van hen gold bij de Stichting Airport Coordination Netherlands.

ARTIKEL VI

Deze wet treedt in werking met ingang van een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip.

Lasten en bevelen dat deze in het Staatsblad zal worden geplaatst en dat alle ministeries, autoriteiten, colleges en ambtenaren die zulks aangaat, aan de nauwkeurige uitvoering de hand zullen houden.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

DE STAATSSECRETARIS VAN BINNENLANDSE ZAKEN EN KONINKRIJKSRELATIES,

MEMORIE VAN TOELICHTING

ALGEMEEN

1. Inleiding

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

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

Op ACNL is de Kaderwet zelfstandige bestuursorganen (hierna: Kaderwet) van toepassing. Ingevolge artikel 6 van de Kaderwet is de Staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties medeondertekenaar van dit wetsvoorstel en bijbehorende Memorie van Toelichting.

2. Implementatiewetgeving

In 1993 is de slotverordening nr. 95/93 vastgesteld. De slotverordening bevat gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van “slots” op communautaire luchthavens. De slotverordening, die al enkele keren is gewijzigd, heeft als doel om de beschikbare capaciteit op overbelaste luchthavens in de Unie volgens onpartijdige, transparante en niet-discriminerende regels te verdelen.

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

In 2004 is de slotverordening gewijzigd. De wijzigingsverordening voorzag onder andere in wijziging van de terminologie die in de verordening wordt gebruikt. De begrippen

“gecoördineerde luchthaven” en “volledig gecoördineerde luchthaven” werden vervangen door “luchthaven met bemiddeling inzake de dienstregelingen” en “gecoördineerde luchthaven”. Op een luchthaven met bemiddeling was daarna sprake van een gefaciliteerde beweging en op een gecoördineerde luchthaven van een slotgecoördineerde beweging. In deze Memorie van Toelichting wordt onder “slot” zowel een gefaciliteerde beweging als een slotgecoördineerde beweging verstaan.

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

3. Achtergrond en hoofdlijnen van het voorstel

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

SACN is een relatief klein privaatrechtelijk zbo (in boekjaar 2015/2016: 4,4 fte en een exploitatieresultaat van circa 760.000 euro) met eigen statuten en een Raad van Toezicht (RvT). De RvT bestaat uit vertegenwoordigers van de luchtvaartmaatschappijen KLM, Martinair, Transavia en TUifly en verder de drie gecoördineerde luchthavens (Schiphol, Rotterdam The Hague Airport en Eindhoven Airport). Een vertegenwoordiger van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat neemt als waarnemer deel aan de vergaderingen van de RvT. De RvT houdt enkel toezicht op de financiële aspecten en de bedrijfsvoering van SACN en heeft geen rol ten aanzien van de verdeling van slots. De SACN hanteert geen tarieven voor de slots. De exploitatiekosten van SACN komen voor rekening van de leden van de RvT.

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

Aanleiding om SACN om te vormen tot een publiekrechtelijk zbo zijn de aanbevelingen uit het – in opdracht van het kabinet – uitgevoerde onderzoek naar herpositionering van zbo’s¹ en het kabinetsbeleid ten aanzien van zbo’s². Voor SACN werd omvorming tot een

¹ Kamerstukken II 2013-2014, 25 268, nr. 79, bijlage

² Kamertukken II 2013-2014, 25 268, nr. 83, bijlage

publiekrechtelijk zbo met eigen rechtspersoonlijkheid geadviseerd, waarbij een RvT zou kunnen worden opgeheven.

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

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

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

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

De verschuiving van bevoegdheden van de RvT naar de minister is in lijn met het zbo-beleid zoals door het kabinet bij brief van 13 mei 2014³ met de Tweede Kamer gedeeld. De norm die centraal staat in dat beleid is dat de uitvoering van publieke taken onder “volledige ministeriële verantwoordelijkheid” vallen. Het kabinet streeft daarbij naar zo weinig mogelijk zbo's maar wijst wel een drietal instellingsmotieven aan en de noodzaak voor een aanvullende motivering waarmee besloten kan worden tot in het instellen van een zbo.

³ Kamerstukken II 2013-2014 25 268, nr. 83, bijlage

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

4. Verhouding tot nationale regelgeving

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

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

5. Financiële gevolgen

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

Zodra de omvorming een feit is, zal er per saldo geen sprake zijn van een verzwaring of verlichting van de administratieve lasten en nalevingskosten. De kosten worden enkel anders verdeeld over de betrokkenen. De luchtvaartmaatschappijen die een vertegenwoordiger hadden in de Raad van Toezicht van SACN gaan straks alleen betalen voor de slots die ze zelf gebruiken. Immers de ACNL wordt straks bekostigd door een kostendekkend tarief dat betaald wordt door alle gebruikers (lees: luchtvaartmaatschappijen die gebruik maken van een slot) en de slotgecoördineerde luchthavens. Hoeveel dat is hangt in de eerste plaats af van de hoeveelheid slots een luchtvaartmaatschappij gebruikt.

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

Voorbeeldberekening (gebaseerd op fictieve cijfers):

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

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

De (nalevings)kosten die ACNL maakt voor het jaarlijks consulteren van betrokkenen over de slotfee en het vaststellen van de tarieven en de bekendmaking in de Staatscourant zijn

beperkt en worden geraamd op circa €7.700. De jaarlijkse nalevingskosten voor de betrokken luchtvaartmaatschappijen en de luchthavens gezamenlijk wordt geschat op circa €6.250.

6. Evaluatie

Het publiekrechtelijk zbo ACNL zal elke vijf jaar na inwerkingtreding van deze wet worden geëvalueerd.

7. Advies en consultatie

ntb

8. Inwerkingtreding

ntb

ARTIKELGEWIJS

Artikel I, onderdeel B

Artikel 8a.64

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

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

Artikel 8a.65

ACNL stelt een bestuursreglement op dat conform artikel 11 van de Kaderwet wordt goedgekeurd door de minister. Het is aan ACNL om te besluiten wat er precies in dit bestuursreglement wordt geregeld, maar het is van belang dat voor een ieder duidelijk is

wat er wordt geregeld ten aanzien van de werkwijze van ACNL. Het kan bijvoorbeeld gaan om bepalingen omtrent mandaat en volmacht en een klachtenregeling.

Artikel 8a.66

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

Artikel 8a.67

Artikel 8a.67 regelt dat ACNL bevoegd is tot het vaststellen van tarieven. Het eerste lid regelt dat ACNL alle kosten die zij maakt voor het uitoefenen van de aan ACNL opgedragen taak mogen worden doorberekend aan gebruikers en exploitanten van betreffende luchthavens. Het vierde lid regelt dat de inning van het aandeel van de luchtvaartmaatschappijen door betreffende luchthavens, namens de ACNL, wordt gedaan. ACNL stelt de tarieven vast na raadpleging van betrokkenen. Op grond van artikel 17 van de Kaderwet behoeft de hoogte van de tarieven de goedkeuring van de minister.

Artikel 8a.68

Op grond van artikel 18 van de Kaderwet stelt een zbo jaarlijks voor 15 maart een jaarverslag op. Als gevolg van internationale seizoenindeling bij de luchtvaartmaatschappijen werkt ACNL met een gebroken boekjaar van 1 april van elk jaar tot en met 31 maart van het volgende jaar. Daarom wordt in plaats van 15 maart voorgeschreven dat het jaarverslag voor 1 juni wordt opgesteld.

Op grond van artikel 34 van de Kaderwet wordt tegelijk met het jaarverslag ook een jaarrekening bij de minister ingediend. De jaarrekening behoeft de goedkeuring van de minister.

Artikel 8a.69

Voor de invulling van dit artikel met betrekking tot de begroting en de bevoegdheden van de Minister hieromtrent, is aangesloten bij andere zbo's zoals die voor LVNL.

De termijn van vier weken voor de goedkeuring van de begroting is een waarborg voor ACNL zodat zij tijdig de tarieven kan communiceren aan gebruikers. In geval de begroting niet wordt goedgekeurd regelt het vijfde lid dat ACNL maandelijks 1/12 deel van 115% van de begroting van het afgelopen jaar mag uitgeven.

Artikel V

Artikel V voorziet in overgangsrecht voor het personeel van SACN. De stichting wordt ontbonden en het personeel zal in dienst treden bij de publiekrechtelijke rechtspersoon ACNL. De Wet normalisering rechtspositie ambtenaren bewerkstelligt voor overheidswerkgevers en het personeel een arbeidsverhouding op basis van een overeenkomst, in plaats van een aanstelling. In dit artikel V wordt, gelet op de beoogde inwerkingtreedingsdatum, aangesloten bij die situatie.

Artikel VI

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

CONCEPT tbv INTERNETCONSULTATIE