

## Inbreng Internetconsultatie Belasting op Luchtvaart

---

evofenedex en TLN maken graag van de gelegenheid gebruik om gezamenlijk te reageren op de internetconsultatie 'Belasting op Luchtvaart'. Gezamenlijk vertegenwoordigen evofenedex en TLN de belangen van de gebruikers van luchtvracht: productie- en handelsbedrijven en logistieke dienstverleners en expediteurs.

Onze inbreng is namens,

15.000 productie- en handelsbedrijven (evofenedex)  
5.000 expediteurs en logistiek dienstverleners (TLN)

### Vraag 1

Hoe kijkt u aan tegen deze aspecten van een belasting op luchtvaart? Zijn er onderwerpen die u in dit verband onder de aandacht wil brengen en zo ja, kunt u deze toelichten?

Luchtvracht verbindt onze economie met de wereld. Hiertoe beschikt Nederland over een sterke luchtvrachtindustrie en een goed luchtvrachtnetwerk. Dagelijks werken ruim 25.000 mensen in deze sector en luchtvrachtactiviteiten leveren de Nederlandse economie jaarlijks ca. € 4 mld. op. Daarnaast is het luchtvrachtnetwerk een belangrijke vestigingsfactor voor internationaal opererende sectoren en bedrijven. Denk hierbij aan onze bloemensector, maar ook aan kostbare hightech (van de nieuwste smartphones tot microchips) en de farmaceutische industrie.

Het aantal vrachtvliegtuigen bedraagt nog géén 4% van het totaal aantal vliegbewegingen op Schiphol. Maar die 4% heeft wel een grote betekenis voor onze economie en werkgelegenheid én voor de aantrekkelijkheid van Nederland als vestigingslocatie voor internationale bedrijven. Zo'n 40% van de luchtvracht vliegt mee in het bagageruim (de 'belly') van passagiersvliegtuigen.

Bij luchtvracht gaat het in veel gevallen om hoogwaardige, kennisintensieve en arbeidsintensieve goederen die wereldwijd binnen 5 dagen op hun bestemming moeten zijn. Het overgrote deel van de luchtvrachtzendingen zijn intercontinentaal en er is dan ook geen alternatief aanwezig voor het transport van deze goederen. Waar dit mogelijk is, gezien het tijdsaspect en de beschikbare techniek, worden zendingen ook via zeevracht vervoerd. Maar ook zeevaart brengt een milieubelasting met zich mee.

Luchtvaart is per definitie een internationale activiteit. Het invoeren van een belasting moet dan ook juist vanuit een mondiaal perspectief worden gezien en niet eenzijdig op nationaal niveau worden opgelegd. In Europees verband wordt het nastreven van gelijk speelveld en non-discriminatoire behandeling als speerpunt gezien van het EU luchtvaartbeleid. Het is dan op zijn minst merkwaardig dat Nederland niet de weg inslaat van een geharmoniseerde Europese regelgeving, maar juist de kans wil aangrijpen om een nationale belasting op te leggen die dit Europese doel ondermijnt.

De mainport Schiphol en het uitgebreide netwerk van KLM hebben, meer dan de directe concurrenten, een belang bij een sterke vrachtmarkt (en transferpassagiers). Vracht is van essentieel belang om een uitgebreid mondiaal netwerk in stand te houden, waardoor zowel de luchthaven als de luchtvaartmaatschappij in staat worden gesteld te concurreren met omliggende luchthavens en andere maatschappijen.

Daarnaast zijn er zowel op mondiaal niveau via CORSIA (ICAO) als op Europees niveau via EU Emission Trading Scheme al ontwikkelingen gaande waarbij de luchtvaartsector vanaf naar het principe van 'de vervuiler betaalt' al tweemaal een financiële bijdrage levert. Een extra nationale belasting op luchtvaart zorgt voor een stapeling aan heffingen.

#### Vraag 2

Geeft het voorgaande u aanleiding tot opmerkingen en zo ja, kunt u dit toelichten?

Het doel van een belasting op luchtvaart wordt gedaan vanuit duurzaamheidsoverwegingen. Het rapport van CE Delft geeft helder aan dat de effecten van vliegbelastingen op CO<sub>2</sub>-emissies, geluid en fijnstof klein zijn. Een belasting op luchtvaart door middel van de gekozen varianten zorgt eerder voor een verschuiving tussen verkeerssegmenten en niet tot minder vluchten. Terwijl het vergroenen van belastingen en verduurzamen van de luchtvaart het uitgangspunt is van het Kabinetsbeleid.

Gezien het internationale karakter van luchtvaart missen wij in het rapport een duidelijke analyse van de verschillende belastingen op luchtvaart in omliggende landen en de effecten daarvan. Net zoals water naar het laagste punt stroomt, zal een belasting op luchtvaart tot gevolg hebben dat er veranderingen plaats gaan vinden. Het is echter niet duidelijk welke veranderingen dit zullen zijn en of dit slechts verschuivingen tussen landen zullen zijn, waardoor de duurzaamheidseffecten discutabel worden.

#### Vraag 3

Wat is uw mening over deze opties? Ziet u nog een andere mogelijkheid om te bereiken dat de luchtvaart wordt betrokken in de heffing van btw en accijns, en ziet u hier ook een rol voor de luchtvaartsector zelf? Kunt u dit toelichten?

In eerste instantie moet op Europees niveau zo spoedig mogelijk Single European Skies (SES) worden ingevoerd. Dit dossier speelt al tientallen jaren en kan op volledige steun van de luchtvaartsector rekenen, maar blijft hangen op politieke onwil van enkele EU lidstaten. SES zorgt voor kortere vliegafstanden, minder kerosineverbruik, minder uitstoot en minder ontregeling door stakende luchtverkeersleiders.

Het heffen van btw of accijns op kerosine op Europees niveau is alleen zinvol als deze opbrengsten terugvloeien in de stimulering van duurzame bio-kerosine en synthetische kerosine, om zo de brandstofmix voor de luchtvaart te diversifiëren.

Op mondiaal niveau als op Europees niveau EU zijn al ontwikkelingen gaande waarbij de luchtvaartsector naar het principe van 'de vervuiler betaalt' al een financiële bijdrage zal leveren. Ook in de luchthavengelden van Schiphol wordt al gedifferentieerd naar duurzaamheidseffecten.

#### Vraag 4

Wat is uw mening over dergelijke opties voor meer coördinatie of harmonisatie op Europees niveau van belastingen op luchtvaart? Ziet u nog andere mogelijkheden voor afstemming op Europees niveau en zo ja, kunt u dit toelichten?

Het EU luchtvaartbeleid is gestoeld op twee belangrijke principes: gelijk speelveld en non-discriminatoire behandeling. Een belasting die door een enkele lidstaat wordt ingevoerd op luchtvaart lijkt strijdig met dit doel.

Er is geen sprake meer van een Europees gelijk speelveld indien luchthavens en luchtvaartmaatschappijen worden geschaad in hun concurrentiepositie door een nationale heffing, waar andere Europese luchthavens en luchtvaartmaatschappijen deze in hun eigen lidstaat niet hebben.

De enige wijze waarop een belasting op luchtvaart tot stand kan komen is als deze tenminste op Europees niveau is afgesproken en geïmplementeerd.

### Vraag 5

Heeft u opmerkingen over de twee onderzochte varianten en de effecten daarvan? Zo ja, kunt u dit toelichten?

Geen commentaar.

### Vraag 6

Wat is uw mening over deze keuze? Zijn er in dit verband - de focus op de geluidscertificering en het maximale startgewicht bij een heffing per vliegtuig - nog zaken die u onder de aandacht wil brengen? Zo ja, kunt u dit toelichten?

Het doel van de belasting op luchtvaart zoals gesteld in het regeerakkoord:

*“Ingezet wordt op Europese afspraken over belastingen op luchtvaart in het kader van de voor 2019 geplande onderhandelingen over de klimaatdoelen van ‘Parijs’. Ook wordt bezien of een heffing op lawaaiige en vervuilende vliegtuigen mogelijk is. Indien beide routes onvoldoende opleveren zal er per 2021 een vliegbelasting worden ingevoerd. De opbrengst van de vergroening wordt teruggesluisd naar lagere lasten voor burgers en bedrijven.”*

De voorgestelde belasting in deze consultatie is geen heffing op lawaaiige en vervuilende toestellen, maar een heffing op relatief grote en zware vliegtuigen. Groter en zwaarder is niet hetzelfde als lawaaiiger en vervuilender, zoals hieronder wordt toegelicht. Bovendien blijkt uit het onderzoek van CE Delft dat qua milieubesparing de heffing nauwelijks iets oplevert en dat van vergroening dus geen sprake is.

#### **Maximum Take-Off Weight (MTOW)**

Het toepassen van maximum startgewicht (MTOW) om uitstoot te bepalen is onjuist. Er bestaat geen direct verband tussen MTOW en uitstoot. Een toestel kan een hogere MTOW hebben dan een vergelijkbaar toestel, maar een lagere CO2 uitstoot hebben. Bijvoorbeeld:

De Boeing 747/8F heeft een MTOW van 447 ton, een vergelijkbaar type vrachttoestel als de Boeing 747-400 heeft een MTOW van 396 ton. Vanwege nieuwere motoren en aerodynamische aanpassingen heeft de 747/8F een efficiënter brandstofgebruik wat leidt tot 16% minder CO2 uitstoot in vergelijking met de 747-400. Niet alleen stoot de 747/8F minder CO2 uit, dit type vliegtuig kan ook méér vracht meenemen, waardoor de CO2 besparing per ton vracht nog groter wordt. Deze efficiëntieslag wordt teniet gedaan door het toepassen van MTOW als gegeven om uitstoot te bepalen. Hierdoor wordt innovatie in vliegtuigontwikkeling tegengewerkt.

Bovendien zetten steeds meer luchtvaartmaatschappijen in op zogenaamde widebody-toestellen die naast passagiers een aanzienlijk deel vracht in buik (belly) van het toestel kunnen vervoeren. Deze toestellen hebben een relatief hoge MTOW terwijl zij juist een efficiëntieslag maken door de passagiersoperatie met vracht te combineren. De combinatie van vracht en passagiers is weer nodig om het wereldwijde netwerk rendabel te houden voor luchtvaartmaatschappijen.

Er is geen alternatief voor intercontinentale vluchten. De vliegtuigen die ingezet worden hebben vaak een relatief hoge MTOW aangezien zij naast passagiers en/of vracht relatief meer brandstof moeten vervoeren. Het toepassen van MTOW als criteria om uitstoot te bepalen is dus niet alleen onjuist, het schaadt vooral het intercontinentale netwerk van passagiers- en vrachtverbindingen waar Schiphol, KLM en dus ook de Nederlandse economie sterk van afhankelijk is.

Voor de volledigheid: er is ook geen direct verband tussen een hogere MTOW en meer geluidsproductie. Het geluid van een toestel wordt geproduceerd door het type motor en aerodynamica van het toestel en niet door het gewicht (MTOW).

### ***Geluidscertificering***

De toegepaste geluidscertificering in deze consultatie is opmerkelijk, omdat onduidelijk is waarop deze is gebaseerd. Ook is onduidelijk waarom wordt afgeweken van de internationaal erkende geluidscertificering van ICAO of de op Schiphol toegepaste geluidscriteria met betrekking tot het berekenen van de luchthavengelden. Het toegepast Aeolus-model zou openbaar moeten worden gemaakt voor een transparante discussie en een onafhankelijke doorberekening door een erkende partij.

Ook de Milieu Effect Rapportage (MER) wordt openbaar gemaakt en door meerdere onafhankelijke partijen doorgerekend.

### ***Tarieven***

In de voorgestelde varianten wordt, in het meest gunstige geval, voor een vrachtlucht een extra heffing betaald die bijna twee keer zo hoog is als het tarief dat nu wordt gehanteerd in de luchthavengelden van Schiphol voor een vrachtlucht. Dit betekent voor een vrachtlucht een verhoging van bijna 200%. Deze verhoging is buitensporig gezien het geringe duurzaamheidseffect mede in het licht van het totaal aantal vrachtluchten en de economische schade die dit zal opleveren.

Dit zal onherroepelijk leiden tot het vertrek van een significant deel van de luchtvracht op Schiphol richting luchthavens in België en Duitsland. Daarmee verdwijnt ook de hubfunctie voor vracht waardoor de concurrentiepositie van zowel luchthaven Schiphol als luchtvaartmaatschappij KLM wordt aangetast.

### ***Vraag 7***

**Hoe kijkt u aan tegen deze consequentie van een belasting per vliegtuig?**

Een belasting per vliegtuig zoals nu voorgesteld levert geen milieuwinst op en een verlies aan economische bedrijvigheid, oftewel banen. Vooral het intercontinentale netwerk op Schiphol wordt geraakt en daarmee vracht en transferpassagiers. Dit leidt tot ernstige schade van de exportkansen voor Nederlandse ondernemers, het vestigingsklimaat voor buitenlandse bedrijven en werkgelegenheid op en rond Schiphol en niet tot enige vorm van verduurzaming van de luchtvaart.

### ***Vraag 8***

**Heeft u opmerkingen over de drie onderzochte varianten en de effecten daarvan en heeft u een voorkeur voor een bepaalde variant? Zo ja, kunt u dit toelichten? Zijn er nog andere punten die u onder de aandacht wil brengen over de mogelijkheid van een belasting per vliegtuig en zo ja, kunt u deze toelichten?**

Zie antwoorden op vraag 1 t/m 4, 6 en 7.

### ***Vraag 9***

**Hoe kijkt u aan tegen deze opzet, waarbij alleen belasting wordt geheven in het land waar de reis aanvangt, eenmalig en over het volledige traject van de reis? Kunt u dit toelichten?**

Geen commentaar.

### ***Vraag 10***

**Heeft u opmerkingen over de vijf onderzochte varianten en de effecten daarvan en heeft u een voorkeur voor een bepaalde variant? Zo ja, kunt u dit toelichten?**

Geen commentaar.

### ***Vraag 11***

**Zijn er op dit punt zaken die u nog onder de aandacht zou willen brengen wanneer het kabinet opnieuw een belasting op luchtvaart zou invoeren?**

Nee.

### Vraag 12

Heeft u op dit punt nog aanvullende opmerkingen en suggesties en zo ja, kunt u deze toelichten?

De uitgangspunten bij een heffing moeten zijn dat deze op mondiaal of Europees niveau worden afgesproken om het gelijke speelveld en non-discriminatoire behandeling van de luchtvaartsector overeind te houden. Er moet bij het bepalen van de heffing veel meer worden gekeken naar het doel en de effecten daarvan. Op dit moment lijkt de heffing vooral bedoeld om de staatskas te spekken, levert deze niets op in de vorm van verduurzaming en schaadt het de Nederlandse economie.

De luchtvaarsector is zelf bezig met allerlei duurzaamheidsinitiatieven en belasting van de luchtvaart zorgt ervoor dat hiervoor minder geld beschikbaar zal zijn. Dit schaadt de innovatiekracht van de luchtvaartsector.

Er is bovendien onterecht het beeld ontstaan dat de Nederlandse luchtvaartsector van allerlei zaken is vrijgesteld. De Nederlandse luchtvaart betaalt jaarlijks al zo'n €780 miljoen aan beveiliging en havengelden.

### Vraag 13

Heeft u in dit verband nog opmerkingen of suggesties die in het voorgaande nog niet aan de orde zijn geweest en die u onder de aandacht van het kabinet wil brengen?

Alle relevant partijen uit de luchtvaartsector moeten worden aangehaakt bij het verdere proces, zowel vanuit de vrachtoperatie als passagiersoperatie. De effecten zijn breder dan alleen de luchtzijdige gevolgen, maar hebben ook betrekking op de ontwikkeling van Schiphol op de grond. Zeker daar waar de heffing vrachtactiviteiten raakt.

Partijen zijn bovendien van mening dat dit voorstel vooral een instrument is van het Ministerie van Financiën en niet van het departement dat verantwoordelijk is voor het luchtvaartbeleid, het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Een verdere uitwerking van de plannen moet een co-product worden van beide ministeries om plannen te ontwikkelen die ook in lijn liggen met het beleid.

Een heffing die niet direct bijdraagt aan verduurzaming, niet wordt teruggesluisd om verduurzaming in de luchtvaartsector te stimuleren en de Nederlandse concurrentiepositie van de luchtvaartsector schaadt is zinloos en behandelt de Nederlandse luchtvaartsector alleen als melkkoe.

---

Namens evofenedex en TLN

evofenedex

