

Bijdrage: Jos Roeven Maastricht Aachen Airport Deskundigenbijeenkomst Wet Vliegbelasting dinsdag 6 oktober

De vliegbelasting die nu voor behandeling bij uw Kamer voor ligt kent een valse start.

De wet is doorgeleid naar de Eerste Kamer zonder de gevolgen van vrachttaks voor Maastricht Aachen Airport (MAA) te kennen.

Niet voor niks hebben tijdens de behandeling van het wetsvoorstel vliegbelasting op 11 maart jongstleden in de Tweede Kamer, verschillende Kamerleden aangedrongen op aanvullend onderzoek om de effecten van met name de belasting op luchtvracht nader in beeld te brengen. Daarbij heeft staatssecretaris Vijlbrief toegezegd dat er vóór Prinsjesdag 2020 extra onderzoek zou worden gedaan naar de effecten van de belasting op luchtvracht voor met name MAA. In het woordelijk verslag is opgenomen: Staatssecretaris Vijlbrief <ik citeer>: *“Als daar dingen uit zouden komen die verontrustend zijn, kunnen we daar altijd nog rekening mee houden als we de wet in werkelijkheid gaan implementeren”*.

Die verontrustende dingen zijn inmiddels gebleken uit het aanvullende onderzoek en dus is het moment aangebroken hier nu rekening mee te houden en naar te handelen door de belasting op luchtvracht te schrappen.

Ook de Raad van State merkte in haar advies op dat in de toelichting op de wet er ten onrechte vanuit wordt gegaan dat vracht niet zal uitwijken naar buitenlandse luchthavens. Er is weliswaar in o.a. Duitsland een vliegbelasting ingevoerd, dit betreft echter geen belasting op luchtvracht.

Onderzoek bevestigt onevenredige economische schade van onderdeel vrachttaks.

Uit het toegezegde onderzoek van SEO dat nu op tafel ligt wordt bevestigd wat wij bij MAA eigenlijk al wisten: namelijk dat dit zeer vergaande negatieve gevolgen voor de luchtvaartsector in Nederland heeft en in het bijzonder voor MAA en de Zuid-Limburgse economie. Het legt de vinger op de zere plek en bewijst dat:

- als gevolg van de luchtvrachttaks de vrachtoperatie op *Maastricht* mogelijk geheel zal verdwijnen en *landelijk* tot een bruto verlies van 6.500 arbeidsplaatsen leiden;
- het verdwijnen van de vrachtoperatie voor Maastricht Aachen Airport minimaal een verlies van ongeveer 1.900 directe arbeidsplaatsen en nog eens 950 indirecte arbeidsplaatsen bij toeleveranciers betekent. Maximaal ligt de daling op ruim 2.050 directe en circa 1.025 indirecte arbeidsplaatsen (pag. xi van de samenvatting).
- invoering van het onderdeel luchtvrachttaks zal niet de beoogde belastingopbrengst tot gevolg hebben. De vliegbelasting zou 220 mln. opbrengen waarvan via luchtvracht ca. 11 miljoen opgebracht zou moeten worden. Als gevolg van het weglekken van vrachtluchten wordt becijferd dat jaarlijks tussen de 2 en 4,4 miljoen euro minder inkomsten te verwachten zijn.

Uit een andere recent onderzoek van bureau EIP¹, waarbij een vergelijking wordt gemaakt van de marktpositie van MAA ten opzichte van de voornaamste omringende vrachtluchthavens, blijkt dat de visit-cost op MAA als gevolg van de invoering van de luchtvrachttaks uitkomt op een kostprijsniveau dat meer dan 10% boven het gemiddelde marktniveau ligt. Daardoor wordt MAA de duurste vrachtluchthaven binnen het verzorgingsgebied en naar alle waarschijnlijkheid ook één van de duurste vrachtluchthavens van Europa. In combinatie met de relatief korte baan en nachtsluiting is dit funest voor de concurrentiepositie.

Onderzoek laat ook zien dat onderdeel luchtvrachttaks niet tot milieuwinst leidt

¹ EIP Energy In Process GmbH (2020). Quickscan Cargo Benchmark MAA.

Bovendien laat onderzoek ook zien dat de invoering van het onderdeel luchtvrachttaks nauwelijks bijdraagt aan de doelstellingen die ten grondslag liggen aan de wet (milieuwinst):

- in het rapport van onderzoeksbureau CE Delft (*de vorige spreker*) wordt op verschillende plaatsen geconcludeerd dat de wet nauwelijks zal bijdragen aan de reductie van CO₂;
- Omdat alleen luchtvracht op volle vracht (fullfreight) vliegtuigen wordt geheven, en niet op vracht in de buik van passagierstoestellen, zal het positief effect op het milieu navenant nog veel kleiner zijn;
- Door het verschuiven van luchtvrachtstromen naar het buitenland ontstaan juist extra verkeersbewegingen die extra CO₂ uitstoot betekenen.

Beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald

De vraag die de Staatssecretaris op 11 maart jl. stelde is hiermee overduidelijk beantwoord: het SEO rapport toont aan dat de luchtvrachttaks zeer verontrustende gevolgen heeft. Daar moet rekening mee gehouden worden. Tijdens de Algemene Financiële beschouwingen van 29 september jl. ging hij daar zeer beknopt op in. Staatssecretaris Vijlbrief zei <ik citeer> : *'dat er een risico is dat de effecten van die vrachtbelasting op met name de luchthaven Maastricht vrij fors kunnen zijn.'* En gaf daarbij tevens aan met een Koninklijk Besluit ruimte te hebben om nog aan knoppen te draaien, waaronder de invoeringsdatum (mede vanwege Covid-19).

Ik wil daar graag op reageren. Natuurlijk is het moment van inwerkingtreden van de wet binnen de context van de Covid-19 pandemie en de impact die dat op de luchtvaartsector als geheel heeft een punt waarover de politiek nog eens goed moet nadenken. Wij zijn echter niet geholpen met uitstel van het onderdeel luchtvrachttaks. Dit blijft dan immers als een zwaard van Damocles boven de toekomst van onze luchthaven en onze werknemers hangen. En zullen wij en ook andere partijen niet kunnen investeren in de verdere ontwikkeling van de luchthaven.

De systeemfout die de wet kent en de fout in het totstandkomingsproces door niet alle effecten goed te kennen, moeten worden hersteld door luchtvracht uit te zonderen van de vliegbelasting.

Zeker in de wetenschap dat geen enkele Europese lidstaat op dit moment belasting op luchtvracht heft. Door het onderdeel luchtvrachttaks nu uit te zonderen kan gewerkt worden aan een aanpak van de verduurzaming van de luchtvrachtsector die wel effectief is, namelijk in Europees verband.

Ik rond af. Wij mogen er van uitgaan dat het op basis van de feiten die nu voorliggen, overduidelijk is dat de mogelijke opbrengsten van het onderdeel luchtvrachttaks in geen enkele verhouding staan tot de negatieve gevolgen voor de toegevoegde waarde die MAA levert en de duizenden mensen die direct of indirect hun brood via de luchthaven verdienen.

Ons pleidooi is: als uitstel van de vliegbelasting vanwege de mondiale situatie al aan de orde is, dit bij uitstek ook het moment is om de een streep te halen door het onderdeel luchtvrachttaks. *"Beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald"*.

FACTS & FIGURES

Situatieschets MST

- 111.000 ton vracht
- Dichtstbijzijnde vrachtluchthaven op 40 km afstand
- Is naast Schiphol de enige vrachtluchthaven in NL
- De visit-cost van een vrachtvliegtuig liggen op MAA 18% hoger dan op Schiphol
- Vrucht is 70% van de omzet van MST
- Bijdrage per vrachtvlucht aan de economie bedraagt € 27.000 (passagiersvlucht: tussen € 7.200 en € 16.000)

Uitgangspunten belasting:

- Vrachtvluchten worden belast o.b.v. type toestel terwijl pax o.b.v. aantal vervoerde pax
- Bellyvrucht blijft onbelast
- Transferpax blijven onbelast
- Nederland is enige Europese land dat belasting gaat berekenen over luchtvrucht
- Vervuiler betaalt, met als gevolg minder vliegbewegingen en minder uitstoot

Gevolgen onderdeel luchtvrachttaks voor MST

- Gemiddelde prijsstijging per vrachtvlucht: € 1223,-
- Deze vruchtbelasting raakt 100% van de vrucht op MST (50% van de vrucht van Schiphol en 15% van de vrucht van KLM)
- Procentueel 2 maal zo hoge kostenstijging dan Schiphol
- Mogelijke leegloop van vrachtvluchten:
 - o Kortere baan
 - o Nachtsluiting
 - o Relatief duur
 - o Vliegbelasting
 - o Alternatieve luchthaven op 40 kilometer over de grens (grenslekeffecten komen onvoldoende aan bod, bezoekkosten zijn gunstiger voorspiegelt dan in werkelijkheid.
- Miljoenen aan desinvesteringen,
- Duizenden arbeidsplaatsen verloren

Algemene gevolgen

- In het optimistische scenario draagt de luchthaven in 2021 1,4 miljoen bij aan de in totaal 11,9 miljoen belastingopbrengsten van de vrachttaks. Oftewel ongeveer 12% (SEO). Dit terwijl we ongeveer 6,6% van de vrucht deden. (CBS 2019)
- Jaarlijks verlies van vele miljoenen aan Limburgs Bruto Regionaal Product
- Totaal beoogde opbrengst vliegbelasting: 200 miljoen euro. Bijdrage vrucht MST = 0,7%. (zie [bijgaand link](#))
- Milieuwinst is nihil en uitstoot wordt mogelijk alleen verplaatst naar net over de grens.
- Mogelijk verdwijnt de vruchtoperatie van MST en is er nog slechts één vrachtluchthaven in Nederland.

Overige overwegingen:

- In het rapport van CE Delft (op basis waarvan Tweede Kamer heeft besloten) zijn de gevolgen voor MST niet onderzocht
- Onrechtmatige benadeling van full freighter vrucht ten opzichte van bellyvrucht