

## POSITION PAPER

d.d. : 5 oktober 2020

betreft : impact wet vliegbelasting op vrachtluchten

## HEFFING OP LUCHTVRACHT PRAKTISCH EN JURIDISCH ONHOUDBAAR

**De baten van de heffing op vrachtluchten, onderdeel van de Wet Vliegbelasting, wegen niet op tegen de maatschappelijke lasten. Dat bepleitten verschillende leden van de Logistieke Alliantie al vanaf het begin van het proces tot realisatie van de wet vliegbelasting. Het onlangs, in opdracht van de staatssecretaris uitgevoerde en gepubliceerde, SEO onderzoek stelt dan ook, niet verrassend vast dat de heffing op vrachtluchten tot een slechtere concurrentiepositie van Nederlandse luchthavens leidt. Daarvoor waarschuwde eerder ook de Raad van State en een deel van de Tweede Kamerfracties al. Het risico dat luchtvaartmaatschappijen hun operaties verplaatsen naar buitenlandse luchthavens wordt door deze maatregel aanzienlijk groter. Dat zou voor Nederland een stille economische ramp zijn.**

### Praktisch onhoudbaar

Met het verplaatsen van het logistieke cluster rondom Schiphol naar het buitenland, zou Nederland namelijk een kroonjuweel van haar logistiek systeem kwijtraken. Alleen daarom al is de maatregel onhoudbaar. Heel veel bedrijven uit bijvoorbeeld de high-tech, biotech en automotive zijn in ons land gevestigd met hun distributiecentrum vanwege de wereldwijd vermaarde logistieke diensten die Schiphol met luchtvrachtsector en onze douanediens verzorgen. Valt dit logistieke cluster weg, dan valt ook een belangrijke reden voor deze bedrijven weg nog langer in Nederland te blijven investeren. En dat zijn vaak nu juist weer de sectoren in Nederland van groot strategisch belang.

Daarnaast is het besluit ook onhoudbaar als we de directe opbrengsten afzetten tegen de impact ervan op het logistiek cluster in de luchtvrachtzelf. 6.500 arbeidsplaatsen komen op de tocht te staan. De volledige vrachtoperatie van Maastricht Aachen Airport zal verdwijnen wat ook het bestaansrecht van het vliegveld zelf in de waagschaal legt. Door de toename in landingsgelden van 28% tot 57% voor vrachtluchten, zal ook het luchtvrachtcluster op Schiphol in ongenade raken. De CO<sub>2</sub> uitstoot wordt tegelijkertijd, door grotere ladingstromen via minder schone buitenlandse luchthavens feitelijk niet teruggebracht. En dat alles dus voor een opbreng voor de schatkist tussen de €7,4 en €9,0 miljoen (in plaats van de eerder geraamde €12 tot €14 miljoen) en minder dan 0,4% CO<sub>2</sub> besparing op de Nederlandse emissies luchtvaart.

### Milieutechnisch onverstandig

Het doel van verduurzaming van de luchtvrachtsector is een prioriteit voor alle partijen die er in werkzaam zijn. De luchtvrachtsector maakt actief deel uit van de duurzame luchtvaarttafel en zet in op nationale acties die bijdragen aan verduurzaming en voor dwingende maatregelen op Europees niveau. Nationaal is veel aandacht voor activiteiten in de grondoperatie, zoals het bundelen van vracht en het elektrificeren van grondmaterieel. Schiphol heeft daarnaast een progressief luchthavenbeleid, waarbij schonere en stillere toestellen een korting op hun landingsgelden krijgen. Daarnaast zal de luchtvrachtsector significant gaan bijdragen aan CO<sub>2</sub> emissiereductie bij de invoering van de duurzame kerosine bijmengverplichting in 2023.

Echter, het ironische is nu dat de heffing bedrijven met luchtvrachtlading juist aanzet tot een verslechtering van hun duurzaamheidsprofiel. Door de luchtvrachtfaciliteiten in ons eigen land duurder te maken dan in de ons omliggende landen gaan bedrijven er voor kiezen hun vracht via dat buitenland (Luik, Brussel, Frankfurt) te laten vliegen naar de rest van de wereld. Niet wetende dat het progressieve verduurzamingsbeleid van Schiphol de inzet van schone vliegtuigen nu al beloond en hun vracht in het buitenland dus naar alle waarschijnlijkheid met vervuilendere vliegtuigen zal worden gevlogen.

## **Sociaal en strategisch negatief**

Ook vanuit werkgelegenheids- en kennisperspectief pakt de heffing negatief uit. Vrachtvluchten zijn maar 3% van het aantal vluchten op Schiphol, maar 25% van de werkgelegenheid is daarom wel vracht gerelateerd. Bij Maastricht Aachen Airport is dit aandeel zelfs hoger. Volgens SEO gaat het in de luchtvrachtsector om veel arbeidsplaatsen voor laagopgeleiden, waarvoor het vaak moeilijker is om elders aan het werk te komen. Daarbij speelt de huidige economische situatie als gevolg van de coronacrisis ook nog een negatieve rol. Kortom, vallen de luchtvrachtclusters in Nederland weg, dan raken we op den duur veel belangrijke banen kwijt.

Daarnaast ondergraaft het kabinet met deze maatregel ook de nationale kennispositie. Luchtvracht vertegenwoordigt dan wel slechts 1% van het totale volume goederen wereldwijd het vertegenwoordigt tegelijkertijd 30% van de totale waarde van goederen. Het geeft aan dat goederen die via luchtvracht worden verstuurd hoogwaardig en kennisintensief zijn, zoals high tech chipmachines en medische apparatuur. En die kennis is voor Nederland weer van onschatbare strategische waarde. Kortom, vallen de luchtvrachtclusters in Nederland weg, dan ontnemen we onze slimste bedrijven een belangrijke schakel voor hun toekomstig succes.

## **Juridisch disproportioneel**

Tot slot roept ook het proces rond de totstandkoming van het wetsvoorstel en de behandeling daarvan veel vragen op. In het Memorie van Antwoord aan de Eerste Kamer op vragen over de effecten van de heffing op vracht, verwijst de staatssecretaris consequent naar het SEO rapport dat toen nog moest worden gepubliceerd. Dat is bijzonder, want zo moeten de besluitvormende organen in ons land dan zonder kennis van de implicaties van deze wet op vrachtvoorzieningen daar toch mee in zouden moeten stemmen.

Ook de Tweede Kamer heeft bij de behandeling van het wetsvoorstel zorgen geuit. De staatssecretaris heeft toen aanvullend onderzoek toegezegd. Op vragen van de SP of dan de stemming over het wetsvoorstel na publicatie van het rapport zou plaatsvinden antwoordde de staatssecretaris negatief. Een motie van de SGP om de heffing op vrachtvluchten uit te stellen, in welke richting ook de Raad van State adviseerde, werd door de staatssecretaris ontraden. Nu het SEO rapport publiek is, wordt duidelijk dat ten tijde van de besluitvorming er essentiële kennis ontbrak. De wet werkt disproportioneel door in de luchtvrachtsector en onze economie.

En ook de Raad van State heeft zich kritisch getoond over het weglekeffect van de heffing. De adviescommissie van de RvS verwees naar eerdere besluitvorming in 2008/9 om van een vergelijkbare heffing af te zien. Bovendien geeft de Raad van State aan dat de motivering dat vracht 'óók gewoon belasting moet betalen' niet opgaat, omdat bij vrachtvervoer met vrachtvliegtuigen altijd sprake is van een BTW-heffing, wat ook een vorm van belastingheffing is.

## **Conclusie**

Gezien de beperkte opbrengst van de heffing op vrachtvluchten en de grote negatieve effecten op het ondernemersklimaat en werkgelegenheid en daarbij de vraagtekens over de nauwkeurigheid van dit proces, dient naar onze mening de heffing op vrachtvluchten te worden geschrapt uit het Wetsvoorstel. De stappen die de komende jaren zowel op nationaal niveau, via een bijmengverplichting, en Europees niveau, via Green Deal Timmermans, geven voldoende aanleiding voor een effectievere en ambitieuzere (verduurzamings)agenda voor de luchtvrachtsector.

## **Meer informatie:**

de heer drs. M.R.F. Wiesehahn – Vrijman  
secretaris Logistieke Alliantie  
e-mail : [m.wiesehahn@evofenedex.nl](mailto:m.wiesehahn@evofenedex.nl)  
Tel. : 06 5199 1744

de heer M. van As  
directeur Aircargo Netherlands  
e-mail : [maarten.van.as@acn.nl](mailto:maarten.van.as@acn.nl)  
tel. : 06 1527 6115

# LOGISTIEKE ALLIANTIE

## TOELICHTING OP DE LOGISTIEKE ALLIANTIE

De logistieke alliantie is een samenwerkingsverband van 17 Nederlandse partijen met een gezamenlijk belang bij het efficiënt, duurzaam en veilig vervoeren, opslaan en verhandelen van goederen. De Alliantie vertegenwoordigd daarmee het brede bedrijfsleven belang door alle ketens heen. Van sec handelsbelangen tot de infrastructuur beheerders van onze havens en het spoor.

Hieronder een overzicht van de participerende partijen:

Logistieke Alliantie; de spelers

