

Visie op rapport Effecten belasting op luchtvracht (SEO/Districon 2020)

Walter Manshanden, NEO Observatory
mmv Leo Bus, LeoBus.nl

Bijeenkomst Eerste Kamercommissie voor Financiën
6 oktober 2020

Methode: eerste, tweede en hogere orde effecten?

- Eerste orde gekwantificeerd: zeer beperkt effect
- Tweede orde kwalitatief: forser ('stated versus revealed preference')
- Hogere orde: ruimschoots, gebaseerd op speculatie
- Vergelijk met studie Verkennende MKBA beleidsalternatieven luchtvaart Decisio/SEO (2018) waarin 'ticketprijs effecten' werden opgevoerd. Deze was aanzienlijk – maar verdween weer in recentere studies van Decisio en SEO
- Dit terwijl nadere analyse van ticketprijs effect wees op schaarste effect, hetgeen gunstig voor rentabiliteit van '*home base carrier*' is.
- Mis een verdere economische analyse (p 28 en verder) van schaarste: zie Londen Heathrow – p.35, 2^e alinea = interessant. '*Charge the client!*'
- Airlines zijn footloose, maar producenten van goederen niet/minder.

Uitvoering van de belasting

- Wat is het doel van de belasting?
 - Internaliseren van negatieve externe effecten?
 - Hebben we antwoord op de effectiviteit van de belasting?
 - Treden er marktverstoringen op?
 - Of wordt marktfalen gecorrigeerd?
-
- Uitvoering is onhandig: full freight wordt belast, belly freight niet.
 - Variatie over dag/nacht?
 - Belast toestel, of work load unit
 - Effecten en risico's worden te sterk aangezet.
 - Wat is de waarde van Schiphol?

Grondslag van de belasting

- Wat is de waarde die wordt belast?
- Hoe groot is het consumentensurplus?
- Schiphol als marktplaats: dat heeft een waarde. Hoe groot is die?
- Schiphol concurreert op prijs??
- Waarom wordt de concurrentiepositie slechter?
- Kwaliteit, snelheid, zekerheid (slots!), nabijheid, ect.
- Zo duur is Schiphol niet: Figuur S3 zegt genoeg
- Schiphol is wellicht te goedkoop voor de geboden kwaliteit
- Kader samenvatting: 'luchtvaartmaatschappijen die met hoge schulden kampen'...
- Inconsistentie? P 10 samenvatting: Luik als uitwijkvluchthaven, terwijl deze relatief duur is.

Arbeidsmarkt

- Bruto/netto verschil: effecten worden kleiner en verdwijnen?
- Max 6000-6500 arbeidsplaatsen is te hoog.
- Werkgelegenheid voor MAA is te hoog ingeschat. Cijfer Etil is betrouwbaar (en dat is al aan de hoge kant). Bron is niet te achterhalen.
- Werkgelegenheid MAA bestaat uit 4 componenten: NEDAP, passagiers, vracht, en onderhoud
- Centraal punt is 'werkgelegenheid voor lager opgeleiden'.
- Dat probleem zit veel dieper
- lager opgeleiden hebben een lage arbeidsmarktparticipatie
- En zij hebben in hoge mate de flexibele banen
- En zo vangen zijn conjunctuurgolven op en schokken in de economie
- Vaste banen en relaties tussen onderwijs, ondernemer en werknemer (zie bv regio Eindhoven)