

2019Z13103

Vragen van de leden **Van Raan** (PvdD), **Kröger** (GroenLinks) en **Laçin** (SP) aan de Ministers van Infrastructuur en Waterstaat en van Financiën en de Staatssecretaris van Financiën over *de buitensporige subsidie van de luchtvaartsector* (ingezonden 24 juni 2019).

Vraag 1

Kent u het artikel «Een goedkoop vliegticket komt niet uit de lucht vallen»?¹

Vraag 2

Onderschrijft u de in dit artikel berekende subsidie van 86,29 euro per persoon, exclusief de met 43 euro per persoon opgelopen staatsschuld, dankzij de aanschaf van aandelen Air France-KLM? Zo nee, hoe zit het dan?

Vraag 3

Deelt u de mening dat dit subsidiebedrag buitensporig hoog is in verhouding tot het beprijzen van andere vervoersmiddelen en de enorme impact van de luchtvaart op het klimaat en de leefomgeving van mens en dier? Zo nee, waarom niet?

Vraag 4

Hoe past deze buitensporige subsidie van de luchtvaartsector binnen het advies van de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli) dat de luchtvaartsector als een «gewone bedrijfstak» moet worden behandeld?²

Vraag 5

Wat is uw inzet om deze subsidiestromen in te zetten voor de transitie naar een daadwerkelijk duurzaam mobiliteitssysteem?

Vraag 6

Kunt u een zo volledig mogelijke lijst verschaffen van alle mogelijke overheidssteun, kortingen, arbeidsuren en subsidies richting Schiphol, waaronder ook de innovatiesubsidies, leefbaarheidsfondsen en projecten en samenwerkingen?

¹ Follow the Money, 22 juni 2019 (<https://www.ftm.nl/artikelen/een-goedkoop-vliegticket-komt-niet-uit-de-lucht-vallen>)

² Website Rli, april 2019 (https://www.rli.nl/sites/default/files/rli_advies_luchtvaartbeleid_een_nieuwe_aanvliegroute_-_definitief.pdf)

Vraag 7

Als bunkerbrandstoffen, zoals kerosine en stookolie, voor schepen normaal zouden worden belast met een zelfde accijns als diesel en normale btw, hoeveel geld zou dit opleveren voor de schatkist?

Vraag 8

Hoeveel vliegtuigpassagiers zouden, bij benadering, voor een ander vervoersmiddel hebben gekozen bij op dergelijke wijze gelijkgestelde belastingtarieven?

Vraag 9

Wat is de extra uitstoot van schadelijke gassen en stoffen als gevolg van deze extra passagiers?

Vraag 10

Kunt u aangeven wat de directe en indirecte milieukosten van de aan Nederland gerelateerde luchtvaart zijn, zoals vervuiling, geluidsoverlast, gezondheid en het vrijwaren van grote gebieden van andere functies zoals woningbouw?

Vraag 11

Kunt u aangeven hoeveel geld Schiphol zelf bijdraagt aan de landzijdige bereikbaarheid van Schiphol?

Vraag 12

Wat is uw specifieke mening over de verhouding in bedragen die de overheid betaalt en die Schiphol zelf betaalt voor het bereikbaar houden van Schiphol? Kunt u dit uitgebreid toelichten?

Vraag 13

Zijn de tarieven en dividendafdracht van Schiphol ook na de beloofde tariefverhoging nog steeds lager dan wat vergelijkbare andere luchthavens vragen en afdragen? Kunt u een nieuw overzicht geven?

Vraag 14

Klopt het dat voor het passeren van het Nederlandse luchtruim een lager tarief geldt dan voor andere landen? Kunt u een overzicht geven van de Europese landen?

Vraag 15

Bent u het eens met de stelling uit het FTM-artikel dat de EU de luchtvaart «met honderden miljoenen» sponsort? Zo nee, kunt u toelichten op welke manier deze stelling in uw ogen niet klopt?

Vraag 16

Onderschrijft u de stelling in het FTM-artikel dat mensen met een laag inkomen meebetalen aan de vliegvakanties van mensen met een hoger inkomen, omdat mensen uit de hoogste inkomensgroep vaker vliegen? Zo nee, waarom niet?

Vraag 17

Erkent u daarmee dat deze buitensporige subsidie van de luchtvaartsector vooral in het voordeel uitpakt van de hogere inkomensgroepen? Zo nee, waarom niet?

Vraag 18

Onderschrijft u de stelling van de Wereldhandelsorganisatie (WTO) dat de «goedkope leningen» aan Airbus niet in overeenstemming zijn met internationale afspraken? Zo nee waarom niet?

Vraag 19

Op welke manier zijn Nederlandse bedrijven of overheidsinstellingen direct of indirect betrokken bij bovenstaande leningen?

Vraag 20

Onderschrijft u de stelling van de WTO dat de «bepaalde belastingvoordelen» voor Boeing niet in overeenstemming zijn met internationale afspraken? Zo nee waarom niet?

Vraag 21

Kunt u uitsluiten dat bij deze door de WTO benoemde «bepaalde belastingvoordelen» Nederlandse bedrijven of private instellingen direct of indirect betrokken zijn? Zo ja, waar blijkt dat uit? Zo nee, waarom niet?

Vraag 22

Kunt u uitsluiten dat bij deze door de WTO benoemde «bepaalde belastingvoordelen» de Nederlandse fiscus afspraken gemaakt heeft? Zo ja, waar blijkt dat uit? Zo nee, waarom niet?

Vraag 23

Kunt u deze vragen één voor één beantwoorden?