

LIJST VAN VRAGEN

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Financiën over zijn brief inzake de Fiscale moties en toezeggingenbrief Prinsjesdag Tweede Kamer – bijlage SEO-rapport «Effecten van een vliegbelasting voor luchtvrachtsector» (Kamerstuk 35 570 IX, nr. 5).

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De griffier van de commissie,
Rijkers

- Nr. Vraag**
- 1 Wat voor economisch effect heeft de stapeling van vijf systemen voor de Nederlandse luchtvaartsector, te weten het VN-systeem voor CO₂-reductie (vanaf 2021), het EU-systeem voor CO₂-reductie (reeds bestaand), de nationale geluidsheffing (sinds 2019), de nationale vliegbelasting (het voorliggende wetsvoorstel) en een bijmengverplichting voor duurzame brandstof vanaf 2023?
 - 2 Worden de hulpgoederen, die vaak worden vervoerd middels passagiersvliegtuigen, straks ook belast middels de vliegtaks?
 - 3 Kunt u aangeven of het maximale startgewicht (MTOW) en Effective Perceived Noise decibel (EPNdB) juiste indicatoren zijn voor een grondslag die de milieu-impact van een vrachttoestel bepaalt?
 - 4 Kunt u aangeven hoe vaak het voorkomt dat een vrachttoestel volledig beladen is tot het MTOW?
 - 5 Kan een toestel ook volledig beladen zijn en niet de MTOW bereiken?
 - 6 Klopt het dat het meest gebruikte vrachttoestel (777-200F) een korting van 17% op de luchthavengelden van Schiphol krijgt, maar bij deze heffing wordt toegerekend aan de zwaardere geluidscategorie? Wordt daarmee het progressieve beleid van Schiphol met betrekking tot luchthavengelden voor stillere en schonere vliegtuigen niet doorkruist?
 - 7 Kunt u aangeven welke andere onderzochte luchthavens een vergelijkbare progressieve systematiek van luchthavengelden hebben als Schiphol, waarbij meer vervuilende en oudere vliegtuigen meer betalen dan schonere en zuinigere vliegtuigen?
 - 8 Kunt u aangeven waarom de heffing is onderverdeeld in twee categorieën en niet is afgestemd op de systematiek van de luchthavengelden op Schiphol?
 - 9 Kunt u aangeven hoeveel procent CO₂-besparing de heffing op vrachtluchten bijdraagt aan de totale besparing op emissies van de luchtvaart in Nederland? Hoeveel draagt de heffing relatief bij aan de CO₂-besparing van de gehele Wet Vliegbelasting?
 - 10 Waarom kan het wegvallen van de capaciteit van vrachtluchten niet volledig worden opgevangen door de zogenaamde bellycapaciteit? Welke productgroepen kunnen of mogen niet vervoerd worden in bellyvracht?
 - 11 Kunt u aangeven welke specifieke banen voor laagopgeleiden die moeilijk aan ander werk kunnen komen worden geraakt?
 - 12 Kunt u aangeven of bij de doorberekening bij Maastricht Aachen Airport (MAA) gebruik is gemaakt van gegevens voor of na intrekking van het volledige baangebruik, aangezien dit gevolgen heeft voor de beladingsgraad van vrachttoestellen? Indien gebruik is gemaakt van de gegevens voor het intrekken van het volledige baangebruik, kunt u deze berekening voor MAA actualiseren?
 - 13 Kunt u aangeven wat het effect is op de bedrijfsvoering van MAA, indien de volledige vrachtoperatie verdwijnt?
 - 14 Kan verondersteld worden dat bij de invoering van een heffing op vrachtluchten de opbrengst van MAA nul is, aangezien er geen vrachtoperatie meer aanwezig is?
 - 15 Kunt u aangeven hoeveel procent van het aantal vluchten op London Heathrow vrachtluchten zijn, welke uitwijkmogelijkheden er zijn in het Verenigd Koninkrijk en hoe de tarieven zich met die luchthavens verhouden?
 - 16 Hoeveel bedraagt het marketingbudget van de luchthaven van Luik waarmee kortingen op de luchthavengelden voor vrachtvliegtuigen worden gegeven? Welke andere incentives worden toegepast?

- Nr. Vraag**
- 17 Kunt u aangeven welke hubs in Europa geen marktplaats meer zijn voor luchtvracht? Verdwijnt met de marktplaats voor vracht ook niet de hubambitie voor Schiphol?
- 18 Hoeveel voorbereidingstijd heeft Schiphol, verantwoordelijk voor de inning, nodig om tot een juiste uitvoering van de wet te komen?
- 19 Welke middelen heeft Schiphol om te garanderen dat de voor de inning noodzakelijke informatie van derden op relatief korte termijn beschikbaar komt?
- 20 In hoeverre is de Belastingdienst voorbereid en gereed om de eerste aangiften vliegbelasting te verwerken?
- 21 Zijn in Nederland, gelet op de herkomst en/of bestemming van de goederen binnen Nederland, wel twee luchthavens nodig waar luchtvracht afgehandeld kan worden?
- 22 Waarom zijn de havengelden en de brandstofkosten op MAA hoger dan op Schiphol? Kunnen deze hogere belastingen de vliegbelasting niet absorberen of opvangen?
- 23 Kan de vliegbelasting (meer) gedifferentieerd worden ten faveure van zuinigere/stillere vliegtuigen?
- 24 Zijn de concurrerende luchthavens voor Maastricht (Keulen, Brussel en Luik) wél in staat om te groeien en zo de klanten van MAA over te nemen? Of zitten die vol?
- 25 Kan een grotere differentiatie in geluidsklassen een groter effect hebben op de geluidsbelasting?
- 26 Hoeveel luchtvracht zal bij invoering van de vliegbelasting overgeheveld worden van «full freighters» naar «belly freighters»?
- 27 Wat zijn de effecten (kostenverhoging, vrachtafhandeling, CO₂-uitstoot) als de vliegbelasting niet alleen in Nederland, maar in de gehele EU wordt ingevoerd?
- 28 Is bij het geraamde tweede-ordeverlies aan arbeidsplaatsen sprake van een brutoeffect of een netto-effect voor de gehele Nederlandse arbeidsmarkt? Als het alleen brutoeffecten zijn, hoe groot zijn de netto-effecten? Wat zegt SEO daarover?
- 29 Als het eerste-orde-effect beperkt is (0,3–0,4% minder afhandeling van luchtvracht in Nederland) en gelet op de differentiatiemogelijkheden van de luchtvaartmaatschappijen, de afspraken die de grote netwerkmaatschappijen met de luchtvaartmaatschappijen kunnen maken en de beperkte variatie in vrachttarieven tussen de luchthavens in Noordwest-Europa (ondanks de belastingverschillen tussen de diverse luchthavens), waarom zouden dan luchtvaartmaatschappijen daadwerkelijk hun operaties naar het buitenland verplaatsen?
- 30 Gelet op de raming in het rapport welk deel van de operaties van de luchtvaartmaatschappijen footloose is (alle operatie op Maastricht, 25% op Schiphol) en daarmee «gevoelig» voor de vliegbelasting en gelet op de constatering in het rapport dat deze operaties beïnvloed worden (SEO/Districon p.x) door een combinatie van factoren, waarin de vliegbelasting één van de factoren kan zijn – wat zijn die andere factoren en hoe groot is het aandeel van de vliegbelasting daarin?
- 31 Hoe kan het dat de modelberekeningen als eerste-orde-effect bescheiden zijn en het tweede-orde-effect en zeker het derde-orde-effect fors tot speculatief («zouden kunnen») zijn, als Schiphol qua prijsstelling na invoering van de taks nog altijd niet afwijkt van de bandbreedte? De tweede-orde- en derde-orde-effecten zijn uitspraken, maar wat is de verklaring voor dit grote verschil?
- 32 Hoe groot is het surplus voor de gebruikers van luchtvracht (consumentensurplus) en in welke mate kan dat afgeroomd worden door een vrachttaks?

- Nr. Vraag**
- 33 Waarom wordt de hoge waarde die luchtvracht voor gebruikers heeft niet afgeroomd?
- 34 Hoe absorberen de aanbieders (c.q. vliegtuigmaatschappijen) de vrachttaks? In welke mate wentelen zij deze af op de gebruikers en/of de eigen winst?
- 35 Waarom zou doorberekenen een probleem zijn voor een efficiënte luchtvrachtmaatschappij?
- 36 Waarom zouden bedrijven en expediteurs Schiphol verlaten als het kostenniveau, inclusief vrachttaks, nog altijd in lijn is met de andere luchthavens in Noordwest-Europa en Schiphol juist een meerwaarde heeft voor vrachtafhandeling (namelijk: keuze tussen «belly» en «full freight»)?
- 37 Heeft Schiphol een meerwaarde voor vrachtafhandeling? Zo ja, waarom dan de terughoudendheid om hier realistische prijzen voor te vragen, inclusief een vrachttaks?
- 38 Waarom heeft de vrachtafhandeling op Schiphol voor de coronacrisis te maken gekregen met onzekerheid over de beschikbaarheid van slots als vrachtafhandeling zo belangrijk is?
- 39 Wat is de meerwaarde van MAA voor de Nederlandse economie als daar geen keuze is tussen «belly» en «full freighter» en de luchthavenexploitant structureel verlies maakt?
- 40 Hoe kan het dat de cijfers van de Erasmus Universiteit Rotterdam (*Luchtvrachtmonitor 2018*) over de werkgelegenheid op MAA zelf zoveel hoger zijn dan de provinciale Etil (*Provincie Limburg. Groot project Maastricht Aachen Airport. Zesde voortgangsrapportage na herziening van de basisrapportage, peildatum 31 december 2019*) aangeeft?
- 41 Hoe groot is de werkgelegenheid per ton vracht op MAA versus Schiphol? Indien er een groot verschil is, hoe komt dat dan?
- 42 Waarom zouden intercontinentale vluchten op Schiphol geen stops meer maken om wat vracht op te pikken (zodat ze rendabeler kunnen vliegen) als Schiphol na invoering van de vrachttaks niet duurder is geworden dan alternatieve luchthavens?
- 43 Wat zijn naast de footloose maatschappijen de «andere factoren» die vracht «gevoelig» maken en hoe groot is het aandeel van de vliegbelasting daarin?
- 44 Wat zijn de indirecte effecten op de economie, als het aantal vrachtvluchten in Nederland afneemt? Hoe pakt dit uit voor bedrijven in het gebied rondom Schiphol en het gebied rondom MAA in andere sectoren dan de transportsector?
- 45 Welke effecten zijn te verwachten voor bedrijven die nu gebruik maken van MAA als vervoerder, indien MAA verdwijnt? Wat is het bestaansrecht of de noodzaak van MAA, gezien er in Keulen en Luik – dus op enkele kilometers afstand – betere vrachtluchthavens zijn?
- 46 Wat is de toegevoegde economische waarde van een vrachtvlucht ten opzichte van een andere vlucht op hetzelfde slot dan wel een andere economische activiteit met eenzelfde milieu-impact?
- 47 Wat zal een tariefverdubbeling betekenen voor het volume en het aantal vluchten?
- 48 Als MAA met de luchtvrachttaks nog steeds goedkoper zal zijn dan haar twee grootste concurrenten, waarom zou dat dan moeten leiden tot het faillissement van MAA? Als Brussel Zaventem, Keulen en Luik op andere elementen dan prijs beter scoren van MAA, is dát dan niet het grote probleem van MAA? Is de prijs dan wel het issue?

- Nr. Vraag**
- 49 Hoe zal deze of een andere luchtvrachttaks uitwerken op de hoeveelheid «transfervracht» (vracht die niet Nederland als einddoel heeft, maar hier wel wordt overgeslagen)? Zal een Nederlandse luchtvrachttaks of een toename van vergelijkbare belastingen in Europa, kunnen leiden tot meer directe vrachtluchten en minder transfervracht?
- 50 Welk aandeel in de maatschappelijke kosten en milieukosten draagt de sector door invoering van de luchtvrachttaks?
- 51 Tot hoeveel modal shift naar spoor en water kan de luchtvrachttaks leiden?
- 52 Welke uitwijkeffecten zijn te verwachten als Frankrijk en Duitsland hun plannen voor verhoging van de vliegtaks effectueren? Lopen wij dan het risico op meer vrachtluchten?
- 53 Kunt u inzicht geven in andere (ook buitenlandse) luchthavens waar een vrachttaks is ingevoerd en wat daarvan de effecten zijn geweest op vrachtvolume, concurrentiepositie en werkgelegenheid?
- 54 Zijn er Europese luchthavens te noemen die in de afgelopen tien jaar hun vrachtdivisie (grotendeels) zijn kwijtgeraakt? Wat heeft dat voor effect op die luchthaven(s) gehad?
- 55 Hoeveel en welke vliegvelden in het buitenland profiteren van het feit dat de concurrentiepositie van Schiphol en MAA slechter wordt ten opzichte van buitenlandse concurrenten?
- 56 Wordt hetzelfde belastingtarief toegepast op de vliegvelden waar de meeste concurrentie van te duchten is? Zo nee, wat is het verschil?
- 57 Welke kortingen en andere voordelen worden er door de luchthaven van Luik gegeven aan vrachtvliegtuigen?
- 58 Waarom wordt vracht die vervoerd wordt in passagiersvliegtuigen (belly) niet belast? Wat is de aard en de omvang van vracht? Hanteren concurrerende vliegvelden ook dit beleid? Is het te verwachten dat de belasting op die manier ontweken gaat worden?
- 59 Is de kans reëel dat men op Schiphol meer vracht in passagiersvliegtuigen (belly) gaat vervoeren? Is dat bij de berekening van de daling van het vrachtvolume met 12% meegenomen?
- 60 De berekende vraagdaling is 0,3–0,4% op Nederlandse luchthavens. Wat is daarvan het effect per luchthaven?
- 61 Bij MAA liggen de gemiddelde kosten per kilogram hoger dan op Schiphol, omdat de gemiddelde belading op MAA lager is. Is dat de enige oorzaak of zijn er meer oorzaken voor dit prijsverschil?
- 62 Kunt u aangeven wat bedoeld wordt met de stelling dat de gemiddelde vrachttarieven stijgen, afhankelijk van de markt van herkomst/bestemming?
- 63 Kunt u aangeven welke werkgelegenheid er precies verdwijnt bij de eerste-orde- en tweede-orde-effecten?
- 64 Kunt u aangeven hoe reëel het is dat werknemers die hun baan verliezen bij de eerste- respectievelijk tweede-orde-effecten onder de huidige omstandigheden op korte termijn een nieuwe baan vinden?
- 65 Kunt u aangeven wat de effecten zijn van de omvangrijke berekende toename van de visit costs (kostenstijging van 28–57%) op Schiphol en op MAA?
- 66 Hoe groot is het risico bij Schiphol ten opzichte van MAA dat door de invoering van de vliegbelasting deze vluchten uitwijken? Waar wijkt men dan naar uit?
- 67 Welke luchtvaartstatistieken hebben bijgedragen aan de berekening van het percentage footloose vluchten op Schiphol en MAA?
- 68 Kunt u over de maanden februari tot en met nu weergeven wat de omzet is geweest van de Nederlandse luchtvrachtsector?

- Nr. Vraag**
- 69 Kunt u aangeven wat de luchtvrachttarieven vóór de coronacrisis waren, wat ze in april, mei en juni van 2020 waren, en wat ze nu zijn? Hoeveel kost bijvoorbeeld een retourvrachtvlucht naar China, zoals in het voorjaar voor onder meer mondkapjes vaak gebeurde?
- 70 Is de aanname dat MAA door de invoering van de vliegtaks zou kunnen verdwijnen, mede gebaseerd op interviews die voornamelijk (op twee stuks na) zijn gevoerd met directe belanghebbenden, waaronder de vrachtsector en de luchthaven zelf?
- 71 Klopt het dat Schiphol om nog veel meer redenen interessant is voor vrachtvluchten dan een scherpe prijs? Klopt het dat deze luchthaven nog steeds de goedkoopste is ondanks de invoering van de vliegbelasting?
- 72 Klopt het dat het aantal directe banen in de luchtvaart op MAA neerkomt op 23 banen? Als dit klopt, hoeveel procent van de 1.873 overige banen, waarvan veel in het wegtransport, zijn locatiegebonden?
- 73 Hoeveel van de niet-locatiegebonden banen gaan naar verwachting ook daadwerkelijk verloren in Nederland als MAA zou verdwijnen door de invoering van de vliegtaks? Waarop is deze verwachting gebaseerd?
- 74 Hoe verwacht u dat de trend van sterke groei van het aantal vrachtvluchten ten opzichte van 2019 zich verder zal ontwikkelen?
- 75 Klopt het dat – met uitzondering van Brussel Zaventem, Luik en Keulen – alle luchthavens waarvan in dit onderzoek de concurrentiepositie onderzocht is, slotgecoördineerde luchthavens zijn met een beperkte capaciteit?
- 76 Klopt het dat zowel MAA als Schiphol na de invoering van de vliegtaks in totaal (dus inclusief andere belastingen en kosten) niet duurder zullen zijn voor luchtvaartmaatschappijen dan de luchthavens in Luik of Keulen/Bonn?
- 77 Kunt u duiden welke uitspraken uit welk interview voortkwamen? Klopt het dat de uitspraak «de impact valt wel mee» een reactie was van een van de twee onafhankelijke luchtvaartexperts die zijn geïnterviewd?
- 78 Klopt het dat in het optimistische scenario, waarin ook de meeste banen zouden verdwijnen, de aanname is gedaan dat de luchtvaartsector hersteld is van de coronacrisis? Zo ja, wat doet dat met de kans dat de mensen die hun banen verliezen met het verdwijnen van MAA structureel zonder werk komen te zitten?
- 79 Klopt het dat het verdwijnen van MAA minder waarschijnlijk wordt als slotschaarste, net als in de jaren voor de coronacrisis, een probleem blijft voor bijvoorbeeld Schiphol?
- 80 Hoeveel van de indirecte banen op MAA zitten bij Nederlandse werkgevers en dragen daarmee ook belasting in Nederland af?
- 81 Hoe groot acht u de kans dat met de verplaatsing van de vrachtvluchten naar luchthavens 50 km verderop alle indirecte banen die met deze vrachtvluchten gemoeid gaan ook uit Nederland zelf verdwijnen?