

**Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden**

## 301

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).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat), mede namens de Staatssecretaris van Financiën (ontvangen 9 oktober 2019). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2018–2019, nr. 3289.

Vraag 1

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

Antwoord 1

Ja.

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?

Antwoord 2

Nee. De wijze waarop het genoemde subsidiebedrag wordt onderbouwd onderschrijf ik niet. Bij veel van de genoemde onderdelen in de opsomming van bedragen gaat het om de borging van publieke belangen en uitvoering van publieke taken waarvoor de overheid verantwoordelijk is. Op een aantal in de berekening genoemde elementen wordt nader ingegaan in de onderstaande antwoorden. Wat daarnaast de meegerekende inzet van de Koninklijke Marechaussee betreft wijs ik erop dat ook grensbewaking de uitvoering van een reguliere publieke overheidstaak betreft waarvan de door de overheid betaalde kosten niet als subsidie aangemerkt kunnen worden. Bovendien ondergaan de passagiers uit het specifieke voorbeeld in het artikel (een reis naar Toulouse in Frankrijk, binnen het Schengengebied), in tegenstelling tot wat wordt gesuggereerd, geen paspoortcontrole.

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

### Vraag 3

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

### Antwoord 3

Zoals in het antwoord op vraag 2 is aangegeven onderschrijf ik de onderbouwing van dit subsidiebedrag 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?<sup>2</sup>

### Antwoord 4

Verwezen wordt naar het antwoord op vraag 2. Wat betreft het genoemde advies van de Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur verwijs ik naar mijn brief van 5 juli 2019 aan uw Kamer over de ontwikkeling van Schiphol en de hoofdlijnen van de Luchtvaartnota<sup>3</sup>. Hierin wordt aangegeven dat onder meer dit Rli-advies wordt betrokken bij het vormgeven van de Luchtvaartnota.

### Vraag 5

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

### Antwoord 5

Voor wat betreft maatregelen gericht op verduurzaming van de luchtvaart en klimaatbeleid voor luchtvaart verwijs ik naar mijn brief van 27 maart 2019<sup>4</sup>.

### 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?

### Antwoord 6

Vanuit een publiek belang doet de Nederlandse overheid uitgaven die aan Schiphol gerelateerd zijn, maar die niet als «overheidssteun, kortingen, arbeidsuren of subsidies richting Schiphol» gekwalificeerd kunnen worden. Om toch enig inzicht te bieden in de uitgaven is hieronder een tabel opgenomen met de meest recente Schiphol-gerelateerde uitgaven van het Ministerie van IenW dat beleidsverantwoordelijk is voor de luchtvaart. In deze tabel zijn de uitgaven in 2018 opgenomen zoals verantwoord in het Jaarverslag artikel 17 luchtvaart, hierin uitgesplitst naar de soort uitgaven (financieel instrument) en naar het onderwerp waarop de uitgaven betrekking hebben.

Omschrijving	Toelichting	Bedrag x € 1.000
Opdrachten luchtvaart-veiligheid	Het betreft opdrachten die tot doel hebben vogelaanvaringen te verminderen, zoals een proef i.h.k.v. alternatieve gewassen voor de graanteelt (miscanthus, olifantsgras). Daarnaast is opdracht gegeven tot controle op het onderwerpen van graanresten. Het betreft ook vang- en dodingsacties van ganzen rond Schiphol	155
Data Schiphol	Data continu onderzoek Schiphol en overige Schiphodata.	115

<sup>2</sup> Website Rli, april 2019

([https://www.rli.nl/sites/default/files/rli\\_advies\\_luchtvaartbeleid\\_een\\_nieuwe\\_aanvliegroute-definitief.pdf](https://www.rli.nl/sites/default/files/rli_advies_luchtvaartbeleid_een_nieuwe_aanvliegroute-definitief.pdf))

<sup>3</sup> Kamerstuk 31 936 en 29 665, nr. 646

<sup>4</sup> Kamerstuk 31 936 en 32 813, nr. 585

Omschrijving	Toelichting	Bedrag x € 1.000
Opdrachten project Schiphol	Het budget is besteed aan opdrachten ten behoeve van de implementatie van het nieuwe normen- en handhavingstelsel voor Schiphol en de voorbereiding van de aanpassing van de wet- en regelgeving en het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB)/ Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB). Het betreft ook opdrachten die voortvloeien uit implementatie van de aanbevelingen van het OVV-rapport Veiligheid vliegverkeer Schiphol. Tenslotte is een bedrag besteed aan een schikking met de BARIN (Board of Airline Representatives In The Netherlands) over het functioneren van het Schadeschap luchthaven Schiphol.	3.205
Opdrachten KDC	De Stichting Knowledge & Development Center (KDC) levert kennis om innovatieve oplossingen te vinden voor de duurzame ontwikkeling van de Mainport Schiphol. In 2018 heeft KDC projecten uitgevoerd gericht op een betere voorspelbaarheid van de verkeersstromen en de luchthaven capaciteit, betere weerverwachting voor het ijsvrij maken van vliegtuigen en er is gewerkt aan de procesverbetering voor de introductie van nieuwe concepten in de praktijk. De structurele verbinding met de Technische Universiteit Delft en Hogeschool van Amsterdam heeft er voor gezorgd dat een flink aantal studenten de opleiding heeft afgerond door te werken aan research voor de luchtvaart.	536
Subsidie KDC	Het betreft de beheersubsidie die aan het KDC is verstrekt.	35
Subsidie ORS	Aan de Omgevingsraad Schiphol (ORS) is een subsidie verstrekt. Dit onafhankelijke overleg- en adviesorgaan verenigt bewoners, regionale en lokale overheden en luchtvaartpartijen met als doel om de hinder van Schiphol zoveel mogelijk te beperken en een optimaal gebruik van de luchthaven te bevorderen.	369
Subsidie onderwerken graanresten	Er is een subsidieregeling voor het bijdragen aan het versneld onderwerken van de graanresten na de oogst in een deel van de Haarlemmermeerpolder. Het doel van de regeling is het aantrekken van foeragerende ganzen te verminderen.	1.510
Bijdrage aan LVNL	Ten behoeve van het geschikt maken van de Soesterbergradar voor burgermedegebruik is een bijdrage verstrekt aan de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL).	77
<b>TOTAAL</b>		<b>6.002</b>

In bovenstaande tabel zijn niet de uitgaven aan infrastructuur opgenomen omdat die niet alleen bijdragen aan de bereikbaarheid van Schiphol, maar ook aan de bereikbaarheid in bredere zin. Zie ook het antwoord op vraag 12. Tot slot wil ik aantekenen dat in de tabel ook niet de uitgaven zijn opgenomen die worden gedekt door een aan de sector opgelegde heffing, zoals voor schades en aankoop van woningen in sloopzones.

#### 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?

#### Antwoord 7

Uit cijfers van het CBS volgt dat in 2018 11.387 miljoen kilogram scheepsbrandstof is gebunkerd in Nederlandse havens. Scheepsbrandstof wordt verhandeld op een mondiale markt, waarbij een gelijk speelveld van belang is. Op dit moment rekent geen enkele haven belastingen voor scheepsbrandstof. Schepen kunnen gemakkelijk omvaren om ergens anders goedkoper en

accijnsvrij te bunkeren. Een opbrengst zonder rekening te houden met gedragseffecten zou orde grootte € 3 miljard bedragen (inclusief btw). Maar zoals gezegd kunnen gedragseffecten groot zijn, waardoor per saldo een zeer beperkte opbrengst zou resulteren.

#### Vraag 8

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

#### Antwoord 8

Verwezen wordt naar de beantwoording door Staatssecretaris Snel van Financiën van de vragen van de leden Kröger en Snels (beiden Groenlinks) van 26 maart 2019<sup>5</sup>. Hierin wordt (in antwoord 6) aangegeven dat de effecten van een belasting van vele factoren afhankelijk zijn. Naast de vormgeving van een belasting spelen bijvoorbeeld ook de verwachte autonome ontwikkeling van de vraag naar luchtvaart en de veronderstelde beschikbare luchthaven capaciteit een grote rol. Naast volume-effecten kunnen bovendien verschuivingen tussen segmenten optreden, zoals tussen korte en lange afstand, tussen passagiers en vracht en tussen transferpassagiers en passagiers met Nederland als herkomst of bestemming.

#### Vraag 9

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

#### Antwoord 9

Verwezen wordt naar het antwoord op vraag 8. Verder merk ik op dat een verandering van het aantal passagiers niet per definitie leidt tot een evenredige verandering van het aantal vliegtuigbewegingen en van de uitstoot.

#### 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?

#### Antwoord 10

De Kamer heeft tijdens een (V)AO Duurzame Luchtvaart gevraagd om een overzicht van de kosten voor de luchtvaart en om daarbij een vergelijking te maken met de kosten en subsidies voor andere modaliteiten. Hierover zijn moties aangenomen van het Kamerlid Dijkstra (VVD, Kamerstuk 31 936 nr. 615) en van de Kamerleden De Groot en Bruins (respectievelijk D66 en CU, Kamerstuk 31 936 nr. 627). Het overzicht – dat ik vóór de begrotingsbehandeling van lenW dit najaar aan uw Kamer verwacht aan te bieden – geeft ook een beeld van de verschillende externe kosten. Mogelijke kosten die voortkomen uit het ruimtelijke beleid maken hier geen onderdeel van uit.

#### Vraag 11

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

#### Antwoord 11

Hieronder wordt op basis van informatie van Schiphol een overzicht gegeven van de investeringen van Schiphol die gerelateerd zijn aan landzijdige bereikbaarheid.

<sup>5</sup> Aangangsel Handelingen TK 2018–2019, nr. 2052

Capaciteit: Verwachte investering 2019–2023: EUR > 500 miljoen<sup>6</sup>

**Capital Programme: Landside**

*Aanpassing en uitbreiding van toegangswegen inclusief verplaatsing van nutsvoorzieningen voor landzijdige aansluiting toekomstige terminal (locatie: Havenmeesterweg).*

**Capital Programme: Logistics Capital Programme**

*Realisatie van een logistieke hub voor het faciliteren en leveren aan de bouwwerken, ter waarborging van operationele stromen op Schiphol.*

**Schiphol Landside Infrastructure & Mobility (SLIM)**

*Een geïntegreerd plan voor de landzijdige infrastructuur, waarbij bestaande processen worden geoptimaliseerd, om de operationele toegang tot Schiphol Centrum te waarborgen.*

**Landside Central**

*Plan gericht op het oplossen van landzijdige capaciteitsknelpunten en het bieden van capaciteit vanaf 2023, zodat veiligheid en kwaliteit op Schiphol Centrum geborgd zijn. Onder meer compensatie van parkeercapaciteit op Schiphol Centrum, welke zorg draagt voor bereikbaarheid van Schiphol Centrum na de significante capaciteitsvermindering door sloop P2.*

**Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)**

*Investerings van Schiphol gerelateerd aan het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT): de nodige maatregelen om een veilig multimodaal knooppunt te waarborgen op Schiphol die groei kan opvangen.*

**Uitbreiding parkeergarage P3**

*Uitbreiding parkeercapaciteit na significante capaciteitsvermindering door sloop P2 op Schiphol Centrum.*

**Gebiedsontwikkeling P3**

*Gebiedsontwikkeling voor uitplaatsing van diverse bereikbaarheid- en mobiliteitsfuncties, zoals touringcars, ten behoeve van realisatie capaciteitsoplossingen op Schiphol Centrum.*

Onderhoud: Verwachte investering van Schiphol 2019–2023: EUR ~ 60 miljoen

**Meerjarenonderhoudsplan (MJOP) Landside**

*Naast grote projecten, zoals reconstructie van de voegen in het viaduct (Ceintuurbaan), zijn er verschillende kleinere vervangingen (einde levensduur en duurzaamheid).*

**Bijdrage renovatie brug Ringvaart**

*Renovatie brug Ringvaart bij de Nieuwe Meer door de gemeente Haarlemmermeer, in overleg met de Vervoerregio, Rijkswaterstaat, Provincie Noord-Holland en de gemeente Amsterdam. Schiphol levert een bijdrage in de kosten.*

Compliance: Verwachte investering van Schiphol 2019–2023: EUR ~ 15 miljoen

**Tunnelveiligheid**

*Aanpassingen aan diverse tunnels op Schiphol grondgebied (o.a. Buitenveldertunnel) om te voldoen aan Wet Aanvullende Regels Veiligheid Wegtunnels.*

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?

Antwoord 12

In het kader van het MIRT wordt in alle regio's, waaronder het gebied rondom Schiphol, door overheden en sectorpartijen hard gewerkt aan de verbetering van de bereikbaarheid. Het bedrag van € 12 miljard dat staat genoemd in het artikel is een opstelsom van de projecten in de metropoolregio Amsterdam die gepland staan tot aan 2028. Met de realisatie van deze projecten worden

<sup>6</sup> N.B. Huidige inschatting betreft absolute ondergrens. Meerdere grote, verwachte investeringen in landzijdige capaciteit en veiligheid bevinden zich in de planfase, waarbij een kostenindicatie nog niet is vastgesteld. De verwachting is dat het investeringsbedrag zal toenemen ten gevolge van deze investeringen.

belangrijke knelpunten in het hoofdwegennet en op het hoofdspoor­net opgelost waar alle reizigers die gebruik maken van deze verbindingen en de regio als geheel van profiteren. In het artikel van Follow the Money wordt voor de berekening van een subsidiebedrag per passagier het bedrag van € 12 miljard over een periode van 12 jaar afgeschreven. Dit geeft een onjuist beeld omdat deze infrastructuur voor een veel langere periode wordt gebruikt. De economische levensduur van infrastructuur is ongeveer 25 tot 30 jaar. Daarnaast is het niet correct om de kosten, zoals in het artikel gebeurt, geheel toe te schrijven aan de vertrekkende en aankomende passagiers op Schiphol in aansluiting op een vlieg­reis. Op Schiphol stappen bijvoorbeeld ook trein- en busreizigers over en zijn er reizigers die op Schiphol werken. Ik vind het belangrijk dat de bereikbaarheid in de Metropoolregio Amsterdam samen met de regionale partners, waaronder Schiphol, wordt verbeterd. Daarom wordt sinds maart 2018 samengewerkt in het gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma «Samen Bouwen aan Bereikbaarheid». Daarbij wordt onder meer gekeken naar de corridor Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp, inclusief de lange termijn bereikbaarheid van de multimodale knoop Schiphol. Investerings­en in het onderliggende wegennet op het luchthaventerrein worden voornamelijk door de luchthaven zelf bekostigd. Zie ook het antwoord op vraag 11. Ik ben van mening dat dit redelijke verhoudingen zijn.

#### 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?

#### Antwoord 13

Uit de benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen 2018 van SEO blijkt dat Schiphol goedkoper is dan andere concurrerende grote luchthavens in Europa. In deze jaarlijkse benchmark worden niet alleen de luchthaventarieven van Schiphol zelf in de vergelijking meegenomen, maar ook de Air Traffic Control (ATC)-heffingen en de overheidsheffingen. In de jaren 2015, 2016 en 2017 zijn de luchthaventarieven van Schiphol gedaald. Dit vanwege de sterke passagiersgroei en de minder sterke toename van de kosten. De luchthaventarieven van 2018 zijn met gemiddeld 5,4% gestegen ten opzichte van 2017. Het effect daarvan is zichtbaar in de benchmark 2018: alhoewel Schiphol een relatief lage positie behoudt in de rangorde van duur naar goedkoop, heeft Schiphol vergeleken met de andere luchthavens in de benchmark in dat jaar wel de grootste totaalstijging van de gelden en heffingen (+5%). De stijging van de luchthaventarieven van Schiphol zet door, want op 31 oktober 2018 heeft Schiphol bekend gemaakt dat de luchthaventarieven op Schiphol in de periode 2019 tot 2021 met gemiddeld 7,9% per jaar zullen stijgen ten opzichte van de tarieven van 2018. De luchthaventarieven van Schiphol zijn kostengeoriënteerd. Dat wil zeggen dat Schiphol in de luchthaventarieven niet meer in rekening mag brengen dan de kosten die de luchthaven maakt voor luchtvaartactiviteiten plus een gereguleerd rendement. Een belangrijke reden voor de tariefstijging in de komende jaren zijn de investeringen die Schiphol gaat doen. Verder wordt invoering van een vliegbelasting voorbereid die ook tot hogere kosten zal leiden. Hoe op andere luchthavens de kosten worden doorberekend verschilt per luchthaven en is afhankelijk van regulering en het tariefbeleid. De benchmark met betrekking tot 2019 is nog niet beschikbaar, waardoor het nu nog niet mogelijk is om aan te geven hoe het effect van de tariefstijging in dit jaar zal doorwerken op de relatieve positie van Schiphol in de benchmark. In de overzichten van SEO is de dividenda­fdracht niet meegenomen, omdat er geen één op één relatie bestaat tussen de hoogte van de luchthavengelden en de hoogte van het uitgekeerde dividend. De hoogte van de dividenda­fdracht is bij Schiphol, net als bij haar concurrenten, namelijk ook afhankelijk van de inkomsten uit andere activiteiten, zoals parkeren, winkels, vastgoed en buitenlandse deelnemingen, en de afspraken die een luchthaven maakt met haar aandeelhouders over welk deel van de winst wordt uitgekeerd als dividend<sup>7</sup>.

<sup>7</sup> Het operationele resultaat van Schiphol kwam eind 2018 voor 76% voort uit niet-luchtvaartactiviteiten.

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?

Antwoord 14

Het tarief voor luchtverkeersleiding in het Nederlandse luchtruim wordt jaarlijks volgens Europese regels vastgesteld. Uitgangspunt in deze regels is dat de inkomsten uit de heffingen de te maken kosten van de luchtverkeersleiding dekken, zogenaamde kostendekkende tarieven. In 2019 is het Nederlandse tarief (€ 56,77) lager dan het tarief in de ons direct omringende landen (België/Luxemburg: € 67,55; Duitsland: € 63,63; VK: € 60,32; Frankrijk: € 60,81; Denemarken: € 56,96), maar hoger dan het Europese gemiddelde (€ 51,62).

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?

Antwoord 15

De stelling, die ik niet onderschrijf, refereert aan de financiële bijdragen vanuit de EU voor het SESAR programma. Dit programma heeft als doel de Europese luchtverkeersleiding te moderniseren. Dit richt zich op het verbeteren van de veiligheid, het verminderen van de uitstoot van emissies, het verminderen van vertragingen en het verbeteren van de kostefficiëntie. De Europese Unie stelt financiële middelen beschikbaar om de implementatie van het programma te stimuleren en te versnellen.

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?

Antwoord 16

In het genoemde artikel wordt gesteld dat mensen met een laag inkomen meebetalen aan de vliegereizen voor de rijken, maar niet dat dit komt doordat mensen uit de hoogste inkomensgroep vaker vliegen zoals in de vraag wordt genoemd. Mogelijk wordt in de vraag gerefereerd aan een publicatie van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) uit 2018 met de titel «De Vliegende Hollander». Hierin wordt het vlieggedrag van de Nederlandse bevolking geanalyseerd. Onder andere wordt vermeld dat personen met een hoog inkomen relatief vaak vliegen. Overigens is daarbij geen onderscheid gemaakt tussen reizen met een zakelijk motief en «vliegvakanties» zoals in de vraag genoemd.

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?

Antwoord 17

Zoals in het antwoord op vraag 2 is aangegeven onderschrijf ik de onderbouwing 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?

Antwoord 18

In de uitspraak over de steun aan Airbus van 15 mei 2018 bepaalde het Appellate Body van de WTO dat bepaalde steunmaatregelen door het VK, Spanje, Frankrijk en Duitsland strijdig zijn met de WTO-regels. Het Appellate Body is het hoogste orgaan dat zich uitsprekt of de lidstaten handelen

volgens de verplichtingen onder de WTO-akkoorden. Uitspraken van het Appellate Body zijn juridisch bindend voor de WTO-leden. De Europese Unie is van mening dat de steun aan Airbus sinds 17 mei 2018 in lijn is met de verplichtingen van het VK, Spanje, Frankrijk en Duitsland onder de WTO-regels.

Vraag 19

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

Antwoord 19

Bovenstaande leningen betreffen leningen van nationale overheden aan Airbus vestigingen in genoemde landen. Dergelijke leningen worden niet verstrekt aan bedrijven buiten de landsgrenzen, daarmee is er geen directe betrokkenheid van Nederlandse bedrijven of overheidsinstellingen.

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?

Antwoord 20

Het Appellate Body van de WTO heeft zich op 28 maart 2019 uitgesproken over de naleving van de VS van een eerdere uitspraak van het beroepslichaam over steun aan Boeing. Het Appellate Body concludeerde dat nog niet alle steun aan Boeing door de VS in lijn is met de verplichtingen van de VS onder de WTO-regels.

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?

Antwoord 21

Als grote bedrijven in de luchtvaart steun genieten van overheden heeft dat direct en indirect effecten voor alle producenten van onderdelen, handelaars en andere betrokken. Gezien de complexiteit van vliegtuigen is het onmogelijk om na te gaan welke Nederlandse bedrijven hiervan profiteren.

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?

Antwoord 22

Het gaat om bepaalde belastingvoordelen in de staat Washington. Er is geen reden om aan te nemen dat er op welke manier dan ook een relatie is met de Nederlandse fiscus. Omdat de Nederlandse Belastingdienst handelt binnen de kaders van wet, beleid en regelgeving, geldt overigens in zijn algemeenheid dat de Nederlandse Belastingdienst geen belastingvoordelen verleent.

Vraag 23

Kunt u deze vragen één voor één beantwoorden?

Antwoord 23

Ja.