



LUCHTVRACHTTOESLAGEN DOORN IN HET OOG VAN VERLADERS

Weg ermee!

De toeslagen voor luchtvracht zijn verladers al jaren een doorn in het oog. Zo is het vaak onduidelijk hoe ze tot stand komen en waarvoor de opbrengsten worden gebruikt. De vraag is of er een einde kan worden gemaakt aan de ondoorzichtige doorberekening van toeslagen. En wat verladers in de tussentijd zelf kunnen doen.

Luchtvaartmaatschappijen gebruiken sinds jaar en dag toeslagen om variabele kosten door te berekenen aan hun klanten. De bekendste toeslag voor luchtvracht is misschien wel de brandstoftoeslag die reageert op de fluctuerende brandstofprijzen. Dat dit soort onvoorziene kosten worden doorberekend aan afnemers, is algemeen gebruik, maar de wijze waarop dat gebeurt in de luchtvaart, is volgens Joost van Doesburg, secretaris van de EVO-Raad voor luchtverladers, niet transparant. 'Door dat gebrek aan transparantie kunnen de marges van luchtvaartmaatschappijen via het doorberekenen van toeslagen flink worden opgeschroefd. Vooral kleine en middelgrote verladers betalen hierdoor ongemerkt vaak te veel voor hun transport.'

Onderzoek

Eric Groot deed in opdracht van Van Doesburg afgelopen voorjaar namens EVO en haar Belgische zusterorganisatie OTM onderzoek onder expediteurs en verladers naar al-

ternatieven voor de luchtvrachttoeslagen. Van Doesburg: 'EVO eist al langer dat heffingen worden ondergebracht in het algemene tarief, maar tot op heden stuit dit op veel weerstand bij luchtvaartmaatschappijen. Zij zien niets in een zogenoemd all-intarief. Het onderzoek van Groot moet de airlines aan het denken gaan zetten.'

Uit dat onderzoek blijkt dat verladers en expediteurs zich vooral storen aan de security- en de brandstoftoeslag. Verladers vragen zich af waarvoor de opbrengsten van de veiligheidstoeslag eigenlijk worden gebruikt en hebben het gevoel vaak te veel te betalen voor de brandstoftoeslag. Expediteurs geven aan de toeslagen netjes één op één door te berekenen en er dus niets aan te verdienen, maar klagen er wel over dat de toeslagen hen veel extra administratief werk opleveren. De verladers lijken daarmee een bondgenoot te hebben gevonden in hun strijd tegen toeslagen en het gebrek aan transparantie.



'De securitytoeslag wordt geheven sinds 9/11 en bedraagt al die tijd al vijftien cent', vertelt Groot. 'Dat staat al haaks op het principe van een toeslag: die hef je namelijk om fluctuerende kosten door te berekenen. Verder is het onbekend wat er met de opbrengsten van deze toeslag gebeurt. Al-

'Daarvoor zet je drie gouden hekken om Schiphol heen'

leen al de inkomsten die in Nederland voortkomen uit securitytoeslagen op exportvluchten vanaf Schiphol, bedragen zo'n 108 miljoen euro. Een expediteur merkte in het onderzoek dan ook op: 'Daarvoor zet je drie gouden hekken om Schiphol heen'. Het lijkt

er inderdaad op dat een deel van deze opbrengsten wordt gebruikt om de winst van de luchtvaartmaatschappijen op te krikken.' Omdat de hoogte van de veiligheidstoeslag niet varieert, vinden de expediteurs en verladers dat deze prima kan worden geïntegreerd in het algemene tarief voor luchtvracht, legt de onderzoeker uit. 'Dat scheelt veel administratie en geeft verladers en expediteurs meer onderhandelingsmogelijkheden. In tegenstelling tot de toeslagen valt over het luchtvrachttarief immers te onderhandelen.'

Brandstoftoeslag

De brandstoftoeslag fluctueert wel, waardoor die voor verladers en expediteurs wellicht iets gemakkelijker is te accepteren. Toch blijkt uit de resultaten van het onderzoek van Groot dat ook over deze toeslag veel ongenoegen bestaat. Hij verwoordt een belangrijke klacht over de toeslag: 'Stijgt de brandstofprijs, dan stijgt de toeslag ook

razendsnel, terwijl bij een dalende brandstofprijs de correctie op de toeslag vertraagd wordt doorgevoerd of soms zelf achterwege blijft.'

Verder zie je volgens hem dat na het uiteenvallen van de luchtvrachtkartels de luchtvaartmaatschappijen allemaal op een andere manier brandstoftoeslagen zijn gaan doorberekenen. 'Verladers en expediteurs zien nu door de bomen het bos niet meer. Vervoerders die goedkoop lijken, blijken ineens duur te zijn, en andersom. De vergelijking van aanbieders is bijzonder gecompliceerd geworden.'

EVO-TIPS

- Let op dat uw expediteur of expresdienst alleen toeslagen rekent over het 'actual weight' (werkelijk gewicht) van de zending en niet over het 'chargeable weight' (volumegewicht). Het volumegewicht mag alleen gebruikt worden om het basistarief te bepalen.
- Vraag een lijst op met alle toeslagen die u dient te betalen. Loop die lijst langs en vraag uzelf af of u ze wel echt nodig heeft. Dit is niet veel werk en u bespaart zomaar tientallen procenten.
- Neem eens contact op met een collega-verlader. Deel ervaringen en kijk of er mogelijkheden zijn om samen luchtvrachtdiensten in te kopen.

EVO ziet daarom, mede op aanraden van Groot, wel iets in een brandstofindex voor de luchtvrachtsector. Van Doesburg: 'Een neutrale aanbieder zou twee keer per maand een index van de actuele kerosineprijzen moeten leveren. Hiermee zouden expediteurs, verladers en luchtvaartmaatschappijen een onafhankelijk en verifieerbaar instrument in handen hebben om de uiteindelijke hoogte van de toeslag vast te stellen. Een dergelijke index wordt al jaren gepubliceerd door het Amerikaanse ministerie van energie.' Groot: 'Nu bepalen de luchtvaartmaatschappijen de hoogte van de brandstoftoeslag in hun eentje, waarbij het onduidelijk is hoe zij tot eventuele prijsstijgingen komen. Dat is geen gezonde situatie. Verladers en expediteurs zullen de handen ineen moeten slaan om hierin verandering te brengen.' ●●●

GOVERT BUIJZE

