

### Vraag 1

Hoe kijkt u aan tegen deze aspecten van een belasting op luchtvaart? Zijn er onderwerpen die u in dit verband onder de aandacht wil brengen en zo ja, kunt u deze toelichten?

Op mondiaal niveau is er vanaf 2021 het emissiehandelssysteem van de VN-burgerluchtvaartorganisatie ICAO om CO<sub>2</sub> emissies te reduceren. Binnen Europa is er al een EU Emission Trading Scheme (EU ETS) waarbinnen luchtvaartmaatschappijen veel geld betalen voor emissierechten. Daarmee wordt al tweemaal voldaan aan het principe dat de vervuiler betaalt. Door nu ook een nationale belasting op luchtvaart voor te stellen ga je richting een zeer onwenselijke stapeling van lasten voor met name de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen (zij worden immers het hardst geraakt). Daarmee zou er voor de Nederlandse luchtvaartsector een schadelijke ongelijk speelveld worden gecreëerd.

Bovendien zitten er op vliegtickets al ontzettend veel soorten heffingen/belastingen. Vaak meer dan de helft!

### Vraag 2

Geeft het voorgaande u aanleiding tot opmerkingen en zo ja, kunt u dit toelichten?

De samenvatting van het bijgevoegde rapport van CE Delft is heel duidelijk over de meerwaarde van een nationale belasting op luchtvaart voor het milieu: *“Als gevolg van de capaciteitsrestricties leidt een vliegbelasting niet tot minder vluchten maar tot een verschuiving tussen verkeerssegmenten (passagiers/vracht, OD /transfer en Europese/intercontinentale bestemmingen). **De effecten van de vliegbelasting op de CO<sub>2</sub>-emissies, geluid en fijnstof zijn dan ook klein.**”* Er is dus geen meerwaarde.

### Vraag 3

Wat is uw mening over deze opties? Ziet u nog een andere mogelijkheid om te bereiken dat de luchtvaart wordt betrokken in de heffing van btw en accijns, en ziet u hier ook een rol voor de luchtvaartsector zelf? Kunt u dit toelichten?

In plaats van het straffen van de Europese luchtvaartsector zouden de lidstaten en de Europese instellingen veel meer moeten inzetten op maatregelen waarmee daadwerkelijk de CO<sub>2</sub>-uitstoot gereduceerd wordt. Zij moeten na jaren van praten eindelijk eens komen tot een gemeenschappelijk Europees luchtruim (Single European Sky). Nu moeten luchtvaartmaatschappijen in een gefragmenteerd luchtruim vaak op een korte vlucht al tientallen kilometers omvliegen met veel bijkomende CO<sub>2</sub>-uitstoot tot gevolg. Eén Europees luchtruim zou tot 10 procent CO<sub>2</sub>-uitstoot kunnen reduceren! Ook moeten de lidstaten in gezamenlijkheid met de Europese instituties zich meer inzetten voor het verbeteren van Europese treinverbindingen op afstanden tot circa 500 kilometer. Deze treinverbindingen zijn nu vaak tijdrovend en inefficiënt en daarmee geen volwaardig alternatief van vluchten op de korte afstand. Schiphol, KLM en NS maken zich hier terecht hard voor. Tot slot moeten lidstaten (mogelijk in Europees verband) zich vol focussen op het faciliteren van de productie en het gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen.

### Vraag 4

Wat is uw mening over dergelijke opties voor meer coördinatie of harmonisatie op Europees niveau van belastingen op luchtvaart? Ziet u nog andere mogelijkheden voor afstemming op Europees niveau en zo ja, kunt u dit toelichten?

Zie antwoord op vraag 3.

### Vraag 5

Heeft u opmerkingen over de twee onderzochte varianten en de effecten daarvan? Zo ja, kunt u dit toelichten?

Zie eerdere antwoorden.

#### *Vraag 6*

Wat is uw mening over deze keuze? Zijn er in dit verband - de focus op de geluidscertificering en het maximale startgewicht bij een heffing per vliegtuig - nog zaken die u onder de aandacht wil brengen? Zo ja, kunt u dit toelichten?

Schiphol heeft binnen de bestaande havengelden al een heffing op geluid. Deze zou iets verder aangescherpt kunnen worden. Hiernaast zou Schiphol een heffing op CO2 kunnen invoeren gekoppeld aan de afstand. Hoe korter de afstand, hoe hoger de CO2-heffing. Op de korte afstand is er namelijk vaker een schoner alternatief voor handen, zoals de trein. Een hogere heffing op de korte afstand stimuleert passagiers om de trein te nemen. Wel moeten deze heffingen binnen de bestaande systematiek plaatsvinden. Een nieuw systeem optuigen naast de havengelden, waardoor geld van de luchtvaartsector naar de algemene middelen van de overheid vloeien, is onwenselijk en schept extra (administratieve) lastendruk en levert geen milieuwinst op.

#### *Vraag 7*

Hoe kijkt u aan tegen deze consequentie van een belasting per vliegtuig?

Als ook transferpassagiers en/of luchtvracht in de heffing zouden worden meegenomen dan is dit zeer schadelijk voor de hub functie van Schiphol en voor de homecarrier KLM. Internationale passagiers maken hun overstapkeuze op basis van overstaptijd, comfort van de luchthaven, maar bovenal op basis van de prijs. Een verhoging van een paar euro per ticket kan er al voor zorgen dat passagiers niet via Schiphol, maar via de concurrerende hubs Frankfurt, Brussel, Parijs of Londen vliegen met alle gevolgen van dien voor internationale bereikbaarheid, vestigingsklimaat en werkgelegenheid.

#### *Vraag 8*

Heeft u opmerkingen over de drie onderzochte varianten en de effecten daarvan en heeft u een voorkeur voor een bepaalde variant? Zo ja, kunt u dit toelichten? Zijn er nog andere punten die u onder de aandacht wil brengen over de mogelijkheid van een belasting per vliegtuig en zo ja, kunt u deze toelichten?

Nee. Zie eerdere antwoorden.

#### *Vraag 9*

Hoe kijkt u aan tegen deze opzet, waarbij alleen belasting wordt geheven in het land waar de reis aanvangt, eenmalig en over het volledige traject van de reis? Kunt u dit toelichten?

Zie eerdere antwoorden.

#### *Vraag 10*

Heeft u opmerkingen over de vijf onderzochte varianten en de effecten daarvan en heeft u een voorkeur voor een bepaalde variant? Zo ja, kunt u dit toelichten?

Geen voorkeur voor een van de varianten. Alle drie zijn ze even slecht voor de Nederlandse luchtvaartsector en helpen het milieu niet (zie antwoord op vraag 2). Beter kan een oplossing worden gevonden in de twee eerder beschreven sporen (Europees of binnen de havengelden van Schiphol).

#### *Vraag 11*

Zijn er op dit punt zaken die u nog onder de aandacht zou willen brengen wanneer het kabinet opnieuw een belasting op luchtvaart zou invoeren?

Hopelijk leert het kabinet van eerder gemaakte fouten zoals in 2008 toen zij een nationale belasting op luchtvaart invoerde en deze dramatisch uitpakte voor de Nederlandse luchtvaartsector. Vele passagiers trokken de grens over en vlogen alsnog vanuit België en Duitsland. Dit had destijds een grote impact op de werkgelegenheid dus op mensen die werken in de Nederlandse luchtvaart. Gelukkig is deze belasting snel afgeschaft in 2009, maak nu niet dezelfde fout.

*Vraag 12*

Heeft u op dit punt nog aanvullende opmerkingen en suggesties en zo ja, kunt u deze toelichten?

Niet alleen administratieve lasten en uitvoeringskosten zouden een criterium voor een belasting op luchtvaart moeten zijn, maar ook het behoud van gelijk speelveld binnen een internationaal opererende sector en daadwerkelijke milieuwinst.

*Vraag 13*

Heeft u in dit verband nog opmerkingen of suggesties die in het voorgaande nog niet aan de orde zijn geweest en die u onder de aandacht van het kabinet wil brengen?

Betrek de luchtvaartsector in uw plannen en kijk naar alternatieven dan een vliegbelasting. Geef vooral de sector met al haar expertise ook de kans om echt duurzame alternatieven aan te dragen die het milieu wel helpen en de luchtvaartsector en de daaraan verbonden internationale bereikbaarheid, vestigingsklimaat en werkgelegenheid minder schaden dan een platte ticketbelasting (spoor 3) die slecht is voor het milieu en de werkgelegenheid.