

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijnstraat 8

2515 XP DEN HAAG

Online via internet portal

Amstelveen, 24 februari 2025

Betreft: Zienswijze Differentiatie Vliegbelasting.

L.S.,

Langs deze weg dient de Board of Airline Representatives In The Netherlands (BARIN) graag haar zienswijze in over de 'Differentiatie Vliegbelasting'.

De BARIN vertegenwoordigt de belangen van 50+ Nederlandse en buitenlandse luchtvaartmaatschappijen die van en naar Nederland vliegen.

Laten we vooropstellen dat de BARIN geen voorstander is van weer een verhoging van de Nederlandse vliegbelasting, en daarbij de kanttkening maakt voor welk doel een dergelijke belasting wordt ingezet. Vorige Kabinetten hebben de vliegbelasting altijd uitgelegd als een milieumaatregel, waarbij het vorige kabinet aangaf dat het herinvesteren van de opbrengsten een voorwaarde is om bij te dragen aan de verduurzaming.. Een vliegbelasting draagt pas bij aan een versnelling van de verduurzaming wanneer de opbrengsten ervan ook gebruikt worden om een vlucht van A naar B duurzamer te maken. Opbrengsten kunnen bijvoorbeeld worden gebruikt voor het opschalen van de productie van duurzame brandstoffen om die betaalbaar en beschikbaar te maken, of voor het ontwerpen van innovatieve vliegtuigen, zoals elektrisch of door waterstof aangedreven volgende generaties..

Dit Kabinet kiest ervoor om een opbrengst van de vliegbelasting ad. € 248 miljoen per 2027 te willen realiseren, enkel en alleen om de Rijksbegroting te dekken. Wij ondersteunen dit principe om de luchtvaartsector puur als 'melkkoe' te gebruiken niet.

Onze standpunten zijn als volgt:

1. Luchtvaart is bij uitstek een internationale aangelegenheid, waarbij grensoverschrijdend verkeer ook vraagt om grensoverschrijdende wet- en regelgeving en grensoverschrijdende oplossingen. In Nederland hebben we geen binnenlands vliegverkeer dus alle verkeer is per definitie grensoverschrijdend.
Wij zijn dan ook van mening dat zaken als vliegbelasting minimaal op EU-niveau met de overige lidstaten geharmoniseerd dienen te worden maar liever nog op wereldwijd niveau onder ICAO-vlag.
2. Door nationale belastingwetgeving zien we een stapeling van heffingen op nationaal en internationaal niveau, waarbij we enerzijds uit de pas lopen in termen van dubbeling van heffingen en belastingen, en anderzijds grote verschillen in de onderlinge regimes van de diverse lidstaten zien. Dit is een zeer onwenselijk effect. We zien bijvoorbeeld in Noorwegen een verlaging van de vliegbelasting, in Zweden het afschaffen van enkele jaren geleden geïntroduceerde vliegbelasting en in België een belasting die op dit bijna moment 6 keer lager is dan de huidige vliegbelasting in Nederland. Het rekensommetje na introductie van een 'afstandsafhankelijke vliegbelasting' laat zich raden.
3. BARIN is voorstander van het stimuleren van reizen per spoor, daar waar een gelijkwaardig alternatief voor handen is. Dus op ultrakorte afstanden binnen Europa zou een stimulerende

maatregel kunnen werken om reizen per trein aan te moedigen. Echter de 26% van alle vluchten die binnen Europa gemaakt worden, zijn slechts verantwoordelijk voor 4% van de CO₂-uitstoot, dus het milieuvoordeel is hier zeer beperkt.

Echter is het wel zeer moeilijk uit te leggen dat voor verre vluchten (naar andere continenten) waar geen vervoersalternatief voor handen is een hele forse heffing invoeren die alleen prijsopdrijvend werkt bij vertrek uit Amsterdam. Hoe makkelijk is het dan om naar Düsseldorf of Brussel te rijden en daar voor honderden Euro's per passagier minder vanaf die luchthavens te vertrekken? We snijden hier echt in ons eigen vlees. Ook helpt dit het milieu niet, want CO₂ kent geen grenzen.

Laten we niet vergeten dat een heel groot deel van de verre vluchten wordt gemaakt voor zakelijke redenen of om familie overzee te bezoeken. Dus die passagiers reizen wel, maar wellicht vanaf buitenlandse luchthavens als vliegen vanaf of via Schiphol te duur wordt. Zeker met significant stijgende havengelden en extra kosten uit de Green Deal is dit een reëel gevaar.

4. Aan de Duurzame Luchtvaart Tafel (DLT) is ook de mogelijkheid van een differentiatie per reisklasse besproken. We zijn hier geen voorstander van om de simpele reden dat het nogal eens voor komt dat passagiers een upgrade van een lagere naar een hogere reisklasse krijgen of op de luchthaven nog bijkopen. En tevens bij een onvoorziene wisseling van het ingezette vliegtuigtype onvrijwillig worden gedowngraded. Dit zou dan in beide gevallen een herberekening achteraf inhouden met te veel administratieve rompslomp. En hoe zou zo'n differentiatie er uit zien? 4 Verschillende bedragen voor First Class, Business Class, Premium Economy en Economy Class?

Ons devies is: "Hou het simpel"!

5. Als laatste de zogenaamde transferbelasting. Dit staat niet in het Regeerprogramma van september 2024, en het verbaast ons dat dit nu ineens als scenario wordt meegenomen. BARIN is zeer tegen het invoeren hiervan. Een passagier die buiten Nederland of zelfs buiten de EU zijn of haar ticket aanschaft en in het land van oorsprong reeds een van toepassing zijnde luchthavenbelasting betaalt, wordt met een transferbelasting twee keer belast voor dezelfde reis. Dit is niet alleen discriminatoir richting de reiziger maar schaadt ook zeer de hub-positie van de luchthaven Schiphol. De 301 directe bestemmingen die door de diverse luchtvaartmaatschappijen vanaf Schiphol worden aangeboden maken samen een fijnmazig netwerk mogelijk waardoor Nederland een aantrekkelijk vestigings- en investeringsklimaat heeft. Een transferbelasting zal het netwerk ernstig ondergraven en daarmee de internationale concurrentiepositie van Nederland schaden. Het verlies aan werkgelegenheid, welvaart en welzijn voor de Nederlandse bevolking zal zeer grote nadelige gevolgen hebben. **Voer dus niet als enige land ter wereld een transferbelasting in!** Passagiers betalen al in het land van vertrek de belasting, en het zou zeer schadelijk zijn voor de positie van Schiphol en Nederland als internationale hub.

Erop vertrouwend met bovenstaande onze argumenten met kracht aangevoerd te hebben, verblijven wij, met de meeste hoogachting,



Marnix H Fruitema
Voorzitter