

Zienswijze KLM

Consultatie differentiatie vliegbelasting

24 februari 2025

1. Achtergrond

Sinds 1 januari 2021 heeft Nederland een vliegbelasting voor alle passagiers die uit Nederland vertrekken. Bij de invoering in 2021 was deze belasting nog €7,84 per ticket. Momenteel (2025) gaat het om €29,40 per vertrekkende passagier. In 2008 is er ook een vliegbelasting geïntroduceerd. Deze werd in 2009 weer afgeschaft omdat men zag dat veel mensen vanaf buitenlandse luchthavens in België en Duitsland gingen vliegen, omdat dit goedkoper was. Dit ging ten koste van de bedrijvigheid en de economie in Nederland. En verplaatsen is niet verduurzamen.

In het Regeerprogramma van 13 september 2024 staat dat *“een gedifferentieerde vliegbelasting naar afstand wordt ingevoerd. Deze maatregel heeft als doel om de hogere uitstoot van lange afstandsvluchten zwaarder te belasten en zal een budgettaire opbrengst genereren van 248 mln. per jaar. De verhoging van de vliegbelasting wordt per 1 januari 2027 ingevoerd (via apart wetstraject of Belastingplan 2026). Bij de uitwerking wordt onder andere gekeken naar de effecten op emissies, netwerkkwaliteit en de hubfunctie van Schiphol, werkgelegenheid en vestigingsklimaat.”*

2. Zienswijze KLM op de Nederlandse vliegbelasting

Het verduurzamen van haar operatie is een prioriteit voor KLM. KLM heeft zich in 2021 gecommitteerd aan Science-Based Targets (SBTi) om haar deel te doen om de Parijsdoelen te halen. KLM-doelstellingen:

- In 2030 30% minder CO₂ uitstoten per RTK (vracht plus passagiers maal afstand).
- De absolute CO₂-uitstoot (totaal brandstofverbruik) met 12% terugdringen, ten opzichte van 2019.

We willen graag vooroplopen waar het kan. Air France-KLM is wereldleider qua aandeel alternatieve brandstof (SAF) in de wereld: in 2023 heeft Air France-KLM 16% van het totale SAF-aanbod wereldwijd gekocht.

In het algemeen vragen wij om **ambitieuw klimaatbeleid op mondiaal of ten minste Europees niveau. Dat is nodig om effectief te zijn.** Als ambitieus beleid voor iedereen geldt, bereik je meer en behoud je een internationaal gelijk speelveld. Nationaal beleid drijft passagiers en luchtvracht enkel de grens over, zonder dat het klimaat er beter van wordt. Verplaatsen is niet verduurzamen. Daarom is het goed dat het kabinet stelt dat we voorzichtig moeten zijn met extra “nationale koppen” bovenop Europees beleid, zoals verwoord in het Regeerprogramma. Voor een internationale sector als de luchtvaart is het essentieel om wereldwijd concurrerend te kunnen blijven. De marges zijn klein en de concurrentie groot, dus een gelijk internationaal speelveld is van groot belang. Extra nationale maatregelen bovenop mondiaal of Europees beleid verstoren het delicate speelveld en tasten het concurrentievermogen van de Nederlandse luchtvaartsector aan.

Daarom zijn wij geen voorstander van de in het Regeerprogramma aangekondigde verdere verhoging van de Nederlandse vliegbelasting. Nu al met €29,40 op ieder ticket levert de Nederlandse vliegbelasting de schatkist dit jaar €784 miljoen op. Ongeveer de helft daarvan is

afkomstig van de KLM Groep. Met de voorstellen van dit kabinet voor een afstandsafhankelijke vliegbelasting wordt dit bedrag straks in totaal met €248 mln per jaar verhoogd. Vanaf 2027 wil het kabinet bijna €1,1 miljard per jaar ophalen met de vliegbelasting.

Deze nationale verhoging is niet in het belang van de Nederlandse reiziger, aangezien de belasting leidt tot hogere ticketprijzen. Bovendien pleiten wij ervoor dat de opbrengsten van de vliegbelasting in Nederland naar verduurzaming van de sector gaan, wat nu niet het geval is. Nu wordt een vlucht van A naar B weer flink duurder zonder dat de reis er duurzamer van wordt. Om de luchtvaart te helpen om verder te verduurzamen zouden de opbrengsten van belastingen en het Europese Emissiehandelssysteem (EU ETS) juist moeten worden geïnvesteerd in verduurzaming, zoals in de productie van alternatieve brandstoffen (SAF) of het stimuleren van nieuwe technologie, zoals elektrische of waterstof aangedreven toestellen.

We krijgen als KLM de komende jaren te maken met veel extra en hoge kosten. Dat gaan onze klanten in hun portemonnee merken als ze op vakantie of zakenreis gaan.

- **Schiphol wordt de duurste hub** binnen de EU nu zij haar tarieven in het komende jaar met 41% verhoogt, bovenop de 40% tariefstijging van de afgelopen drie jaar.
- **Extra kosten uit de Europese Green Deal;** o.a. door aanscherping EU ETS, het Europese Emissiehandelssysteem waar luchtvaart sinds 2012 onder valt voor intra-EU vluchten, waarvan alle vrije rechten worden uitgefaseerd. Kosten voor EU ETS voor KLM Groep waren 27 miljoen euro in 2019. De verwachting is dat dit oploopt naar 325 miljoen euro per jaar in 2030. Tevens is er nu een Europese bijmengverplichting voor alternatieve brandstoffen (SAF) met 2% in 2025 en 6% in 2030. Beleid dat we steunen, maar wel extra investeringen en significante extra kosten met zich meebrengen. Wereldwijd, dus voor onze intercontinentale vluchten, geldt het VN-systeem CORSIA om de uitstoot van de luchtvaart te compenseren.
- **Onze eigen ambities** op vlootvernieuwing en SAF (10% i.p.v. 6% in 2030).

Daarom benadrukken wij:

1. **Pas op met nationaal beleid bovenop EU-beleid:** Het is onverstandig om de nationale vliegbelasting weer verder te verhogen. Wij steunen ambitieuze internationale regelgeving voor de luchtvaart als internationale sector (dus mondiaal of ten minste Europees). Een stapeling van nationaal beleid drijft lokale kosten omhoog en jaagt passagiers en luchtvracht enkel de grens over, zonder dat het klimaat er beter van wordt. KLM steunt bijvoorbeeld wel de invoering van een mondiale kerosinebelasting op alle vluchten om een gelijk internationaal speelveld te behouden, waarbij de opbrengsten geherinvesteerd worden in de verduurzaming van de sector, zoals in de productie van alternatieve brandstoffen (SAF).
2. **Zorg voor een “terugsluis” van bestaande belastingen, heffingen en EU ETS-opbrengsten.** Hiermee help je de sector daadwerkelijk om te verduurzamen.
3. Mocht de **vliegbelasting** in 2027 toch worden verhoogd en gedifferentieerd naar afstand, dan is het **essentieel dat we ons als Nederland niet uit de markt prijzen en concurrerend blijven**, in het bijzonder ten opzichte van de ons omringende landen zoals België en Duitsland. Ook hier geldt dat de opbrengsten dan moeten worden geherinvesteerd in verduurzaming van de sector, anders verschuif je enkel passagiers en CO2 naar andere landen.

4. Mocht er toch gekozen worden voor een inrichting van de vliegbelasting naar afstand, dan is het essentieel dat deze **gebaseerd wordt op de eindbestemming** en niet op eerste bestemming van de reis. Dit om een gelijk speelveld met niet-Europese carriers met een hub net buiten de EU te waarborgen.
5. Als er wordt gekeken naar afstanden, dan is het voor de hand liggend om een grens te leggen op 2000km ofwel bestemmingen binnen en buiten de EU. Dit omdat er ook binnen de EU al EU ETS geldt voor elke ton CO2-uitstoot.

Belasting op transferpassagiers zou zeer schadelijk voor de verbondenheid van Nederland

Ondanks dat het geen onderdeel is van het Regeerprogramma en niet de positie is van het kabinet, zien we politiek discussie ontstaan over het wellicht invoeren van een extra belasting op transferpassagiers. Dit zou heel schadelijk zijn voor de Nederlandse concurrentiepositie. Transferpassagiers zijn essentieel voor een internationale hub zoals Schiphol, Frankfurt of Parijs.

Geen enkel land ter wereld kent een transferbelasting, omdat deze passagiers dan dubbelop zouden betalen. Elke passagier betaalt namelijk al belasting in het land van vertrek. Ook betalen deze passagiers al havengelden aan het vliegveld waar ze overstappen.

Als we transfer gaan belasten, verschuif je enkel verkeer naar luchthavens in het buitenland en verduurzaamt de luchtvaart zelf niet. Zonder transferpassagiers is er geen toekomst voor Schiphol als internationale luchtvaarthub en voor KLM als leidende luchtvaartmaatschappij die Nederland verbindt met 163 bestemmingen wereldwijd. Dit betekent minder verbindingen en minder frequenties, wat Nederland veel onaantrekkelijker maakt voor internationale bedrijven om zich hier te vestigen. Voor de Nederlanders betekent het duurdere vluchten en duurdere vakanties, als zij nog bereid zijn om vanuit Nederland te vliegen in plaats van het goedkopere buitenland.

Het vorige kabinet heeft belasting op transfer in mei 2023 nog laten onderzoeken door CE Delft en het kabinet concludeerde toen ([Kamerbrief 7 juli 2023](#)) terecht dat **het belasten van transfer zeer schadelijk is voor het hubnetwerk Schiphol**:

- *De directe connectiviteit en het aantal lange-afstandsvluchten nemen af.*
- *Het belasten van transferpassagiers leidt tot een sterke daling van het aantal transferpassagiers in Nederland van 28% tot 34%.*
- *Volgens CE Delft-studie zou het totaal aantal passagiers op Schiphol drastisch kunnen afnemen, en wel tot 13% (met hoog tarief).*
- *Ook andere EU-lidstaten kennen (daarom) geen vliegbelasting voor transferpassagiers.*

In de [Kamerbrief van 25 oktober 2024](#), werd bevestigd dat ook het huidige kabinet de invoering van een transferbelasting schadelijk acht: **“Op dit moment acht het kabinet het niet opportuun om als enige EU-lidstaat een vliegbelasting voor transferpassagiers in te voeren, mede gelet op de potentieel significante economische implicaties en implicaties voor de connectiviteit van Nederland. Het kabinet werkt momenteel wel een differentiatie van het tarief in de vliegbelasting naar afstand uit. Deze aanpassing moet per 1 januari 2027 ingaan.”**

Wij steunen de kabinetslijn: voer geen transferbelasting in. In deze context verbazen we ons dat er door het ministerie van financiën en IenW toch weer onderzoek naar gedaan wordt. CE Delft heeft

in mei 2023 nog geconcludeerd hoe onverstandig transferbelasting is, in een studie waarvan de conclusies werden onderschreven door het kabinet Rutte IV, als ook het huidige kabinet.

We zien dat mensen willen blijven vliegen. Het moet wél sneller schoner, stiller en zuiniger. Verschuiven van passagiersstromen heeft geen zin en extra belasten is juist schadelijk om de transitie naar verduurzaming te maken. We moeten bovendien de relatie met handelspartners zoals de VS niet op scherp zetten; transfer belasten wordt gezien als importheffing en kan leiden tot retaliatie.

Invoeren transferbelasting op Schiphol betekent vier keer belasten transferpassagiers

