

Inbreng Royal Schiphol Group consultatie gedifferentieerde vliegbelasting

25 februari 2025

Vraag 1

Inleiding

Per 2027 wil het kabinet de totale opbrengst van de vliegbelasting met € 248 miljoen verhogen. Het plan is om vluchten over lange afstanden - met een hogere totale uitstoot - meer te belasten. In veel Europese landen die een vliegbelasting hebben, worden vluchten over langere afstanden al hoger belast. Dit wordt ook wel 'differentiatie van het tarief van de vliegbelasting naar afstand' genoemd.

Vindt u dat lange vluchten (>2.500 km) zwaarder belast moeten worden dan korte vluchten (<2.500 km)?

Antwoord

Ja. Royal Schiphol Group is voorstander van het omvormen van de huidige 'vlakke' vliegbelasting in een afstandsafhankelijk vliegbelasting op lokale OD (Origin-Destination) passagiers zoals ook in andere Europese landen gebeurt en volgens het principe 'de vervuiler betaalt'. Schiphol is echter nadrukkelijk tegen elke vorm van belasting op transferpassagiers en waakt voor een 'level playing field' in Europa. Dit zou de concurrentiepositie van Schiphol ernstig in gevaar brengen en leidt bovendien tot emissieverplaatsing in plaats van emissiereductie. Geen enkel ander land ter wereld heft een belasting op transferpassagiers.

Een afstandsafhankelijke vliegbelasting op lokale OD-passagiers betekent dat iemand die ver vliegt, meer vliegbelasting betaalt dan iemand die over een kortere afstand vliegt. Dankzij deze manier van belasten, worden de milieu- en klimaatkosten (externe kosten) van iedere vlucht op een eerlijke manier in de prijs verwerkt en is het aandeel van de vliegbelasting in de ticketprijs eerlijker verdeeld over de passagiers. In andere Europese landen met

soortgelijke grote hub luchthavens als Schiphol, gebeurt dit ook al. Denk aan Duitsland, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk (VK).

Voor Royal Schiphol Group geldt dan ook het dringende advies dat de herziene vliegbelasting aansluit qua niveau en afstandscategorieën bij andere Europese landen zoals Duitsland om daarmee een level playing field te borgen. Het is van zeer groot belang dat een gedifferentieerde vliegbelasting op uiteindelijke eindbestemming wordt ingevoerd. Ook in andere landen met een afstandafhankelijke vliegbelasting is dat het geval. Bijvoorbeeld: als een passagier reist vanaf Schiphol naar Singapore met overstap op Frankfurt, dan moet de vliegbelasting worden berekend op basis van de afstand naar Singapore en niet op basis van de afstand naar Frankfurt. Doe je dat niet, dan ontstaat er een ongelijk speelveld doordat luchtvaartmaatschappijen die indirecte vluchten aanbieden via nabijgelegen hub luchthavens (zoals Lufthansa via Frankfurt, BA via Heathrow, Air France via Parijs) alleen belasting voor de korte afstand zouden betalen, terwijl voor rechtstreekse vluchten het hoge tarief geldt. Ook in andere landen met een afstandafhankelijke vliegbelasting wordt deze op eindbestemming geheven.

Tot slot nog twee opmerkingen over de duurzaamheidsambities. De luchtvaartsector staat voor een enorme uitdaging om aan de klimaatambities te voldoen. De sector is ten opzichte van andere mobiliteitsvormen en industrieën moeilijk te verduurzamen. Komende decennia is de sector voor het reduceren van CO₂ en andere emissies, volledig aangewezen op het gebruik van schaarse Sustainable Aviations Fuels (SAF) die een factor 3 tot 6 (e-fuels) duurder zijn dan conventionele kerosine. De Nederlandse luchtvaartsector heeft zich gecommitteerd om de uitstoot van CO₂ per 2030 naar het niveau van 2005 terug te brengen. Hiervoor is een gezamenlijke bijmengambitie van 14% SAF per 2030 afgesproken. Dat is fors hoger dan het Europees verplichte mandaat van 6% in 2030. Royal Schiphol Group blijft gecommitteerd aan het behalen van deze ambitie, maar is van mening dat dit niet gaat zonder ondersteuning. Met de voorgestelde aanpassing van de vliegbelasting lopen de totale jaarlijkse opbrengsten voor de schatkist vanaf 2027 op naar meer dan 1 miljard euro per jaar zonder dat hier een bepaald bedrag van wordt aangewend voor verduurzaming. Om de sector te ondersteunen bij haar verduurzaming, pleiten wij er daarom voor om een deel van de opbrengsten van de vliegbelasting te oormerken voor een innovatieregeling Duurzame Luchtvaart, of anderzijds te investeren in projecten die bijdragen aan de verduurzaming van de sector. Dit geldt ook voor de opbrengsten uit het Europese emissiehandelssysteem (ETS). Zo wordt de vliegbelasting niet alleen een middel om uitstoot te beprizen, maar ook een instrument om innovatie en duurzame ontwikkeling in de luchtvaartsector actief te stimuleren.

In het verlengde van bovenstaande zien wij ook meerwaarde om in de toekomst het aandeel van SAF per vlucht mee te nemen in de vliegbelasting als prikkel om te verduurzamen. Tussen 2030 en 2040 wordt het verplichte

aandeel SAF in de luchtvaartbrandstof verhoogd van 6% naar respectievelijk 20% en 34%. Hoewel het meenemen van SAF in de vliegbelasting tot uitvoeringsproblemen kan leiden, pleiten wij ervoor om na invoering van de gedifferentieerde vliegbelasting per 2027, deze optie te blijven verkennen om de verduurzaming van de luchtvaart te versnellen.

Vraag 2

Inleiding

Zeer korte vluchten – zoals een vlucht van Amsterdam naar Brussel - veroorzaken per kilometer relatief veel uitstoot. Ook zijn er vaak andere, duurzamere vervoersopties zoals de trein of de auto beschikbaar. Zeer lange vluchten – zoals een vlucht van Amsterdam naar Bali – hebben juist een hoge totale uitstoot, mede door de duur van de vlucht.

Vindt u dat zeer korte vluchten (<500 km) extra belast moeten worden in de vliegbelasting ten opzichte van andere vluchten?

Antwoord

Een hoger tarief voor zeer korte afstanden is een optie wanneer het een extra stimulans vormt voor het gebruik van de trein op deze afstanden. Echter, de afstandsgrens voor zeer korte afstanden moet zorgvuldig gekozen worden. De grens van 500km bevat bestemmingen waarvoor geen enigszins gelijkwaardig alternatief per trein beschikbaar is zoals Manchester, Straatsburg en Hamburg. Een grens van 230km zou beter passen bij de doelstelling om air-rail substitutie te bevorderen. Toch blijft het effect van deze maatregel beperkt, aangezien er relatief weinig reizigers vanuit Nederland naar bestemmingen als Brussel, Düsseldorf en Keulen vliegen. Bovendien zou een extra belasting op korte afstanden afwijken van hoe andere landen de afstandsafhankelijke vliegbelasting hebben ingericht en daarmee de noodzakelijke randvoorwaarde van een level playing field ondermijnen.

Vraag 3

Vindt u dat zeer lange vluchten (>10.000 km) extra belast moeten worden in de vliegbelasting ten opzichte van andere vluchten?

Antwoord

Ja. Royal Schiphol Group is voorstander van het principe 'de vervuiler betaalt'. Hierbij geldt: 'hoe verder de vlucht, hoe hoger de externe kosten en hoe meer je dus ook moet betalen.' Werk de differentiatie, conform het voorstel van de Duurzame Luchtvaart Tafel (DLT) uit aan de hand van drie afstandscategorieën:

- Grens binnen EU-ETS (hier zijn de externe kosten reeds redelijk goed verwerkt in de ticketprijs).
- Grens buiten EU-ETS tot 8.850km

- Grens buiten EU-ETS >8.850km

Vraag 4

Inleiding

Als over lange afstanden meer vliegbelasting wordt betaald, moet worden bepaald vanaf welke afstanden de hogere tarieven gelden. De gekozen afstandsgrenzen kunnen ertoe leiden dat landen of gebieden deels in het ene tarief vallen en deels in een ander tarief. Dit kan ongewenst zijn. Een mogelijke oplossing is om voor bepaalde landen of gebieden een aangepast tarief te rekenen. Dit kan op basis van verschillende criteria zoals bijvoorbeeld het hebben van een EU-lidmaatschap of het zijn van een overzees gebied. Het rekenen van een lager tarief voor bepaalde landen of gebieden kan invloed hebben op de hoogte van de tarieven.

Vindt u dat voor specifieke landen of gebieden andere tarieven moeten worden gerekend dan het tarief waar zij op basis van hun afstand tot Nederland toe behoren? Zo ja, welke landen of gebieden moeten er volgens u verschillend belast worden in de vliegbelasting?

Antwoord

Wij vinden dat deze uitzondering alleen moet gelden voor luchthavens binnen ons Koninkrijk, dus ook voor de beneden- en bovenwindse eilanden. Daarnaast stellen wij voor om bij het bepalen van de afstand, per land te kijken naar de afstand tot de grootste luchthaven in de hoofdstad. Dus 1 referentiepunt per land. Anders moet de belasting op luchthavenniveau worden bepaald. Dit maakt uitvoering zeer complex en ingewikkeld. Op die manier hebben Duitsland en de UK het ook gedaan.

Vraag 5

Inleiding

De huidige vliegbelasting kent verschillende uitzonderingen. Voor bijvoorbeeld transferpassagiers en voor vluchten met vliegtuigen met een gewicht van minder dan 4.000 kg. Uitzonderingen of verschillende tarieven kunnen gebruikt worden om bepaald gedrag aan te moedigen of juist te ontmoedigen. Wel maken ze de uitvoering van een belasting vaak complexer. Daarnaast kunnen uitzonderingen leiden tot hogere tarieven.

Vindt u dat alle soorten vluchten en passagiers gelijk moeten worden belast? Zo nee, welke passagiers en/of vluchten vindt u dat er verschillend belast of zelfs uitgezonderd moeten worden van de vliegbelasting?

Antwoord

Nee, wij zijn voorstander van aparte tariefdifferentiatie binnen bepaalde vluchten:

Op basis van stoelklasse (economy versus businessclass)

Een businessclass stoel neemt circa 3x meer ruimte in dan een economyclass, en stoot verhoudingsgewijs ook ongeveer 3 keer zo veel CO2 uit. De externe kosten van businessclassreizigers liggen daarmee een stuk hoger. Dit is in lijn met hoe de vliegbelasting in onder andere het VK en Frankrijk is ingericht. Een hoger tarief op businessclass maakt het mogelijk het tarief voor economyclass passagiers wat te matigen. Tegelijkertijd blijft ook hier een level playing field het uitgangspunt, zodat de Nederlandse aanpak aansluit bij die van andere landen en concurrentievervalsingen worden voorkomen.

Privéjets

Vanwege de relatief hoge impact van privévluchten (per passagier) op ons klimaat en milieu en de betalingsbereidheid van dit soort vluchten, moeten ook dit type vluchten worden meegenomen in de belasting als een aparte categorie met een hoger tarief.

Met betrekking tot de uitvoerbaarheid hiervan is additionele en gestandaardiseerde informatie nodig van luchtvaartmaatschappijen. Dit vereist duidelijke regelgeving die luchtvaartmaatschappijen verplicht om deze gegevens te verstrekken. Indien Royal Schiphol Group een rol blijft spelen in de afdracht van de vliegbelasting, zal zij zich constructief opstellen bij het verzamelen van deze gegevens. Hetzelfde geldt voor informatie over de eindbestemming van passagiers zoals genoemd onder vraag 1.

Geen transferbelasting

Royal Schiphol is tegen invoering van een belasting op transferpassagiers. Geen enkele andere luchthaven ter wereld belast transferpassagier en met deze maatregel benadelen wij onze concurrentiepositie ten opzichte van onze concurrenten in Europa. Uit onderzoek van CE Delft blijkt dat transferpassagier erg prijsgevoelig zijn en bij een transferbelasting voor hun overstap deels zullen uitwijken een andere hub luchthaven. Hierdoor wordt vooral de homecarrier en het intercontinentale netwerk van Schiphol hard geraakt. De uiteindelijke kosten voor onze economie zullen daarmee de baten overstijgen.

Bij invoering van een transferbelasting is de kans bovendien groot dat reizigers dubbel belast worden. Zowel bij de Europese luchthaven van vertrek (met een afstandsafhankelijke vliegbelasting op eindbestemming via Schiphol), als de luchthaven van overstap. Dat is onze ogen oneerlijk.

Tot slot, zijn wij beducht voor het feit dat met een transferbelasting een nieuw belastinginstrument wordt toegevoegd dat in de (nabije) toekomst kan

worden gebruikt om extra inkomsten voor de schatkist op te halen en gaten in de begroting te dekken.

Contact

Floris Liebrand

Senior Advisor European and Public Affairs

floris.liebrand@schiphol.nl

06 57 13 27 53