



KLM-bijdrage aan de Internetconsultatie 'Belasting op Luchtvaart'

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?

KLM is voor verduurzaming van de luchtvaart maar tegen een nationale vliegbelasting die het milieu niet helpt. Bovendien is een nationale vliegtaks slecht voor de economie en werkgelegenheid. De invoering van een vliegtaks in Nederland zal vooral leiden tot verplaatsing van vliegverkeer en de daarmee gepaard gaande economische en financiële opbrengsten en werkgelegenheid naar het buitenland. CO2 is een mondiaal probleem en dient daarom wereldwijd of ten minste Europees aangepakt te worden.

Geen milieueffect

Onderzoek van CE Delft uit 2018 in opdracht van het ministerie van Financiën toont aan dat een vliegbelasting niet tot nauwelijks een positief milieueffect heeft. CE Delft is heel duidelijk: *"De effecten van de vliegbelasting op de CO2-emissies, geluid en fijnstof zijn dan ook klein."*

Negatief welvaartseffect, slecht voor werkgelegenheid en economie

Naast het feit dat een vliegbelasting het milieu niet helpt, schaadt de belasting ook de Nederlandse economie en werkgelegenheid. Ter illustratie: Op de locatie Schiphol werken 64.000 mensen bij 500 bedrijven. De totale aan de luchtvaart toe te schrijven werkgelegenheid in Nederland wordt geschat op zo'n 300.000 banen. KLM is de op twee na grootste private werkgever van Nederland met ca. 32.000 werknemers. Kenmerkend voor luchthavengerelateerde werkgelegenheid is dat deze op alle scholingsniveaus ligt.

Het rapport van het CPB en Planbureau voor de Leefomgeving *'Kansrijk mobiliteitsbeleid'* uit 2016 geeft aan dat een vliegticketheffing geen effectieve manier is om deze hinder te bijrijzen. Het aantal reizigers vanaf Schiphol zal met 10 tot 20 procent afnemen. Eerdere ervaringen laten zien dat de meeste reizigers dan niet vanaf Nederlandse luchthavens vliegen, maar uitwijken naar buitenlandse. Het welvaartseffect is waarschijnlijk negatief.

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) concludeerde in 2011: *"De vliegbelasting heeft een duidelijk negatief effect gehad op het aantal reizigers dat vertrekt vanaf Nederlandse vliegvelden, met name vanaf Schiphol."*

Uit een rapport van SEO Economisch Onderzoek *'Het economisch belang van luchtvaart'* uit 2012 blijkt dat vliegtaks leidt *"tot een daling van de werkgelegenheid van 12.500 tot maximaal 37.500 banen en een afname van het BBP van € 0,75 miljard tot maximaal € 2,25 miljard."*

Het CPB schatte in 2008 in dat de invoering van een vliegtaks van € 350 miljoen tot een vermindering van 5.000 tot 10.000 banen zou leiden.

Bovendien wordt het bestemmingsnetwerk van Schiphol aangetast, met een lange termijn negatief effect op het internationale vestigingsklimaat. Internationaal onderzoek wijst op een duidelijke correlatie tussen internationale connectiviteit en productiviteitsontwikkeling en het aantal hoofdkantoren in de omgeving.

Vliegtaks levert overheid onder de streep nauwelijks iets op door lagere inkomsten

Tot slot zullen de opbrengsten van de vliegbelasting negatief beïnvloed worden door dalende belastingopbrengsten en daarnaast lagere winstuitkering van Schiphol Group, zodat er per saldo hooguit een beperkt positief effect op de schatkist is.

SEO heeft in haar onderzoek berekend "dat als gevolg van de invoering van de vliegtaks in 2008 de totale omzetsderving van de luchthavengerelateerde bedrijvigheid € 1,2 tot 1,3 miljard bedraagt. De som van de negatieve effecten op de schatkist werd geschat tussen € 150 en € 280 miljoen. Dit als gevolg van lagere inkomsten uit vennootschapsbelasting en BTW. Hiermee vloeide de opbrengst van de vliegtaks van ca. € 260 miljoen voor een belangrijk deel tot geheel weg."

Vraag 2: Geeft het voorgaande u aanleiding tot opmerkingen en zo ja, kunt u dit toelichten?

De luchtvaart draagt bij aan Parijs middels een wereldwijd VN systeem (CORSA) om CO2-emissies te reduceren.

De luchtvaart was in 2016 de eerste sector die in VN-verband tot wereldwijde afspraken is gekomen over het terugdringen van CO2-uitstoot. Een historisch akkoord (CORSA) lag hieraan ten grondslag. Maar liefst 72 landen hebben al ingestemd om vanaf 2021 mee te doen aan dit wereldwijde emissiehandelssysteem voor de luchtvaart. Deze landen nemen samen 75.95% van de luchtvaartactiviteit in de wereld voor hun rekening.

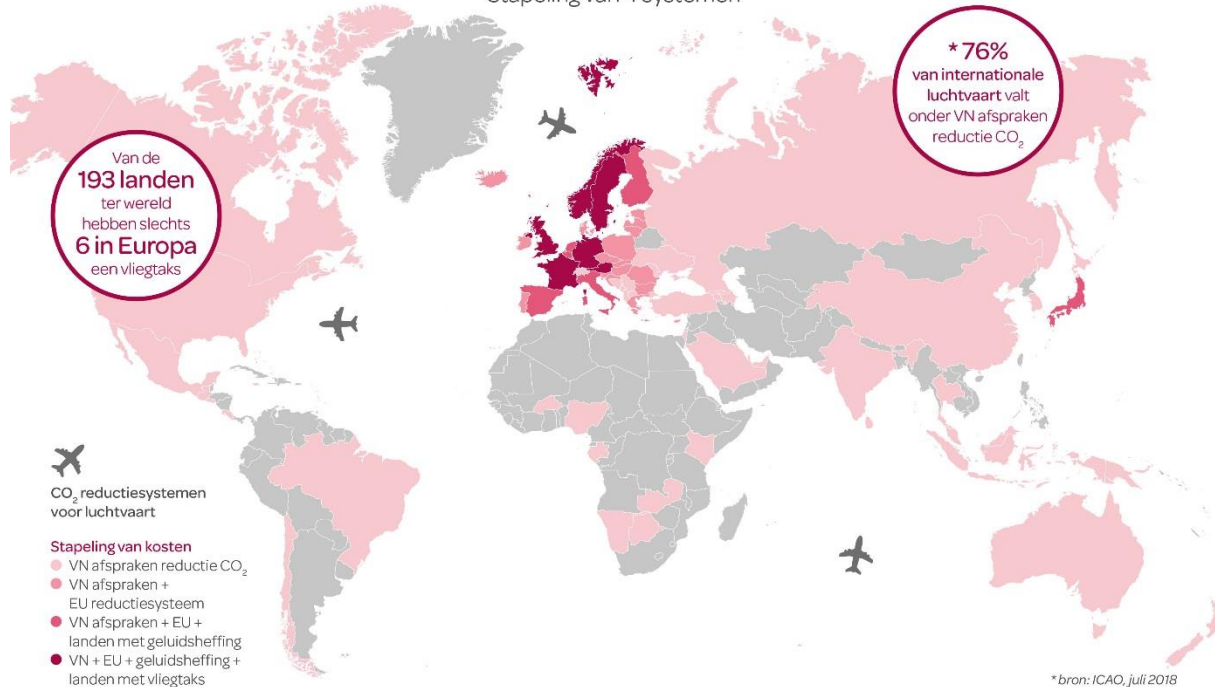
De minister van Infrastructuur en milieu stelt dan ook terecht dat "Ook de internationale luchtvaart en zeescheepvaart moeten bijdragen aan de doelstelling van Parijs. Stationaire bedrijven leveren een bijdrage aan CO2 reductie via de doelstellingen van de landen waarbinnen zij hun uitstoot realiseren. De niet-stationaire sectoren luchtvaart en zeescheepvaart leveren een bijdrage via de verantwoordelijke VN-organisaties (ICAO en IMO)." (Kamerbrief april 2018).

KLM wil graag CO2 emissies reduceren maar is tegen een stapeling van systemen en kosten waardoor het gelijke speelveld wordt verstoord.

Op mondiaal niveau is er vanaf 2021 het emissiehandelssysteem van de VN-burgerluchtvaartorganisatie ICAO om CO2-emissies te reduceren. Binnen Europa is er al een EU Emission Trading Scheme (EU ETS) waarbinnen luchtvaartmaatschappijen nationaal veel geld betalen voor emissierechten. Daarnaast is er nationaal ook een heffing op geluid. Daarmee wordt drie keer voldaan aan het principe dat de vervuiler betaalt.

Luchtvaart in Europa het zwaarst belast

Stapeling van 4 systemen



KLM gelooft in maatregelen die daadwerkelijk de uitstoot van CO₂ verminderen

Maatregelen die daadwerkelijk de uitstoot van CO₂ verminderen zijn bijvoorbeeld duurzame kerosine, één Europees luchtruim, vlootvernieuwing en de trein voor de korte afstand.

KLM zet zich in voor verduurzaming van de luchtvaart en staat al 13 jaar in de top van de Dow Jones Sustainability Index en is daarmee één van de meest duurzame luchtvaartmaatschappijen ter wereld. KLM heeft sinds 2011 bijvoorbeeld de CO₂-uitstoot per passagier met maar liefst 16% gereduceerd en het restafval per passagier met 32%. KLM is de eerste luchtvaartmaatschappij die duurzame biobrandstoffen op commerciële vluchten is gaan gebruiken. KLM introduceerde als eerste luchtvaartmaatschappij een Corporate BioFuel programma. Dit programma stelt de deelnemende bedrijven in staat een deel van de vliegbewegingen met duurzame biobrandstof te laten uitvoeren. Hiermee wordt de verdere ontwikkeling van een markt voor biobrandstoffen gestimuleerd.

De regering heeft in haar regeerakkoord de termen "slim en duurzaam" als kern voor de luchtvaartontwikkeling aangegeven. 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 CO₂-uitstoot gereduceerd wordt. De lidstaten en de Europese instellingen moeten na jaren van praten eindelijk eens komen tot één Europees luchtruim (Single European Sky). Nu moeten luchtvaartmaatschappijen in een gefragmenteerd luchtruim vaak op een korte vlucht al tientallen kilometers omvliegen met veel bijkomende CO₂-uitstoot tot gevolg. Eén Europees luchtruim zou de CO₂-uitstoot tot 10 procent 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.

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?

Een ticket naar Boedapest bestaat al voor 50% uit belastingen en heffingen.

Het is onjuist te stellen dat de luchtvaart en haar passagiers geen heffingen/belastingen zou betalen.



Jaarlijks betaalt de Nederlandse luchtvaartsector € 780 miljoen:

- € 264 miljoen aan security*
- € 457 miljoen aan havengelden*
- € 59 miljoen aan luchtverkeersleiding*

Verder betaalt de Nederlandse luchtvaart € 150 miljoen aan dividendbelasting**

De luchtvaart in Nederland betaalde de afgelopen jaren € 750 mln aan geluidsisolatie.

* Bron: SEO Benchmark Luchthavengelden en overheidsheffingen 2018

** Bron: Jaarverslag Schiphol Group 2017

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?

De luchtvaart is de eerste sector die in VN-verband tot wereldwijde afspraken is gekomen over het terugdringen van CO2-uitstoot.

Tevens is er al een Europese CO2-belasting middels het EU-ETS systeem en betalen luchtvaartmaatschappijen miljoenen voor hun emissies.

Een extra belasting als deze trekt het gelijke speelveld scheef en kan in sommige gevallen de home carrier onevenredig hard raken en de kans op retaliatie-effecten op de hub-carrier doen toenemen. Indien een extra belasting ingevoerd wordt, dan dient dit op internationaal niveau ingevoerd te worden.

KLM vraagt de overheid om een eerlijke concurrentiepositie, waarbij ook wordt gekeken naar de kortingen die in andere Europese landen gelden voor de luchtvaart en in Nederland niet.

Kortingskaart

nationale voordelen voor luchtvaart

Duitsland

Alle kosten voor nieuwe security maatregelen worden door de overheid betaald.

Jaarlijks 210 miljoen euro voor luchtverkeerleiding.

Verenigd Koninkrijk

£343 miljoen aan extra investeringen beloofd voor lucht- en ruimtevaartsector.

Frankrijk

50 miljoen euro korting op securitykosten.

Ierland

Lagere sociale lasten en premies.

Spanje (Catalonië)

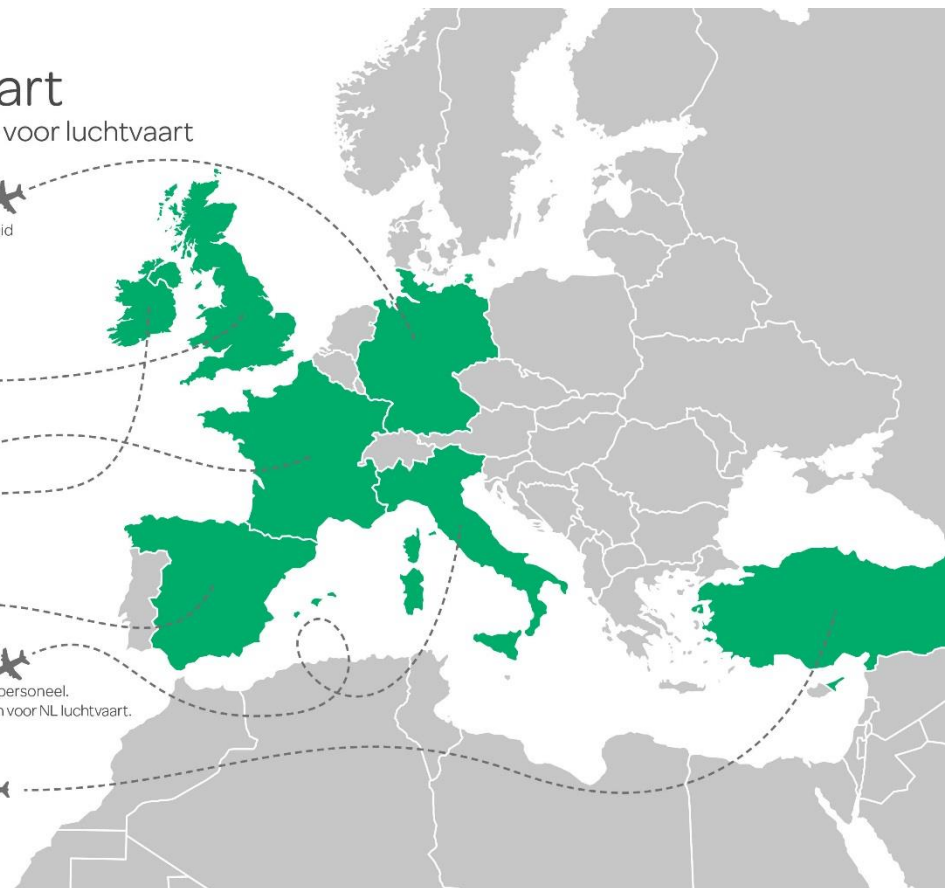
Korting op heffingen.

Italië

Minder sociale lasten voor vliegend personeel.
SEO 2016: dit zou 330 miljoen euro zijn voor NL luchtvaart.

Turkije

Alle security kosten worden betaald door de overheid.
Voordeel van 264 miljoen euro t.o.v. Schiphol.



Vraag 5 Heeft u opmerkingen over de twee onderzochte varianten en de effecten daarvan? Zo ja, kunt u dit toelichten?

De luchtvaart is een internationale sector die onderhevig is aan een moordende concurrentie in een markt waar de marges op de tickets zeer klein zijn. In het zeer goede luchtvaartjaar 2017 was de gemiddelde nettowinstmarge per passagier voor Europese luchtvaartmaatschappijen slechts € 6,70.*** Een nationale belasting op luchtvaart veroorzaakt een ongelijk speelveld die de Nederlandse luchtvaartsector grote en onherstelbare schade zal aanbrengen.

Door nu ook een nationale belasting op luchtvaart voor te stellen krijg je een zeer onwenselijke stapeling van lasten voor met name de home carrier KLM die ongeveer de helft van de belasting zal moeten gaan betalen samen met haar passagiers.

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. 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. In het regeerakkoord staat dat bezien wordt of een heffing komt op lawaaiige en vervuilende vliegtuigen mogelijk is. 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 naast de havengelden optuigen waardoor geld van de luchtvaartsector naar de algemene middelen van de overheid vloeien is onwenselijk, scheidt extra (administratieve) lastendruk en levert geen milieuwinst op.

De minister van I&W heeft duidelijk aangegeven in een debat van januari 2018 dat de vliegbelasting alleen een stok achter de deur is als de luchtvaart niet zou verduurzamen en een heffing op lawaaiige en vieze vliegtuigen uit zou blijven.

Vraag 7 Hoe kijkt u aan tegen deze consequentie van een belasting per vliegtuig?

Wanneer ook transferpassagiers en/of luchtvracht in de heffing meegenomen zouden worden dan is dat zeer schadelijk voor de hubfunctie van Schiphol en voor de homecarrier KLM. Internationale passagiers maken hun overstapkeuze op basis van overstaptijd, comfort van de luchthaven, maar bovenal prijs. Een paar euro per ticket kan er al voor zorgen dat passagiers niet via Schiphol, maar via de concurrerende hubs Frankfurt, 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?

Zie de andere antwoorden.

*** Bron: IATA Economic performance of the Airline industry, 2018 mid-year report

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 de andere 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?

Alle drie zijn even slecht voor de Nederlandse luchtvaartsector en helpen het milieu niet. Beter kan een oplossing worden gevonden in de twee eerder beschreven sporen in het (Europees of een heffing op lawaaiige en vervuilende vliegtuigen binnen de havengelden van Schiphol) zoals beschreven staat in het regeerakkoord.

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?

Ja, KLM zou graag willen verwijzen naar alle rapporten die de negatieve effecten van een vliegbelasting laten zien welke vaak in opdracht van de overheid zijn uitgevoerd en tevens nog een keer de schade laten zien welke de vliegbelasting in 2008 heeft aangericht. Vele passagiers trokken de grens over en vlogen alsnog vanuit België en Duitsland. Dit had destijds een grote impact op de werkgelegenheid van de mensen die werken in de Nederlandse luchtvaart. Om deze reden en de komst van een Europees emissiehandelsstelsel welke sinds 2011 van start is gegaan is de vliegbelasting door het kabinet met CDA, PvdA en CU snel weer afgeschaft in 2009.

Vraag 12 Heeft u op dit punt nog aanvullende opmerkingen en suggesties en zo ja, kunt u deze toelichten?

Daadwerkelijke milieuwinst met behoud van een gelijk speelveld binnen een internationaal opererende sector zouden uitgangspunten moeten zijn.

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?

KLM zet zich in voor verduurzaming van de luchtvaart en staat al 13 jaar in de top van de Dow Jones Sustainability Index en is één van de meest duurzame luchtvaartmaatschappijen ter wereld. KLM is tegen een nationale vliegbelasting die het milieu niet helpt en het gelijke speelveld verstoort. KLM vraagt om een eerlijke concurrentiepositie en wil samen met de overheid de koploerspositie van KLM en Nederland als koploper in de sector op duurzaamheid behouden en versterken middels concrete stappen welke de verduurzaming in de luchtvaart dichterbij brengt!