
Reactie op de internetconsultatie afstandafhankelijke vliegbelasting

Namens Corendon Dutch Airlines en TUI Nederland

Geachte heer/mevrouw,

Corendon Dutch Airlines en TUI Nederland danken u voor de mogelijkheid om te reageren op de internetconsultatie met betrekking tot de afstandafhankelijke vliegbelasting. Als toonaangevende luchtvaartmaatschappijen en reisorganisaties zijn wij voorstander van een eerlijke en effectieve beprijzing van de externe kosten van luchtvaart. Tegelijkertijd onderstrepen wij dat de voorgenomen maatregelen zorgvuldig moeten worden vormgegeven om te voorkomen dat ze leiden tot concurrentievervalsingen, onbedoelde neveneffecten en een verslechtering van de connectiviteit van Nederland.

Hieronder volgt onze beantwoording van de vijf specifieke vragen, gevolgd door een uitgebreide toelichting op onze standpunten.

Beantwoording specifieke vragen

Vraag 1: Vindt u dat lange vluchten (>2.500 km) zwaarder belast moeten worden dan korte vluchten (<2.500 km)?

Wij ondersteunen in principe een differentiatie naar afstand, mits dit op een evenwichtige en proportionele wijze gebeurt. Een rechtvaardige verdeling van de belastingdruk is essentieel om marktverstoring te voorkomen en verduurzaming te stimuleren.

Wij pleiten voor een model waarin de belasting rekening houdt met de impact en alternatieven per afstandscategorie. Dit betekent dat:

- **Zeer korte vluchten** indien er reële alternatieven zijn, zoals trein, bus of elektrische mobiliteit, zwaarder belast kunnen worden.
- **Middellange afstanden** (waarbij het vliegtuig vaak het enige of meest efficiënte vervoermiddel is) niet onevenredig worden belast, mede gezien de bestaande regulering via het EU ETS.
- **Lange intercontinentale vluchten** een passende heffing krijgen, waarbij wordt voorkomen dat Nederland zichzelf onnodig op achterstand zet ten opzichte van concurrerende luchthavens in het buitenland.

Daarnaast vinden wij het onwenselijk dat transferpassagiers goeddeels worden vrijgesteld van de vliegbelasting, omdat dit een verstoring van het speelveld veroorzaakt en de belastingdruk onevenredig verschuift naar OD-passagiers (Origin-Destination passagiers). Dit is niet in lijn met het principe van een eerlijke verdeling van de belastingdruk.

Vraag 2: Vindt u dat zeer korte vluchten (<500 km) extra belast moeten worden in de vliegbelasting ten opzichte van andere vluchten?

Wij zijn van mening dat een verhoging van de belasting op zeer korte vluchten alleen effectief is als er realistische, betaalbare en haalbare alternatieve vervoersopties beschikbaar zijn. In de huidige situatie is dit niet altijd het geval, waardoor een dergelijke belastingverhoging vooral een kostenverhoging voor de reiziger betekent, zonder dat er een volwaardig alternatief voorhanden is.

Wij onderkennen dat de trein, samen met andere vormen van duurzame mobiliteit, op termijn een belangrijk alternatief kan worden voor korte vluchten. Echter, de afgelopen jaren is er onvoldoende geïnvesteerd in infrastructuur en capaciteit, waardoor de trein op veel routes nog geen gelijkwaardig alternatief biedt, zowel qua prijs, snelheid als betrouwbaarheid.

Daarnaast hanteren verschillende beleidsagenda's, zoals de Air-Rail agenda, een afstandsgrens van 800 km, wat afwijkt van de grens van 500 km die nu in deze consultatie wordt voorgesteld. Een inconsistente benadering vergroot de complexiteit en maakt het voor consumenten minder overzichtelijk.

Bovendien worden korte Europese vluchten al belast via het EU ETS, wat betekent dat een extra belasting een stapeling van kosten veroorzaakt zonder garantie op een daadwerkelijk verschuiving naar duurzamer vervoer. Dit vergroot het risico dat reizigers uitwijken naar buitenlandse luchthavens (zoals Brussel of Düsseldorf), wat de maatregel minder effectief maakt en de concurrentiepositie van Nederlandse luchthavens verslechtert.

Wij pleiten er daarom voor dat een eventuele verhoging van de belasting op korte vluchten gepaard gaat met concrete investeringen in betere en betaalbare alternatieven, zoals snellere en betrouwbaardere internationale treinverbindingen. Zonder die verbeteringen is een extra belasting op korte vluchten niet het juiste instrument om duurzamer reisgedrag te stimuleren.

Ook zouden wij liever zien dat consumenten op een positieve manier worden beloond als zij een alternatief vervoersmiddel kiezen voor de korte afstand, door dit vervoersmiddel aantrekkelijker geprijsd te maken. Op deze manier heeft de consument er direct voordeel van.

Vraag 3: Vindt u dat zeer lange vluchten (>10.000 km) extra belast moeten worden in de vliegbelasting ten opzichte van andere vluchten?

Ja, wij ondersteunen een hogere belasting op zeer lange vluchten (>10.000 km). Vluchten over deze afstanden veroorzaken een significant hogere totale uitstoot.

Een progressieve belasting op zeer lange vluchten kan bijdragen aan:

- Stimulering van efficiëntere vliegtuigkeuzes, doordat maatschappijen worden aangemoedigd om nieuwere en zuinigere toestellen in te zetten op lange routes.

- Bevordering van duurzame alternatieven, zoals het versneld bijmengen van SAF (Sustainable Aviation Fuel) op langeafstandsvluchten.
- Eerlijke verdeling van de belastingdruk, waarbij vluchten met de grootste klimaateffecten een hogere bijdrage leveren.

Daarnaast hanteren andere landen, zoals het Verenigd Koninkrijk, al een progressieve tariefstructuur waarbij zeer lange vluchten zwaarder worden belast. Dit model kan als voorbeeld dienen voor Nederland om een gebalanceerde en uitvoerbare differentiatie door te voeren.

Wij benadrukken wel dat de precieze tariefstelling zorgvuldig moet worden bepaald om te voorkomen dat passagiers in groten getale uitwijken naar buitenlandse luchthavens, wat het beoogde effect deels zou kunnen ondermijnen. Daarom pleiten wij voor een geleidelijke invoering en monitoring van de effecten op reizigersgedrag en CO₂-uitstoot.

Vraag 4: 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?

Ja. Wij pleiten voor een uitzondering voor vluchten van, naar en binnen het **Caribisch deel van het Koninkrijk**.

Het Caribisch deel van het Koninkrijk heeft geen realistische alternatieven voor luchtvervoer en vormt een integraal onderdeel van het Koninkrijk der Nederlanden. Het hanteren van een lager belastingtarief voor deze regio's is gerechtvaardigd en in lijn met internationale best practices, zoals de uitzonderingen die het Verenigd Koninkrijk en Frankrijk hanteren voor hun overzeese gebieden.

Vraag 5: Vindt u dat alle soorten vluchten en passagiers gelijk moeten worden belast?

Nee, wij pleiten voor een **gedifferentieerde aanpak** op basis van:

1. Reisklasse (cabin split):

- Passagiers in businessclass en firstclass nemen meer ruimte in beslag, wat leidt tot een hogere uitstoot per passagier. Een progressief tarief, waarbij deze klassen een hogere belasting betalen dan economyclass, is rechtvaardig en consistent met vergelijkbare belastingmodellen in het Verenigd Koninkrijk.

2. Leeftijd vloot:

- Zowel TUI als Corendon investeert in nieuwe vliegtuigen, die aantoonbaar zuiniger (en stiller) zijn dan de oude voorgangers. Het ligt in de rede om de leeftijd van de vloot en daaraan gekoppeld de mate van vervuiling, mee te nemen in de belastingtarieven.

3. Transferpassagiers:

- Transferpassagiers mogen niet (deels) worden vrijgesteld van de vliegbelasting, omdat dit leidt tot concurrentievervalsing en een onevenredige belastingdruk op OD-passagiers. Een **progressief tarief** voor transferpassagiers, bijvoorbeeld €5 tot €20 per passagier, is een eerlijk alternatief.

4. Private jets:

- Private jets moeten evenredig worden belast op basis van de bezette stoeloppervlakte. Dit betekent een aanzienlijk hogere belasting per passagier voor privévluchten, aangezien deze een buitenproportioneel grote ecologische voetafdruk hebben.

Uitgebreide toelichting en aanvullende reactie

1. Eerlijke verdeling van de belastingdruk

- De huidige voorstellen dreigen de belastingdruk onevenredig af te wentelen op OD-passagiers, terwijl transferpassagiers grotendeels worden ontzien. OD-passagiers dragen al disproportioneel bij aan de infrastructuur en economische waarde van Schiphol. Bovendien dragen transferpassagiers gewoon bij aan externe kosten als geluid en uitstoot. Een eerlijke verdeling van de belasting is noodzakelijk om de impact gelijkmatig te spreiden.

2. Oormerken van opbrengsten, bevordering van innovatie in plaats van ontmoediging

- De extra opbrengsten van de vliegbelasting moeten worden **geoormerkt voor verduurzaming van de luchtvaartsector** en mogen niet zonder meer naar de algemene middelen vloeien. Concrete bestedingsdoelen kunnen zijn:
 - Investering in (onafhankelijk) onderzoek naar verduurzaming van de luchtvaart en innovaties, bijvoorbeeld door technische universiteiten en hogescholen,
 - Subsidies voor duurzame brandstoffen (SAF);
 - Investerings in vlootvernieuwing;
 - Stimulering van waterstof- en elektrische luchtvaart.
- De luchtvaartsector is volop bezig met de toekomst en investeert daar ook fors in, bijvoorbeeld door de nieuwste vliegtuigen te gebruiken. Beleidsmaatregelen moeten deze innovatie stimuleren in plaats van ontmoedigen – kijk bijvoorbeeld naar de discussie omtrent vlootvernieuwing in het behalen van het geluidsdoel van Schiphol. Daarbij willen we overigens aantekenen dat een vliegtaks op zichzelf onvoldoende is om de transitie in de luchtvaart te realiseren. Daar is uiteraard meer voor nodig.

- De sector kan dit echter niet alleen, daar is samenwerking voor nodig met verschillende partijen. De Rijksoverheid heeft daar een heel belangrijke rol in. Wij trekken graag samen op om te werken aan een schonere, stillere toekomst voor de luchtvaart.

3. Voorkomen van uitwijking naar buitenlandse luchthavens

- Een onevenredig zware belasting op OD-passagiers of langeafstandsvluchten kan ertoe leiden dat reizigers kiezen voor luchthavens in België of Duitsland. Dit leidt tot verlies van economische activiteit in Nederland en verhoogt de totale uitstoot door extra aansluitende vluchten.

4. Rekening houden met de concurrentiepositie van Nederland

- Nederland moet voorkomen dat het zichzelf op achterstand zet ten opzichte van concurrerende luchthavens in Europa. Een evenwichtig belastingstelsel, in lijn met internationale modellen, is noodzakelijk om de concurrentiepositie van Schiphol en de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen te behouden.

Wij vertrouwen erop dat onze inbreng wordt meegenomen in de verdere besluitvorming en zijn graag bereid om deze nader toe te lichten in overleg.

Met vriendelijke groet,

Susanne van Steenbergen
TUI Nederland

Jules van de Ven
Corendon Dutch Airlines