



Directoraat-Generaal Milieubeheer  
Directie Klimaat en Luchtkwaliteit  
Klimaat en Energie

Rijnstraat 8  
Postbus 20951  
2500 EZ Den Haag  
Interne postcode 650

mr. A.P. Bangoer  
Telefoon 070 339 89 76  
Fax 070 339 13 13  
aniel.bangoer@minvrom.nl  
www.vrom.nl

KLM Royal Dutch Airlines  
President & Chief Executive Officer  
de heer drs. ing. P.F. Hartman  
Postbus 7700  
1117 ZL SCHIPHOL AIRPORT

### ETS luchtvaart en vliegbelasting

Datum	Kenmerk
<b>11 DEC. 2008</b>	DGM/BREM2008072521
Uw brief	Uw kenmerk
9 juni 2008	AMS/DA 124

Geachte heer Hartman,

Naar aanleiding van uw brief van 9 juni jl. hebben wij elkaar gesproken. Uw brief is aan de orde geweest tijdens het mondelinge vragenuur in de Tweede Kamer op 17 juni jl. Op 2 juli jl. hebben wij elkaar gesproken waarbij ik heb toegezegd inhoudelijk op uw brief, mede namens de minister van Verkeer en Waterstaat en de staatssecretaris van Financiën, te reageren.

In uw brief van 9 juni jl. stelt u een drietal onderwerpen aan de orde. De stijging van de brandstofprijzen, ETS luchtvaart en vliegbelasting. Voorts brengt u de internationale 4-pijler strategie van KLM voor een agressieve klimaataanpak onder mijn aandacht.

Om met het laatste te beginnen, wil ik u complimenteren met de klimaatambities die u als bedrijf heeft. Daarmee toont u in te spelen op de nieuwe realiteit in de wereld, namelijk dat we duurzaam moeten omgaan met grondstoffen én de leefomgeving. De brandstofprijs is sinds het schrijven van uw brief weer aanzienlijk gedaald, maar het kabinet zal geen maatregelen nemen voor specifieke sectoren om een eventuele nieuwe prijsstijging te compenseren. Het doet mij deugd dat u ook hier de eigen verantwoordelijkheid als internationaal opererend bedrijf neemt en niet vraagt om compensatiemaatregelen.

In onze gesprekken heeft u duidelijk gemaakt dat KLM een voorstander is van ETS voor de luchtvaart. U pleit voor een werkbaar en doelmatig Europees ETS. Ik begrijp dat in het verleden de vrees van KLM vooral geweest is dat door het Europese Parlement voorgestelde amendementen overgenomen zouden worden. U kon zich verenigen met het Gemeenschappelijk Standpunt zoals overeengekomen tussen de lidstaten van de EU en de Europese Commissie. Het compromisakkoord waarover op 26 juni jl. overeenstemming is bereikt met het Europese Parlement is het best denkbare en maximaal haalbare resultaat voor de Europese luchtvaartsector. Zo wordt er niet 25% geveild in 2012. Geen 100% veiling in 2013. Geen reductie van het emissieplafond met 10% in 2012, noch 1,74% per jaar vanaf 2013 tot en met 2020. Geen multiplier voor NOx. Geen gesloten handelssysteem. Zoals u ziet heeft ook het Europees Parlement zorgvuldig gekeken naar het commentaar vanuit de luchtvaartsector. In het kader van de thans lopende herziening van ETS zal er nadere besluitvorming plaatsvinden over het emissieplafond en veilingpercentage in de periode 2013-2020. Uitgangspunt van dit kabinet daarbij is dat



alle sectoren binnen ETS inspanningen leveren om de reductiedoelstellingen te halen. Er kan geen sprake zijn van een of meer sectoren die een uitzonderingspositie hebben in ETS. Daarentegen zal wel zorgvuldig gekeken worden in de herziening van ETS naar (delen van) sectoren die mondiaal opereren en onaanvaardbaar concurrentienadeel ondervinden en risico lopen van carbon leakage. Het onderzoek naar deze sectoren en de mogelijk te nemen compensatiemaatregelen loopt echter nog.

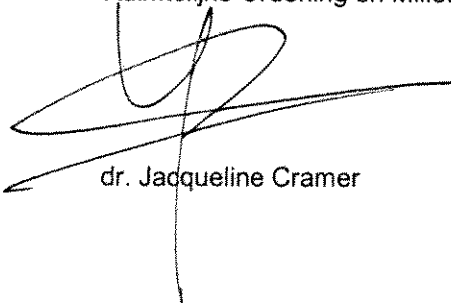
U vraagt in de brief om heroverweging van de vliegbelasting. Zo wijst u op verstoring van de concurrentie, naar buitenlandse luchthavens uitwijkende passagiers en noemt u het milieueffect twijfelachtig. Verder noemt u verzwaring van administratieve lasten bij verdere differentiatie naar vliegtuigtype en afstand. Ik wijs erop dat de vliegbelasting is opgenomen in het coalitieakkoord, wettelijk is vastgelegd en inmiddels voor vluchten vanaf 1 juli 2008 wordt toegepast. Heroverweging is dan nu ook niet aan de orde. Wel zal bij invoering van ETS in de luchtvaart vanaf 1 januari 2012 de samenhang met de vliegbelasting worden gezien, zoals ook in het mondelinge vragenuur van 17 juni 2008 is aangegeven. In dit verband verwijs ik u naar de speech van minister-president Balkenende tijdens zijn bezoek aan Schiphol op 6 oktober jl. waarin hij aangeeft dat een onnodige stapeling van kosten bij invoering van ETS niet de bedoeling kan zijn. De invoering van ETS mag per saldo niet leiden tot stapeling van kosten en nationale belastingen voor de luchtvaart die niet in verhouding staat tot ons omringende landen. Het kabinet zal binnenkort, ingevolge de toezegging in het spoeddebat over de vliegbelasting op 26 maart 2008, een brief aan de Tweede Kamer sturen over de stand van zaken bij de invoering van een Europees Emissiehandelssysteem (ETS) voor de luchtvaart, ook in samenhang met de eventuele gevolgen daarvan voor de vliegbelasting en stapeling van kosten.

Wat het punt concurrentieverstoring betreft, wijs ik er op dat de vliegbelasting niet geldt voor transfervoer en vracht, twee marktsegmenten waar de internationale concurrentie zich zeer sterk doet voelen. Verder is direct vanaf de invoering op 1 juli 2008 een aanpassing doorgevoerd voor landen met bestemmingen aan beide zijden van de 2500 km grens voor het lage tarief. Daardoor geldt dat tarief ook voor bijvoorbeeld de Canarische eilanden en verder gelegen bestemmingen in Turkije. Dat vermindert voor een aantal markten de concurrentieverstoring, ook voor de regionale luchthavens.

Met de motie Tang heeft de Tweede Kamer gevraagd om een analyse voor verdere differentiatie naar afstand en ook naar vliegtuigtype in verband met een vliegbelasting die gebaseerd is op de milieudruk. In de meibrief van Staatssecretaris De Jager over fiscale vergroening<sup>1</sup> is gerapporteerd over de voorlopige resultaten. Gemeld is dat een aantal varianten nog doorgerekend zullen worden op te verwachten effecten. De resultaten daarvan zullen zo spoedig mogelijk aan de Tweede Kamer worden gestuurd. Naast deze effecten zullen ook de door u naar voren gebrachte punten worden meegenomen en daarnaast zijn de uitvoerbaarheid en administratieve lasten belangrijke aspecten bij de besluitvorming over verdere differentiatie.

Graag blijf ik op constructieve wijze met u in gesprek over deze en andere onderwerpen.

Hoogachtend,  
de minister van Volkshuisvesting,  
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,



dr. Jacqueline Cramer

<sup>1</sup> Tweede Kamer 2007-2008, 31 492, nr. 1  
Ministerie van VROM DGM/BREM2008072521