

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2202

Vragen van het lid **Amhaouch** (CDA) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *duurzame luchtvaart* (ingezonden 25 maart 2019).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 8 april 2019).

Vraag 1

Kent u het bericht «KLM-banen op de tocht voor Tesla's»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Wat zijn de totale kosten over 2018 die KLM betaald heeft in het kader van Europese emissiehandel en wat heeft KLM in mondiaal verband betaald voor haar CO₂-uitstoot?

Antwoord 2

Alle intra-Europese vluchten vallen onder het Europese Emissiehandelssysteem. Over deze vluchten dient elke luchtvaartmaatschappij jaarlijks hun CO₂-uitstoot te rapporteren en overeenkomstig emissierechten in te leveren bij de Nederlandse Emissieautoriteit. De totale kosten in het kader van het EU ETS over 2018 voor KLM bedroegen ongeveer 16 miljoen euro. In mondiaal verband zijn er in 2018 door de KLM geen kosten gemaakt voor de CO₂-uitstoot. Daarvan zal pas sprake zijn vanaf 2021. Vanaf dat moment zal KLM in het kader van het mondiale emissiereductiesysteem (CORSIA) zijn CO₂-uitstoot moeten compenseren door de aankoop van CO₂-reductie-eenheden.

Vraag 3

Welke heffingen, belastingen en andere zaken worden in rekening gebracht boven op de kale ticketprijzen? Kunt u deze specificeren per categorie en de bijbehorende opbrengsten?

¹ De Telegraaf, 19 maart 2019 (<https://www.telegraaf.nl/financieel/3312104/klm-banen-op-de-tocht-voor-tesla-s>)

Antwoord 3

Aangenomen wordt dat met «kale ticketprijzen» het deel van bedrijfskosten wordt bedoeld dat luchtvaartmaatschappijen in hun ticketprijzen doorrekenen aan de consument, zoals personeelskosten, brandstofkosten en kapitaalkosten. Daarnaast zijn er kosten die bijvoorbeeld de luchthavens en de verkeersleiding in rekening brengen voor hun dienstverlening aan de luchtvaartmaatschappijen en zijn er in sommige landen belastingen. De situatie verschilt per land. Zo zijn in Nederland bijvoorbeeld de securitykosten onderdeel van de luchthavengelden, waar dat in andere landen een overheidsheffing betreft. In opdracht van IenW wordt jaarlijks door SEO een benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen opgesteld. Hierin wordt bezien wat op Schiphol en op tien concurrerende grote luchthavens voor een identiek pakket vluchten dat representatief is voor Schiphol betaald moet worden aan luchthavengelden en overheidsheffingen. De benchmark met de cijfers van onder andere 2018 is op 5 maart jl. aan uw Kamer gezonden (Kamerstuk 31 936, nr. 581). Naast deze kosten zijn er sinds 2012 kosten die voortkomen uit het EU ETS emissiehandelssysteem en vanaf 2021 uit het mondiale systeem CORSIA. Verder wordt vanaf 2021 in Nederland een vliegbelasting ingevoerd.

Vraag 4

Welke kosten sluizen de overheid in Duitsland (land en/of deelstaat) en die in België terug naar de luchtvaart?

Antwoord 4

De in het antwoord op vraag 3 genoemde benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen omvat onder meer de Duitse luchthavens Frankfurt en München en de Belgische luchthaven Brussel Zaventem. Verder heb ik geen informatie over mogelijke terugsluizing van kosten in die landen.

Vraag 5

Welke heffingen zijn er nu van kracht met betrekking tot het weren van vuile en overlastgevende vliegtuigen?

Antwoord 5

De tarieven voor de luchthavengelden op Schiphol voor de periode 2019–2021 zijn op 1 april 2019 ingegaan. In deze nieuwe tarieven wordt nog meer gedifferentieerd naar geluid, waarbij vliegtuigen die meer geluid produceren zwaarder worden belast. Hoewel deze maatregelen primair inzetten op de reductie van geluid kan er ook sprake zijn van effect op de CO₂-uitstoot.

Vraag 6

Hoe verhoudt de literprijs biokerosine in Los Angeles zich tot de literprijs gewone kerosine op Schiphol?

Antwoord 6

De prijs voor biokerosine is op dit moment 2 tot 3 maal de prijs van fossiele kerosine.

Vraag 7

Welk flankerend beleid heeft u voor ogen om het gebruik van biokerosine te stimuleren?

Antwoord 7

Mijn visie over het beleid om het gebruik van biokerosine te stimuleren heb ik in de Kamerbrief klimaatbeleid voor luchtvaart uiteengezet.

Vraag 8

Bent u bereid deze vragen te beantwoorden voor het algemeen overleg Duurzame luchtvaart op 4 april 2019?

Antwoord 8

Ja.