

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

### 136

Vragen van het lid **Van Raan** (PvdD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *de gigantische klimaateffecten van privéjachten en privévliegtuigen* (ingezonden 22 augustus 2022).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat), mede namens de Staatssecretaris van Financiën (Toeslagen en Douane) (ontvangen 3 oktober 2022). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2021–2022, nr. 3974.

#### Vraag 1

Bent u bekend met de artikelen «The huge impact of private jets»<sup>1</sup> en het artikel «Superyachts symbolize climate breakdown»?<sup>2</sup>

#### Antwoord 1

Ja.

#### Vraag 2

Wat vindt u ervan dat de weinige gebruikers van privévliegtuigen en privéjachten zo'n gigantische klimaatvoetafdruk hebben?

#### Antwoord 2

Op internationaal en nationaal niveau zet de Nederlandse overheid zich in om de klimaatafdruk van de luchtvaart en de maritieme sector te minimaliseren. Dit geldt óók voor privévliegtuigen en superjachten. Omdat beide sectoren mondiaal georganiseerd en georiënteerd zijn, is het van groot belang om binnen deze sectoren internationaal samen te werken en afspraken te maken. Zonder gelijke normering kunnen partijen er gemakkelijk voor kiezen om uit te wijken naar landen die minder strenge eisen stellen aan broeikasgasemissies.

Mondiaal zet Nederland in op ambitieuze afspraken via de Internationale Burgerluchtvaart Organisatie (ICAO) en de International Maritime Organisation (IMO). Op Europees niveau wordt voor beide sectoren op dit moment gewerkt aan de voorstellen onder het *Fit for 55*-pakket van de Europese Commissie om de

<sup>1</sup> <https://earthbound.report/2022/07/06/the-huge-impact-of-private-jets/>

<sup>2</sup> <https://www.dw.com/en/superyachts-symbolize-climate-breakdown/a-61245302>

CO<sub>2</sub>-uitstoot te reduceren. Het pakket legt daarvoor een ambitieuze architectuur neer, die op onderdelen nog wordt uitgewerkt. Nationaal heeft Nederland klimaatdoelen vastgesteld in de Luchtvaartnota<sup>3</sup> en voor de maritieme sector is er de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Zeehavens<sup>4</sup>. In het licht van deze Europese Green Deal en de daaruit voortgekomen initiatieven, heeft het kabinet zijn commitment uitgesproken voor de doelstelling van klimaatneutraliteit in 2050. In lijn hiermee wil het ministerie ook voor de internationale zeevaart toewerken naar een klimaatneutrale zeevaart in 2050.

Vraag 3, 4, 5, 6

Wat denkt u dat het met het draagvlak voor rechtvaardig klimaatbeleid doet wanneer iedereen gevraagd wordt iets te doen, terwijl gelijktijdig een paar rijken ongestoord en onnodig een disproportionele uitstoot veroorzaken? Is u bekend dat slechts 1% van de mensen 50% van de vliegmissies veroorzaakt?<sup>5</sup> Wat doet dit met het draagvlak voor rechtvaardig klimaatbeleid?

Wat denkt u dat het doet met het draagvlak voor rechtvaardig klimaatbeleid dat vier uur vliegen met een privévliegtuig ongeveer evenveel CO<sub>2</sub>-uitstoot veroorzaakt als een gemiddelde Europeaan in een heel jaar?

Wat doet het met het draagvlak voor rechtvaardig klimaatbeleid wanneer mensen zien dat de gebruikers van privéjachten en privévliegtuigen niet of nauwelijks betalen voor de gigantische (klimaat)schade die zij veroorzaken? Wat betekent het voor de geleverde inspanningen om de mobiliteitssector te verduurzamen dat de privévliegtuigsector tussen 2005 en 2019 de uitstoot met 31% zag groeien? Wat doet dit met het draagvlak?

Antwoord 3, 4, 5, 6 en 7

Via de mondiale, Europese en nationale doelstellingen zet Nederland zich in voor een rechtvaardig, uitvoerbaar en effectief klimaatbeleid met als doel bij te dragen aan het behalen van de klimaatdoelen onder het Parijsakkoord. Dat iedereen naar draagkracht bijdraagt aan verduurzaming is essentieel voor het draagvlak. Dit geldt ook voor de gebruikers van superjachten en privévliegtuigen.

Het is bekend dat privévliegtuigen en privé en superjachten per passagier relatief meer emissies veroorzaken. Vanwege het internationale karakter is het van belang om in samenwerking met andere landen te streven naar maatregelen gericht op het terugdringen van de emissies.

Vraag 8 en 9

Klopt het dat privévliegtuigen (met een vertrekgewicht onder 8.616 kilogram) niet onder de vliegbelasting vallen? Hoe (en waarom) is die gewichtsgrens tot stand gekomen?

Klopt het dat een reiziger (straks) wel € 24 vliegbelasting moet betalen voor een economyticket in een passagiersvliegtuig, maar niet voor het reizen in een privévliegtuig?<sup>6</sup> Waarom vindt u dat rechtvaardig?

Antwoord 8 en 9

De vliegbelasting is inderdaad verschuldigd per vertrekkende reiziger met een vliegtuig met een maximaal toegelaten startgewicht van meer dan 8.616 kilogram. Deze grens is tot stand gekomen uit het oogpunt van uitvoerbaarheid voor luchthavens door de aansluiting van de heffing op hun administratieve inrichting. Voor de vliegbelasting is daarmee de administratie, zoals deze door de luchthavens wordt gevoerd om diverse kosten te kunnen doorberekenen aan de luchtvaartmaatschappijen, het uitgangspunt. De grenswaarde van 8.616 kilogram is ontleend aan het gewichtscriterium dat wordt gehanteerd voor het bepalen van de geluidshoeveelheid van kleine vliegtuigen.<sup>7</sup>

<sup>3</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 820

<sup>4</sup> Kamerstuk 33 043, nr. 107, zie ook Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens | Greendeals.

<sup>5</sup> [https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2021/08/2021\\_05\\_private\\_jets\\_FINAL.pdf](https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2021/08/2021_05_private_jets_FINAL.pdf)

<sup>6</sup> Onder de gewichtsgrens van 8.616 kilogram.

<sup>7</sup> Kamerstuk 35 205, nr. 3, p. 17 (MvT).

Wat betreft het belasten van privévliegtoegen: de vrijstelling van accijns op kerosine is niet van toepassing bij het gebruik van plezierluchtvaartuigen.<sup>8</sup> Plezierluchtvaartuigen zijn eigen of gehuurde vliegtuigen die niet gebruikt worden voor commerciële doeleinden. Bij pleziervluchten wordt een accijns van € 528,46 betaald per 1.000 liter kerosine, wat ertoe leidt dat privévluchten dus in veel gevallen ook onder de belastingheffing vallen. Op deze manier is het reizen per vliegtuig voor de meeste reizigers belast. Naast belastingen wordt de luchtvaart nog op andere manieren geprijsd, zie daarvoor het antwoord op vraag 15, 16, en 17. Wij onderzoeken de wenselijkheid en mogelijkheden om privévliegtoegen mee te nemen in het klimaatbeleid voor de luchtvaart, en waar nodig aanvullend beleid te onderzoeken.

#### Vraag 10

Deelt u de mening dat de vliegbelasting nu in geen verhouding staat tot de veroorzaakte vervuiling, aangezien uit het in het artikel genoemde voorbeeld blijkt dat een reiziger die vliegt van London naar New York met een economy-classticket gemiddeld genomen 313 kg CO<sub>2</sub> uitstoot en voor diezelfde vlucht met een privévliegtoeg 25.056 kg CO<sub>2</sub>?<sup>9</sup>

#### Antwoord 10

De uitstoot per reiziger hangt mede af van het vliegtuigtype, configuratie en de bezettingsgraad van zowel toestellen van luchtvaartmaatschappijen als privévliegtoegen. Maar in veel gevallen zal de uitstoot per reiziger in een privévliegtoeg aanzienlijk groter zijn. De Nederlandse vliegbelasting kent een uniform tarief waarin verschillen in uitstoot per reiziger dus niet worden meegewogen. Maar als we kijken naar de verhouding bij beprijzing in relatie tot maatschappelijke kosten, waar CO<sub>2</sub>-uitstoot/vervuiling onderdeel van is, moeten we niet alléén naar de vliegbelasting kijken. In dat kader is het van belang om naar alle relevante belastingen en heffingen te kijken, samen met alle maatschappelijke kosten (externe kosten en infrastructuurkosten). Beprijzing vindt in de luchtvaart via verschillende manieren plaats. Onder andere via de nationale vliegticketbelasting, maar ook via het EU-emissiehandelssysteem (ETS). Daarnaast wordt er ingezet op het realiseren van een bijmengverplichting van duurzame brandstoffen. Omdat duurzame brandstoffen op dit moment nog duurder zijn dan de conventionele brandstof kerosine, zorgt een bijmengverplichting indirect ook voor een kostenverhogend effect.

#### Vraag 11

Wat doet het met het draagvlak voor rechtvaardig klimaatbeleid wanneer de Nederlandse overheid mensen oproept om hun bandenspanning te checken en zo brandstofefficiëntie na te streven, terwijl een privéjacht als de M/Y Azzam 1 miljoen liter brandstof tankt (grootweg vijf keer de hoeveelheid brandstof die een Boeing 747 kan houden) en vele honderden liters brandstof per uur verbruikt?<sup>10</sup>

#### Antwoord 11

Een eerlijke verdeling van de lasten ten aanzien van het reduceren van broeikasgasemissies is van groot belang voor het draagvlak. Tegelijkertijd is de invloed van Nederland op de uitstoot van superjachten beperkt, aangezien juist deze jachten zich over de wereld bewegen. Mondiale regelgeving is nodig om de broeikasgasemissies van schepen te reduceren, inclusief superjachten.

Zoals aangekondigd in de brief van 22 november 2021<sup>11</sup> zet het kabinet zich in voor het bereiken van klimaatneutrale zeevaart in 2050. De inzet van Nederland richt zich op ambitieuze internationale afspraken, bestaande uit een combinatie van normeren en beprijzen. In de EU zijn de besprekingen over maatregelen uit het *Fit for 55*-pakket die de zeevaart reguleren ver

<sup>8</sup> Artikel 66, lid 3 van de Wet op de accijns

<sup>9</sup> <https://earthbound.report/2022/07/06/the-huge-impact-of-private-jets/>

<sup>10</sup> <https://www.superyachttimes.com/yachts/azzam-181m>

<sup>11</sup> Kamerstuk 32 813, nr. 934

gevorderd. Uw Kamer is hierover separaat geïnformeerd<sup>12</sup>. De Europese Commissie heeft ervoor gekozen snel een start te maken, waarmee 90% van de emissies van de zeevaart wordt aangepakt. Nederland zet zich ervoor in dat ook de overige schepen onder het pakket gebracht worden. Ik zet mij ervoor in om bij de huidige gesprekken over het *Fit for 55*-pakket ook de overige segmenten onder de werking van de maatregelen te brengen. Dit geldt ook voor superjachten.

Daarnaast zijn er op dit moment voorbereidingen gaande om de mondiale regelgeving vanuit IMO wat betreft broeikasgasemissies aan te scherpen. In de genoemde brief van 22 november 2021 aan uw Kamer werd benoemd dat Nederland ervoor wil waken dat maatregelen leiden tot een verslechtering van de concurrentiepositie en draagvlak van het Nederlandse (en Europese) bedrijfsleven. Vanuit klimaatdoelstellingen is een gelijke normering op mondiaal niveau van belang omdat anders weglekeffecten zullen ontstaan naar landen met minder strenge eisen wat betreft de uitstoot van broeikasgassen. Dit geldt bij uitstek ook voor superjachten. Binnen deze randvoorwaarden zal ik mij er bij de lopende internationale gesprekken voor inzetten dat er zo min mogelijk uitzonderingsposities worden gecreëerd en dat ook specifieke segmenten zoals superjachten onder de maatregelen komen te vallen.

Vraag 12

Klopt het dat, om belasting te ontwijken, veel privéjachten op papier in charter zijn, terwijl ze alleen of vooral privé gebruikt worden? Hoe staat het met de inspanningen van de Europese Commissie om belastingontwijking door eigenaren van privé of superjachten in Griekenland, Italië, Cyprus en Malta aan te pakken?

Antwoord 12

Kwantitatieve gegevens over het mogelijk toepassen van dergelijke structuren ten aanzien van jachten, bijvoorbeeld door het al dan niet ten onrechte kwalificeren als charter, zijn niet voorhanden. Het is wel bekend dat het voorkomt dat eigenaren van superjachten gebruik maken van verschillen in uitleg van de btw-richtlijn door diverse lidstaten om de btw-druk op de aanschaf en/of het bezit van een jacht zo laag mogelijk te houden. In hoeverre in een dergelijke situatie sprake is van het ontwijken van belasting dient per individueel geval te worden beoordeeld. Waar een uitvoeringspraktijk van een lidstaat binnen de grenzen van de btw-richtlijn blijft, is het voor de Europese Commissie niet mogelijk om daar tegen op te treden. Om die reden heeft de Europese Commissie een tegen een lidstaat aangespannen inbreukprocedure ingetrokken nadat betreffende lidstaat zijn uitvoeringspraktijk ten aanzien van de lease van jachten zodanig heeft aangepast dat daarmee de bepalingen van de btw-richtlijn niet onrechtmatig worden toegepast.

Vraag 13

Hoe zit het met de privévliegtuigen en zulke belastingconstructies? Welke signalen zijn er dat er constructies gebruikt worden om belasting te ontwijken?

Antwoord 13

Signalen voor dergelijke (btw-)structuren ten aanzien van privévliegtuigen komen in grote lijnen overeen met die ten aanzien van jachten. Bestrijding van eventuele belastingontwijking vergt in dat opzicht dan ook een soortgelijke benadering. Zie in dat opzicht ook de reactie op vraag 14.

Vraag 14

Wat doet Nederland om belastingontwijking met privévliegtuigen of privéjachten aan te pakken?

Antwoord 14

Vanwege de Europese dimensie vergt het bestrijden van eventuele belastingontwijking een gezamenlijke Europese inspanning van de belasting- en douaneautoriteiten van lidstaten en de Europese Commissie. Waar wordt

---

<sup>12</sup> Kamerstuk 22 112, nr. 3461. Zie ook verslag van de Milieuraad dd. 11 juli 2022, Kamerstuk 21 501-08, nr. 874.

gehandeld binnen de grenzen van de Europese regelgeving zijn de mogelijkheden voor bestrijding van belastingvriendelijke structuren beperkt. Mogelijke gevallen van belastingontwijking worden binnen de Belastingdienst beoordeeld door de Coördinatiegroep Constructiebestrijding en worden, indien daartoe aanleiding bestaat en voor zover juridisch mogelijk, bestreden. In voorkomende gevallen vinden multilaterale controles plaats waarbij wordt samengewerkt met de belastingautoriteiten van andere lidstaten en informatie wordt uitgewisseld. In communautair verband vraagt Nederland aandacht voor deze problematiek in het kader van Eurofisc, waarbinnen lidstaten eventuele (ongewenste) belastingstructuren, trends en mogelijke fraudesignalen in een vroegtijdig stadium met elkaar en de Europese Commissie delen en bespreken.

Vraag 15, 16 en 17

Welke mogelijkheden ziet u om het zwaar vervuilende gebruik van privévliegtuigen en privéjachten te ontmoedigen? Welke van die mogelijkheden bent u bereid op te pakken?

Welke mogelijkheden ziet u om de zware vervuiling bij het gebruik van privévliegtuigen en privéjachten rechtvaardiger te belasten? Welke van die mogelijkheden bent u bereid op te pakken?

Bent u bereid zich in te spannen om nationaal en/of binnen de Europese Unie te komen tot een drastische inperking van de CO<sub>2</sub>-impact van privévliegtuigen en privéjachten? Zo nee, hoe legt u dat uit aan de mensen van wie u inzet vraagt om het klimaatbeleid ten uitvoer te brengen?

Antwoord 15, 16 en 17

Zoals beschreven in de Luchtvaartnota<sup>13</sup> zet het kabinet zich voor de gehele luchtvaart in op maatregelen die bijdragen aan vergroening, zoals gebruik van duurzame brandstoffen en inzet van (hybride)elektrische vliegen. De CO<sub>2</sub>-uitstoot van uit Nederland vertrekkende vluchten is in 2030 gelijk aan 2005, in 2050 minimaal gehalveerd ten opzichte van 2005 en in 2070 nul. Hiervoor wordt een pakket instrumenten en maatregelen uitgewerkt, waaronder het CO<sub>2</sub>-plafond.

Nationaal streven we de doelen na om per 2030 14% van de brandstoffen duurzaam bij te mengen en per 2050 fossielvrij te vliegen. In 2050 mag de gehele binnenlandse burgerluchtvaart geen CO<sub>2</sub> meer uitstoten. Daarbij zet Nederland in op een internationale rol als koploper op het gebied van (hybride)elektrisch vliegen en voor de ontwikkeling van waterstofvliegtuigen. De huidige ontwikkelingen rondom elektrische en waterstofvliegtuigen zijn gericht op de kleinere tot middelgrote vliegtuigen en voor de korte tot middellange afstand (tot maximaal 3.500 km). De inzet voor de klimaattransitie van de zeevaart is toegelicht in het antwoord op vraag 11.

De nationale inzet is voor Nederland ook de lijn in de onderhandelingen rondom de verschillende *Fit for 55*-pakket voorstellen<sup>14</sup>, waarin op Europees niveau wordt samengewerkt om de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de luchtvaart te reduceren. Onder dit pakket is voorgesteld om de Richtlijn energiebelastingen (ETD) te herzien en daarmee de grondslag te verbreden naar de brandstoffen voor de luchtvaart. Over kerosine voor niet-commerciële luchtvaart wordt al accijns geheven, dat verandert met deze herziening niet. Ook betalen niet-commerciële vluchten die jaarlijks meer dan 1.000 ton CO<sub>2</sub> uitstoten voor hun uitstoot onder het EU-emissiehandelssysteem (ETS). Onder het RefuelEU-voorstel – de Europese bijmengverplichting – worden brandstofleveranciers verplicht om duurzame brandstoffen bij te mengen op EU-luchthavens. Luchtvaartexploitanten worden daarbij ook verplicht om duurzame brandstoffen te tanken. Daarbij geldt voor luchtvaartexploitanten een uitzondering wanneer zij minder dan 500 vluchten op jaarbasis uitvoeren. Privévliegtuigen en klein zakelijk verkeer (business aviation) zijn niet generiek uitgezonderd van deze verplichting. De uitzondering maakt nog onderdeel uit van de onderhandelingen in de Triloog fase. Nederland heeft tijdens de onderhandelingen ingezet op het zo ver mogelijk beperken van deze uitzondering.

<sup>13</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 820

<sup>14</sup> Fit for 55- pakket voorstellen zijn nog niet definitief vastgesteld, waardoor wijzigingen nog kunnen plaatsvinden.

Vanwege het feit dat het RefuelEU-voorstel de verplichting tot het bijmengen bij de brandstofleveranciers legt, zal ook het privé en zakelijk verkeer op EU-luchthavens<sup>15</sup> in de praktijk waarschijnlijk enkel brandstoffen kunnen kopen die bijgemengd zijn met duurzame brandstoffen.

De superjachten waaraan in het artikel wordt gerefereerd, vallen onder het MARPOL-verdrag Annex VI, het internationale verdrag dat emissies van zwavel en NO<sub>x</sub> regelt. Volgens dit verdrag moeten nieuwe superjachten voldoen aan de strenge Tier III regelgeving omtrent de uitstoot van NO<sub>x</sub> als zij in een emissiecontrolegebied varen, zoals de Noordzee. Daarnaast moeten deze jachten voldoen aan de zwavelnormering voor brandstoffen. Verder wordt in de herziening van de Richtlijn energiebelastingen voorgesteld om brandstof voor de scheepvaart te belasten, wat gesteund wordt door het kabinet. Zoals genoemd in het antwoord op vraag 11 zal ik aandacht vragen voor de jachten binnen de broeikasgasmaatregelen die bij IMO in ontwikkeling zijn en ervoor pleiten dat zij geen uitzondering kunnen krijgen op de maatregelen.

Vanuit Nederland zijn er weinig mogelijkheden om superjachten extra te belasten. De jachten zijn in veruit de meeste gevallen in buitenlands bezit en geregistreerd in buitenlandse, vaak niet-Europese registers. Zoals in het antwoord op vraag 11 aangegeven, zet ik daarom in op het aanscherpen van internationale regelgeving, met aandacht voor behoud van een gelijk speelveld.

#### Vraag 18

Bent u bereid om bilateraal met Malta in overleg te gaan, aangezien er meer dan 1.000 superjachten (privéjachten) in Malta geregistreerd staan, om te bezien hoe belastingontwijking met superjachten tegengegaan kan worden?

#### Antwoord 18

Nederland heeft weinig invloed op het registerbeleid van Malta. Malta is gehouden aan de kaders die door de EU gesteld zijn. Malta bewegen om haar regels aan te scherpen, zal weinig invloed hebben op de eigenaren van superjachten. Zelfs wanneer bilateraal overleg met Malta tot aanpassing zou leiden, en de kans daarop is bijzonder gering, kunnen de eigenaren van superjachten gemakkelijk de registratie van hun schepen aanpassen en voor een niet-EU-vlag kiezen, met voordeligere voorwaarden. Ik acht de hierboven genoemde inzet op internationale regelgeving, zoals in de antwoorden op de voorgaande vragen toegelicht, daarom vele malen effectiever.

#### Vraag 19

Bent u bereid om bilateraal met Malta in overleg te gaan, aangezien er meer dan 1.000 superjachten (privéjachten) in Malta geregistreerd staan, om te bezien hoe de klimaatimpact van deze superjachten aangepakt kan worden?

#### Antwoord 19

Het terugdringen van emissies van superjachten zal voornamelijk door internationale afspraken en verdragen moeten plaatsvinden. Scheepseigenaren kunnen namelijk hun jachten gemakkelijk onder andere scheepsregisters brengen, die minder eisen stellen wat betreft broeikasgasemissies. Daarom richt ik mijn inzet op het maken van ambitieuze internationale afspraken.

---

<sup>15</sup> Dit zijn luchthavens waar het passagiersverkeer hoger is dan 1 miljoen passagiers of het vrachtverkeer hoger dan 100.000 ton.