

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

3115

Vragen van het lid **Van Helvert** (CDA) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de onduidelijkheid over toeslagen op vliegtickets* (ingezonden 3 juli 2015).

Antwoord van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 21 augustus 2015)

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van de uitzending van Groeten van Max op 29 juni 2015 over de onduidelijkheid over toeslagen op vliegtickets?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Kunt u aangeven hoeveel verschillende toeslagen momenteel gebruikt worden door vanuit Nederland vertrekkende luchtvaartmaatschappijen en wat de strekking van die toeslagen is?

Antwoord 2

Luchtvaartmaatschappijen bepalen zelf de ticketprijs en kunnen hierbij bovenop «de stoelprijs» de volgende zaken in rekening brengen bij consumenten:

- additionele diensten (zoals extra bagage en stoelreservering) waarbij vrije prijsstelling en vrije keuze van de consument geldt;
- zaken die de luchtvaartmaatschappij zelf moet afdragen, de zogenaamde onvermijdbare en voorzienbare kosten, zoals belastingen, heffingen en luchthaventarieven.

Het aantal «toeslagen» verschilt dus afhankelijk van de luchtvaartmaatschappij, de keuzes van de consument voor additionele diensten en het land en de luchthaven van aankomst en vertrek.

Vraag 3

Bestaat er in Nederland op dit moment een beleid over welke toeslagen luchthavens mogen vragen?

¹ http://www.npo.nl/groeten-van-max/29-06-2015/POW_01096360

Antwoord 3

Er bestaat regelgeving met betrekking tot de luchthaventarieven. De EU richtlijn havengelden is geïmplementeerd in onze nationale regelgeving. De luchthaven brengt luchthaventarieven in rekening bij luchtvaartmaatschappijen voor het gebruik van de luchthaven. Wat Schiphol in de luchthaventarieven mag verwerken, is afgebakend in nationale regelgeving. De Autoriteit Consument en Markt houdt toezicht op de totstandkoming van de luchthaventarieven van Schiphol.

Daarnaast zijn er heffingen die door de Nederlandse overheid worden opgelegd en die luchthavens innen bij luchtvaartmaatschappijen:

- een geluidsheffing voor het treffen van geluidswerende voorzieningen aan woningen en geluidsgevoelige gebouwen, de zogenaamde «Geluidsheffing Burgerluchtvaart». De geluidsheffing voor Schiphol is deze zomer stopgezet omdat de financiering van de geluidsisolatieprojecten is afgerond;
- een heffing ter financiering van de kosten voor claims, afbraak van gebouwen en voor herallocatie van woonboten in de omgeving van Schiphol, de zogenaamde «Governmental Planning Compensation Levy». Hieronder valt hoofdzakelijk het Schadeschap Luchthaven Schiphol. Het Schadeschap handelt verzoeken af om schadevergoeding die verband houden met de activiteiten van de luchthaven Schiphol. Deze heffing is uitsluitend van toepassing op Schiphol.

Naast bovenstaande overheidsheffing int Schiphol ook de zogeheten heffing voor Persons with Reduced Mobility (PRM-heffing). EU Verordening 1107/2006 inzake de rechten van gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit die per luchtvervoer reizen, verplicht de luchthavenexploitant tot het voorzien in assistentie voor deze groep passagiers. In overleg met de luchtvaartmaatschappijen mag de luchthavenexploitant (in dit geval Schiphol) hierbij een kostengerelateerde en transparante heffing aan elke luchtvaartmaatschappij doorrekenen. Schiphol stelt deze heffing jaarlijks in samenwerking met luchtvaartmaatschappijen vast.

Vraag 4

Bestaat er beleid over welke toeslagen luchtvaartmaatschappijen in Nederland mogen vragen?

Antwoord 4

Zie antwoord op vraag 2.

Vraag 5

Bestaan er in Europees verband of een ander internationaal verband afspraken over welke toeslagen luchthavens en luchtvaartmaatschappijen mogen vragen?

Antwoord 5

Voor luchthavens bestaan in Europees verband alleen afspraken over de PRM-heffing. Zie hiervoor het antwoord op vraag 3.

Voor luchtvaartmaatschappijen bestaan Europese afspraken ten aanzien van prijs transparantie. Daarbij wordt het volgende opgemerkt. De luchtvaartsector kent een hoge mate van concurrentie. Dit betekent dat luchtvaartmaatschappijen scherpe tarieven in de markt moeten zetten om klanten te trekken. In een sterk concurrerende markt is het niet aannemelijk dat aanbieders toeslagen in rekening brengen voor kosten die niet worden gemaakt. Daarbij is het wel belangrijk dat alle kosten vooraf voor de consument inzichtelijk moeten zijn, zodat deze ook een goed geïnformeerde keuze kan maken. Vandaar dat er Europese regels zijn over de transparantie van ticketprijzen. De Autoriteit Consument en Markt houdt hier toezicht op. Zie hiervoor verder het antwoord op vraag 12.

Vraag 6

Op welke wijze wordt gecontroleerd of de geïnde toeslag ook wordt besteed aan het toegeschreven doel?

Antwoord 6

In Nederland vindt alleen controle plaats op de heffingen die door de Nederlandse overheid zijn opgelegd of die voortvloeien uit Europese regelgeving.

De verantwoording over bovengenoemde geïnde Nederlandse overheidsheffingen en daarmee samenhangende uitgaven vindt plaats in het jaarverslag van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (Hfd XII). Over het jaarverslag van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu wordt door de Auditdienst Rijk een oordeel gegeven.

De verantwoording over de PRM-heffing door Schiphol vindt jaarlijks plaats en wordt door een onafhankelijk accountant gecontroleerd. De PRM-heffing staat los van de luchthaventarieven.

Vraag 7

Deelt u de mening dat het voor een klant helder moet zijn waarvoor bepaalde toeslagen worden geheven?

Antwoord 7

Ja.

Vraag 8

Kunt u aangeven wat de solidariteitstoeslag inhoudt, die sommige luchtvaartmaatschappijen innen? Met wie is de klant dan solidair?

Antwoord 8

Nederland kent geen solidariteitstoeslag. Frankrijk int bijvoorbeeld wel een solidariteitsbelasting voor passagiers die vanaf een Franse luchthaven vertrekken. De zogenaamde «Taxe de solidarité sur les billets d'avion» werd door de regering-Chirac ingesteld om de Franse bijdrage aan Unitaïd te financieren. Unitaïd is een internationale organisatie die de toegang tot gezondheidszorg in ontwikkelingslanden wil verbeteren. De Franse overheid gaat over deze belasting. Een Nederlandse consument kan hier mee te maken krijgen wanneer hij bijvoorbeeld een retourticket voor een reis van Schiphol naar Paris Charles de Gaulle boekt. De luchtvaartmaatschappij mag de belastingen, heffingen en luchthaventarieven uit Nederland en Frankrijk, waaronder in dit geval dus ook de solidariteitsbelasting, namelijk in de ticketprijs verwerken.

Vraag 9

De luchthaven van Kreta int per passagier € 12,- luchthavenontwikkelingsbelasting volgens het ticket van Transavia; waarvoor wordt deze toeslag geïnd? Acht u dit een toeslag die internationaal gewenst is?

Antwoord 9

Ieder land kan zelf bepalen welke nationale belastingen en heffingen aan luchthavens en luchtvaartmaatschappijen worden opgelegd. In Nederland zijn dit heffingen ter financiering voor geluidswerende voorzieningen en schadeafhandeling. Het is niet aan Nederland om een oordeel te geven over de wenselijkheid van de nationale heffingen van een ander land.

Vraag 10

Zou Schiphol een dergelijke toeslag ook kunnen innen om de aanleg van een nieuwe pier mee te financieren? Is dit wenselijk?

Antwoord 10

Nee. De luchthaveninfrastructuur op Schiphol wordt gefinancierd uit de luchthaventarieven. De daadwerkelijk gemaakte kosten van een nieuwe pier mogen pas ná ingebruikneming door Schiphol verwerkt worden in de luchthaventarieven. De luchthaventarieven worden door Schiphol in rekening gebracht bij luchtvaartmaatschappijen. Hierdoor wordt de infrastructuur betaald door de luchtvaartmaatschappijen die ook daadwerkelijk gebruik maken van de infrastructuur (en betalen maatschappijen niet voor infrastructuur waar zij (nog) geen gebruik van maken). Dit is in nationale regelgeving geregeld met als doel om gebruikers te beschermen tegen de economische machtspositie van Schiphol op luchtvaartactiviteiten. Daar komt bij dat

voorfinanciering door gebruikers ook niet nodig is omdat Schiphol rendabele investeringen via de financiële markt kan financieren.

Vraag 11

Bent u bereid om de Autoriteit Consument en Markt (ACM) om advies te vragen over de juistheid van de toepassing van de verschillende toeslagen?

Antwoord 11

Zoals hierboven is aangegeven, worden de heffingen die door de Nederlandse overheid worden opgelegd of uit Europese regelgeving voortvloeien al gecontroleerd.

Wat betreft de eventuele juiste toepassing van andere toeslagen, acht ik advies niet nodig omdat het voor luchtvaartmaatschappijen in een sterk concurrerende markt niet opportuun is om kosten in rekening te brengen die niet worden gemaakt.

Vraag 12

Bent u bereid de luchtvaartmaatschappijen te verzoeken meer transparantie aan de dag te leggen en de Kamer daarover te informeren?

Antwoord 12

Het is essentieel dat luchtvaartmaatschappijen transparant zijn over de ticketprijzen. De prijsvermelding aan consumenten is mijn inziens afdoende geregeld in EU Verordening 1008/2008 inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtdiensten. Deze verordening heeft mede tot doel om de consument de prijzen van verschillende luchtvaartmaatschappijen daadwerkelijk te kunnen laten vergelijken. Het geeft de consument onder meer inzicht in de prijsopbouw van het gekochte ticket.

Luchtvaartmaatschappijen en andere aanbieders zijn verplicht de definitieve prijs bij elke prijsvermelding bekend te maken. De luchtvaartmaatschappijen en aanbieders moeten daarbij niet alleen (a) passagiers- of luchttarieven specificeren maar wanneer zij ervoor kiezen deze door te rekenen, moeten ook (b) belastingen, (c) luchthavengelden en (d) andere heffingen, toeslagen of vergoedingen worden vermeld.

De Autoriteit Consument en Markt houdt toezicht op de naleving van de verordening door luchtvaartmaatschappijen in Nederland en kan met boetes optreden bij overtredingen. Ik acht deze Europese regels en de controle op naleving afdoende om de rechten van de consument te waarborgen.

Vraag 13

Bent u bereid om dit als voorzitter van de EU komend jaar op de agenda te zetten om te bezien of Europese afspraken gemaakt kunnen worden over marges waarbinnen toeslagen door luchthavens en luchtvaartmaatschappijen geïnd mogen worden?

Antwoord 13

De huidige regels bieden afdoende kaders voor de consultatie van de gebruikers (luchtvaartmaatschappijen), transparantie over de bedragen, eventuele doorrekening aan consumenten en de besteding. Het is daarom niet opportuun dit onderwerp op de agenda voor het voorzitterschap van de EU te zetten.

Vraag 14

Bent u bereid om de Kamer te informeren op welke wijze gecontroleerd wordt of betaalde toeslagen ook worden besteed aan hetgeen waaraan de toeslag wordt toegeschreven? Als deze controle er nog niet is, bent u dan bereid om met de markt en een autoriteit te bezien hoe deze controle plaats kan vinden?

Antwoord 14

Zie antwoord op vraag 11.