

Vergaderjaar 2022–2023

36 259

Staat van de Europese Unie 2023

L

BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 19 juni 2023

Onder verwijzing naar mijn toezegging aan het lid Faber (PVV) tijdens de Algemene Europese Beschouwingen van 18 april jl. om de beantwoording van de schriftelijke vragen gesteld door de Tweede Kamer leden Kops en Maeijer (beiden PVV) over het bericht dat «EU-bobo's gesubsidieerd naar Straatsburg vliegen», ook aan de Eerste Kamer te sturen, bied ik uw Kamer hierbij de antwoorden aan mede namens voor Klimaat en Energie.

De Minister van Buitenlandse Zaken,
W.B. Hoekstra

BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 19 juni 2023

Hierbij bied ik u, mede namens de Minister voor Klimaat en Energie, de antwoorden aan op de schriftelijke vragen gesteld door de leden Kops en Maeijer (beiden PVV) over het bericht dat «EU-bobo's gesubsidieerd naar Straatsburg vliegen». Deze vragen werden ingezonden op 3 april 2023 met kenmerk 2023Z05839.

De Minister van Buitenlandse Zaken,
W.B. Hoekstra

Antwoorden van de Minister van Buitenlandse Zaken, mede namens de Minister van Klimaat en Energie, op vragen van de leden Kops en Maeijer (beiden PVV) over het bericht dat «EU-bobo's gesubsidieerd naar Straatsburg vliegen»

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Subsidievlucht EU-bobo»?¹

Antwoord

Ja

Vraag 2

Klopt het dat Frankrijk, met medeweten van de Europese Commissie, bijna 4 miljoen euro uitgeeft om een onrendabele lijnvlucht tussen Amsterdam en Straatsburg voor Europarlementariërs en EU-ambtenaren in de lucht te houden? Zo ja, vindt u dat niet hypocriet? Deelt u de mening dat ze ook prima per bus kunnen gaan voor enkele tientjes per ticket?

Antwoord

De Franse luchtvaartmaatschappij Amelia vliegt sinds april 2022 tussen Amsterdam en Straatsburg. Ze zullen deze vluchten drie jaar lang uitvoeren. Deze vlucht staat in de Europese Unie op de lijst van «Public Service Obligations» (PSOs). Indien geen enkele luchtvaartmaatschappij belangstelling heeft voor de exploitatie van de route van een PSO, kan een lidstaat de toegang tot de route beperken tot één luchtvaartmaatschappij en haar verliezen als gevolg van de PSO compenseren.

Vraag 3

Klopt het dat er voor medewerkers van het Europees Parlement zelfs een financiële prikkel is om het subsidievliegtuig te nemen?

Antwoord

Het kabinet gaat niet over de vliegreizen die medewerkers van het Europees Parlement maken. Navraag leert dat de huidige regels van het Europees Parlement voor dienstreizen zijn gebaseerd op de keuze van de meest kosteneffectieve optie. Reiskosten worden vergoed tegen het voordeligste beschikbare tarief. Personeelsleden die voor een duurdere reisoptie kiezen, dragen zelf de daaruit voortvloeiende extra kosten. Indien reizen per vliegtuig de voordeligste optie is, wordt de prijs van de vliegtuigtickets het referentievoorstel. De regels voor dienstreizen van het Europees Parlement worden momenteel herzien. In de nieuwe regels worden groenere opties overwogen.

Vraag 4

Worden er vanuit de Europese begroting nog meer financiële prikkels gegeven aan EU-functionarissen om deze vlucht te nemen of zich anderszins per vliegtuig te verplaatsen?

Antwoord

De EU-instellingen zetten in op de meest kosteneffectieve optie voor dienstreizen.

Vraag 5

Hoeveel euro belastinggeld wordt er jaarlijks vanuit de EU-begroting uitgegeven aan (reiskostenvergoedingen van) verplaatsingen per vliegtuig?

¹ Telegraaf, 31-03-2023, EU bobo's reizen met gesubsidieerde vluchten naar Straatsburg: «dit is idioot»: <https://www.telegraaf.nl/nieuws/1649323862/eu-bobo-s-reizen-met-gesubsidieerde-vluchten-naar-straatsburg-dit-is-idioot>.

Antwoord

Op basis van een eigen inventarisatie van beschikbare begrotingsdata is de inschatting dat de totale jaarlijkse uitgaven (2023) vanuit de EU begroting aan reiskosten liggen rond de € 150 miljoen (incl. kosten reisbureau, hotelovernachtingen en onkostenvergoedingen). Hierbij is gekeken naar alle EU-instellingen en geen onderscheid gemaakt in vervoerstype of kostenpost. Tijdens het begrotingscomité van 9 maart jl. werd de stijging (27,5%) van de reiskosten van de Raad voor 2024 besproken. Nederland heeft zich met een groep andere lidstaten kritisch uitgelaten over de stijging van de reiskosten en zal aandacht blijven vragen voor een prudente ontwikkelingen van deze uitgavenpost.

Vraag 6

Hoe groot is het jaarbudget voor het gebruik van privéjets?

Antwoord

Zie het antwoord op vraag 5.

Vraag 7

Wat kostte de vlucht van de voorzitter van de Europese Raad, de heer Charles Michel, naar de VN-klimaatop in Egypte per privéjet?

Antwoord

De kosten voor deze vlucht bedroegen volgens het kantoor van de voorzitter van de Europese Raad € 15.722,18.

Vraag 8

Wanneer komt er eindelijk een einde aan het verhuiscircus richting Straatsburg?

Antwoord

Zoals bekend is het kabinet voorstander van één zetel voor het Europees Parlement. Hiervoor is echter een verdragswijziging nodig.

Vraag 9

Bent u bekend met de vliegbelasting die – dankzij dit kabinet – sinds 2023 al ruim verdrievoudigd is?² Hoe beoordeelt u deze vliegtaks in verhouding tot deze subsidievluchten?

Antwoord

Het kabinet wil belastingen vergroenen. Ook wil het kabinet dat (vlieg)reizigers duurzamere keuzes (kunnen) maken en meer rekening houden met het milieu. Daarom geldt sinds 1 januari 2021 een vliegbelasting voor alle passagiers die vertrekken vanaf een Nederlandse luchthaven. Het kabinet zet daarnaast nog steeds in op Europese afspraken over belastingen op luchtvaart, omdat Europa gezamenlijk klimaatdoelen heeft gesteld. De Europese Commissie heeft op 14 juli 2021 eerste stappen gezet door de belasting op brandstof voor de luchtvaart op te nemen in het pakket Fit-for-55.

Vraag 10

Bent u bekend met het onderzoek van het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat dat de vliegbelasting nóg verder wil verhogen, naar zelfs 150 euro extra per persoon, om aan de onzinnige klimaatdoelstel-

² Belastingplan 2023: <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/belastingplan/klimaat/vliegbelasting>.

lingen te voldoen?³ Erkent u dan ook de hypocrisie: wat voor hardwerkende Nederlanders geldt, is blijkbaar niet van toepassing voor EU-patsers?

Antwoord

Het Interdepartementaal Beleidsonderzoek (IBO) Klimaat, waarvan het eindrapport «Scherpe doelen, scherpe keuzes» heet, had als opdracht om aanbevelingen voor aanvullend normerend en beprijzend nationaal klimaatbeleid te doen om de nationale 2030-doelstelling te behalen. Het gaat dus om een onafhankelijk rapport met aanbevelingen. In het voorjaar heeft het kabinet besloten over aanvullende klimaatmaatregelen. Het kabinet heeft besloten in het pakket af te zien van verdere verhoging van de vliegbelasting.

Vraag 11

Deelt u de mening dat u deze vliegshow, met gesubsidieerde privéjets, zelf in stand houdt dankzij dit kabinetsbeleid waar privévluchten zijn uitgezonderd op het klimaatbeleid, terwijl gewone vakantievluchten wel extra worden belast?

Antwoord

Privéjets zijn niet uitgezonderd van het klimaatbeleid en vallen grotendeels binnen het bestaande klimaatbeleid voor de luchtvaart, zie ook de Kamerbrief over het luchtvaartbeleid (Kamerstuknummer: 31 936, nr. 1053). Het kabinet streeft in het klimaatbeleid voor de luchtvaart over het algemeen naar zo min mogelijk uitzonderingen, waaronder dus voor privéjets.

Vraag 12

Kunt u in Brussel kenbaar maken dat ze eens moeten stoppen al die klimaatdictaten over ons uit te strooien?

Antwoord

Het klimaatbeleid in de EU wordt gezamenlijk met de Europese Commissie, Europese Parlement en met alle EU-lidstaten ontwikkeld en vastgesteld. Het gaat hier om het reguliere proces waarbij wetgeving en beleid via de gebruikelijke procedures op alle beleidsterreinen, waaronder ook klimaat, die in de EU zijn afgesproken, tot stand komen. Het kabinet informeert de Kamer steeds vooraf over de kabinetsinzet en gaat met de Kamer hierover in debat.

³ Kamerbrief over aanbieding eindrapport «Scherpe doelen, scherpe keuzes: IBO aanvullend normerend en beprijzend nationaal klimaatbeleid voor 2030 en 2050»: Kamerbrief over aanbieding eindrapport «Scherpe doelen, scherpe keuzes: IBO aanvullend normerend en beprijzend nationaal klimaatbeleid voor 2030 en 2050» | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl.