

# FAQ – Fossielvrij NL & Reclame Fossielvrij

## Waar draait de KLM-zaak om?

De zaak draait om reclame-uitingen van KLM over hun klimaatinspanningen, die door Fossielvrij NL en Reclame Fossielvrij misleidend worden geacht. Specifiek gaat het om:

- uitingen over CO<sub>2</sub>-compensatie door aankoop van “SAF” (alternatieve brandstoffen) of (her)bebossingprogramma’s
- beweringen dat KLM op weg is naar is een “duurzamere toekomst” en dat ze zich hebben verbonden aan het klimaatakkoord van Parijs
- het gebruik van het woord “duurzamer” voor een product dat inherent vervuilend is.

In de reclames probeert KLM klimaatzorgen van de consument weg te nemen: ook als je om het klimaat geeft, kun je met een gerust hart bij KLM aan boord stappen. Fossielvrij vindt dat KLM geen reclames mag maken over hun positieve bijdragen aan een duurzamere toekomst, of het halen van klimaatdoelen, zolang het bedrijf in werkelijkheid juist bijdraagt aan het verergeren van de klimaatcrisis en inzet op groei.

[Zie hier een uitgebreider overzicht van de reclame-uitingen](https://gofossilfree.org/nl/fossielvrij-vs-klm-waar-gaat-de-rechtszaak-over/) waar deze zaak over gaat.  
<https://gofossilfree.org/nl/fossielvrij-vs-klm-waar-gaat-de-rechtszaak-over/>

## Is dit de eerste zaak tegen greenwashing van de luchtvaart?

De rechtszaak was op het moment van de dagvaarding de eerste tegen greenwashing van de luchtvaart. Inmiddels heeft een Oostenrijkse consumentenorganisatie een rechtszaak ingediend en gewonnen tegen Austria Airlines. Deze uitspraak beperkt zich tot het gebruik van de term CO<sub>2</sub>-neutraal.

In juni 2023 heeft BEUC, de Europese overkoepelende organisatie van consumentenorganisaties (zoals in Nederland de Consumentenbond), een klacht ingediend bij de Europese Commissie tegen 17 luchtvaartmaatschappijen. De klacht van BEUC is gebaseerd op hetzelfde recht als onze KLM-zaak en gaat om vergelijkbaar misleidend gebruik van termen als duurzaam, verantwoordelijk en groen. Dit laat zien dat de advertentiestrategie van KLM ook door andere luchtvaartmaatschappijen gebruikt wordt.

Een klant in de VS van Delta Air Lines, partner en aandeelhouder van Air France-KLM, is een juridische procedure begonnen tegen de Amerikaanse luchtvaartmaatschappij. De klant ageert tegen Delta’s claim dat het bedrijf ’s werelds eerste CO<sub>2</sub>-neutrale luchtvaartmaatschappij is.

## Hoe lobbyt KLM tegen klimaatbeleid?

Europese luchtvaartmaatschappijen blijven de grootste tegenstanders van Europese klimaatwetgeving volgens [onderzoek van InfluenceMap](#), en Air France-KLM is een van de meest negatief geëngageerde bedrijven van alle luchtvaartmaatschappijen.

[https://influencemap.org/site/data/000/025/Air-France-KLM\\_Investor-Briefing\\_Dec\\_2023.pdf](https://influencemap.org/site/data/000/025/Air-France-KLM_Investor-Briefing_Dec_2023.pdf)

## **Wat is de klimaatimpact van vliegen?**

De luchtvaart veroorzaakt CO<sub>2</sub>-uitstoot door de winning en raffinage van olie door de olie-industrie en vervolgens door de verbranding van kerosine in straalmotoren. De totale CO<sub>2</sub>-uitstoot van de luchtvaartsector is de afgelopen decennia sneller gegroeid dan elke andere sector, omdat de luchtvaart voortdurend is gegroeid. Door deze groei zal het aandeel van de luchtvaart in de wereldwijde CO<sub>2</sub>-uitstoot de komende decennia verder toenemen, mogelijk tot 20% in 2050 in een scenario met een zwak klimaatbeleid.

CO<sub>2</sub>-uitstoot is niet het grootste klimaatprobleem van de luchtvaart. De luchtvaart veroorzaakt ook 'niet-CO<sub>2</sub> opwarmende effecten' door de uitstoot van stikstofoxiden en condensatiestrepen van waterdamp en de vorming van hoge wolken.

Slechts 1% van de wereldbevolking veroorzaakt 50% van de commerciële luchtvaartemissies, terwijl de overgrote meerderheid van de mensen wereldwijd nog nooit heeft gevlogen.

## **Waarom is SAF (alternatieve brandstof) geen oplossing?**

De luchtvaartindustrie vertrouwt op het promoten van valse technologische oplossingen om haar licentie om te groeien te behouden, waaronder 'Duurzame Vliegtuigbrandstof' (SAF). Maar SAF wordt gemaakt van biobrandstoffen, die zeer schaars zijn en risico's van ontbossing, landroof en fraude met zich meebrengen.

Hoewel KLM en de industrie adverteren met het plan om in 2030 10% alternatieve brandstoffen te hebben, heeft KLM zelfs meer dan dit nodig voor haar emissiedoelen en experts zeggen dat het maximaal haalbare iets meer dan 5% is in 2030 (nog afgezien van kosten en logistiek). Dit zal een beperkte impact hebben op de CO<sub>2</sub>-reductie. Biobrandstoffen zijn ook geen oplossing voor andere gassen die de luchtvaart uitstoot, terwijl de klimaatimpact daarvan groter is dan van CO<sub>2</sub>.

## **Waarom roept u op tot een advertentieverbod?**

Sterke Europese publieke steun [voor klimaatactie](#) zet consumenten aan om bij hun aankopen rekening te houden met de impact op het klimaat, vooral bij reizen. Greenwashing door bedrijven die fossiele brandstoffen maken of gebruiken verstoort echter de perceptie van duurzaamheid.

Net als tabaksfabrikanten die misleiden over gezondheidsrisico's, gebruiken deze bedrijven reclame om de aandacht af te leiden van hun schadelijke gevolgen, waardoor klimaatmaatregelen worden vertraagd.

Rechtbanken kunnen greenwashing per geval aanpakken, maar er is dringend een systemische oplossing nodig.

De Nederlandse regering heeft onlangs gedragswetenschappers om advies gevraagd over de maatregel. Het antwoord bevatte een aanbeveling om een verbod op advertenties voor fossiele brandstoffen in te voeren, naast andere maatregelen zoals waarschuwingen over de gezondheid van producten.

[https://ec.europa.eu/clima/citizens/citizen-support-climate-action\\_en](https://ec.europa.eu/clima/citizens/citizen-support-climate-action_en)