

Vergaderjaar 2018–2019

**35 205**

## **Wijziging van de Wet belastingen op milieugrondslag (Wet vliegbelasting)**

**Nr. 5**

### **VERSLAG**

Vastgesteld 25 juni 2019

De vaste commissie voor Financiën, belast met het voorbereidend onderzoek van bovenstaand wetsvoorstel, heeft de eer als volgt verslag uit te brengen van haar bevindingen.

Onder het voorbehoud dat de regering de vragen en opmerkingen in dit verslag afdoende zal beantwoorden, acht de commissie hiermee de openbare behandeling van het voorstel van wet voldoende voorbereid.

De voorzitter van de commissie,  
Anne Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,  
Freriks

<b>Inhoudsopgave</b>	<b>Blz.</b>
Inleiding	2
Algemeen	3
1. Inleiding	3
2. Europese route	6
3. Onderzoek	9
3.1. Opzet van het onderzoek	9
3.2. Uitkomsten van het onderzoek	9
3.2.1. Hoofdpijnen	10
3.2.2. Varianten	11
4. Internetconsultatie	12
4.1. Samenvatting	12
4.2. Verwerking van de internetconsultatie	12
5. Overwegingen bij de keuze van een vliegbelasting waarbij transferpassagiers zijn uitgezonderd	12
6. Vormgeving en tarieven van de vliegbelasting	14
7. Budgettaire aspecten	17
8. Gevolgen voor bedrijfsleven en burger	17
9. Uitvoeringskosten Belastingdienst	17
10. Evaluatie	17
11. Inwerkingtreding	18
Artikelsgewijze toelichting	18
Overig	18

## **INLEIDING**

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de wijziging van de Wet belastingen op milieugrondslag (Wet vliegbelasting). Deze leden zien deze wet als uitwerking van de afspraak in het regeerakkoord waarbij ingezet wordt op een Europese belasting op luchtvaart in het kader van de voor 2019 geplande onderhandelingen over klimaatdoelen van «Parijs». Mocht deze route en een mogelijke heffing op lawaaiige en vervuilende vliegtuigen onvoldoende opleveren is met ingang van 2021 een vliegbelasting aangekondigd. Kan de regering uitgebreid ingaan op de Europese verkenning die heeft plaatsgevonden? Welke gesprekken staan nog gepland? Kan de regering bevestigen dat er alleen een vliegbelasting wordt ingevoerd en geen andere heffingen voor de luchtvaart conform het regeerakkoord?

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van de Wet vliegbelasting. Deze leden achten het rechtvaardig dat nu ook de luchtvaart, net als andere vormen van vervoer, belast wordt om de externe effecten van vliegen te beprijzen. Deze leden achten het daarbij van belang dat rekening gehouden wordt met de tarieven in andere landen om te voorkomen dat vluchten enkel verplaatst worden naar een andere luchthaven zonder dat er milieueffecten optreden.

De leden van de D66-fractie hebben met interesse kennis genomen van de Wet vliegbelasting. D66 steunt de inzet van het regering op verdere fiscale vergroening, waaronder de vliegbelasting. Zij hebben hierbij nog enkele vragen en opmerkingen.

De leden van de fractie van GroenLinks hebben met interesse kennisgenomen van het wetsvoorstel. Zij zijn blij dat er eindelijk een vliegbelasting gaat komen, maar hadden graag gezien dat de regering verder was gegaan met het verduurzamen van de luchtvaart.

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van de Wet vliegbelasting en hebben daarbij nog een aantal vragen die zij beantwoord willen zien voor zij kunnen beslissen over de verdere behandeling van het wetsvoorstel.

De leden van de PvdA-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het wetsvoorstel Wet vliegbelasting. Zij steunen de invoering van een vliegbelasting. Vliegverkeer is momenteel sterk onderbelast. Iedere correctie daarop achten zij wenselijk. De leden van de PvdA-fractie hechten er sterk aan te benadrukken dat dit slechts het begin hoort te zijn. Welke concrete stappen neemt de regering om ervoor te zorgen dat de luchtvaartsector een redelijke belasting gaat betalen, die recht doet aan externe kosten als milieuvervuiling, CO<sub>2</sub>-uitstoot, lawaaioverlast enzovoorts? Voorts hebben de leden van de PvdA-fractie enkele vragen over het voorstel.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben met interesse en instemming kennisgenomen van de Wet vliegbelasting. Deze leden zien de voorgestelde introductie van een vliegbelasting als een goed begin.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie hebben kennis genomen van de stukken en hebben daarover enkele kritische vragen en opmerkingen.

De leden van de SGP-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het voorliggende wetsvoorstel. Deze leden zijn voorstander van een stevige vliegbelasting, zodat enigszins recht gedaan wordt aan het principe «de vervuiler betaalt» en vliegen minder aantrekkelijk wordt gemaakt in vergelijking met alternatieve vervoersopties en bestemmingen.

## **ALGEMEEN**

De leden van de fractie van GroenLinks constateren dat de Raad van State vragen heeft gesteld over de balans tussen het realiseren van belastingopbrengst en het realiseren van een milieueffect. Kan de regering meer inzicht bieden in hoe zij aankijkt tegen de balans tussen het realiseren van de budgettaire opbrengst en het realiseren van het gedragseffect?

### **1. Inleiding**

De leden van de VVD-fractie vragen of de regering een toelichting kan geven op het verschil in kosten tussen een vliegticket naar Berlijn en een kaartje via het spoor naar Berlijn waarbij ook rekenschap gegeven wordt van de overheidskosten voor aanleg en beheer en/of andere overheidskosten voor spoor en luchtroute?

De leden van de VVD-fractie vragen of de regering de mening deelt dat het sec duurder maken van vliegen niet de juiste stimulans is voor alternatieve vervoerswijzen zoals de trein. Erkent de regering dat het gebruiksgemak, frequentie, concurrentie en snelheid ook essentiële factoren zijn? Op welke manier wordt hier rekenschap van gegeven?

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van het overzicht van vormen van vliegbelasting in Europa. Is dit overzicht een actueel overzicht? Om wat voor soort belastingen gaat het in de verschillende landen en wat is de hoogte van deze belastingen? Kan de regering een overzicht geven van vliegbelasting buiten Europa voor een aantal relevante bestemmingen?

De leden van de VVD-fractie vragen of de regering een toelichting kan geven op de keuze voor tariefdifferentiatie bij de vliegbelasting die in 2008 in werking trad.

De leden van de VVD-fractie vragen of de regering een uitgebreide toelichting kan geven op de ambitie in het regeerakkoord om te komen tot een nieuwe luchtvaartnota waar slim en duurzaam de kernbegrippen zijn en hoe deze zich verhouden tot de vliegbelasting op tickets en vracht? Erkent de regering dat het niet heffen van btw en/of accijns alleen geldt voor de verkoop van tickets en brandstof? En dat over andere activiteiten de betreffende belastingen gewoon worden betaald?

De leden van de CDA-fractie constateren dat de regering in figuur 1 laat zien dat het aantal passagiers via Nederlandse luchthavens de afgelopen jaren fors gestegen is en de komende jaren naar verwachting ook fors blijft groeien. Kan de regering eenzelfde figuur geven van het aantal vrachtvliegtuigen, zo vragen deze leden. Naar aanleiding van figuur 2 vragen deze leden of de regering een overzicht kan geven van het soort heffing en de hoogte van de tarieven van de vliegbelasting in de Europese landen die reeds een vliegbelasting hebben ingevoerd.

De leden van de D66-fractie lezen dat de regering het onwenselijk acht om het missen van accijns en btw geheel te compenseren via de vliegbelasting. De regering wijst hierbij op factoren die van belang zijn voor een gelijk speelveld in de luchtvaartsector, zoals tarieven in omringende landen en mogelijke economische effecten. Deze leden vragen in hoeverre er nu sprake is van een gelijk speelveld tussen verschillende vormen van mobiliteit, zoals internationale treinreizen en vluchten. Hoeveel zou de vliegbelasting moeten opbrengen om de niet geheven accijnzen en btw op vliegbrandstof en btw op vliegtickets volledig te compenseren?

De leden van de D66-fractie verwelkomen de inzet van de regering om te komen tot Europese en internationale afspraken over accijns op kerosine. Deze leden vragen hoe dit voorstel werd beoordeeld door de verschillende partijen die aanwezig waren bij de door Nederland georganiseerde conferentie over betere CO<sub>2</sub>-beprijzing en de vliegbelasting op 20 en 21 juni 2019. Delen andere EU-lidstaten het standpunt dat een accijns op kerosine kan bijdragen aan de prikkel om energiezuiniger te vliegen en te kiezen voor minder belastende brandstoffen? Kan de regering bevestigen dat zij een maas in internationale luchtvaartregels heeft gevonden<sup>1</sup> om accijns op kerosine in te voegen? Kan de regering dit nader toelichten?

Genoemde leden lezen in het artikel «Belasting op vliegen scheelt uitstoot en schaadt de economie als geheel niet» in Trouw op 13 mei jongstleden dat er in andere sectoren een belasting van 33 cent per liter kerosine wordt geheven. Kan de regering dit bevestigen en duiden waarom dit verschil bestaat?

De leden van de D66-fractie vragen welke vormgeving voor de belasting van de luchtvaart het meest doelmatig en doeltreffend zou zijn in het terugdringen van negatieve effecten op het milieu, inclusief geluids-overlast. Deze leden zijn benieuwd naar de milieueffecten en gevolgen als met de vliegbelasting wordt beoogd op een hogere opbrengst, bijvoorbeeld 400 miljoen euro.

---

<sup>1</sup> <https://www.parool.nl/nederland/nederland-wil-naast-vliegtaks-accijns-op-kerosine-invoeren~bd18b763/>.

De leden van de fractie van GroenLinks vragen de regering waarom zij het onwenselijk acht om de externe milieukosten en de niet geheven accijns en btw volledig te compenseren via een vliegbelasting.

De leden van de fractie van GroenLinks vragen de regering of zij beamen dat de beoogde opbrengst van de belasting beperkt is en dat de omvang van de effecten daarom beperkt is. Overweegt de regering in de nabije toekomst verdergaande stappen te nemen?

Deelt de regering de mening van de fractie van GroenLinks dat een stapeling van kosten/belastingen in de luchtvaart niet per definitie slecht is? In hoeverre is een stapeling wenselijk? Waar ligt de grens? Is een stapeling van belastingen niet onvermijdelijk als we de verschillende kosten en maatschappelijke lasten van de luchtvaart eerlijk doorbelasten? Kan een verscheidenheid aan lasten ook worden gezien als een stimulans om bepaalde maatschappelijke kosten omlaag te brengen?

De leden van de fractie van GroenLinks vragen de regering wat zij een wenselijk einddoel vindt voor de vliegbelasting. Hoe zou de vliegbelasting er in 2030 uit moeten komen te zien? Of in 2050?

De leden van de fractie van GroenLinks vragen de regering of zij kan specificeren welk deel van de vluchten wordt gemaakt door welk deel van de bevolking. Klopt het dat sprake is van een kleine groep (zakelijke) reizigers die verantwoordelijk is voor een groot deel van de vluchten? Hoe gaat de regering ervoor zorgen dat deze groep zakelijke reizigers minder zal gaan vliegen, aangezien zij zich minder snel laten afschrikken door een belasting van € 7,-?

De leden van de fractie van GroenLinks vragen de regering hoeveel belasting de luchtvaart de afgelopen decennia had moeten betalen als zij op een vergelijkbare manier was belast als de trein.

Volgens de memorie van toelichting acht de regering het «onwenselijk om de externe milieukosten en de niet geheven accijns en btw volledig te compenseren via een vliegbelasting, omdat ook andere factoren van belang zijn, zoals de tarieven in ons omringende landen en mogelijke economische effecten». Als het hoofddoel niet is om externe milieukosten noch de misgelopen accijns en btw te compenseren, vragen de leden van de SP-fractie de regering te motiveren wat dan wel het hoofddoel van de instelling van een vliegbelasting is.

Verder constateren de leden van de SP-fractie dat de regering nergens toelicht hoe de opgehaalde vliegbelasting besteed gaat worden. Mogen deze leden concluderen dat de 200 miljoen euro opbrengst terugvloeit in de algemene middelen? En als dat zo is, in combinatie met een onduidelijk hoofddoel, is het dan niet zo dat de nu voorgestelde vliegbelasting niks meer is dan een manier om de staatskas te spekken?

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben om te beginnen wat feitelijke vragen. Hoe hoog is de prijselasticiteit van vliegen, zowel voor passagiers als voor vracht? Deze leden hebben dezelfde vraag voor wat betreft de kruiselasticiteit voor passagiers en vracht, zowel tussen vliegen en (vracht)autorijden als tussen vliegen en de (vracht)trein. Zijn deze elasticiteiten in Nederland vergelijkbaar met die in de ons omringende landen? En stel dat we het aantal passagiers via Nederlandse luchthavens niet meer zouden willen laten groeien, hoe hoog moet de vliegbelasting dan zijn, de verschillende relevante elasticiteiten indachtig? Wat zouden daarvan de effecten zijn? En hoe hoog zou de vliegbelasting moeten zijn om alle milieukosten van vliegen te dekken? Met andere woorden: hoeveel te goedkoop is vliegen vanuit het perspectief van de maatschap-

pelijke kosten? De opbrengst van de vliegbelasting is nu geraamd op 200 miljoen euro in 2021 (prijspeil 2017). Welke opbrengst hoort bij volledig internaliseren van de negatieve externaliteiten in de vliegbelasting? Wat is vanuit een brede welvaartseconomische benadering de optimale hoogte van het belasten van vliegen? Deze leden vragen ook de effecten zichtbaar te maken als gekozen zou worden voor een verdubbeling, verdriedubbeling, vervier- of vervijfvoudiging vanuit budgettaire perspectief van de vliegbelasting?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie pleiten voor een stevige krimp van de luchtvaartsector. Dat is nodig om de negatieve impact van de luchtvaart binnen de grenzen van het klimaat, leefomgeving (van mens en dier) en veiligheid te brengen. Ons doel om de opwarming van de aarde te beperken tot maximaal 1,5°C vraagt ons om in te grijpen in de luchtvaartsector. Erkent de regering dat de internationale luchtvaartsector in haar huidige koers rechtstreeks afstevent op het niet halen van het doel om de opwarming van de aarde te beperken tot maximaal 1,5°C? Zo nee, waarom niet?

De leden van de PvdD-fractie zijn van mening dat een adequate belasting op diverse onderdelen van de luchtvaart zeker onderdeel moet zijn van de onvermijdelijke krimp van de luchtvaartsector en de transitie naar een daadwerkelijk duurzaam mobiliteitssysteem. Deze leden hebben daar ook regelmatig concrete voorstellen voor gedaan, bijvoorbeeld via de motie Van Raan/Arissen<sup>2</sup> die de regering verzocht om met een plan van aanpak te komen voor de invoering van een vliegtaks en de heffing van accijns op kerosine. De VVD, CDA, D66, ChristenUnie, PVV, SGP, FvD en SP hebben tegen deze motie gestemd. De leden van de PvdD-fractie zien dit politieke speelveld gelukkig veranderen, maar wijzen eveneens op de noodzaak om tempo te maken met dergelijke belastingvoorstellen.

Naast een belasting op vliegtickets, moet ook zo snel mogelijk werk gemaakt worden van een stevige heffing op kerosine. Het is veelzeggend dat internationaal diverse blokkades zijn opgeworpen om hier snel werk van te maken. Het sluiten van bilaterale overeenkomsten op het heffen van belasting op kerosine behoort wel tot de mogelijkheden. De leden van de PvdD-fractie verzoeken de regering daarom om, parallel aan het invoeren van de voorgestelde vliegbelasting, ook zo snel mogelijk werk te maken van het sluiten van dergelijke bilaterale overeenkomsten om belasting te heffen op kerosine.

Momenteel wordt de luchtvaartsector echter nog op buitensporige wijze gesubsidieerd, zoals onder andere werd aangetoond door de onderzoeksjournalistiek van Ties Joosten in het artikel «Een goedkoop vliegticket komt niet uit de lucht vallen»<sup>3</sup>. Het lid Van Raan (PvdD) stelde hier recent een reeks Kamervragen over<sup>4</sup>.

Bestaande internationale instrumenten zoals het Carbon Offsetting Scheme for International Aviation (CORSIA) en Europese systeem voor handel in emissierechten (EU ETS) kennen beide zodanig veel gebreken dat ze niet doen wat nodig is om de uitstoot van de luchtvaartsector daadwerkelijk naar beneden te brengen. Erkent de regering de gebreken van deze instrumenten? Zo nee, waarom niet?

## **2. Europese route**

De leden van de VVD-fractie vragen of de regering de uitkomsten van de internationale conferentie over CO<sub>2</sub>-beprijzing en het belasten van het vliegverkeer op 20 en 21 juni 2019 kan delen. Hoeveel landen waren bij

<sup>2</sup> Kamerstukken II, vergaderjaar 2017–2018, 31 936, nr. 404.

<sup>3</sup> Follow The Money, 22 juni 2019.

<sup>4</sup> 2019D27023.

deze conferentie aanwezig en wat zijn de uitkomsten en vervolgstappen? Is de regering nog steeds van mening dat een Europese aanpak de meest wenselijke is? Zo ja, is de regering bereid om tot het laatste moment voor invoering voor een Europese aanpak te gaan? Zo nee, waarom niet?

De leden van de VVD-fractie lezen dat de Europese route een lange weg is. Zijn er gesprekken gevoerd met gelijkgezinde lidstaten om de vliegbelasting vorm te geven met en door een groep koplopers? Zo ja, wat zijn de uitkomsten? Zo nee, waarom niet?

Zit er een horizonbepaling in de wet vanwege de inspanning om een Europese vliegtaks vast te stellen? Zo nee, waarom niet? En kunt u deze horizonbepaling alsnog in de wet opnemen?

Welke gesprekken zijn er met België over de invoering van een vliegtaks? Hoe is het krachtenveld in België?

De leden van de VVD-fractie vragen of de regering kan aangeven welke scenario's zij ziet voor een invoering van een Europese vliegbelasting. Gaat de regering ook na invoering van de vliegbelasting door met haar inzet om te komen tot een Europese vliegbelasting? Kan de regering bevestigen dat indien dit het geval is het huidige wetsvoorstel wordt ingetrokken of gewijzigd tot een Europese vliegbelasting waarbij er geen dubbele belasting kan plaatsvinden? Hoe snel kan het voorliggende wetsvoorstel buiten werking worden gesteld wanneer de regering in haar inzet slaagt om tot een geharmoniseerde belasting te komen?

De leden van de CDA-fractie hechten zeer aan de in het regeerakkoord opgenomen verschillende varianten van een vliegbelasting. Een vliegbelasting is immers veel effectiever en heeft minder grenseffecten als verschillende Europese landen deze samen invoeren. En een heffing op lawaaiige vliegtuigen kan zorgen voor minder geluidsoverlast voor omwonenden. Door de combinatie van een heffing op lawaaiige en vervuilende vliegtuigen en een ticketbelasting worden zowel voor passagiers als voor het vrachtvervoer de negatieve externe milieueffecten gedeeltelijk geïnternaliseerd.

De leden van de CDA-fractie danken het kabinet voor de organisatie van de internationale conferentie over CO<sub>2</sub>-beprijzing en het belasten van het vliegverkeer op 20 en 21 juni 2019. Kan de regering aangeven wat de uitkomsten zijn van deze conferentie op de drie besproken punten van een gecoördineerde ticketbelasting, het heffen van accijns en een CO<sub>2</sub>-heffing?

De leden van de D66-fractie vragen of de regering een inschatting kan maken van het Europese krachtenveld met betrekking tot de verschillende varianten van vliegbelasting, zijnde de tickettaks, accijns op kerosine en btw, mede op basis van het door de Staatssecretaris van Financiën georganiseerde congres over CO<sub>2</sub>-beprijzing en het belasten van het vliegverkeer.

De leden van de D66-fractie vragen hoeveel accijns en btw per vlucht en per passagier voor een volle tank aan kerosine van het meest gebruikte vliegtuig op Schiphol zou moeten worden geheven als kerosine op dezelfde wijze zou worden belast als diesel voor automobilisten. Hoeveel accijns en btw zou dit per vlucht en per passagier kosten als kerosine op dezelfde manier belast werd als kerosine?

De leden van de D66-fractie vragen of de regering kan aangeven hoeveel CO<sub>2</sub> er per passagier wordt uitgestoten bij een treinreis van Schiphol naar Parijs Charles de Gaulle. Kan de regering aangeven hoeveel CO<sub>2</sub> er per passagier wordt uitgestoten bij een vlucht van Schiphol naar Parijs Charles de Gaulle? Kan de regering aangeven hoeveel belasting wordt geheven over een treinreis van Schiphol naar Parijs Charles de Gaulle?

Kan de regering aangeven hoeveel belasting wordt geheven over een vlucht van Schiphol naar Parijs Charles de Gaulle?

De leden van de D66-fractie lezen dat het onuitvoerbaar zou zijn om btw te heffen over alleen het Nederlandse gedeelte van alle vluchten van en naar Nederland. Kan de regering gedetailleerd uiteenzetten waarom dit onuitvoerbaar zou zijn?

De leden van de fractie van GroenLinks vragen de regering naar de meest actuele stand van zaken van een Europese route. Heeft de internationale conferentie over CO<sub>2</sub>-beprijzing en het belasten van het vliegverkeer op 20 en 21 juni 2019 nog tot nieuwe ontwikkelingen geleid?

Het valt de leden van de SP-fractie op dat de regering geen duidelijk overzicht heeft gemaakt van de vormen van vliegbelasting in EU-lidstaten. Er is wel een overzichtskaart met daarin aangegeven welke landen een vorm van vliegbelasting hebben, maar er wordt niet expliciet gemaakt hoe die belasting eruit ziet, en met welke tarieven wordt gewerkt. De leden van de SP-fractie vragen de regering om een overzicht aan te leveren met daarin gespecificeerd hoe er belasting geheven wordt en waarop. Deze leden willen graag weten of in andere lidstaten belasting geheven wordt op transferpassagiers, en zo ja wat het aandeel (zowel relatief als absoluut) transferpassagiers in het betreffende land en de luchthaven(s) is.

De leden van de PvdA-fractie constateren dat de paragraaf over Europese mogelijkheden tamelijk pessimistisch is opgesteld. De leden van de PvdA-fractie onderkennen dat Europese regelgeving misschien niet binnen een jaar is opgesteld, maar achten het zeker geen onbegaanbare weg. Kan de regering een vergelijking sturen van vliegbelastingen in EU-lidstaten, en daarbij aangeven wat de overeenkomsten en verschillen tussen de gekozen stelsels zijn? Is de regering bereid zich volledig in te zetten voor een Europese vliegbelasting, alsmede hervormingen op btw-gebied? De regering heeft zich reeds uitgelaten over de wenselijkheid van het belasten van kerosine. In hoeverre bestaat hier draagvlak voor in andere lidstaten?

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren met instemming dat deze Staatssecretaris niet alleen dit wetsvoorstel heeft ingediend, maar ook andere inspanningen verricht om een echt begin te maken met het internaliseren van externe kosten. Zo heeft hij onlangs een internationale conferentie georganiseerd met als doel steun te verwerven voor het heffen van belastingen op vliegen, bijvoorbeeld door het heffen van accijns op kerosine. Wat waren de uitkomsten van deze conferentie? Hoeveel en welke (nieuwe) medestanders heeft de Staatssecretaris in de Europese Unie kunnen vinden? Welk resultaat hoopt en verwacht hij bij de nieuwe Europese Commissie te bereiken? Wat zijn de vervolgstappen van de Staatssecretaris? Welke bilaterale stappen horen daarbij? De leden van de ChristenUnie-fractie hopen zeer dat zijn inspanning eraan bij zullen dragen dat voor vliegen vergeleken met andere wel belaste vormen van mobiliteit een eerlijker prijs betaald gaat worden, in Nederland, in de EU en wereldwijd.

De leden van de PvdD-fractie constateren dat Nederland zich op de conferentie over CO<sub>2</sub>-beprijzing en het belasten van het vliegverkeer op 20 en 21 juni 2019 presenteerde als internationale voorvechter voor het heffen van belastingen op diverse onderdelen van de luchtvaartsector. Deze leden wijzen er echter op dat Nederland zeker nog geen koploper is in het internationale speelveld van belastingen op verschillende onderdelen van de luchtvaartsector. Diverse landen om ons heen hebben



bijvoorbeeld reeds een belasting op vliegtickets: Duitsland, Frankrijk, het Verenigd Koninkrijk, Italië, Oostenrijk, Zweden en Noorwegen. In tegenstelling tot deze Europese koplopers, staat Nederland in het betreuwenswaardige lijstje van landen dat juist haar tickettaks heeft ingetrokken.

Er is in de ogen van deze leden daarom geen enkele reden om ons op de borst te kloppen, laat staan om nog langer te wachten met het instellen van een vliegtaks.

Rond de conferentie over CO<sub>2</sub>-beprijzing en het belasten van het vliegverkeer op 20 en 21 juni 2019 viel het de leden van de PvdD-fractie op dat er vanuit het kabinet verschillende geluiden te horen waren over het heffen van belastingen op verschillende onderdelen van de luchtvaartsector. Welke lessen heeft de regering geleerd tijdens deze conferentie? Heeft de regering advies gekregen van andere landen? Zo ja, welke adviezen? Erkent de regering dat het heffen van belasting op kerosine, naast de invoering van een tickettaks, een volstrekt logische stap is die zo snel mogelijk gezet moet worden? Zo nee, waarom niet? Welke contacten heeft de regering gelegd voor het opstellen van bilaterale overeenkomsten over de invoering van een heffing op kerosine? Op welke termijn kunnen we daar de eerste resultaten van verwachten?

### **3. Onderzoek**

De leden van de fractie van GroenLinks vragen de regering of het klopt dat, in het geval van het hoge economische scenario, de uitstoot van PM<sub>10</sub> en NO<sub>x</sub> alleen maar zal toenemen door dit wetsvoorstel. Hoe gaat de regering hiervoor compenseren? Gaat de regering in dat geval het tarief verhogen? Wat zijn de maatschappelijke kosten van deze (extra) emissies, bijvoorbeeld voor de gezondheid en voor de natuur?

#### *3.1 Opzet van het onderzoek*

De leden van de SP-fractie merken op dat de regering met de vliegbelasting stuurt op een beoogde opbrengst van 200 miljoen euro (bij het prijspeil van 2017). De basis voor dit bedrag ligt in het regeerakkoord van 2017, maar nergens wordt gespecificeerd waarom het bedrag op 200 miljoen euro is vastgesteld. Kan de regering toelichten waarom de opbrengst 200 miljoen euro moet zijn? De regering stelt zelf al dat een vliegbelasting van 200 miljoen euro slechts een gedeeltelijke compensatie vormt van het misgelopen bedrag wanneer wel accijns en btw op brandstof en btw op vliegtickets wordt geheven. Kan de regering inzichtelijk maken welk bedrag de vliegbelasting zou moeten opbrengen wanneer wel op een volledige compensatie van misgelopen accijns en alle btw wordt gestuurd? En met welk bedrag moet dat nog verhoogd worden als de externe milieukosten ook worden doorgerekend in de vliegbelasting?

#### *3.2. Uitkomsten onderzoek*

De leden van de D66-fractie lezen dat een belasting per de maximum take-off weight van vliegtuigen vooral het vrachtverkeer in de lucht zou treffen en 32% minder vluchten, maar ook de grootste milieuwinst zou opleveren. Deze leden vragen hoe veel de vrachtluchtsector bijdraagt aan de totale opbrengsten en bredere welvaartskosten van de luchtvaart in Nederland.

De leden van de D66-fractie vragen op welke wijze de regering zich inzet om het Europees en internationaal treinverkeer te verbeteren.

De leden van de D66-fractie vragen om te bevestigen dat deze belasting niet direct zal worden teruggesluisd naar de luchtvaartsector, maar ten goede komt van algemene middelen, waaruit bijvoorbeeld ook het spoor kan worden versterkt.

In «A study on aviation ticket taxes» wordt een vergelijking gemaakt van de vliegbelastingen in andere landen. Hieruit blijkt dat de meeste Europese landen hebben gekozen voor een gedifferentieerde belasting naar afstand. Deze studie stelt dat differentiatie leidt tot een efficiënter systeem. Heeft de regering hier kennis van genomen? Waarom is dan toch gekozen voor een vlakke taks vragen de leden van de fractie van GroenLinks.

De leden van de fractie van GroenLinks vragen de regering wat de effecten zouden zijn als een vliegbelasting wordt ingevoerd die niet op basis van het aantal passagiers maar op basis van het aantal gevlogen kilometers belast.

De leden van de fractie van GroenLinks vragen de regering wat de effecten zouden zijn als een vliegbelasting wordt ingevoerd die niet op basis van het aantal passagiers maar op basis van de hoeveelheid verbruikte brandstof belast.

De leden van de fractie van GroenLinks vragen de regering wat de effecten zouden zijn als een vliegbelasting wordt ingevoerd die niet op basis van het aantal passagiers maar op basis van de CO<sub>2</sub>-uitstoot belast.

Deelt de regering de mening van de leden van de fractie van GroenLinks dat een vliegbelasting een prikkel moet bieden om externe negatieve effecten te beperken?

### *3.2.1 Hoofdlijnen*

De leden van de VVD-fractie vragen of de regering kan toelichten wat bedoeld wordt met «een belasting op luchtvaart heeft een positief, maar beperkt effect op de Nederlandse welvaart»? Kan de regering duiden welke passagiers en luchtvaartmaatschappijen de vliegbelasting gaan betalen?

Kan de regering de reductie van de CO<sub>2</sub>-uitstoot, geluid en fijnstof kwantificeren?

Kan de regering een toelichting geven op de verschuiving tussen de verschillende verkeerssegmenten, de verwachting hoe deze verschuiving eruit gaat zien en kan de regering ingaan op de gevolgen van deze verschuiving?

De leden van de VVD-fractie vragen of de regering een cijfermatige onderbouwing kan delen waaruit blijkt dat het afnemen van het uitgaande toerisme leidt tot hogere bestedingen in het binnenland en de cijfermatige onderbouwing dat de hogere bestedingen groter zijn dan de dalende bestedingen van buitenlandse toeristen die niet naar Nederland komen? Op welke manier leidt de vliegbelasting kwantificeerbaar tot vergroening?

De leden van de CDA-fractie achten het positief dat de vliegbelasting een positief effect heeft op het milieu met een lichte reductie van de CO<sub>2</sub>-uitstoot, het geluid en de fijnstof. Deze leden vragen wel in navolging op de Raad van State of de regering meer inzicht kan bieden in de mate waarin de negatieve milieueffecten van vliegen beprijsd worden en in de soort kosten waar de beprijzing op ziet. Hoe verhoudt deze beprijzing zich met de CO<sub>2</sub>-uitstootbeprijzing als gevolg van het Europese ETS sinds 2012 en in de toekomst de mondiale CORSIA? Kan de regering een nadere toelichting geven over de werking van de beprijzing in het mondiale kader

van CORSIA? In hoeverre sluit het wetsvoorstel bij deze twee regulerende kaders aan?

Naast het milieueffect heeft de vliegbelasting een welvaartverhogend effect, omdat de belasting deels wordt opgebracht door buitenlandse passagiers en luchtvaartmaatschappijen. Betekent dit dat een Europese vliegbelasting geen of een minder welvaartverhogend effect heeft, zo vragen de leden van de CDA-fractie. Deze leden vragen zich tevens af waarom een vliegbelasting leidt tot minder uitgaand toerisme en niet tot een verschuiving van vakantie-reizen per vliegtuig naar vakantie-reizen met een ander vervoersmiddel.

De leden van de CDA-fractie vragen of er ook is overwogen om met de vormgeving van de vliegbelasting meer richting te geven aan de verduurzaming van de luchtvaart. Heeft de regering gekeken naar varianten die sterker sturen op verduurzaming, bijvoorbeeld door gebruik van biokerosine of vliegtuigen met minder emissies?

Heeft de regering aanvullend op de vliegbelasting ook gekeken naar niet-financiële maatregelen die effect zouden kunnen hebben op het gedrag van passagiers (zowel zakelijke reizigers als particulieren) in die zin dat zij minder reizen, gaan kiezen voor andere vervoersmiddelen of voor minder verre bestemmingen?

### 3.2.2 Varianten

De leden van de VVD-fractie vragen of er bij de uitwerking van de varianten rekening is gehouden met de gevolgen voor de bedrijvigheid op en rond de luchthaven niet zijnde de vrachtluchten. Zo ja, welke zijn dat? Zo nee, waarom niet?

De leden van de CDA-fractie constateren op basis van de tabellen uit de toelichting dat een ticketbelasting een negatief milieueffect heeft, omdat deze leidt tot meer vrachtverkeer, terwijl dit gemiddeld vervuilender is dan personenvervoer. De regering beschrijft daarbij dat een heffing die ook betaald wordt door het vrachtvervoer zal leiden tot een verplaatsing van vracht van vrachtluchten naar passagiersvluchten. Kan de regering aangeven of deze verplaatsing naar verwachting ook milieueffecten heeft? Heeft de regering ook combinatievarianten overwogen waarbij de luchtvaartmaatschappij ook voor passagiersvliegtuigen een prikkel krijgt om te kiezen voor een schoner en minder lawaaiig vliegtuig?

Uit de publicatie «De Vliegende Hollander» van het Kennisinstituut Mobiliteit van maart 2018 blijkt dat 8% van de passagiers 40% van de vluchten maakt. Deze beperkte groep mensen heeft een fors aandeel in de uitstoot en overlast die vliegen veroorzaakt. Kan de regering toelichten waarom zij voor een scenario kiest waarbij gewerkt wordt met een vlakke vliegtaks en niet voor een veelvliegerstaks. Bij een veelvliegerstaks zou dan een oplopende belasting kunnen worden ingesteld, waardoor het principe van «de vervuiler betaalt» voor de vliegbelasting geldt. Hiermee kan de regering hardwerkende Nederlanders die zich net één keer per jaar vliegvakantie kunnen veroorloven ontzien, terwijl mensen die klaarblijkelijk geld genoeg hebben om met grote regelmaat te vliegen of zakelijke vliegers betalen voor de overlast die zij veroorzaken. De leden van de SP-fractie vragen de regering om een variant door te laten rekenen waarbij veelvliegers meer betalen naarmate zij vaker het vliegtuig pakken.

De leden van de SP-fractie of de regering kan toelichten waarom er met een vlaktarief gewerkt wordt, ongeacht de (hemelsbrede) afstand die gevlogen wordt. In de memorie van toelichting stelt de regering dat de «concurrentiepositie van het vliegtuig ten opzichte van de trein en de bus wordt (...) versterkt» door het niet belasten met accijns en het berekenen van btw. Het zou daarom voor de hand liggen om op kortere afstanden het vliegtuig zwaarder te belasten zodat schonere vormen van transport

zoals de trein of het vliegtuig concurrerend worden. Kan de regering een uitwerking voorleggen waarbij vliegen zwaarder belast wordt naarmate de gevlogen afstand korter is?

#### **4. Internetconsultatie**

De leden van de VVD-fractie vragen of de regering kan reageren op de opmerkingen uit de consultatie over de effecten voor het vrachtverkeer.

##### *4.1 Samenvatting*

De leden van de VVD-fractie vragen er zijn en worden genomen om de luchtvaartsector te verduurzamen. Deze leden verzoeken om een overzicht van maatregelen en de «partijen» die hiervoor aan de lat staan.

De leden van de D66 fractie lezen dat een veelgehoord kritiekpunt was dat passagiers zouden uitwijken naar buurlanden. Kan de regering bevestigen dat België, ons enige buurland zonder vliegbelasting, ook bezig is met de invoering hiervan? Voor welk type vliegbelasting kiest België?

##### *4.2 Verwerking van de internetconsultatie*

De leden van de VVD-fractie vragen of de regering kan aangeven waarom ervoor gekozen is om niet het wetsvoorstel ter consultatie te leggen maar een aantal beleidsvragen. Kan zij een overzicht geven van de in consultatie gelegde beleidsvragen?

Kan de regering bevestigen dat de opbrengst van de vliegbelasting conform het regeerakkoord uitgaat van een taakstellende opbrengst van maximaal 200 miljoen euro (prijsspeil 2017)?

Kan uitputtend aangegeven worden welke vormen van heffingen, publiek en privaat, nu geheven worden? Hieronder vallen dus ook EU ETS, luchthavenheffingen en een inschatting van het toekomstige CORSIA. Wat is het verschil in totale heffingen, ceteris paribus, tussen het meest zuinige en het meest vervuilende vliegtuig?

#### **5. Overwegingen bij de keuze van een vliegbelasting waarbij transferpassagiers zijn uitgezonderd**

De leden van de CDA-fractie achten het verstandig dat is gekozen voor een combinatie van een ticketbelasting en een heffing voor lawaaiige en vervuilende vliegtuigen, omdat beide varianten voor- en nadelen hebben. De combinatie heeft als voordeel dat de heffing positieve milieueffecten heeft, maar dat de heffing nauwelijks negatieve effecten heeft voor de economie.

De leden van de D66-fractie vragen in hoeverre er bij de Europese conferentie over de vliegbelasting op 20 en 21 juni 2019 ook is gesproken over het meenemen van transferpassagiers in de vliegbelasting. In hoeverre is er sprake van een weglek van passagiers wanneer ook andere nabijgelegen landen zouden kiezen voor een bredere vliegbelasting?

De leden van de D66-fractie lezen dat er voor vrachtluchten gekozen is voor tariefdifferentiatie naar geluidsklasse per ton maximaal toegelaten startgewicht. Zij vragen waarom hier geen andere emissies zoals fijnstof, CO<sub>2</sub> en dergelijke in zijn meegenomen. Daarnaast lezen zij dat vracht vervoerd in het ruim van een vliegtuig niet apart belast wordt vanwege uitvoeringstechnische moeilijkheden. Kan de regering deze moeilijkheden verder toelichten?

De leden van de fractie van GroenLinks vragen welk deel van alle passagiers transferpassagiers zijn op dit moment. Wat is de directe toegevoegde waarde van transferpassagiers voor onze economie?

De leden van de fractie van GroenLinks vragen de regering waarom zij (buitenlandse) transferpassagiers minder wil gaan belasten dan Nederlandse passagiers die hier vertrekken.

Zijn er alternatieven om een breed netwerk van directe vluchten te stimuleren zonder daarbij transferpassagiers vrij te stellen van vliegbelasting?

De leden van de SP-fractie vragen de regering toe te lichten waarom de aanname wordt gedaan dat het belasten van transferpassagiers een negatief effect heeft op de hubfunctie van Schiphol. Los van het feit dat in de luchtvaart steeds meer de trend van point-to-point vluchten te zien is, geeft de regering geen cijfers van de effecten van belasten van transferpassagiers. Daarmee worden personen die vrijwel geen economisch toegevoegde waarde hebben voor Nederland, maar met ruim 30% van het aantal passagiers wel een fors aandeel hebben in de CO<sub>2</sub>-uitstoot, de uitstoot van andere schadelijke stoffen en de geluidsoverlast ontzien. De SP-leden vragen de regering een versie uit te werken waarbij de voorkeursvariant van de regering wordt aangevuld met het belasten van transferpassagiers.

De leden van de PvdA-fractie onderkennen het belang van de hub-functie van Schiphol. Het totaal uitzonderen van transferpassagiers leidt echter ook tot merkwaardige neveneffecten. Zakenreizen en bijvoorbeeld congresgangers in Nederland betalen de belasting, overstappers niet. Ook de Nederlandse vakantieganger wordt belast, en de buitenlandse niet. Kan de regering nader toelichten waarom niet is gekozen voor bijvoorbeeld een laag tarief voor transferpassagiers?

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat in artikel 77 een onderscheid is aangebracht in de methode waarop passagiers c.q. passagiersvliegtuigen worden aangeslagen en waarop vrachtvliegtuigen worden belast. Bij vrachtvliegtuigen wordt onderscheid gemaakt naar geluidsklassen, bij passagiersvliegtuigen niet. Deze leden vragen zich af of het niet meer in lijn met het regeerakkoord had gelegen als het kabinet met een voorstel was gekomen voor een belasting per vlucht, gedifferentieerd naar uitstoot van geluid, CO<sub>2</sub> en schadelijke stoffen. Waarom is hier niet voor gekozen? Was zo'n heffing per vliegtuig niet beter geweest, zowel qua effect, uitlegbaarheid en vanuit het perspectief van (klimaat-)rechtvaardigheid?

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat anders dan in 2008 en 2009 nu wel de vrachtvliegtuigen in de heffing worden betrokken. Toen is dat om redenen als negatieve gevolgen voor de vrachtvervoersector en het uitwijken van vrachtstromen naar het buitenland niet gedaan. Hoewel de voorgestelde heffing niet hoog is, kennen de ons omringende landen geen vliegbelasting op vrachtvervoer. Wat heeft voor de Staatssecretaris de doorslag gegeven om de vrachtvliegtuigen nu wel in de heffing te betrekken? Welke negatieve effecten neemt hij daarbij op de koop toe?

De leden van de PvdD-fractie vinden het een gemiste kans dat transferpassagiers zijn uitgezonderd van deze heffing. Is de regering van mening dat de door transferpassagiers veroorzaakte uitstoot niet bestaat? Hoe beschouwt de regering dit in het kader van mogelijk nog verder toeneemende aantallen transferpassagiers in de toekomst?

Welke mogelijkheden ziet de regering om transferpassagiers alsnog te belasten?

Een van de kabinetsvarianten bij de doorrekening van het ontwerp Klimaatakkoord door het Centraal Planbureau was een verhoging van de ticketbelasting van 7 naar 15 euro. De leden van de SGP-fractie horen graag waarom de regering niet voor deze variant heeft gekozen. De leden van de SGP-fractie horen graag of de regering heeft overwogen om een hogere ticketbelasting in te voeren in combinatie met een terugsluis van de meeropbrengsten naar de luchtvaartsector voor verduurzaming van de vloot. Zo ja, waarom heeft de regering hier niet voor gekozen? Zo nee, is de regering bereid dit alsnog te overwegen?

## **6. Vormgeving en tarieven van de vliegbelasting**

De leden van de VVD-fractie lezen dat in het regeerakkoord een taakstellende opbrengst van 200 miljoen euro gekoppeld is aan de invoering van de vliegbelasting. Kan de regering ingaan op de situatie van groei van het aantal passagiers in relatie tot de hoogte van de vliegbelasting? Worden de tarieven van de belasting jaarlijks naar beneden aangepast? Zo nee, waarom niet?

De leden van de VVD-fractie vragen of de regering een nadere onderbouwing kan geven van de verwachte effecten voor het vrachtverkeer. Kan de regering verduidelijken of er ook gevolgen zijn bij de invoering van de vliegbelasting in de keten bij vrachtluchten? Is dit onderzocht? Zo ja, is de regering bereid de uitkomsten met de Kamer te delen? Zo nee, waarom is dit niet onderzocht?

De leden van de VVD-fractie vragen hoe de eerste voorwaarde voor vrachtvliegtuigen («het aantal vrachtvliegtuigen mag niet sterk afnemen») wordt geconcretiseerd. De leden van de VVD-fractie maken zich zorgen over de negatieve gevolgen voor de vrachtvliegtuigen. Deze zorg is mede ingegeven door de ontwikkelingen in 2009. Kan de regering aangeven of het te verwachten is dat vrachtvliegtuigen zullen uitwijken naar andere landen? Waarop baseert de regering zich? Kan de regering aangeven of hoe de effecten van de vliegbelasting op vrachtvliegtuigen en eventueel verplaatsing naar andere landen gemonitord wordt? Hoe en wanneer wordt de Kamer hierover geïnformeerd?

De leden van de VVD-fractie vragen of de regering kan aangeven hoeveel banen er aan de vracht/cargo gerelateerd zijn (niveau 01-01-2019)? Kan de regering aangeven welke uitvoeringsregels bij ministeriële regeling gesteld (kunnen) worden? Wordt de Kamer hierover vooraf geïnformeerd?

De leden van de VVD-fractie constateren dat de regering kiest voor een vliegbelasting voor de vrachtsector. Kan de regering een nadere toelichting geven op het internationaal recht, artikel 15 van het Verdrag van Chicago van 1944 dat heffingen verbiedt voor het enkele recht om over grondgebied te vliegen, het binnen te komen dan wel het grondgebied te verlaten. Is of kan de invoering van deze vliegbelasting in strijd zijn met dit verdrag? Zo nee, waarom is de regering van mening dat de vliegbelasting op vracht niet in strijd met het genoemde verdrag is?

De leden van de VVD-fractie constateren dat de regering heeft aangegeven de transferpassagiers buiten de vliegbelasting te houden zodat het risico op dubbele belastingheffing wordt voorkomen. Heeft de regering onderzocht of bepaalde luchtvaartmaatschappijen hier dusdanig van profiteren dat mogelijk sprake is van staatssteun? Deelt de regering de mening dat als men de vliegtaks de meest efficiënte werking wil laten hebben, de capaciteitsrestricties rond Schiphol verminderd zullen moeten worden? Zo nee, waarom niet?

Welke expliciete maatregelen worden er getroffen om de hubfunctie van Schiphol te ondersteunen en te versterken?

De leden van de CDA-fractie achten het rechtvaardig dat de militaire luchtvaart niet geraakt wordt met de vliegbelasting, want zij willen het beschermen van de veiligheid in Nederland en in de rest van de wereld niet willen belasten met een heffing en de bijkomende administratieve lasten. Kan de regering aangeven waarom de exploitant van een militaire luchthaven wel als belastingplichtige wordt aangemerkt?

De leden van de CDA-fractie vragen hoeveel exploitanten belastingplichtige zijn voor de vliegbelasting en of alle belastingplichtigen ook verwacht worden vliegbelasting verschuldigd te zullen zijn. De regering verwacht dat de exploitant de belasting zal doorberekenen aan de luchtvaartmaatschappij en dat de luchtvaartmaatschappij dit mogelijk zal doorberekenen aan zijn klanten. Heeft de regering een beeld van in hoeverre luchtvaartmaatschappijen dit daadwerkelijk zullen doen? Heeft de regering ook overleg gevoerd met luchtvaartmaatschappijen of welke wijze de vliegbelasting zal worden doorbelast aan de klanten? Zal de vliegbelasting op dezelfde manier worden doorberekend als de luchthavenbelasting op dit moment aan de klant wordt doorberekend? De leden van de CDA-fractie vragen zich in dit kader namelijk af wat er gaat gebeuren bij het annuleren van vliegtickets door passagiers. Kan de vliegbelasting dan altijd worden teruggevraagd door de passagier? Is dit recht ook wettelijk verankerd? De leden van de CDA-fractie beseffen dat de particulier geen belastingplichtige is, maar het gaat wel om een rijksbelasting die aan hem wordt doorberekend.

De leden van de D66 fractie vernemen dat luchthavens met landingsbanen van 2.100 meter of korter zijn uitgezonderd van de vliegbelasting. Om welke Nederlandse landingsbanen gaat het? Zou de vliegbelasting kunnen leiden tot een toenemende druk op luchthavens met landingsbanen van 2.100 meter?

Genoemde leden vragen de regering ook hoe de bestaande lokale heffingen op luchthavens voor vrachtluchten meewegen in de besluitvorming en uitvoering van de belasting op vrachtluchten.

De leden van de fractie van GroenLinks vragen de regering in hoeverre de geraamde 200 miljoen euro compenseert voor de externe milieukosten, waaronder geluidshinder, gezondheid en CO<sub>2</sub>-uitstoot en in hoeverre de niet geheven accijnzen en btw worden gecompenseerd.

Hoe hoog zou de budgettaire opbrengst zijn als de externe milieukosten wel volledig gecompenseerd zou worden? Wat zou de ticketprijs in dat geval zijn?

Hoe hoog zou de budgettaire opbrengst zijn als de niet geheven accijnzen en btw volledig gecompenseerd moeten worden? Wat zou de ticketprijs in dat geval zijn?

Hoe hoog zou de budgettaire opbrengst zijn als zowel de externe milieukosten als de niet geheven accijnzen en btw volledig gecompenseerd moeten worden? Wat zou de ticketprijs in dat geval zijn?

De leden van de fractie van GroenLinks vragen de regering waarom ervoor gekozen is om een geheel ander soort belasting voor de luchtvaart in te voeren in plaats van aan te sluiten bij bestaande belastingen zoals btw en accijns?

De leden van de fractie van GroenLinks vragen hoe de regering aankijkt tegen de analyse van Paul Peeters (Associate Professor Sustainable Transport and Tourism) dat een vast bedrag per ticket er eerder toe zal leiden dat de gemiddelde afstand van vluchten juist gaat toenemen,

waardoor de CO<sub>2</sub>-emissies alleen maar zullen toenemen? Is de regering het met de fractie van GroenLinks eens dat dit onwenselijk is?

De leden van de fractie van GroenLinks lezen dat de verschillen tussen de verschillende varianten qua milieueffecten minimaal waren. Komt dat niet vooral door het feit dat een gefixeerde opbrengst van 200 miljoen euro ervoor zorgt dat de milieueffecten sowieso minimaal zijn? Hoe groot zouden de verschillen tussen de varianten zijn geweest als er sprake was van een budgettaire opbrengst van 1 miljard euro? Of 2 miljard euro? De leden van de fractie van GroenLinks vragen of de regering erkent dat uit de analyses van CE Delft blijkt dat een tariefdifferentiatie per ticket of vliegtuig leidt tot een hogere CO<sub>2</sub>-reductie en een vlakke ticketbelasting. Waarom sluit de regering in dit geval niet aan bij andere Europese lidstaten die wel hebben gekozen voor differentiatie en een hogere belasting?

CE Delft laat ook zien dat een belasting per vlucht een effectievere prikkel is voor luchtvaartmaatschappijen om te verduurzamen dan een belasting per ticket. Waarom kiest de regering hier dan toch niet voor, vragen de leden van de fractie van GroenLinks.

De leden van de PvdA-fractie vragen waarom niet voor de volgende varianten is gekozen:

- een heffing per vliegbeweging/start;
- een heffing op basis van de uitstoot van de betreffende vlucht;
- een heffing op basis van relatieve overlast, bijvoorbeeld geluid;
- een meer gedifferentieerde heffing voor vluchten waar alternatieven voor zijn, bijvoorbeeld vluchten naar Parijs of Brussel.

De leden van de PvdD-fractie zijn van mening dat de tarieven van een vliegbelasting daadwerkelijk effect zouden moeten hebben. Deze leden vinden het daarom teleurstellend om te constateren dat de voorgestelde tarieven erg laag zijn. Klaarblijkelijk wil deze regering vooral goede sier maken en wordt de luchtvaartsector nog steeds niet behandeld als andere sectoren. Hoe past dit lage tarief volgens de regering binnen het advies van de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli) dat de luchtvaartsector als een «gewone bedrijfstak» moet worden behandeld? Hoe beschouwt de regering de voorgestelde tarieven van de vliegbelasting in verhouding tot de buitensporige subsidie van de luchtvaartsector, zoals onder andere werd aangetoond door Follow The Money? Erkent de regering dat er met het invoeren van de vliegbelasting nog veel werk te doen is om de buitenproportionele bevoordeling van de vervuilende luchtvaartsector aan banden te leggen? Zo nee, waarom niet?

De leden van de PvdD-fractie wijzen erop dat naast de Europese landen die reeds een vliegtaks hebben ingevoerd, de luchtvaart ook buiten Europa in verschillende mate wel degelijk wordt belast. Zo wordt er in verschillende landen een ticketbelasting geheven. In Australië bedraagt deze € 40, in de Verenigde Staten € 13, in Zuid Afrika € 9 en op de Filipijnen € 30. Telkens gaat dit om hogere bedragen dan in het Nederlandse voorstel. We bevinden ons midden in een klimaatcrisis en Nederland handelt daar helaas nog steeds niet naar. Erkent de regering dat Nederland met het voorliggende voorstel nog steeds geen internationale koploper genoemd kan worden? Zo nee, waarom niet?

De leden van de SGP-fractie constateren dat in verschillende Europese landen al sprake is van een vliegbelasting. Deze leden ontvangen graag een vergelijking tussen het tariefvoorstel van de regering en de vliegbelasting zoals die in onder meer Duitsland en België geldt, voor respectie-



velijk passagiers- en vrachtvluchten. In hoeverre heeft de regering de tarieven afgestemd op de tarieven zoals deze gelden in Duitsland en België?

## **7. Budgettaire aspecten**

De leden van de fractie van GroenLinks vragen waar de opbrengst van 200 miljoen euro op gebaseerd is. Hoe is dit bedrag in het regeerakkoord terechtgekomen?

De leden van de fractie van GroenLinks vragen de regering of er met een geraamde opbrengst van 200 miljoen euro inderdaad sprake is van onderbeprijzing. Ligt een toekomstige prijsverhoging van de vliegbelasting daarom in de rede? Hoeveel zal er in de toekomst nog extra betaald moeten worden om daadwerkelijk te compenseren voor alle negatieve externe effecten?

## **8. Gevolgen voor bedrijfsleven en burger**

De leden van de VVD-fractie brengen naar voren dat de regering heeft aangegeven dat een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) MKBA heeft plaatsgevonden. Heeft de regering ook een MKBA uitgevoerd naar de effecten van de vliegbelasting voor de vracht? Zo nee, waarom niet?

Wat verklaart het verschil tussen de «verwaarloosbare» toename in de administratieve lastendruk volgens het wetsvoorstel en de forse toename die gemeld werd in de consultatie? Hoe goed kan de regering de toename in de administratieve lastendruk inschatten? Welke acties worden ondernomen om deze visies dichter bij elkaar te brengen?

De leden van de fractie van GroenLinks constateren dat er meerdere lidstaten (Frankrijk, Duitsland, VK, Italië, etc.) zijn die reeds een vliegbelasting hanteren. Waren er meetbare effecten toen onze omringende landen een vliegbelasting invoerden? Heeft dit tot meer vluchten geleid in Nederland? Is de concurrentiepositie van de Nederlandse luchtvaart hierdoor in die jaren enorm verbeterd? Zo nee, waarom wordt nu dan wel gevreesd dat de concurrentiepositie van Nederland zal verslechteren als het tarief bij ons te hoog wordt?

De leden van de fractie van GroenLinks vragen de regering in hoeverre zij verwacht dat de vliegbelasting zal worden doorberekend aan consumenten en bedrijven met de huidige capaciteitsrestricties.

## **9. Uitvoeringskosten Belastingdienst**

De leden van de VVD-fractie vragen of de regering kan ingaan op de gewenste «beleidsvakantie» voor de Belastingdienst in relatie tot de invoering van een nieuwe belasting.

De leden van de CDA-fractie vragen de regering op basis van de uitvoeringstoets van de Belastingdienst waarom het aangiftetijdvak in het eerste jaar (2021) afwijkt van het normale patroon. Klopt het dat een normaal aangiftetijdvak inhoudt dat de luchthaven de aangifte voor de eerste dag van de maanden mei, augustus, november en februari moet indienen en betalen?

## **10. Evaluatie**

De leden van de VVD-fractie vragen of de regering kan aangeven wanneer de invoering van de vliegbelasting succesvol is.

De leden van de CDA-fractie vragen de regering waarom is gekozen voor een evaluatietermijn van vijf jaar. Is het gezien de eerdere ervaringen in binnen- en buitenland met een vliegbelasting niet aannemelijk dat de effecten veel eerder duidelijk worden?

De leden van de fractie van GroenLinks vragen de regering welke effecten in de evaluatie zullen worden meegenomen. Welke doelen gaan er precies worden geëvalueerd?

## **11. Inwerkingtreding**

–

## **ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING**

### *Artikel 73*

De vliegbelasting geldt niet voor transferpassagiers. Hiervan is sprake als het vertrek van de luchthaven plaatsvindt als onderdeel van één vervoersovereenkomst, de luchthaven gebruikt wordt vanwege die aansluiting en de passagier de vertrekruijnte niet langer dan 24 uur verlaten heeft. De leden van de CDA-fractie constateren dat hierbij als voorwaarde geldt dat de transferpassagier met een vliegtuig aankomt op de luchthaven waar wordt overgestapt. Kan de regering aangeven of het juist is dat als de eerste vlucht van de transferpassagier om wat voor reden dan ook geannuleerd wordt en deze met vervangend vervoer de overstap in Nederland weet te halen, de luchthaven voor deze passagier dan belasting is verschuldigd? Deze leden vragen de regering tevens of het door deze voorwaarde onmogelijk is om als Nederlandse passagier de vliegbelasting te ontlopen door een reis te boeken die vanaf een andere luchthaven vertrekt en een overstap heeft in Nederland. Zij merken daarbij op dat dit bij het huidige tarief niet voordeliger kan zijn.

### *Artikel 77*

De leden van de VVD-fractie constateren dat de huidige tarieven van Schiphol gelden tot en met 2021. Kan de regering aangeven in hoeverre dit artikel voldoende flexibel is zodat ook bij de tarieven en tariefstructuur voor de periode 2021–2024 aangesloten kan worden?

## **OVERIG**

De leden van de CDA-fractie vragen de regering tevens in te gaan op de drie vragen van de Nederlandse Orde van Belastingadviseurs<sup>5</sup> in hun commentaar bij onderhavig wetsvoorstel.

De leden van de D66-fractie vragen of de regering bekend is met het bericht dat een goedkoop vliegticket niet uit de lucht komt vallen en een vlucht van Schiphol naar Toulouse onder andere gepaard gaat met in totaal € 86,29 aan subsidie en € 43 aan staatsschuld<sup>6</sup>. Kloppen deze berekeningen? Zo nee, om wat voor bedragen gaat het dan? Kunt u een volledig overzicht geven van de subsidiestromen richting, en belastingvrijstellingen voor, de luchtvaartsector?

De leden van de fractie van GroenLinks vragen waarom luchtvaartmaatschappijen geen btw in rekening hoeven te brengen over hun diensten, maar wel recht hebben op aftrek van voorbelasting. Hoeveel belastingin-

<sup>5</sup> <https://www.nob.net/nob-commentaar-wetsvoorstel-wet-vliegbelasting>.

<sup>6</sup> <https://www.ftm.nl/artikelen/een-goedkoop-vliegticket-komt-niet-uit-de-lucht-vallen>.

komsten loopt de overheid hierdoor mis? Zijn er andere voorbeelden van bedrijven/sectoren die geen btw in rekening hoeven te brengen maar wel recht hebben op aftrek van voorbelasting? Heeft de regering overwogen om deze aftrek van voorbelasting te laten vervallen?

De leden van de fractie van GroenLinks vragen de regering in hoeverre dit wetsvoorstel kan worden aangevuld met een belasting op kerosine. Zijn daar concrete plannen voor?

De leden van de fractie van GroenLinks vragen de regering of zij het belang erkent van aantrekkelijkere treinopties. Hoe is de regering van plan om hier (fiscaal) aan bij te gaan dragen.