

Vergaderjaar 2019–2020

35 205

Wijziging van de Wet belastingen op milieugrondslag (Wet vliegbelasting)

B

VOORLOPIG VERSLAG VAN DE VASTE COMMISSIE VOOR FINANCIËN¹

Vastgesteld 9 juni 2020

Het voorbereidend onderzoek heeft de commissie aanleiding gegeven tot het maken van de volgende opmerkingen en het stellen van de volgende vragen.

Inleiding

De leden van de fractie van de **VVD** hebben kennis genomen van het Wetsvoorstel Wijziging van de Wet belastingen op milieugrondslag (Wet vliegbelasting). In het licht van de ernstige financiële situatie die is ontstaan in de luchtvaartsector vanwege de terugloop van vluchten ten gevolge van het coronavirus, leidt dit tot de volgende vragen van de leden van de VVD-fractie.

De leden van de **CDA**-fractie hebben kennis genomen van het voorstel van wet om te komen tot introductie van een vliegbelasting. Mede vanwege de actuele ontwikkelingen in de luchtvaartsector roept het voorstel bij deze leden een aantal vragen op.

De leden van de fracties van **GroenLinks** en de **PvdA** hebben met grote belangstelling kennis genomen van het wetsvoorstel en de behandeling in de Tweede Kamer. De staande vrijstelling van belastingen in de luchtvaart is deze leden al jaren een steens des aanstoots. Elk voorstel om iets te doen aan deze fiscale subsidies heeft daarom belangstelling van deze leden.

¹ Samenstelling:

Essers (CDA), Koffeman (PvdD), Backer (D66), Ester (CU), Faber-van de Klashorst (PVV), Van Apeldoorn (SP), Sent (PvdA), Van Strien (PVV), Jorritsma-Lebbink (VVD), N.J.J. van Kesteren (CDA), Schalk (SGP), Van Rooijen (50PLUS), Wever (VVD), Van Ballekom (VVD), Crone (PvdA), Frentrop (FVD) (*voorzitter*), Geerdink (VVD), Gerbrandy (OSF), Karimi (GL) (*ondervoorzitter*), Van der Linden (FVD), Otten (Fractie-Otten), Rietkerk (CDA), Rosenmöller (GL), Vendrik (GL), Van Wely (FVD), Van der Voort (D66)

De leden van de **PVV**-fractie hebben een aantal vragen over de Wet vliegbelasting.

De leden van de **ChristenUnie**-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het wetsontwerp en hebben daarover nog enkele vragen.

De leden van de fractie van de **PvdD** hebben met belangstelling kennisgenomen van het voorstel van de regering om een vliegbelasting in te voeren op vluchten die vertrekken vanuit Nederland. In het voorstel wordt uitgegaan van 7 euro per ticket voor passagiers en een lagere belasting voor vrachtvliegtuigen, afhankelijk van gewicht en geluidsklasse. De leden van de PvdD-fractie beschouwen de vliegtaks als een zeer kleine stap in de goede richting. De leden achten de vliegtaks te laag om een positief effect te kunnen hebben op leefomgeving, klimaat, geluidsoverlast en veiligheid van mens en dier. Zij hebben de volgende vragen en opmerkingen.

Vragen en opmerkingen van de leden van de VVD-fractie

Routenetwerken worden met de dag kleiner en verschillende maatschappijen hebben besloten de vluchtuitvoering nagenoeg stil te leggen. Onderzoek van het CBS laat eenzelfde tendens zien.² Het passagiersvervoer in het eerste kwartaal van 2020 loopt terug met meer dan 50%. In de maand april 2020 daalde het aantal passagiersvluchten van een groot aantal luchtvaartmaatschappijen met 100%.³ Air France-KLM heeft laten weten voorlopig niet meer naar buiten te treden met cijfers over passagiersaantallen.

Voor vrachtvluchten laat Amsterdam Airport Schiphol over maart 2020 een terugloop ten opzichte van maart 2019 zien van 18,6%. Dat geldt zowel voor passagiersvluchten als voor vrachtvluchten. Maastricht Aachen Airport laat in het eerste kwartaal 2020 een lichte daling van het aantal vrachtvluchten zien, ondanks het feit dat het luchtvracht betreft; luchtvracht is de luchtvaart die is blijven vliegen in coronatijd.

Door deze teruggang worden in de luchtvaartsector wereldwijd massaal medewerkers ontslagen. Europese landen ondersteunen hun luchtvaartmaatschappijen. De Nederlandse overheid gaat KLM steunen met 2 tot 4 miljard euro.⁴ De Franse regering kwam met een steunpakket van 7 miljard euro voor Air France. In Duitsland wordt gewerkt aan een steunpakket voor Lufthansa van naar verluid miljarden.⁵ Europese landen ondersteunen hun luchtvaartmaatschappijen omdat zonder de steun de bedrijven failliet gaan.

Kortom, de luchtvaartsector heeft grote financiële klappen opgelopen en de verwachting is dat de effecten hiervan lang zullen doorwerken.

De regering heeft 2 tot 4 miljard financiële steun toegezegd aan KLM. Het invoeren van een vliegbelasting staat haaks op de intentie om het bedrijf

² CBS, «Luchtvaart; maandcijfers Nederlandse luchthavens van nationaal belang», 03 juni 2020. Website: <https://www.cbs.nl/nl-nl/cijfers/detail/37478hvv?dl=3A0C3>.

³ CBS, «In maart 56 procent minder passagiers op Nederlandse luchthavens», 6 mei 2020. Website: <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2020/19/in-maart-56-procent-minder-passagiers-op-nederlandse-luchthavens>; CBS, «Aantal reizigers nationale luchthavens in april met 98 procent gedaald», 3 juni 2020. Website: <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2020/23/aantal-reizigers-nationale-luchthavens-in-april-met-98-procent-gedaald>

⁴ Kamerstukken I 2019/20, 29 232, A.

⁵ Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie und des Bundesministeriums der Finanzen, «Bundesregierung verständigt sich auf finanzielle Unterstützung für die Lufthansa» (25 mei 2020). Website: <https://www.bundesregierung.de/breg-de/suche/unterstuetzung-lufthansa-1755140>

en de bedrijfstak te redden. Hoe beoordeelt de regering de samenloop van een aanzienlijk steunpakket en het tegelijkertijd invoeren van belastingheffing? Hoe wordt de voorgestelde vliegbelasting betrokken bij gesprekken over het steunpakket?

De regering heeft noodmaatregelen getroffen om de vitale infrastructuur in Nederland op de been te houden. Hoe vallen deze noodmaatregelen te rijmen met de invoering van een vliegbelasting? Is er overleg geweest met de luchtvaartsector na 1 april jl. over de invoering van de vliegbelasting?

In de brief van de Staatssecretaris van Financiën d.d. 1 april 2020 is aangegeven dat de invoering van de wet bij koninklijk besluit op een later moment dan 1 januari 2021 zal plaatsvinden.⁶ Is het niet verstandiger om nu eerst in te zetten op een Europese vliegbelasting en pas daarna eventueel een nationale vliegbelasting te voeren? Vinden er nog gesprekken plaats op Europees niveau? Per slot van rekening is er meer tijd nu om op Europees niveau tot overeenstemming en uitwerking van een Europese vliegbelasting te komen. Overweegt de regering om dit wetsvoorstel in dit kader aan te houden?

In het licht van de eerdere niet-succesvolle poging om een doelmatige vliegbelasting in te voeren in 2008 is het van belang dit wetsvoorstel te toetsen op de «lessons learned». Welke lessen zijn er getrokken en welke zijn wel en welke zijn niet of in mindere mate ter harte genomen?

Ondertussen is in Europa de Green Deal gepresenteerd.⁷ Zijn de maatregelen die in het kader van de Green Deal zijn voorgesteld niet effectiever en doelmatiger dan de «stand-alone» invoering van de Nederlandse vliegbelasting? Welke voortgang is er op dit moment in Europa op het terrein van de vliegbelasting voor passagiersvluchten en vrachtluchten? Welke positie neemt Nederland hierbij in?

De regering heeft aangegeven vanwege de coronacrisis het wetsvoorstel met een CO2-heffing voor de industrie uit te stellen. Waarom is er niet voor gekozen om het voorliggende wetsvoorstel ook uit te stellen?

In de Tweede Kamer is gesproken over de economische consequenties van de invoering van de vrachttaks, van groot belang voor Maastricht Aachen Airport.⁸ Er is een onderzoek toegezegd. Is het niet logischer om eerst de economische consequenties van de voorgestelde vrachttaks te bepalen voordat wetgeving plaatsvindt? Wanneer wordt het onderzoek opgestart en wanneer verwacht de regering de uitkomsten?

Vragen en opmerkingen van de leden van de CDA-fractie

Het wetsvoorstel houdt rekening met totstandkoming van een Europees geïntroduceerde belasting op vliegverkeer. Wat is de laatste stand van zaken met betrekking tot een Europese (EU) vliegtax?

De Raad van State wijst in zijn advies op het risico dat passagiers door de introductie van vliegbelasting uitwijken naar het buitenland.⁹ De leden van de CDA-fractie zijn benieuwd of de regering deze opvatting deelt. Kan de regering aangeven wat in het verleden de gevolgen zijn geweest van

⁶ Kamerstukken II 2019/20, 35 205, nr. 30.

⁷ EU-voorstel: Mededeling Europese Green Deal, COM(2019) 640.

⁸ Handelingen II 2019/20, nr. 62, item 10, p. 31.

⁹ Kamerstukken II 2019/20, 35 205, nr. 4.

de introductie van een vliegtax in onder meer Nederland (2008–2009), Duitsland en België? Kan de regering deze leden schetsen wat de effecten zijn, indien Nederland wel en andere landen geen vergelijkbare vliegbelasting introduceren? Wat betekent de vliegbelasting voor de Nederlandse maatschappijen indien noch in de EU noch elders een vergelijkbare belasting wordt geheven? Is er sprake van een «level playing field» en kan dit leiden tot juridische stappen?

De toenmalige Staatssecretaris oordeelde in 2008 dat het onverstandig zou zijn om ook op luchtvracht belasting te heffen. Dit zou vooral vanwege de concurrentiepositie ten opzichte van Duitse maatschappijen gaan. Deze leden zijn benieuwd waarom er nu wél wordt gekozen voor vliegbelasting op vracht.

Deze leden oordelen positief over het voornemen dat voor binnenkomende vluchten en transferreizigers geen belasting wordt geheven. Kan de regering deze leden nog eens duiden wat de achtergrond is van dit voornemen? Voor hoe lang geldt deze uitzonderingspositie?

Vanwege de gevolgen van de coronacrisis maakt de regering zich grote zorgen over de positie van KLM en de zogenaamde hub-functie van Schiphol. Wat kan de voorgestelde wetswijziging betekenen voor de positie van Schiphol? Ook horen deze leden graag wat de gevolgen zijn voor de kleinere luchthavens in Nederland? Voorts zijn deze leden benieuwd of introductie van de vliegbelasting geldt voor alle landen en gemeenten binnen het koninkrijk.

De opbrengst van de belasting wordt geraamd op enkele honderden miljoenen euro's.¹⁰ Hoe oordeelt de regering op dit moment over de verwachte opbrengst van de vliegbelasting? De Staatssecretaris van Financiën laat bij brief van 1 april weten dat een latere inwerkingtreding van de belasting mogelijk is als gevolg van de coronacrisis.¹¹ Hoe oordeelt de regering daar op dit moment over?

Vragen en opmerkingen van de leden van de GroenLinks en PvdA-fracties

De Staatssecretaris van Financiën heeft in het debat in de Tweede Kamer over onderhavig wetsvoorstel gerefereerd aan komende contacten met de Europese Commissie om nieuwe mogelijkheden voor Europese samenwerking terzake – al dan niet via een kopgroep – te onderzoeken.¹² Kan hij aangeven wat hier de stand van zaken is?

In dat verband vragen deze leden naar een nadere appreciatie van het kabinet van de tarieven die omliggende landen momenteel hanteren, zoals ook weergegeven in de overzichten in de nota naar aanleiding van het verslag.¹³ Zien deze leden het goed dat er ruimte is voor een substantiëlere ticketbelasting dan in het onderhavige wetsvoorstel? Dat zou van Europese gezindheid getuigen. Waarom benut het kabinet deze ruimte niet?

Voorts vragen de leden van de fractie van GroenLinks en de PvdA naar de uitkomsten van het CE onderzoek «De prijs van een vliegreis» en in het bijzonder de uitkomst dat ingeval lange vliegreizen – niet geheel verrassend – de externe kosten het minst worden afgedekt door belas-

¹⁰ *Kamerstukken II 2019/20*, 35 205, nr. 3.

¹¹ *Kamerstukken II 2019/20*, 35 205, nr. 30.

¹² *Handelingen II 2019/20*, nr. 62, item 10, p. 26.

¹³ *Kamerstukken II 2019/20*, 35 205, nr. 6, p. 6 – 8.

tingen en heffingen, en dat niet is te voorzien dat CORSIA hierin substantiële betekenis gaat krijgen.¹⁴ De grootste vervuilers betalen het minst en dat blijft zo met dit wetsvoorstel. Waarom is dat voor het kabinet geen reden om een gevarieerde vliegbelasting te overwegen?

De leden van de fractie van GroenLinks en de PvdA vragen in dit verband tevens waarom het kabinet niet de mogelijkheid benut om de ticketbelasting op de feitelijke CO₂-uitstoot te heffen. Daarvan zou een additionele prikkel kunnen uitgaan op gebruik van zuiniger vliegtuigen en relatieve ontmoediging van langere vluchten.

De leden van de fractie van GroenLinks en de PvdA vragen tenslotte naar de stand van zaken omtrent het nadere onderzoek naar de mogelijke gevolgen voor het vrachtverkeer (Schiphol-Maastricht).

Vragen en opmerkingen van de leden van de D66-fractie

Voor de D66-fractie heeft het de voorkeur om de luchtvaartsector op termijn gelijk te trekken met andere sectoren door BTW te heffen op o.a. tickets en met accijns op kerosine. In de memorie van toelichting van 13 mei 2019 heeft Staatssecretaris Snel hierover een passage opgenomen.¹⁵ Gelden de argumenten als daar benoemd op dit moment nog onveranderd? Kan de regering melden of hier in het afgelopen jaar in Europees verband nog vooruitgang is geboekt? Wat zijn de juridische belemmeringen om op termijn BTW en accijns te heffen?

In de memorie van toelichting geeft de Staatssecretaris aan dat niet is gekozen voor prijsdifferentiatie op basis van afstand, maar voor een vlak tarief, omdat hierdoor korte vluchten relatief zwaarder worden belast en omdat dit eenvoudiger uitvoerbaar is. D66 is, waar mogelijk, voorstander van het gebruik van alternatieve vervoersvormen en begrijpt dat met een vlak tarief voor korte vluchten alternatief vervoer wordt gestimuleerd. Vanuit het principe dat de vervuiler betaalt kan het echter wenselijk zijn om te differentiëren op basis van afstand. In het kader van Europese eenduidigheid vragen wij ons af of de Staatssecretaris in zijn keuze voor een vlak tarief voor passagiertickets heeft meegenomen dat in Duitsland momenteel een afstand-afhankelijke belasting wordt geheven? Zijn er voor de Staatssecretaris en de regering mogelijkheden om de inkomsten voortvloeiend uit deze vliegbelastingwet direct aan te wenden voor de ontwikkeling van milieuvriendelijke alternatieve vervoersvormen?

In zijn brief aan de Tweede Kamer d.d. 1 april 2020 geeft de Staatssecretaris aan dat de invoeringsdatum nog ongewis is.¹⁶ Zou de Staatssecretaris kunnen aangeven welke omstandigheden en argumenten mee wegen om een ingangsdatum vast te stellen?

Vragen en opmerkingen van de leden van de PVV-fractie

De leden van de PVV-fractie constateren dat het voorstel stamt uit de periode van vóór de door het Wuhanvirus veroorzaakte crisis. Vindt de regering het niet volledig ongepast om in een tijd waarin wereldwijd vrijwel alle vliegtuigen aan de grond staan door te gaan met dit wetsvoorstel? Is de invoering van een vliegbelasting, gezien de steun die de regering overweegt te geven aan vliegmaatschappijen en in het

¹⁴ CE Delft, *De prijs van een vliegreis. Een onderzoek naar de kosten van en voor de luchtvaart in Nederland*, Delft 2019.

¹⁵ *Kamerstukken II 2019/20*, 35 205, nr. 3.

¹⁶ *Kamerstukken II 2019/20*, 35 205, nr. 30.

bijzonder aan de KLM, niet alleen nog maar een bureaucratische actie omdat de opbrengst weer terug gesluisd zal gaan worden?¹⁷

Vragen en opmerkingen van de leden van de ChristenUnie-fractie

De luchtvaartwereld krijgt ongekennde klappen in deze tijden van coronacrisis. Vliegmaatschappijen voelen het water tot aan de lippen stijgen en vechten om te overleven. Het luchtverkeer is door de crisis geminimaliseerd. KLM moet worden gesteund met financiële noodhulp die in de miljarden loopt.¹⁸ Hoe weegt de regering, zo vragen de leden van de ChristenUnie-fractie, deze voor de luchtvaart in korte tijd sterk verslechterde economische omstandigheden en hoe grijpt dat in op de onderliggende rationaliteit van dit wetsvoorstel? Is dit het juiste moment om een vliegbelasting in te voeren of is de beslissing daarover onafhankelijk van de huidige crisissituatie? Hoe verhoudt zich dit tot het omvangrijke steunpakket aan KLM? De inwerkingtreding van de vliegbelasting zal per koninklijk besluit bepaald worden. Kan de regering aangeven, zo vragen de leden van de ChristenUnie-fractie, wat de gedachten hierover zijn gelet op de impact van de coronacrisis op de luchtvaartsector? De leden stellen een bespiegeling van de regering op prijs over de timing van dit wetsvoorstel.

Het nieuwe belastingtarief wordt een vlak tarief van € 7 per passagier en voor vrachtverkeer wordt gedifferentieerd naar gewicht en geluidsklasse. Het komt de leden voor dat deze tariefsverhoging door de meeste consumenten niet beleefd zal worden als een majeure verhoging. Is het ambitieniveau niet veel te bescheiden? De gedragseffecten, zo kan men argumenteren, zullen daarom beperkt zijn. Ook de Raad van State plaatst hier kanttekeningen.¹⁹ Indien deze veronderstelling juist is, ligt het dan niet op voorhand in de rede dat de effectiviteit van de vliegbelasting niet over zal houden? Heeft het kabinet ook steviger tariefsverhogingen overwogen? Biedt het culturele fenomeen van «vliedschaamte» niet de maatschappelijke ruimte om meer gedurfde tariefopties in stelling te brengen?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen ook naar de onderliggende rekensom van het voorgestelde personentarief van € 7. De leden hebben de indruk dat er is «teruggerekend» vanuit de budgettaire taakstelling van € 200 miljoen. Klopt deze indruk?

Waarom is het vliegverkeer niet gewoon onder het geldende btw-regime geplaatst; desnoods via een groeipad? Is dat ook vanuit het perspectief van verdelende fiscale rechtvaardigheid niet voor de hand liggend? De memorie van toelichting noemt allerlei praktische belemmeringen voor btw-synchronisatie.²⁰ Maar hoe lossen we dat op bij andere grensoverschrijdende vervoerssystemen, zo vragen de leden van de ChristenUnie-fractie. Geldt daar niet soortgelijke uitvoeringsproblematiek?

Het vrachtverkeer per vliegtuig gaat onder een apart fiscaal regime vallen, afhankelijk van gewicht en geluidsproductie. De leden van de ChristenUnie-fractie worden graag geïnformeerd wat de verwachtingen zijn van de regering over de impact van de hoogte van het nieuwe belastingtarief op het luchtvrachtvervoer. Is er evidentie dat dit tarief het verschil gaat maken? Is de impuls krachtig genoeg om luchtvaartmaat-

¹⁷ Kamerstukken I 2019/20, 29 232, A.

¹⁸ Kamerstukken I 2019/20, 29 232, A.

¹⁹ Kamerstukken II 2019/20, 35 205, nr. 4.

²⁰ Kamerstukken II 2019/20, 35 205, nr. 3.

schappijen te laten kiezen voor minder milieubelastende vliegtuigen of wordt de tariefverhoging simpelweg doorbelast naar de klanten?

Kan de regering aangeven wat de belangrijkste fiscale vrachtarangementen zijn in de landen die onze voornaamste handelspartners zijn en onze vervoersconcurrenten op deze handelsroutes? Hoe reëel zijn hier argumenten van uitwijkgedrag? Hoe verloopt het overleg tussen kabinet en de internationaal opererende vrachtsector?

Het wetsvoorstel kiest ervoor transferpassagiers uit te sluiten van vliegbelasting, dit om dubbele belasting voor deze passagiers te voorkomen. Kan de regering, zo vragen de leden van de ChristenUnie-fractie aangeven hoe belasting wordt geheven voor vergelijkbare grensoverschrijdende activiteiten waar Nederland als hub functioneert? Is hier sprake van uniform beleid?

Grenseffecten vormen bij de implementatie van vliegbelastingen belangrijke punten van overweging. Hoe pakken deze effecten, breed geformuleerd, uit voor regionale luchthavens die zich dichtbij onze landsgrenzen bevinden? Welke rol hebben deze overwegingen gespeeld in de voorliggende vormgeving van de vliegbelasting?

De leden betreuren het dat de route naar een Europese vliegbelasting zo moeizaam is. Kan de regering delen waar de knelpunten zitten en hoe het gesteld is met het draagvlak? Welke landen lopen voorop en welke landen wensen niet te bewegen? Biedt een «coalition of the willing» mogelijkheden om een doorbraak te forceren?

Uit onderzoek blijkt dat de effecten van een vliegbelasting positief maar beperkt zijn. Dit laatste komt o.a. door huidige capaciteitsrestricties en een vraagoverschot. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de regering deze vooronderstellingen en uitgangspunten nog eens tegen het licht te houden gezien de enorme economische neergang die de coronacrisis heeft teweeggebracht in de luchtvaartsector. Gaat de redenering dan nog steeds op? Zijn de beschreven scenario's überhaupt nog toepasbaar?

De leden van de ChristenUnie-fractie zijn blij dat de werking van de wet zal worden geëvalueerd. De leden pleiten voor een brede doorlichting. Niet alleen van de effecten van de vliegbelasting op de luchtvaartsector, maar ook wat betreft de milieu-impact en maatschappelijke gevolgen. Spoort een dergelijke brede doorlichting met de ideeën daarover van de regering?

Het vigerend regeerakkoord stelt dat de opbrengsten van de vliegbelasting worden teruggesluisd naar lagere lasten voor burgers en bedrijven. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de regering om een nadere toelichting op deze schuif naar lastenverlichting. Is de geschatte opbrengst van € 200 miljoen nog reëel in deze crisistijd en hoe wordt deze vervolgens verdeeld over burgers en bedrijven? Is ook overwogen om de belastingopbrengst geheel ten goede te laten komen van milieudoelstellingen binnen de luchtvaartsector?

Uiteindelijk moet de luchtvaartsector de transitie maken naar een vloot van duurzame vliegtuigen. Hoe ver, zo vragen de leden van de ChristenUnie-fractie, is de luchtvaartbranche met het ontwikkelen van minder vervuilende toestellen en brandstoffen? Wanneer kunnen wij de eerste schone, zuinige en stille vliegtuigen verwachten? Hoe bevordert kabinetsbeleid dat de luchtvaart haast maakt met deze transitie?

Vragen en opmerkingen van de leden van de PvdD-fractie

De leden van de PvdD-fractie wijzen erop dat de CO₂-uitstoot van de luchtvaart momenteel 12 megaton bedraagt. Om de klimaatdoelen van Parijs te halen moet dit in 2030 zijn afgenomen tot minder dan 5 megaton. Toch wordt de luchtvaart keer op keer ontzien als het om klimaatmaatregelen gaat. De lusten zijn voor de aandeelhouders, de lasten voor de samenleving. De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren beschouwen de vliegtaks als een eerste middel om de CO₂-uitstoot van het vliegverkeer vanaf Schiphol te beperken. Om de luchtvaart echt te vergroenen zijn extra maatregelen nodig. De fractie pleit dan ook voor een kerosinetaks, een CO₂-budget, het extra belasten van veelvliegers en het beperken van het aantal beschikbare slots.

De argumentatie voor het invoeren van deze vliegbelasting is het enigszins indammen van de concurrentiepositie van het vliegverkeer ten opzichte van de trein en het eerlijker beprijzen van de maatschappelijke kosten van het vliegverkeer. Uit onderzoek van CE Delft blijkt dat de effecten van deze belasting op het milieu minimaal zullen zijn. «De effecten van de vliegbelasting zijn relatief klein. Dat komt doordat het een relatief lage belasting is (enkele procenten van de gemiddelde ticketprijs) en doordat sprake is van knellende capaciteitsrestricties op met name Schiphol. Deze capaciteitsrestricties leiden zonder vliegbelasting tot hogere winsten voor de luchtvaartmaatschappijen. De vliegbelasting zal voor een groot deel door de luchtvaartmaatschappijen worden betaald uit deze hogere winsten. Als gevolg van de capaciteitsrestricties leidt een vliegbelasting niet tot minder vluchten maar tot een verschuiving tussen verkeerssegmenten (passagiers/vracht, OD /transfer en Europese/intercontinentale bestemmingen). De effecten van de vliegbelasting op de CO₂-emissies, geluid en fijnstof zijn dan ook klein.»²¹

De leden van de fractie vragen zich af waarom het kabinet dan niet koos voor een hogere vliegbelasting, bijvoorbeeld naar Brits en Duits voorbeeld (respectievelijk 173 en 59 euro per ticket). Wanneer wordt het effect van de vliegtaks als een succes beschouwd? Hoe wordt dit gemeten en geëvalueerd? En wanneer blijkt dat passagiers zich bij het boeken van hun vlucht niet laten weerhouden door deze lage vliegtaks, komt de Staatssecretaris dan met aanvullende of alternatieve maatregelen?

De opbrengsten van de vliegtaks worden geschat op 200 miljoen, zo lezen we in het regeerakkoord. Toch wordt deze opbrengst niet geherinvesteerd in bijvoorbeeld verdere verduurzaming van de luchtvaart of de aanleg van betere internationale treinverbindingen. De leden van de PvdD-fractie vinden dit een gemiste kans. Kan de Staatssecretaris deze keuze toelichten?

In de wetenschap dat 8% van de passagiers 40% van de vluchten veroorzaakt, waarom kiest het kabinet dan niet voor een progressieve vliegtaks waarmee veelvliegers worden aangemoedigd om vaker de trein te nemen in plaats van het vliegtuig?²²

In het wetsvoorstel blijven transferpassagiers gespaard van de vliegtaks. Dit bevreemdt de leden van de Partij voor de Dieren. Immers transferpassagiers hebben slechts een beperkte economische waarde voor Nederland, maar veroorzaken wel relatief hoge maatschappelijke kosten.

²¹ CE Delft, *Economische- en Duurzaamheidseffecten Vliegbelasting*, Delft 2018, p. 4.

²² Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, *De Vliegende Hollander, Hoeveel Nederlanders vliegen en de keuzes die ze maken bij een vliegreis*, Den Haag 2018.

Is de Staatssecretaris bereid deze uitzonderingspositie te schrappen? Zo nee, waarom niet?

Het kabinet heeft gekozen voor een «flat tax» die voor alle typen passagiersvluchten hetzelfde is. Waarom is niet gekozen voor een gedifferentieerd tarief, waarbij economy class en business class verschillend worden belast? Waarom geldt er geen extra hoog tarief voor privéjets? En waarom worden korte vluchten niet zwaarder belast dan lange intercontinentale vluchten, om zo passagiers te verleiden de trein te nemen in plaats van het vliegtuig?

In Europees verband wordt gesproken over het vastleggen van een Europese vliegtaks. Kan de Staatssecretaris garanderen dat de Nederlandse vliegtaks niet omlaag zal worden bijgesteld, wanneer de Europese vliegtaks lager zou worden dan de Nederlandse?

Tot slot: de inwerkingtreding van deze vliegtaks gebeurt bij koninklijk besluit en is voorzien voor 1 januari 2021, zoals vastgesteld in het regeerakkoord. De Staatssecretaris kondigt in zijn brief van 1 april 2020 aan dat door de coronamaatregelen de vliegtaks mogelijk uitgesteld dient te worden. Ook kan «op deze manier [...] rekening [...] worden gehouden met de mogelijke totstandkoming van een Europese belasting op luchtvaart.»²³ De Partij voor de Dieren vindt dit onacceptabel. Om de klimaatdoelen van Parijs te halen, zal ook de luchtvaart offers moeten brengen. Zal de Staatssecretaris alles op alles zetten om de streefdatum van 1 januari 2021 te halen? Zo niet, hoe lang zou het uitstel dan maximaal gaan duren?

De leden van de commissie zien de beantwoording van voorgaande vragen met belangstelling tegemoet. Zij verzoeken de regering de memorie van antwoord bij voorkeur binnen vier weken aan de Eerste Kamer te doen toekomen.

De voorzitter van de vaste commissie voor Financiën,
Frentrop

De griffier van de vaste commissie voor Financiën,
Van Dooren

²³ *Kamerstukken II 2019/20, 35 205, nr. 30.*