

Inhoudsopgave

ALGEMEEN	1
1. Inleiding	1
2. Onderzoeken naar de effecten van de vliegbelasting	1
3. Opbrengsten en tarief van de vliegbelasting	4
4. Uitvoeringsaspecten	5
5. Europese route	6
6. Evaluatie en monitoring	6
7. Milieueffecten	7

ALGEMEEN

1. Inleiding

Het kabinet heeft met interesse kennisgenomen van de vragen en opmerkingen van de leden van de fracties van de VVD, het CDA, Groen-Links en de PvdD. Hierna wordt bij de beantwoording van de vragen zo veel mogelijk de volgorde van het verslag aangehouden, met dien verstande dat gelijklopende of in elkaars verlengde liggende vragen tezamen zijn beantwoord.

2. Onderzoeken naar de effecten van de vliegbelasting

De leden van de fractie van de VVD constateren dat bij de behandeling van de Wet vliegbelasting te weinig inzicht was in de gevolgen voor de luchtvrachtsector en vragen de regering welke lessen hieruit getrokken worden. De leden van de fractie van de VVD vragen verder hoe de regering de discrepantie tussen de doorrekening van het onderzoeksbureau Significance en die van de provincie Limburg kan verklaren. Voorts vragen zij of de percentages kloppen van 0,1 tot 0,6 procent minder passagiersvluchten en 3 tot 4 procent minder vrachtluchten per 2021, zoals genoemd in de schriftelijke antwoorden op de vragen van de leden Lodders, Nijkerken-de Haan en Remco Dijkstra over het bericht «Limburg

vreest verlies duizenden banen door luchtvrachttaks»¹. Deze leden merken verder op dat de regering in 2019 een onderzoek heeft laten uitvoeren en een doorrekening heeft laten maken van de verschillende varianten vliegbelasting, zonder dat daarbij rekening is gehouden met de gedragsreacties, het risico op wegleffecten en de gekwantificeerde effecten op werkgelegenheid. Zij vragen of de regering kan toelichting waarom destijds daartoe is besloten, zeker met de wetenschap van nu. Bij vormgeving van de vliegbelasting is uitgebreid onderzoek gedaan naar de effecten van verschillende varianten. In 2018 heeft CE Delft onderzoek gedaan naar de mogelijke effecten van verschillende varianten van een vliegbelasting.² In 2019 hebben de ministeries van Financiën, Infrastructuur en Waterstaat en Economische Zaken en Klimaat gezamenlijk een nieuw onderzoek uitgezet bij CE Delft om aanvullende varianten door te rekenen.³ In het onderzoek uit 2019 zijn combinatievarianten onderzocht, waarbij zowel vliegtickets als vrachtvliegtuigen worden belast. Als onderdeel van het onderzoek is ook een maatschappelijke kosten- en batenanalyse uitgevoerd en zijn de werkgelegenheidseffecten in kaart gebracht. Hiermee zijn voor verschillende varianten van een vliegbelasting de gevolgen in kaart gebracht. Het kabinet acht dit een gedegen voorbereiding. Deze rapporten hebben ook bijgedragen aan een vruchtbare inhoudelijke uitwisseling met uw Kamer over de gevolgen en wenselijkheid van de invoering van een vliegbelasting. In de antwoorden op de Kamervragen van de leden Lodders, Nijkerken-de Haan en Remco Dijkstra wordt verwezen naar de uitkomsten van het CE Delft onderzoek uit 2019. De daar genoemde percentages komen overeen met die uit dit onderzoek. In het SEO-onderzoek⁴ zijn naast de eerste orde effecten ook de tweede-orde effecten in kaart gebracht, waarvan het onzeker is of deze zich voordoen. De berekening van de provincie Limburg zijn mij niet ter beschikking gesteld.

De leden van de fractie van de VVD vragen naar een uitgebreide toelichting op het aantal passagiers dat is gebruikt voor de berekening van het tarief. Het lagere aantal passagiers volgt uit de studie van CE Delft uit 2019.⁵ In deze studie zijn de effecten van zes varianten op onder andere het aantal passagiers opgenomen. De aanpassingen in het aantal passagiers zijn voor iedere variant met het Aeolus model berekend. Het AEOLUS-model is recentelijk geactualiseerd en is wetenschappelijk gevalideerd.⁶ Het oorspronkelijke wetsvoorstel is variant 4b uit de studie van CE Delft. Het huidige wetsvoorstel komt overeen met variant 3d. Bij beide wetsvoorstellen is uitgegaan van het scenario laag restricted voor de aantallen. Uit Aeolus volgt bij dit scenario in 2021 53,81 miljoen

¹ Aanhangsel Handelingen II, vergaderjaar 2019–2020, nr. 2005

² Economische- en Duurzaamheidseffecten Vliegbelasting, CE Delft juni 2018, *Kamerstukken II* 2017/18, 32 140, nr. 47, bijlage 848243 – hierna: CE Delft 2018.

³ Economische- en Duurzaamheidseffecten Vliegbelasting: doorrekening nieuwe varianten, CE Delft april 2019, *Kamerstukken II* 2018/19, 35 205, nr. 3, bijlage 882682 – hierna: CE Delft 2019.

⁴ Bijlage bij: *Kamerstukken II* 2020/21, 35 570-IX, nr. 34.

⁵ CE Delft 2019.

⁶ Het model is in 2006 (Validatie van het Airport Catchment Area Competition Model (ACCM), CPB memorandum van 21 april 2006) en in 2009 (Validatie Aeolus-gams, CPB notitie van 5 juni 2009) extern gevalideerd door het Centraal Planbureau (CPB). De door het CPB gedefinieerde tests zijn ook bij de modelactualisatie in 2015 herhaald. Het CPB heeft geconcludeerd dat de resultaten uit de verschillende modelexercities grotendeels plausibel waren. De CPB-notitie waarin de conclusies staan beschreven is te vinden op de website van het CPB. Bij de actualisatie van het model die de afgelopen jaren is uitgevoerd (Actualisatie AEOLUS 2018 en geactualiseerde luchtvaartprognoses, februari 2019) hebben de planbureaus CPB en PBL en het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) deelgenomen aan de begeleidingscommissie van het onderzoek. Daarnaast is Joris Melkert, luchtvaartdeskundige van de TU Delft, om advies gevraagd over de aannames over de ontwikkeling van vliegtuigtechnologie en hij heeft aangegeven dat deze aannames plausibel zijn.

passagiers in variant 4b (het oorspronkelijke wetsvoorstel) en 53,72 miljoen passagiers bij variant 3d (het huidige voorstel).

De leden van de fractie van de VVD vragen of de regering verwacht dat het (lagere aantal passagiers) ook daadwerkelijk de praktijk zal zijn. De daling van het aantal passagiers die relevant is voor de budgettaire gevolgen van de novelle en daarmee dekking van de voorgestelde aanpassing volgt uit de al genoemde studie van CE Delft. Indien de lagere aantallen achterwegen blijven leidt dit niet tot aanpassing. Hetzelfde geldt voor lagere passagiersaantallen als gevolg van de coronacrisis. Dit is een endogene ontwikkeling, die niet tot een tariefsaanpassing leidt, conform de begrotingsregels van het kabinet. De regering verwacht dat het daadwerkelijke aantal passagiers in 2021 lager zal liggen als gevolg van COVID-19. De verwachting is dan ook dat de opbrengsten rond de € 80 miljoen zullen zijn in 2021.

De leden van de fractie van de VVD vragen wie de berekening van de novelle heeft gecertificeerd. In de novelle is dezelfde systematiek gebruikt voor de berekening als in het oorspronkelijke wetsvoorstel. Deze systematiek is gecertificeerd door het CPB⁷.

De leden van de fractie van de VVD vragen of de regering bereid is om nader onderzoek te laten doen naar de vraag of dit aantal passagiers realistisch is. Voorts vragen deze leden hoe de regering omgaat met de situatie als blijkt dat deze lagere passagiersaantallen achterwege blijven. Het relevante onderzoek is reeds uitgevoerd door CE Delft. De daling van het aantal passagiers die relevant is voor de budgettaire gevolgen en daarmee de budgettaire dekking van de voorgestelde wetsaanpassing is door CE Delft berekend. Nader onderzoek is om die reden niet nodig. Indien de lagere passagiersaantallen achterwege blijven, leidt dit niet tot aanpassing van het wetsvoorstel. Hetzelfde geldt voor lagere passagiersaantallen als gevolg van de coronacrisis. Beide zijn endogene ontwikkelingen, die niet tot een tariefsverhoging leiden.

De leden van de fractie van de PvdD vragen naar een reactie op het artikel «*Banen*» als valse schaalmap voor distributiecentra en (lucht)havens⁸, waarin de conclusies van het SEO-onderzoek, waar het besluit van het kabinet op gebaseerd is, sterk in twijfel wordt getrokken. Het kabinet is op de hoogte van het artikel van Follow the Money. Daarin wordt onder ander ingegaan op de lagere werkgelegenheidscijfers op MAA, afkomstig uit de Luchtvrachtmonitor van de Erasmus Universiteit, en op de geïnterviewde partijen in het SEO-onderzoek. Het kabinet is op de hoogte van de gewijzigde werkgelegenheidscijfers die volgens de Erasmus Universiteit aan MAA toe te rekenen zijn. Deze cijfers liggen ook ten grondslag aan het SEO-rapport. Naar aanleiding van de herziening van deze cijfers door de Erasmus Universiteit, is ook het SEO-rapport op dit punt aangepast. Een geactualiseerde versie van het SEO-onderzoek heb ik uw Kamer op 23 november laten toekomen.⁹ Volgens SEO bestaat een risico dat de gedragseffecten leiden tot het verdwijnen van een groot aantal werkplekken. Maar voor deze gedragseffecten geldt dat niet duidelijk is hoe groot de kans is dat deze gaan optreden. Deze gedragseffecten zijn mede gebaseerd op een reeks interviews. Naast experts uit de private sector zijn daarbij ook twee onafhankelijke wetenschappers geïnterviewd. Het feit dat sommige

⁷ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2019/05/14/bijlage-4-ramingstoelichting-en-certificering-vliegbelasting>.

⁸ Follow the Money, 3 november 2020 (<https://www.ftm.nl/artikelen/banen-valse-schaalmap-distributiecentra-luchthavens>).

⁹ Bijlage bij: *Kamerstukken I* 2020/21, 35 205, F.

experts een bepaald belang dienen is in de conclusies van de onderzoekers en bij de overweging van het kabinet meegenomen.

De leden van de fractie van de PvdD vragen of de regering bereid is het besluit om de vrachttaks in te trekken te heroverwegen. Het kabinet onderkent de in het SEO-onderzoek genoemde, potentiële effecten van de luchtvrachtbelasting, in het bijzonder de mogelijke gevolgen voor de werkgelegenheid en voor Maastricht Aachen Airport. Gezien deze gevolgen heeft het kabinet ervoor gekozen om de luchtvrachtbelasting te laten vervallen.

3. Opbrengsten en tarief van de vliegbelasting

De leden van de fractie van de VVD vragen wat er gebeurt er als de vliegtaks onverwacht meer opbrengt dan verwacht en of deze extra opbrengst wordt teruggesluisd als extra lastenverlichting voor burgers, conform het regeerakkoord. Voorts vragen zij hoe de afspraak uit het regeerakkoord om «en indien deze routes meer opleveren zullen belastingtarieven voor burgers navenant verlaagd worden» wordt gemonitord en welk onderzoek hiernaar is gedaan. Tenslotte vragen deze leden of de regering het «corona-effect» op de opbrengst en grondslag (de hoeveelheid vluchten en passagiers) kan geven.

In de Miljoenennota 2021 wordt ervan uitgegaan dat de vliegbelasting in 2021 minder zal ophalen dan oorspronkelijk beoogd, door de gevolgen van de coronacrisis op het vliegverkeer. Door deze endogene ontwikkeling wordt in de miljoenennota uitgegaan van een opbrengst van € 80 miljoen in 2021. Om de hoogte van dit bedrag vast te stellen is gebruik gemaakt van het onderzoek dat de Minister van Infrastructuur en Waterstaat door de onderzoeksbureaus SEO en To70 heeft laten uitvoeren om de mogelijk structurele effecten van de coronacrisis op het reisgedrag en de lange termijneffecten op de (wereld)economie in kaart te brengen. Dit onderzoek heeft de Minister van IenW op 17 augustus 2020 aan de Tweede Kamer gestuurd.¹⁰ Dat de vliegbelasting minder zal opbrengen dan verwacht leidt niet tot een lastenverzwaring voor de burgers, bijvoorbeeld door middel van een verhoging van de tarieven. In het regeerakkoord is aangegeven dat indien er een Europese vliegbelasting zou komen die meer op zou leveren dan € 200 miljoen, het verschil zou worden teruggesluisd naar een extra lastenverlichting voor burgers. Het kabinet stelt nu, conform het regeerakkoord een nationale heffing voor, aangezien het niet verwacht dat er op korte termijn een Europese vliegbelasting gaat komen.

Bij de vormgeving en tarifiering is de beoogde budgettaire opbrengst van een vliegbelasting van € 200 miljoen per jaar (prijspeil 2017) een van de uitgangspunten geweest. Na verwerking daarvan in de begroting door het indienen van wetgeving zijn zowel mee- als tegenvallers endoogen van aard, want wil zeggen dat die niet leiden tot tariefsverhogingen of tariefsverlagingen.

De leden van de fractie van de VVD vragen waarom het bedrag van € 200 miljoen wordt gecorrigeerd naar een ander prijspeil. Voorts vragen deze leden waarom het bedrag per ticket wordt gecorrigeerd naar een ander prijspeil en waarom niet conform de afspraak wordt uitgegaan van het prijspeil 2021. De leden van de fractie van het CDA vragen of de tarieven in de memorie van toelichting, die zien op het prijspeil van 2017, kunnen worden geactualiseerd, zodat beter inzichtelijk wordt wat de gevolgen van de genoemde indexatie voor passagiers per inwerkingtreding begin volgend jaar zullen zijn? De leden van de fractie van de VVD zijn van mening dat de vliegbelasting op basis van prijspeil 2021 gebaseerd moet

¹⁰ Kamerstukken II 2019/20, 31 936, nr. 804.

worden en vragen of de regering kan aangeven op welk bedrag de vliegbelasting per ticket uitkomt als er gecorrigeerd wordt. De in het regeerakkoord opgenomen cijfers zijn gebaseerd op het prijspeil van 2017, hieruit volgt dat indien maatregelen later worden ingevoerd deze moeten worden aangepast naar het prijspeil van invoering. Dat is bij het opstellen van de Startnota van dit kabinet ook zo verwerkt in het inkomstenkader. Deze systematiek is gehanteerd voor alle maatregelen, dus ook voor de vliegbelasting. Omdat de totale opbrengst moet worden aangepast aan het prijspeil 2021, dient ook het tarief te worden aangepast. Om die reden is in de toelichting bij het wetsvoorstel Wet vliegbelasting altijd gesproken over de opbrengst en tarief conform het prijspeil van 2017. Het is overigens bij belastingen waarbij de tarieven zijn vastgesteld in bedragen in plaats van percentages gebruikelijk om deze tarieven te indexeren, omdat anders de belastinginkomsten eroderen. De aanpassing naar het prijspeil 2021 zal ertoe leiden dat het tarief per 1 januari 2021 € 7,845 zal bedragen. Een overzicht van de indexatie van prijspeil 2017 naar prijspeil 2021 is hieronder opgenomen.

Jaar	Tabelcorrectiefactor	Cumulatieve indexatie	Bedrag incl. indexering
2017			7,45
2018	1,0080	1,0080	7,510
2019	1,0120	1,0201	7,600
2020	1,0160	1,0364	7,721
2021	1,0160	1,0530	7,845

4. Uitvoeringsaspecten

De leden van de fractie van de VVD vragen of invoering per 1 januari 2021 haalbaar is voor de Belastingdienst. Verder vragen deze leden of de systemen van de Belastingdienst voor de inning ook gereed zijn per 1 januari 2021.

Zoals uit de uitvoeringstoets bij dit wetsvoorstel blijkt, blijft de verwachting dat de voorbereidingen bij de Belastingdienst tijdig gereed zijn om invoering van de vliegbelasting per 1 januari 2021 mogelijk te maken. Zoals ook blijkt uit de uitvoeringstoets, moet het aangiftesysteem worden gekoppeld met het nieuwe inningssysteem. De koppeling met dit inningssysteem vindt plaats in het jaar 2021. Dat is geen belemmering voor de beoogde invoeringsdatum van 1 januari 2021, omdat het aangiftetijdvak voor de aangiften over 2021 mede op het tijdstip van die koppeling zal worden afgestemd. Die afstemming is mogelijk doordat in het wetsvoorstel is opgenomen dat de vliegbelasting in werking treedt op een bij koninklijk besluit vast te stellen tijdstip, waarbij kan worden bepaald wat de lengte van het eerste belastingtijdvak wordt. Dit geeft de ruimte om bij inwerkingtreding een langer eerste tijdvak vast te stellen dan het gebruikelijke kalenderkwartaal. Bij een eerste tijdvak van bijvoorbeeld drie kalenderkwartalen, hoeven de eerste aangiftes pas te worden ingediend na het derde kalenderkwartaal van 2021.

De leden van de fractie van de VVD vragen of de € 120.000 aan uitvoeringskosten wordt uitgegeven aan systemen die al geschikt waren gemaakt voor de inning van de belasting op vracht en nu overbodig blijken te zijn. Gezien de beoogde inwerkingtredingsdatum van de vliegbelasting (1 januari 2021), is tijdig gestart met de benodigde systeemaanpassingen. Hierbij is uitgegaan van een vliegbelasting voor zowel passagiers als vrachtvliegtuigen. Nu de vliegbelasting voor vrachtvliegtuigen komt te vervallen, zal dit inderdaad incidenteel een extra systeemaanpassing vergen waarmee kosten gemoeid zijn.

De leden van de fractie van de VVD vragen voorts of invoering per 1 januari 2021 haalbaar is voor de luchtvaartmaatschappijen, wat de gevolgen zijn voor de luchtvaartmaatschappijen en hoe luchthavenexploitanten en luchtvaartmaatschappijen moeten omgaan met de gewijzigde belasting door het vervallen van de vliegbelasting op de vrachtvliegtuigen. Tenslotte vragen deze leden of de regering de lijn deelt dat daar, waar de luchtvaartsector de tickets heeft verkocht rekening houdend met het lagere tarief, de ophoging niet alsnog in rekening gebracht kan worden aan de klant of de luchtvaartmaatschappij.

De administratieve lasten voor onder andere de luchtvaartmaatschappijen nemen af ten opzichte van de verplichtingen opgenomen in de Wet vliegbelasting, aangezien de verplichtingen in het kader van de belasting op vrachtvliegtuigen komen te vervallen bij dit wetsvoorstel. De verwachting is dan ook dat invoering per 1 januari 2021 haalbaar blijft voor de luchtvaartmaatschappijen. De vliegbelasting zijn kosten die de luchtvaartmaatschappijen moeten voldoen aan de luchthavenexploitanten. Het is aan de luchtvaartmaatschappijen om te bepalen hoe en in welke mate zij deze kosten doorbereken aan de klant.

5. Europese route

De leden van de fractie van de VVD vragen of een update gegeven kan worden van welke stappen er gezet zijn om te komen tot een Europese (geharmoniseerde) vliegbelasting. Voorts vragen de leden van de fractie van de VVD welke stappen er zijn gezet om te komen tot het vervangen van de vliegtaks door een internationaal geharmoniseerde accijns op kerosine. In de Green Deal mededeling van 11 december 2019 heeft de Europese Commissie aangekondigd zich in het kader van de herziening van de Richtlijn energiebelastingen te gaan buigen over de belastingvrijstellingen voor brandstof voor de luchtvaart. In de Green Deal mededeling heeft de Europese Commissie tevens aangegeven het toewijzen van gratis emissierechten aan luchtvaartmaatschappijen te willen beperken (in het kader van de integrale herziening EU-ETS). Ook het EU ETS is een vorm van beprijzen van de luchtvaart. Beide voorstellen worden naar verwachting in juni 2021 gepubliceerd. Het kabinet ziet de eerdergenoemde voorstellen uit de Green Deal graag tegemoet.

Gezien de huidige situatie rondom COVID-19 is het op dit moment moeilijker concreet stappen te zetten ten aanzien van het beprijzen van de luchtvaart op Europees niveau. Wel heb ik tijdens de informele Ecofinraad afgelopen september het belang van het in Europees verband beprijzen van de luchtvaart onderstreept. Ik heb daarbij aangegeven dat Nederland een nationale vliegbelasting gaat invoeren, maar tegelijkertijd een Europese aanpak blijft steunen. Nederland ziet de eerdergenoemde voorstellen uit de Green Deal dan ook graag tegemoet. Zoals aangegeven is het mogelijk dat in een «coalition of the willing» wordt gekeken naar mogelijkheden voor het beprijzen van de luchtvaart, indien er in het kader van de Green Deal geen concrete resultaten worden bereikt.¹¹

6. Evaluatie en monitoring

De leden van de fractie van de VVD vragen of de regering kan toezeggen de effecten van deze taks op de hubfunctie van Schiphol te blijven monitoren. Die monitoring kan plaatsvinden via al bestaande instrumenten. Het Ministerie van IenW laat jaarlijks onderzoek uitvoeren naar de kostenontwikkeling op Schiphol in vergelijking met belangrijke concurrerende luchthavens, dit betreft de benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen van SEO die ook aan de Kamer wordt gestuurd.

¹¹ Kamerstukken I 2020/21, 35 205, C.

Daarnaast stelt SEO jaarlijks in opdracht van lenW de monitor netwerk-kwaliteit en staatsgaranties op, die eveneens aan de Kamer wordt gestuurd. Hierin wordt de netwerkontwikkeling op Schiphol ten opzichte van een aantal belangrijke concurrerende hubluchthavens gezien.

De leden van de fractie van de VVD vragen onder verwijzing naar het aangenomen amendement van het lid Ladders over de evaluatie van de vliegbelasting, of het klopt dat nu de vliegbelasting op vracht vervalft, de evaluatiebepaling binnen twee jaar over de effecten van de vliegbelasting op vrachtvervoer ook vervalft, maar het wetsvoorstel vliegbelasting wel binnen vijf jaar wordt geëvalueerd. Dat kan ik bevestigen. In dit wetsvoorstel wordt ook geregeld dat de bepaling ten aanzien van de evaluatie van de luchtvrachtheffing komt te vervallen. De bepaling ten aanzien van de evaluatie van de gehele vliegbelasting binnen vijf jaar, blijft onderdeel uitmaken van het wetsvoorstel Wet Vliegbelasting. Hiermee rust bij aanneming van de Wet Vliegbelasting de wettelijke plicht op de Minister van Financiën om binnen vijf jaar verslag te doen over de doeltreffendheid en de effecten van de vliegbelasting.

7. Milieueffecten

De leden van de fractie van GroenLinks vragen wat de gevolgen zijn van deze wetswijzigingen voor het milieu (CO₂, fijnstof, etc.) en hoe de regering voorkomt dat het aantal vrachtluchten toeneemt. Verder vragen deze leden wat het voor de omwonenden gaat betekenen als er meer vrachtvliegtuigen bij komen.

De capaciteit op Schiphol en Maastricht Aachen Airport (MAA) is begrensd, ook in de nacht. MAA kent daarbij een nachtsluiting. Voor zogenaamde «marginaal conforme vliegtuigen» als gedefinieerd in de EU verordening 2014/598, zal volgend jaar een beperking worden doorgevoerd voor het starten en landen op Schiphol. Vrachtvliegtuigen ouder dan 14 jaar met een bepaalde ondermaatse geluidprestatie, die als marginaal conform worden aangemerkt, worden dan geweerd van Schiphol.

De leden van de fractie van de PvdD vragen of de regering erkent dat de vliegtaks voor passagiers zo laag is dat het de vraag is hoeveel mensen hierdoor daadwerkelijk zullen besluiten om het vliegtuig een keertje over te slaan. Het doel van de vliegbelasting is om in het kader van de fiscale vergroening de maatschappelijke kosten van het luchtvervoer van passagiers beter tot uitdrukking te laten komen in de prijs van dat vervoer. De effecten van een vliegticketbelasting van € 7,45 (prijsspeil 2017) zijn door CE Delft doorgerekend en die doorrekening laat zien dat een beperkt aantal passagiers hun reis wijzigt of overslaat.¹²

De leden van de fractie van de PvdD vragen of de regering erkent dat er veel meer geld valt op te halen dan de € 200 miljoen die nu moet voortvloeien uit dit wetsvoorstel. Verder vragen deze leden of de regering erkent dat zij hiermee nalatig blijft in het genereren van geld dat geïnvesteerd zou kunnen worden in duurzame vormen van vervoer. Ten slotte vragen deze leden of de regering erkent dat dit soort fopheffingen, zoals de CO₂-heffing en de vliegbelasting, weinig meer te maken hebben met het effectief vergroenen van het belastingstelsel.

In het regeerakkoord is afgesproken dat de vliegbelasting € 200 miljoen zal opbrengen. Het kabinet acht deze opbrengst en de tariefvoering die daarbij hoort wenselijk, omdat hiermee recht wordt gedaan aan het beter tot uitdrukking brengen van maatschappelijke kosten in de prijs van een

¹² CE Delft 2019, p. 18. Variant 3d komt overeen met een vliegticketbelasting van € 7,45. Variant 4b ziet op het oorspronkelijke wetsvoorstel Wet vliegbelasting, inclusief luchtvrachtheffing.

vliegticket, maar anderzijds ook rekening wordt gehouden met andere factoren die van belang zijn, zoals de tarieven in ons omringende landen en mogelijke economische effecten. De opbrengsten worden volgens de afspraken in het regeerakkoord teruggesluisd naar lagere lasten voor burgers en bedrijven. Het kabinet is daarbij van mening dat de vliegbelasting op deze manier een bijdrage levert aan het vergroenen van het belastingstelsel.

De Staatssecretaris van Financiën,
J.A. Vijlbrief