

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1930

Vragen van het lid **Bamenga** (D66) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en de Staatssecretaris van Financiën over *het bericht «Duitsland verhoogt vliegtaks: nu 70 euro belasting op verre vlucht»* (ingezonden 8 mei 2024).

Antwoord van Staatssecretaris **Van Rij** (Financiën – Fiscaliteit en Belastingdienst), mede namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (ontvangen 6 juni 2024).

Vraag 1

Bent u bekend met de keuze van Duitsland om de vliegbelasting met ruim 20 procent te verhogen en deze afstandsafhankelijk te maken?¹

Antwoord 1

Ja. Het tarief van de Duitse vliegbelasting is al sinds de invoering in 2011 afstandsafhankelijk, dit is geen nieuwe maatregel. Wel zijn de tarieven per 1 mei 2024 verhoogd.

Vraag 2

Hoe waardeert u de diverse categorieën die Duitsland hiervoor toepast?

Antwoord 2

Het toepassen door Duitsland van verschillende tariefcategorieën op basis van afstand is een keuze van de Duitse politiek geweest. Duitsland heeft ervoor gekozen om kortere vluchten tot 2.500 kilometer met een lager tarief te belasten dan verre vluchten. In Nederland is bij de invoering van de vliegbelasting in het kader van de uitvoering ervoor gekozen om de vliegbelasting zo eenvoudig mogelijk te houden en een vlak tarief te hanteren. Een differentiatie van het tarief van de vliegbelasting naar afstand beprijst de negatieve externe effecten van lange afstandsvluchten beter, maar maakt de vliegbelasting complexer.

Vraag 3

Heeft Duitsland in Europa de samenwerking opgezocht met andere lidstaten om eensgezind een dergelijke belastingwijziging door te voeren? Zo ja, wat is de reactie van Nederland hierop geweest?

¹ De Volkskrant, 3 mei 2024, «Duitsland verhoogt vliegtaks: nu 70 euro belasting op verre vlucht»

Antwoord 3

Duitsland heeft niet de samenwerking met Nederland opgezocht om eensgezind een belastingwijziging van de verschillende vliegbelastingen van de lidstaten door te voeren. Het is niet bekend of Duitsland de samenwerking met andere lidstaten heeft opgezocht. Wel heeft Nederland heeft zich ingezet voor het afstemmen en uitwisselen van ervaringen met andere lidstaten. Zo heeft het Ministerie van Financiën in 2019 een internationale conferentie over de vliegbelasting en CO₂-beprijzing georganiseerd en heeft in 2023 een technische workshop over de Europese vliegbelastingen plaatsgevonden op het Ministerie van Financiën.

Vraag 4

Wat is de stand van zaken om op Europees niveau een (gedifferentieerde) vliegbelasting in te voeren waardoor verschillen in vliegbelasting door lidstaten worden opgeheven?

Antwoord 4

Het initiatiefrecht voor het indienen van een voorstel tot het invoeren van een Europese vliegbelasting ligt bij de Europese Commissie. De uiteindelijke vorm van een dergelijke belasting is daarmee onderhevig aan Europese besluitvorming. Tot op heden lijkt de Europese Commissie geen concrete plannen te hebben voor een voorstel van een Europese vliegbelasting.

Vraag 5

Bent u het eens dat met een afstandsafhankelijke vliegbelasting een eerlijkere prijs voor de maatschappelijke kosten van vliegen wordt betaald dan met een vlakke vliegbelasting?

Antwoord 5

In december 2023 is de Kamer geïnformeerd over de studie «Prijs van een Vliegreis» door CE Delft.² Hierin zijn onder andere de externe (maatschappelijke) kosten van vliegen onderzocht. Deze kosten zijn volgens de studie niet volledig gedekt door belastingen en heffingen. Uit deze studie blijkt dat de externe kosten van de luchtvaart (klimaat, emissies en brandstofproductie) sterk toenemen als de vluchtafstand toeneemt, terwijl de belangrijkste belastingen en heffingen, waaronder de vliegbelasting, niet toenemen bij een langere vluchtafstand.

Het kabinet heeft onder andere omwille van het principe «de vervuiler betaalt» begin 2023 het vlakke tarief van de vliegbelasting verhoogd. Daarmee worden de negatieve externe kosten van de luchtvaart beter in rekening gebracht. Dit is echter, zoals de studie van CE Delft aantoont, niet volledig. Een mogelijke verdere aanpassing van de vliegbelasting is aan een nieuw kabinet.

Vraag 6

Hoe waardeert u de verschillende soorten vliegbelastingen die worden toegepast in buurlanden waar veelal een differentiatie bestaat in de belasting? Waarom loopt Nederland hierin achter?

Antwoord 6

In Nederland is bij de invoering van de vliegbelasting in het kader van de uitvoering ervoor gekozen om de vliegbelasting zo eenvoudig mogelijk te houden en te starten met een vlak tarief. Het vlakke tarief leidt tot relatief hoge kosten per passagier, en indirect per ticket, op korte afstanden. Hiermee is de Nederlandse vliegbelasting anders vormgegeven dan vliegbelastingen in buurlanden, maar dat betekent niet dat Nederland achterloopt op een van die buurlanden, of andersom. Een differentiatie van het tarief van de vliegbelasting naar afstand beprijst de negatieve externe effecten van lange afstandsvluchten beter, maar maakt de vliegbelasting wel complexer. Afhankelijk van de maatvoering kan een afstandsafhankelijke vliegbelasting mogelijk ook gevolgen hebben voor de netwerkqualiteit van de Nederlandse luchthavens.

² Kamerstukken II, 2023/24, 31 936, nr. 1134.

Vraag 7

Wat zou het effect zijn van het invoeren van een gedifferentieerde vliegbelasting op het aantal vluchten en de geluidsbelasting van deze vliegtuigbewegingen?

Antwoord 7

Een precieze berekening van het effect op het aantal vluchten en geluid is niet beschikbaar. De effecten van een naar afstand gedifferentieerde vliegbelasting is afhankelijk van de inrichting van een dergelijke belasting. Ten behoeve van het IBO Klimaat heeft het onderzoeksbureau CE Delft begin 2023 een grove inschatting heeft gemaakt van de effecten van een naar afstand gedifferentieerde vliegbelasting. Hieruit volgt dat het aantal *origin destination*-passagiers, ofwel OD-passagiers, met verre bestemmingen zal afnemen en het aantal Europese OD-passagiers en transferpassagiers zal toenemen. De geluidsbelasting daalt naar verwachting doordat op Europese bestemmingen kleinere toestellen vliegen dan op intercontinentale bestemmingen. Dat geldt ook voor *landing- and take off* emissies. Om goed te kunnen inschatten wat de effecten zijn op aantallen vluchten en geluidsbelasting is nader onderzoek vereist van mogelijke varianten voor invulling van een dergelijke differentiatie.

Vraag 8

Deelt u de mening dat de huidige vliegbelasting, maar ook eventuele toekomstige aanpassingen, ook moeten gelden voor transferpassagiers aangezien dit vliegen op korte afstanden ontmoedigt en de koppeling tussen vliegen en de trein op het Europese continent financieel aantrekkelijker te maakt?

Antwoord 8

In juli 2023 is de Kamer geïnformeerd over een onderzoek door CE Delft in opdracht van het Ministerie van Financiën naar het includeren van transferpassagiers in de vliegbelasting.³ In deze Kamerbrief heeft het demissionaire kabinet aangegeven het op dit moment onverstandig te vinden om als enige EU-lidstaat een vliegbelasting voor transferpassagiers in te voeren, mede gelet op de potentieel significante economische implicaties en implicaties voor de connectiviteit van Nederland. Besluitvorming hierover is aan een nieuw kabinet

Vraag 9

Welke stappen zijn er gezet sinds in februari alternatieven voor de huidige vliegbelasting zijn gepresenteerd in fiche F09 bij het rapport «Belastingen in maatschappelijk perspectief: Bouwstenen voor een beter en eenvoudiger belastingstelsel»?⁴

Antwoord 9

Het rapport «Belastingen in maatschappelijk perspectief: Bouwstenen voor een beter en eenvoudiger belastingstelsel» betreft een ambtelijk rapport geschreven ten behoeve van de formatie van een nieuw kabinet. Het demissionaire kabinet heeft zodoende geen vervolg gegeven aan het rapport.

Vraag 10

Welke variant van de in dit fiche genoemde alternatieven heeft hierbij uw voorkeur? Kunt u dat toelichten?

Antwoord 10

Zoals reeds benoemd in het antwoord op vraag 9 betreft het rapport «Belastingen in maatschappelijk perspectief: Bouwstenen voor een beter en eenvoudiger belastingstelsel» een ambtelijk rapport ten behoeve van de formatie van een nieuw kabinet.

³ Kamerstukken II, 2022/23, 36 202, nr. 157.

⁴ Rijksoverheid, 1 februari 2024, «Belastingen in maatschappelijk perspectief: Bouwstenen voor een beter en eenvoudiger belastingstelsel»

Vraag 11

Welke stappen zijn er gezet sinds u in het commissiedebat Luchtvaart (incl. Verduurzaming luchtvaart) heeft aangegeven dat u de wens heeft om in te zetten op «harmonisatie» van vliegbelasting met de ons omringende landen, zoals Duitsland?

Antwoord 11

Dit is een voortdurende inzet van Nederland. Voorafgaand aan de inwerking-treding van de Nederlandse vliegbelasting heeft Nederland de wens om te komen tot Europese afspraken over het bepalen van de luchtvaart neergelegd bij de Europese Commissie.⁵ Het draagvlak hiervoor is in de EU echter vooralsnog beperkt. Voor harmonisatie van belastingen op vliegen is ook accijns op brandstof relevant. Binnen de EU lopen onderhandelingen over een voorstel hiertoe, in het kader van de herziening van de Richtlijn energiebelastingen.

Vraag 12

Uit eerder onderzoek blijkt dat elke euro die wordt geïnvesteerd in het Nationaal Groeifonds ongeveer zes euro oplevert, hierbij gaat het onder andere over het project «Luchtvaart in Transitie». Wat is het rendement wanneer de opbrengsten van de huidige en van de in het fiche gepresenteerde alternatieven worden ingezet in het innoveren van de luchtvaart? Wat levert dit op voor het Nederlandse verdienvermogen?

Antwoord 12

In onderzoek van RaboResearch⁶ wordt geschetst wat omgerekend de bbp-rendementen zullen zijn van in het Nationaal Groeifonds (NGF) en het Fonds Onderzoek en Wetenschap (FOW) geïnvesteerde middelen. In dat onderzoek wordt geen nadere specificatie gemaakt naar verwachte rendementen per programma.

De opbrengsten van de vliegbelasting in 2023 en in het fiche gepresenteerde alternatieven tellen samen op tot € 864 miljoen per jaar. Vanwege de scheiding van inkomsten en uitgaven op de Rijksbegroting is het niet mogelijk om opbrengsten van (alternatieve vormen van) vliegbelasting direct in te zetten ten behoeve van het innoveren van de luchtvaart. De opbrengsten van de vliegbelasting vloeien toe naar de staatskas. Uit de staatskas worden alle uitgaven bekostigd, waaronder ook de maatregelen die bijdragen aan een duurzame luchtvaart en vermindering van leefomgevingseffecten.

In het algemeen kan gesteld worden dat innovaties zoals ontwikkeling van nieuwe duurzame brandstoffen, elektrisch vliegen en innovaties rond gewichtsreductie kansen bieden voor verdienvermogen en verduurzaming. Het vraagt nader onderzoek om aan te kunnen geven welk effect specifieke maatregelen zouden kunnen hebben.

Vraag 13

Indien er wordt gekozen om de vlakke vliegbelasting de komende vier jaar te handhaven of de vliegbelasting af te schaffen, wat is daarvan het effect op de CO₂-reductie doelstellingen voor de luchtvaart? Wat is hiervan het gevolg voor de geluidsnormen? Wat is daarvan het effect op de staatskas?

Antwoord 13

Uit het rapport Economische en duurzaamheidseffecten van de vliegbelasting van het onderzoeksbureau CE Delft⁷ komt naar voren dat de mondiale CO₂-emissies dalen met 0,3 Mton bij invoering van een vliegbelasting van € 7,45.

Uit de impactanalyse van de verhoging van de vliegbelasting van € 7,45 met een bedrag van € 17,95 per 1 januari 2023, uitgevoerd door CE Delft⁸, volgt dat de emissies van de Nederlandse luchtvaart dalen met ongeveer 0,6 Mton in drie van de vier doorgerekende scenario's. Dat is ongeveer 5% van de

⁵ Kamerstukken II, 2017/18, 32 140, nr. 47.

⁶ RaboResearch, januari 2024, «Investerings moeten prominenter op de politieke agenda».

⁷ CE Delft, juni 2018, «Economische en duurzaamheidseffecten van de vliegbelasting».

⁸ CE Delft, september 2021, «Effecten van een verhoging van de vliegbelasting».

totale Nederlandse luchtvaartemissies. Ook dalen de wereldwijde emissies licht, ondanks de uitwijk naar buitenlandse luchthavens. Voor wat betreft de impact op het geluid volgt uit de impactanalyse van CE Delft dat in een deel van de onderzochte scenario's het aantal woningen dat geconfronteerd wordt met geluidsoverlast met enkele procenten daalt. In scenario's met knellende capaciteitsrestricties op Schiphol kan de geluidsoverlast licht stijgen. Dit komt doordat in deze scenario's het aandeel intercontinentale vluchten stijgt. De vliegtuigen die vliegen op intercontinentale routes zijn groter en zwaarder en geven hierdoor meer geluidsoverlast. De geraamde budgettaire opbrengst van de vliegbelasting voor de jaren 2024 tot en met 2028 staat in de tabel hieronder. In het geval de vliegbelasting wordt afgeschaft, is de budgettaire derving gelijk aan de reeks zoals hieronder weergegeven.

Belastingsoort	2025	2026	2027	2028	2029
Vliegbelasting	792	837	882	926	943