

Vergaderjaar 2009–2010

**32 132**

## **Wijziging van de Wet belastingen op milieugrondslag in verband met de afschaffing van de vliegbelasting**

**Nr. 5**

### **VERSLAG**

Vastgesteld 9 oktober 2009

De vaste commissie voor Financiën<sup>1</sup>, 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.

### **Inhoudsopgave**

**blz.**

- |   |   |
|---|---|
| • Algemeen                              | 1 |
| • Afschaffing van de vliegbelasting     | 2 |
| • Gevolgen voor bedrijfsleven en burger | 3 |

### **Algemeen**

De leden van de CDA-fractie hebben met instemming kennisgenomen van de afschaffing van de vliegbelasting.

De leden van de VVD-fractie stemmen van harte in met onderhavig wetsvoorstel. Dit zal niet verbazen omdat zij immers al bij meerdere gelegenheden hebben aangegeven de introductie van de vliegbelasting om diverse redenen zeer onwenselijk te vinden. Uit het feit dat eerder werd voorgesteld het belastingtarief op nul te stellen en nu – na twee jaar – wordt voorgesteld de vliegbelasting geheel af te schaffen concluderen die leden dat zij met terugwerkende kracht gelijk krijgen en dat ook de regering thans van oordeel is dat de invoering ondoordacht heeft plaatsgevonden. Is de regering het met de leden van de VVD-fractie eens dat de betreffende sectoren uit het bedrijfsleven als gevolg hiervan geconfronteerd zijn met teruglopende omzetten, economische onzekerheid en bureaucratische rompslomp? Het moge duidelijk zijn dat die leden – uit een oogpunt van duidelijkheid en zekerheid voor het bedrijfsleven – ook niet de opvatting van de Raad van State delen dat voorlopige handhaving van het 0-tarief te verkiezen zou zijn.

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Van der Vlies (SGP), Blok (VVD), voorzitter, Ten Hoopen (CDA), ondervoorzitter, Weekers (VVD), Van Haersma Buma (CDA), De Nerée tot Babberich (CDA), Haverkamp (CDA), Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD), Omtzigt (CDA), Koşer Kaya (D66), Irrgang (SP), Luijben (SP), Kalma (PvdA), Blanksma-van den Heuvel (CDA), Cramer (CU), Van der Burg (VVD), Van Dijk (PVV), Spekman (PvdA), Gesthuizen (SP), Ouwehand (PvdD), Tang (PvdA), Vos (PvdA), Bashir (SP), Sap (GL) en Linhard (PvdA).

Plv. leden: Van der Staaij (SGP), Remkes (VVD), Pieper (CDA), Aptroot (VVD), De Vries (CDA), Van Hijum (CDA), Mastwijk (CDA), Elias (VVD), De Pater-van der Meer (CDA), Pechtold (D66), Kant (SP), Ulenbelt (SP), Van der Veen (PvdA), Smilde (CDA), Anker (CU), Nicolai (VVD), De Roon (PVV), Heerts (PvdA), Karabulut (SP), Thieme (PvdD), Heijnen (PvdA), Roefs (PvdA), Van Gerven (SP), Vendrik (GL) en Smeets (PvdA).

De leden van de PVV-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het voorstel tot Wijziging van de Wet Belastingen op milieugrondslag. Vooral waren zij verheugd met het feit dat de vliegbelasting definitief wordt afgeschaft. De genoemde leden hebben nog wel een aantal opmerkingen en vragen, die hierna zijn geformuleerd.

De leden van de fractie van GroenLinks hebben met afkeuring kennisgenomen van het voorstel ter wijziging van de Wet Belastingen op milieugrondslag, in verband met de afschaffing van de vliegbelasting. Deze leden wijzen erop dat de luchtvaartsector door deze wetswijziging opnieuw geheel wordt vrijgesteld van elke vorm van belasting. BTW op tickets werd er (los van binnenlandse vluchten) al niet geheven, net zomin als accijns op kerosine. Door nu ook de tickettax los te laten, doet de regering weer een stap terug in de weg die zij ingeslagen was, namelijk het doorrekenen van de maatschappelijke kosten in de prijs van een vliegticket.

### **Afschaffing van de vliegbelasting**

De leden van de fractie van de SP betreuren het dat er niet is gezocht naar een beter alternatief voor de vliegbelasting. Heeft de regering ook de mogelijkheid bekeken om de vliegbelasting tijdelijk op het nultarief te houden totdat de economie weer aantrekt? Denkt de regering onder het Europese systeem van emissiehandel dezelfde reductie in CO<sub>2</sub>-uitstoot te bewerkstelligen als bij de vliegbelasting?

Er is destijds gekozen voor de invoering van de vliegbelasting om de maatschappelijke kosten van het vliegen in uitdrukking te brengen in de prijs. Gezien de huidige economische ontwikkeling heeft het kabinet dit in hun ogen solide argument opnieuw gewogen. Deze afweging heeft ertoe geleid dat het kabinet besloten de vliegbelasting te beëindigen. De leden van de PVV-fractie vragen de regering een lijst te verstrekken met alle fiscale maatregelen waarbij de maatschappelijke kosten in uitdrukking zijn gebracht in de prijs. Zij verzoeken de regering ook in overweging te nemen dergelijke fiscale maatregelen te beperken dan wel af te schaffen gezien de huidige economische crisis en de gevolgen voor de concurrentiepositie van Nederland.

Er wordt aangegeven dat de vliegbelasting gerechtvaardigd was omdat er een concurrentievervalsing zou bestaan. Deze «vervalsing» bestaat uit de vrijgestelde accijns- en omzetbelastingheffing bij het internationale vliegverkeer. Is deze vrijstelling er niet om «level playing field» te creëren voor de Nederlandse luchtvaart? En was dit «level playing field» nu juist niet verstoord door de introductie van de vliegbelasting? Daarnaast was er in 2005 al bekend dat er Europees niveau helaas zou worden gewerkt met het Europese systeem van emissiehandel (ETS). Waarom heeft de regering niet gewacht op deze regeling (richtlijn nr 2008/101/EG van het Europese parlement), heeft dit niet tot gevolgen gehad dat door het «vooruitlopen op de troepen» de nationale luchthavens permanente economische schade hebben opgelopen? De leden van de PVV-fractie hebben graag inzicht in de blijvende schade voor onze nationale luchthavens.

Op welke wijze heeft de regering in haar afwegingen het feit meegewogen, dat volgens wetenschappers de impact op klimaatverandering van elke kilo CO<sub>2</sub> afkomstig van een vliegtuig vermenigvuldigd moet worden met een factor twee tot vijf, vanwege het effect op klimaatverandering van een ander gas, NO<sub>x</sub>, zo vragen de leden van de fractie van GroenLinks. De leden van de fractie van GroenLinks constateren dat de regering bij herhaling verwijst naar het feit dat de luchtvaartsector vanaf 2012 valt binnen het ETS. Kan de regering aangeven welk effect zij tussen 2012 en 2020 verwacht van het ETS op de groei van het vliegverkeer? Is zij bereid

binnen Europa scherp toe te zien op het bijstellen van het CO<sub>2</sub>-plafond als de doelstellingen achterblijven?

Deze leden vragen zich af waar de regering op baseert dat de eerder verwachte matiging van de groei van het vliegverkeer door de tickettax later weer ongedaan gemaakt zouden worden. Zijn luchtvaartpassagiers, anders dan andere consumenten, immuun voor prijsstijgingen?

Vindt de regering het rechtvaardig dat andere vervoersbedrijven, zoals de spoorwegen of busondernemingen wél (en terecht) geconfronteerd worden met allerlei belastingen als accijns en BTW, terwijl de luchtvaartsector hiervan gespeend blijft? Deelt u de mening dat u met deze wetswijziging een stap terug zet op weg naar eerlijke concurrentieverhoudingen tussen verschillende vervoersmodaliteiten?

Is de regering van plan andere initiatieven te nemen om de maatschappelijke kosten van het vliegverkeer in de prijs van de tickets tot uitdrukking te brengen, bovenop het ETS-systeem? Hoe staat het met de onderhandelingen om binnen Europa te komen tot afspraken over het heffen van BTW op vliegtickets? Is het kabinet van plan binnen Europa of met een kopgroep van buurlanden de discussie te zoeken over het heffen van accijns op kerosine?

De regering schrijft dat haar wens om betrokken bedrijfstakken zekerheid te bieden rond de tickettax leidend is geweest voor haar beslissing deze af te schaffen. Maar had zij die zekerheid niet ook kunnen bieden door aan te kondigen aan deze belasting vast te houden? De luchtvaartsector wordt weliswaar zwaar getroffen door de recessie, maar daar staat tegenover dat de groei in betere tijden ook extreem hoog was. Waarom kiest de regering ervoor in de recessie deze zeer vervuilende bedrijfstak zo zwaar tegemoet te komen, terwijl investeringen in schone bedrijfstakken ver achterblijven?

De leden van de VVD-fractie vragen hoe het staat met de toezegging ter uitvoering van de motie Cramer om een actualisatie van de kostenreductie en de investeringen van Schiphol, voorzien van een kabinetsoordeel, vóór de behandeling van onderhavig wetsvoorstel aan de Staten-Generaal te zenden.

### **Gevolgen voor bedrijfsleven en burger**

Inzake de teruggave van betaalde bedragen wordt in de brief van 14 september 2009 aangegeven dat er aanbieders zijn die teruggaaf willen uitstellen tot na de parlementaire aanvaarding van het wetsvoorstel en de daadwerkelijke aanpassing van de tarieven per 1 juli 2009. De leden van de VVD-fractie vragen nader cijfermatig inzicht in de mate waarin teruggaaf thans nog niet heeft plaatsgevonden en in de voornemens van het kabinet om dit alsnog te bevorderen.

Er wordt bij het afschaffen aangegeven dat de bedrijven van hun administratieve verplichtingen worden ontheven. Er blijkt niet wat deze maatregel vanaf invoering tot het afschaffen in twee jaar tijd het bedrijfsleven (de luchthavens) heeft gekost. De leden van de PVV-fractie vragen zich af hoe de ontwikkeling van het aantal passagiers bij de nationale luchthavens is geweest ten opzichte van de bij ons omliggende lidstaten, zoals Engeland, Duitsland, België en Frankrijk. Daarnaast vragen zij zich af wat de kosten zijn geweest voor de implementatie bij het bedrijfsleven, maar ook bij de Belastingdienst en ontvangen daarnaast ook graag een overzicht van de jaarlijkse kosten voor het bedrijfsleven. Wordt er voor de nationale luchthavens een compensatieregeling ingesteld om de terugloop van het aantal passagiers door de vliegbelasting te compenseren, dan wel te kunnen herstellen?

Er blijkt ook niet uit de toelichting hoeveel vliegbelasting er door burgers aan vliegtuigmaatschappen en reisbureaus is betaald welke niet zijn afge-

dragen door op nulstelling van de tarieven per 1 juli 2009, maar ook niet zijn terugbetaald aan de klanten. Kan de regering hiervan een schatting geven?

De voorzitter van de vaste commissie voor Financiën,  
Blok

De griffier van de commissie,  
Berck