

Vergaderjaar 2025–2026

36 815

Wijziging van de Wet belastingen op milieugrondslag in verband met differentiatie van het tarief van de vliegbelasting (Wet differentiatie vliegbelasting)

Nr. 12

AMENDEMENT VAN HET LID TEUNISSEN

Ontvangen 19 november 2025

De ondergetekende stelt het volgende amendement voor:

Na artikel I wordt een artikel ingevoegd, luidende:

ARTIKEL 1A

In de Wet belastingen op milieugrondslag worden met ingang van 1 januari 2028 aan artikel 77 twee leden toegevoegd, luidende:

3. Het tarief per passagier bedraagt het tweevoudige van het toepasselijke tarief genoemd in het eerste of tweede lid indien die passagier reist in een andere dan de laagste reisklasse.

4. Bij op voordracht van Onze Ministers vast te stellen algemene maatregel van bestuur worden regels gesteld met betrekking tot de wijze waarop voor de toepassing van het derde lid de reisklasse wordt vastgesteld.

Toelichting

Met dit amendement wordt in de Nederlandse vliegbelasting een differentiatie naar reisklasse opgenomen, naar analogie van het systeem van de Air Passenger Duty (APD) in het Verenigd Koninkrijk.

In het Verenigd Koninkrijk geldt sinds de invoering van de APD in 1994 een tariefstructuur waarin per passagier een belasting wordt geheven. Sinds 2001 is er daar ook sprake van differentiatie naar reisklasse. De Britse wet onderscheidt daarbij verschillende categorieën:

- een gereduceerd tarief voor passagiers die reizen in de laagste klasse van reizen die in het vliegtuig beschikbaar is, mits de stoelafstand (seat pitch) niet meer dan 1,016 meter (40 inch) bedraagt;

en

- een standaardtarief voor alle andere klassen van reizen, dus business-class, premium economy en first class. Die ongeveer twee keer zo hoog is als het standaardtarief.

- Een hoger tarief voor privévluchten

Dit systeem wordt in het VK sinds vele jaren zonder uitvoeringsproblemen toegepast en heeft zich daarmee in de praktijk bewezen als eenvoudig, uitvoerbaar en rechtszeker.

Dit amendement regelt een «standaard» tarief voor passagiers in de hogere reisklasse dan de standaard reisklassen. Ook in Nederland zou het eerlijker zijn als passagiers die meer ruimte gebruiken en daardoor minder bijdragen aan efficiënte benutting van het vliegtuig, een hoger belastingbedrag betalen. Hogere reisklassen veroorzaken immers een hogere uitstoot per passagier doordat dezelfde vlucht minder personen vervoert bij gelijkblijvende emissie. Differentiatie naar reisklasse draagt dus bij aan een eerlijkere verdeling van de belastingdruk volgens het «de vervuiler betaalt» principe.

Het voorstel van de indiener is om aan te sluiten bij het APD systeem van het Verenigd Koninkrijk. Het criterium van stoelafstand of tariefklasse is eenvoudig controleerbaar, zowel door luchtvaartmaatschappijen als door de Belastingdienst. De manier waarop de reisklasse wordt vastgesteld wordt bij algemene maatregel van bestuur vastgesteld.

Het amendement bepaalt dat de differentiatie naar reisklasse in werking treedt op 1 januari 2028. Deze datum biedt de uitvoerende instanties, luchtvaartmaatschappijen en ticketverkoopplatforms voldoende tijd om de benodigde administratieve en technische aanpassingen te doen, zoals de registratie van reisklasse in de aangifteprocedures en gegevensuitwisseling met de Belastingdienst. Een gefaseerde invoering waarborgt zo een zorgvuldige implementatie en voorkomt uitvoeringsproblemen.

Door dit amendement krijgt Nederland een vliegbelasting die beter aansluit bij de milieubelasting van verschillende vormen van vliegen.

Teunissen