

196

Besluit van 25 juni 2024 tot wijziging van het Uitvoeringsbesluit belastingen op milieugrondslag in verband met het uitzonderen van lesvliegtuigen en vliegtuigen gebruikt voor de werkzaamheden van hulpdiensten van de vliegbelasting

Wij Willem-Alexander, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van de Staatssecretaris van Financiën, van 8 mei 2024, nr. 2024 285743;

Gelet op artikel 72, onderdeel c, van de Wet belastingen op milieugrondslag;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van 5 juni 2024, nr. W06.24.00110/III);

Gezien het nader rapport van de Staatssecretaris van Financiën van 21 juni 2024, nr. 2024-349565;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Uitvoeringsbesluit belastingen op milieugrondslag wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1, eerste lid, wordt na «70a, eerste lid,» ingevoegd «72, onderdeel c,».

B

Na hoofdstuk VI wordt een hoofdstuk ingevoegd, luidende:

Hoofdstuk VII. Vliegbelasting

Artikel 28a

1. Onder een vliegtuig als bedoeld in artikel 72, onderdeel c, van de wet worden niet verstaan lesvliegtuigen en vliegtuigen gebruikt voor de werkzaamheden van hulpdiensten.

2. Onder lesvliegtuigen wordt verstaan:

a. vliegtuigen die een vlucht maken uitsluitend in het kader van een opleidingscursus als bedoeld in onderdeel 1.8 van bijlage IV bij Verordening (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad van 4 juli 2018 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart, en tot wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 2111/2005, (EG) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 en de Richtlijnen 2014/30/EU en 2014/53/EU van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 552/2004 en (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad en Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad (PbEU 2018, L 212), gegeven door een vlieginstruuteur als bedoeld in onderdeel 1.9 van die bijlage;

b. vliegtuigen die een vlucht maken uitsluitend ten behoeve van het aantonen, onderhouden of handhaven van de bekwaamheid in praktische vaardigheden, bedoeld in onderdeel 1.5 van bijlage IV bij Verordening (EU) 2018/1139.

3. Onder vliegtuigen gebruikt voor de werkzaamheden van hulpdiensten wordt verstaan: vliegtuigen die worden gebruikt voor het uitvoeren van werkzaamheden door hulpdiensten en hiertoe een speciale uitrusting hebben die permanent aan het vliegtuig is bevestigd.

ARTIKEL II

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 juli 2024.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

's-Gravenhage, 25 juni 2024

Willem-Alexander

De Staatssecretaris van Financiën – Fiscaliteit en Belastingdienst,
M.L.A. van Rij

Uitgegeven de *achtentwintigste* juni 2024

De Minister van Justitie en Veiligheid,
D. Yeşilgöz-Zegerius

NOTA VAN TOELICHTING

Inhoud	
I. Algemeen	3
1. Inleiding	3
2. Algemene toelichting	3
3. EU-aspecten	4
4. Budgettaire aspecten	4
5. Grenseffecten	4
6. Uitvoeringskosten en uitvoeringsgevolgen	4
7. Gevolgen voor burgers en bedrijfsleven en doenvermogen	4
8. Advies en consultatie	5
II. Artikelsgewijze toelichting	5

I. Algemeen

1. Inleiding

Met het op 26 oktober 2023 aangenomen amendement van het lid Omtzigt¹ op het Belastingplan 2024 wordt per 1 juli 2024 het maximaal toegelaten startgewicht dat onderdeel is van de voor de vliegbelasting geldende definitie van «vliegtuig» verlaagd van 8.616 kilogram naar 4.000 kilogram. Hiermee wordt ook het vertrek van passagiers van vliegtuigen tussen 4.000 kilogram en 8.616 kilogram in de vliegbelasting betrokken. Het amendement biedt de mogelijkheid om bij algemene maatregel van bestuur specifieke soorten vliegtuigen uit te zonderen van de definitie van «vliegtuig». Van de geboden mogelijkheid en de gegeven richting wordt met het onderhavige wijzigingsbesluit gebruikgemaakt. Daartoe wordt een nieuw hoofdstuk opgenomen in het Uitvoeringsbesluit belastingen op milieugrondslag (UBbm).

2. Algemene toelichting

Nederlandse luchthavens zijn vliegbelasting verschuldigd over het aantal passagiers dat met een vliegtuig vertrekt vanaf de betreffende luchthaven. Overstappende passagiers (transferpassagiers) worden niet aangemerkt als vertrekkende passagiers en vallen zodoende niet binnen de reikwijdte van de vliegbelasting.

Voor de toepassing van de vliegbelasting is het begrip «vliegtuig» gedefinieerd als een gemotoriseerd vliegtuig met een maximaal toegelaten startgewicht van meer dan 4.000 kilogram (per 1 juli 2024), met uitzondering van vliegtuigen in gebruik bij de Nederlandse of een bondgenootschappelijke krijgsmacht. De vliegbelasting ziet dus niet op luchtvaartuigen als helikopters en luchtballonnen, omdat dit geen gemotoriseerde vliegtuigen zijn. De vliegbelasting ziet daarmee evenmin op zweefvliegtuigen. Het begrip vliegtuig is nader beperkt doordat daaraan een ondergrens voor het maximaal toegelaten startgewicht is verbonden. Dit maximaal toegelaten startgewicht is tot en met 30 juni 2024 meer dan 8.616 kg. Deze grenswaarde is ontleend aan het gewichtscriterium dat wordt gehanteerd voor het bepalen van de geluidshoeveelheid van kleine vliegtuigen. Kleine, lichtere vliegtuigen blijven daarmee buiten de heffing. Het betreft bijvoorbeeld vliegtuigen waarmee rondvluchten worden uitgevoerd, reclamevliegtuigen, sproeivliegtuigen en lesvliegtuigen.

¹ Kamerstukken II 2023/24, 36 418, nr. 29.

Met het amendement van het lid Omtzigt² wordt per 1 juli 2024 het maximaal toegelaten startgewicht dat onderdeel is van de voor de vliegbelasting geldende definitie van «vliegtuig» verlaagd van 8.616 kg naar 4.000 kg. Hiermee wordt ook het vertrek van passagiers van vliegtuigen tussen 4.000 kg en 8.616 kg in de vliegbelasting betrokken. De toelichting bij het amendement geeft richting aan welke soorten vliegtuigen mogelijk uitgezonderd kunnen worden bij algemene maatregel van bestuur. Consultatie van de sector heeft geleid tot een nadere specificering van de uit te zonderen vliegtuigen.

3. EU-aspecten

Het uitzonderen van specifieke soorten vliegtuigen in de vliegbelasting kent geen staatssteun- of andere EU³-aspecten.

4. Budgettaire aspecten

Het uitzonderen van specifieke soorten vliegtuigen in de vliegbelasting kent naar verwachting een budgettair beslag van nihil.

5. Grenseffecten

Het uitzonderen van specifieke soorten vliegtuigen in de vliegbelasting kent naar verwachting geen grenseffecten.

6. Uitvoeringskosten en uitvoeringsgevolgen

Uitvoeringstoets

De maatregel is door de Belastingdienst beoordeeld op zijn uitvoerbaarheid. De Belastingdienst acht de maatregel uitvoerbaar per de voorgestelde datum van inwerkingtreding. De Belastingdienst concludeert dat de maatregel leidt tot een toename van de complexiteit, door het opnemen van de uitzondering voor lesvliegtuigen en vliegtuigen gebruikt voor de werkzaamheden van hulpdiensten. Deze uitgezonderde categorieën maakten eerder nog geen deel uit van de vliegbelasting en leiden aldus tot een (geringe) toename van de complexiteit van het vliegtuigenbegrip. Er worden geen personele gevolgen verwacht.

Uitvoeringskosten

De uitvoeringskosten van de maatregel zijn naar verwachting nihil.

7. Gevolgen voor burgers en bedrijfsleven en doenvermogen

De maatregel heeft geen of slechts zeer beperkte structurele gevolgen voor de administratieve lasten voor burgers en bedrijven. Voor burgers geldt dat zij niet belastingplichtig zijn voor de vliegbelasting en daarmee ook geen aangifte hoeven te doen.

Bij het uitzonderen van specifieke soorten vliegtuigen in de vliegbelasting wordt geen groter beroep gedaan op het doenvermogen van het betrokken bedrijfsleven. Zodoende is de doenlijkheid van de maatregel geen zorgpunt. Hierbij komt dat de maatregelen uitsluitend (grote) ondernemingen, namelijk de exploitanten van luchthavens treft, waardoor doenlijkheid in het algemeen minder een zorgpunt is.

² Kamerstukken II 2023/24, 36 418, nr. 29.

³ Europese Unie.

8. Advies en consultatie

In het kader van de toezeggingen gedaan tijdens de behandeling van het Belastingplan 2023 zijn destijds vragenlijsten uitgezet bij belastingplichtige luchthavens inzake een mogelijke verlaging van de gewichtsgrens naar 5.700 kg. Hieruit kwam naar voren dat een aanpassing van de gewichtsgrens naar 5.700 kg uitvoerbaar zou zijn voor de belastingplichtigen. Naar aanleiding van genoemd amendement van het lid Omtzigt zijn vervolgvragen gesteld aan de belastingplichtigen in het kader van een verdere verlaging van de gewichtsgrens naar 4.000 kg en de mogelijkheid tot het uitzonderen van specifieke soorten vluchten. De belastingplichtigen gaven aan dat een verdere verlaging naar 4.000 kg mogelijk is, maar dat met deze verlaging mogelijk onbedoeld specifieke soorten vluchten binnen de reikwijdte van de vliegbelasting komen te vallen. De inbreng van de luchthavens heeft mede geleid tot een specificering van de uit te zonderen vliegtuigen.

II. Artikelsgewijze toelichting

Artikel I, onderdeel A (artikel 1 van het Uitvoeringsbesluit belastingen op milieugrondslag)

In artikel 72, onderdeel c, van de Wet belastingen op milieugrondslag (Wbm) is de definitie van «vliegtuig» voor de toepassing van de vliegbelasting opgenomen. Per 1 juli 2024 wordt in genoemd onderdeel c mede een grondslag opgenomen die het mogelijk maakt om bij algemene maatregel van bestuur specifieke soorten vliegtuigen uit te zonderen van de definitie van «vliegtuig». Aangezien met de in dit wijzigingsbesluit opgenomen aanpassingen van het UBbm van die mogelijkheid gebruik wordt gemaakt, wordt een verwijzing naar artikel 72, onderdeel c, Wbm ingevoegd in de in artikel 1, eerste lid, UBbm opgenomen opsomming van bepalingen waaraan het UBbm uitvoering geeft.

Artikel I, onderdeel B (hoofdstuk VII van het Uitvoeringsbesluit belastingen op milieugrondslag)

In het UBbm wordt een nieuw hoofdstuk (VII) ingevoegd, waarin de uitzonderingen van de definitie van «vliegtuig» in de vliegbelasting worden beschreven.⁴ Genoemd hoofdstuk VII bevat één artikel: artikel 28a UBbm. Genoemd artikel 28a zondert een aantal soorten vliegtuigen specifiek van de definitie van «vliegtuig» in de vliegbelasting uit, namelijk: (a) lesvliegtuigen en (b) vliegtuigen gebruikt voor het uitvoeren van werkzaamheden door hulpdiensten. De uitzondering als zodanig is opgenomen in artikel 28a, eerste lid, UBbm en de definities van «lesvliegtuigen» en «vliegtuigen gebruikt voor het uitvoeren van werkzaamheden door hulpdiensten» zijn opgenomen in het tweede lid, onderdelen a en b, respectievelijk derde lid, van dat artikel. Daarmee wordt invulling gegeven aan wat onder de betreffende uitzonderingen van de definitie van «vliegtuig» in de vliegbelasting moet worden verstaan. Deze uitzonderingen worden hierna nader toegelicht.

⁴ Dit in aanvulling op de wettelijke uitzondering voor vliegtuigen in gebruik bij de Nederlandse of een bondgenootschappelijke krijgsmacht (zie artikel 72, onderdeel c, Wbm).

(a) Lesvliegtuigen

Op nagenoeg alle luchthavens⁵ die onder de vliegbelasting vallen, worden lesvluchten aangeboden. Deze lesvluchten vinden zowel plaats met daarvoor ontworpen vliegtuigen als met standaardvliegtuigen met dubbele besturing. Een deel van de vliegtuigen dat wordt gebruikt voor lesvluchten komt door de verlaging van de gewichtsdrempel binnen de reikwijdte van de vliegbelasting te vallen. De instructeur en de cursist vallen buiten de reikwijdte van de vliegbelasting. Beiden worden namelijk tot het boordpersoneel van het vliegtuig gerekend en worden zodoende niet gezien als een passagier van het vertrekkende vliegtuig ter zake waarvan de vliegbelasting wordt geheven.⁶ Een deel van de aanbieders van lesvluchten staat het ook toe dat andere personen met het lesvliegtuig meevliegen, als medecursist of als toekijker. Het kabinet acht het onwenselijk dat dergelijke personen als passagier binnen de reikwijdte van de vliegbelasting komen te vallen. Het belasten ter zake van deze personen is niet doeltreffend vanuit het oogpunt van het doel van de vliegbelasting, omdat de administratieve last met betrekking tot deze enkele medecursist of toekijker niet opweegt tegen de zeer minimale extra budgettaire opbrengst. Door de voorgestelde uitzondering voor lesvliegtuigen vallen deze personen niet binnen de reikwijdte van de vliegbelasting.

Het kabinet kiest ervoor om met de definitie van lesvliegtuigen aan te sluiten bij bestaande EU-regelgeving, namelijk Verordening (EU) 2018/1139⁷. Daarbij wordt aangesloten bij de vlucht die het vliegtuig maakt. De reden hiervoor is dat ook vliegtuigen die niet daarvoor ontworpen zijn, kunnen worden gebruikt als lesvliegtuigen. Het uitzonderen van vliegtuigen die niet voor lesvluchten ontworpen zijn, maar wel daarvoor gebruikt worden, strookt met het doel van deze uitzondering. Een vliegtuig valt onder de definitie van een lesvliegtuig wanneer de vlucht van het vliegtuig plaatsvindt in het kader van een opleidingscursus gegeven door een vlieg-instructeur zoals beschreven in de onderdelen 1.8 (opleidingscursus), respectievelijk 1.9 (vlieg-instructeur), van bijlage IV bij EU-verordening 2018/1139 of ten behoeve van het aantonen, onderhouden of handhaven van de bekwaamheid in praktische vaardigheden, zoals beschreven in onderdeel 1.5 (aantonen en onderhouden van praktische vaardigheden) van bijlage IV bij EU-verordening 2018/1139.

Onderdeel 1.8 van bijlage IV bij EU-verordening 2018/1139 beschrijft dat een opleidingscursus moet voldoen aan de volgende voorwaarden:

- voor ieder type cursus moet een syllabus worden opgesteld, en
- de opleidingscursus moet zijn onderverdeeld in theoretische kennis en praktische vlieg-instructie (onder andere training met een synthetisch opleidingstoestel), voor zover van toepassing.

Onderdeel 1.9 van bijlage IV bij EU-verordening 2018/1139 beschrijft de vereisten waaraan een vlieg-instructeur moet voldoen. De vlieg-instructeur

⁵ De vliegbelasting kent zeven luchthavens die binnen de reikwijdte van de belasting vallen, namelijk Schiphol Airport, Rotterdam The Hague Airport, Eindhoven Airport, Lelystad Airport, Groningen Airport Eelde, Twente Airport en Maastricht Aachen Airport.

⁶ Artikel 72, onderdeel f, Wbm in samenhang met artikel 1.1, eerste lid, van de Wet luchtvaart.

⁷ Verordening (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad van 4 juli 2018 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart, en tot wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 2111/2005, (EG) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 en de Richtlijnen 2014/30/EU en 2014/53/EU van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 552/2004 en (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad en Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad (PbEU 2018, L 212/1).

moet zowel een theoretische instructie geven als een praktische instructie, bestaande uit een vlieg instructie en instructie vluchtnabootsing. Voor de theoretische instructie moet de vlieg instructeur:

- beschikken over passende kennis op het terrein waarop zij opleiding geven, en
- in staat zijn passende instructietechnieken te gebruiken.

Voor de praktische instructie moet de vlieg instructeur meer bepaald:

- voldoen aan de eisen op het vlak van theoretische kennis en ervaring die nodig zijn voor de instructies die worden gegeven;
- in staat zijn passende instructietechnieken te gebruiken;
- geoefend zijn in de instructietechnieken voor de vliegmanoeuvres en -procedures waarop de vlieg instructie gericht is;
- hebben aangetoond in staat te zijn instructie te geven op de terreinen waarvoor vlieg instructie wordt gegeven, zoals instructie met betrekking tot de handelingen en procedures vóór de vlucht, na de vlucht en op de grond, en
- regelmatig opfriscursussen volgen om ervoor te zorgen dat de instructienormen worden onderhouden en geactualiseerd.

Vlieg instructeurs die opleidingen voor het vliegen met luchtvaartuigen geven, moeten ook bevoegd zijn om als gezagvoerder op te treden in het luchtvaartuig waarvoor ze instructie geven, tenzij het gaat om een training voor een nieuw type luchtvaartuig. Ook dit volgt uit genoemd onderdeel 1.9.

Onderdeel 1.5 van bijlage IV bij EU-verordening 2018/1139 beschrijft dat een piloot moet aantonen dat hij in staat is de procedures en manoeuvres uit te voeren met een mate van bekwaamheid die passend is voor de taken die in het luchtvaartuig worden uitgeoefend, door:

- vluchten uit te voeren binnen de beperkingen van het luchtvaartuig;
- blijk te geven van goed inzicht en vliegerschap;
- luchtvaartkundige kennis toe te passen;
- te allen tijde het luchtvaartuig onder controle te houden zodat de succesvolle afloop van een procedure of manoeuvre is verzekerd, en
- niet-technische vaardigheden, met inbegrip van het herkennen en beheersen van bedreigingen en fouten, met gebruikmaking van een goede beoordelingsmethode in samenhang met de beoordeling van de technische vaardigheden.

Ten aanzien van de piloot moet een passend niveau van bekwaamheid in praktische vaardigheden worden gehandhaafd. De overeenstemming met deze eis wordt aangetoond door middel van regelmatige evaluaties, examens, tests of controles, zoals bijvoorbeeld het uitvoeren van een vlucht.

(b) Vliegtuigen gebruikt voor de uitvoering van werkzaamheden door hulpdiensten

Hulpdiensten kunnen voor de uitvoering van hun werkzaamheden vliegtuigen inzetten, zoals blusvliegtuigen of vliegtuigen die gebruikt worden voor zoek- en reddingsacties. Door de verlaging van de gewichtsdrempel kunnen dergelijke vliegtuigen mogelijk binnen de reikwijdte van de vliegbelasting komen te vallen. Personen die met dergelijke vliegtuigen worden vervoerd, zoals patiënten of hulpverleners, vallen niet onder de definitie van lid van het boordpersoneel in de vliegbelasting⁸ en kunnen mogelijk onbedoeld worden aangemerkt als passagier voor de vliegbelasting; dientengevolge zou vliegbelasting verschuldigd zijn in verband

⁸ Artikel 72, onderdeel e, Wbm in samenhang met artikel 1.1, eerste lid, van de Wet luchtvaart.

met het vertrek van deze personen met een vliegtuig van een luchthaven. Onder hulpdiensten worden verstaan instanties, al dan niet overheidsinstanties, die met een hulpverlenende taak zijn belast zoals onder andere ziekenvervoer en assistentie bij ongevallen en rampen.

In Nederland maken hulpdiensten bij hun werkzaamheden door de lucht nagenoeg uitsluitend gebruik van helikopters, die niet binnen de reikwijdte van de vliegbelasting vallen. Desondanks acht het kabinet het wenselijk om vliegtuigen die worden gebruikt voor de uitvoering van werkzaamheden door hulpdiensten uit te sluiten van de vliegbelasting.

Een vliegtuig valt onder de definitie van vliegtuigen gebruikt voor de uitvoering van werkzaamheden door hulpdiensten wanneer het vliegtuig wordt gebruikt voor de uitvoering van werkzaamheden door hulpdiensten en hiertoe een speciale uitrusting heeft. Dergelijke vliegtuigen dienen ter beschikking te staan aan de hulpdiensten en door hen gebruikt te worden voor specifieke doeleinden, zoals het blussen van branden of het vervoer van zieken. Een speciale uitrusting houdt in dat het vliegtuig beschikt over een uitrusting ter uitvoering van specifieke werkzaamheden, zoals een watertank voor het blussen van branden of een specifieke medische uitrusting voor het vervoer van zieken. De uitrusting dient permanent aan het vliegtuig bevestigd te zijn, of enkel met ingrijpend handelen uit het vliegtuig te kunnen worden verwijderd.

Artikel II (inwerkingtreding)

Dit artikel regelt de inwerkingtreding. De in dit wijzigingsbesluit opgenomen maatregel treedt in werking met ingang van 1 juli 2024. De datum van inwerkingtreding is gelijk aan de datum van inwerkingtreding van de delegatiegrondslag in artikel 72, onderdeel c, Wbm.

De Staatssecretaris van Financiën – Fiscaliteit en Belastingdienst,
M.L.A. van Rij