

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

318

Vragen van de leden **Lodders** en **Remco Dijkstra** (beiden VVD) aan de Staatssecretaris van Financiën en de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «ministerie dendert door met vliegtaks»* (ingezonden 25 september 2018).

Antwoord van Staatssecretaris **Snel** (Financiën) mede namens Minister **van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 17 oktober 2018)

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Ministerie dendert door met vliegtaks»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Kunt u reageren op dit bericht? Hoe verhoudt dit artikel zich tot het «driesporrenbeleid» uit het regeerakkoord, waarbij allereerst ingezet wordt op een Europese aanpak?

Antwoord 2

In het regeerakkoord is afgesproken dat wordt ingezet op Europese afspraken over belastingen op luchtvaart in het kader van de voor 2019 geplande onderhandelingen over de klimaatdoelen van Parijs. Ook wordt gezien of een heffing op lawaaiige en vervuilende vliegtuigen mogelijk is. Indien beide routes onvoldoende opleveren zal er per 2021 een vliegbelasting worden ingevoerd. De opbrengst van de vergroening wordt teruggeluid naar lagere lasten voor burgers en bedrijven.

Uit de financiële bijlage bij het regeerakkoord volgt verder dat met de beprijzing in de vorm van een belasting op luchtvaart in 2021 een opbrengst van € 200 mln. moet worden gerealiseerd. Of de vormgeving van deze belasting op luchtvaart uiteindelijk zal volgen uit Europese regelgeving of Europese coördinatie (spoor 1), uit een heffing op basis van vervuiling en lawaai door de vliegtuigen (spoor 2) of uit een belasting per ticket afhankelijk van de te reizen afstand (spoor 3), volgt uit de uitkomst van het proces dat nu zorgvuldig wordt doorlopen.

¹ <https://www.telegraaf.nl/financieel/2590172/ministerie-dendert-door-met-vliegtaks>

Parallele uitwerking van deze sporen is noodzakelijk om een vorm van belasting op luchtvaart per 2021 te kunnen introduceren. Voor een ordentelijk wetgevingsproces is tijd nodig. Verder heeft ook de Belastingdienst voldoende tijd nodig om de wetgeving te implementeren. Om te kunnen garanderen dat de budgettaire afspraken die zijn gemaakt in het regeerakkoord worden gehaald, is het noodzakelijk om al met de uitwerking van alle drie sporen te starten. Dat betekent dat het nodig is om ook capaciteit in te zetten voor de vormgeving van een nationale vliegbelasting en tijdig in gesprek te gaan met de luchthavens.

Vraag 3, 4, 5 en 6

Welke inspanningen heeft u binnen de Europese Unie (EU) geleverd om tot een Europese aanpak op vliegbelasting te komen? Hoe verlopen de gesprekken in Europees verband en bilateraal? Kan uitgebreid worden ingegaan op de laatste stand van zaken?

In welke overleggen hebben u of andere bewindspersonen reeds de vliegtaks besproken? Wordt de vliegtaks ook regelmatig geagendeerd in internationaal overleg van de voor infrastructuur verantwoordelijke bewindspersonen, zo ja, wanneer dan? Zo nee, waarom niet?

Welke landen hebben positief gereageerd? Hoe verloopt het opvolgen van die positieve reactie?

Welke plannen maakt de u om in gezamenlijk verband met de positief gestemde landen een vliegtaks op te zetten?

Antwoord 3, 4, 5 en 6

Voor de uitwerking van het eerste spoor, de Europese route, zijn inmiddels verschillende stappen gezet, waarbij zowel wordt ingezet op een Europese vliegbelasting als op coördinatie tussen EU-lidstaten.

Aangezien voor Europese regelgeving de Europese Commissie het initiatiefmonopolie heeft, heb ik op 20 februari jl. in een brief aan Eurocommissaris Moscovici voor belastingzaken (in kopie verstuurd aan de Eurocommissarissen Bulc voor Vervoer en Cañete van Klimaatactie en Energie) de positie van Nederland geschetst en de Europese Commissie uitgenodigd het initiatief te nemen tot voorstellen op het gebied van belasting op luchtvaart. Op 5 maart jl. heb ik mijn brief mondeling bij de heer Moscovici toegelicht. In zijn antwoord geeft de heer Moscovici aan dat hij nadenkt over hervorming van EU-regelgeving met betrekking tot vliegbelastingen, waarbij hij rekening wil houden met de evaluatie van de Richtlijn energiebelastingen, de doelen van het vervoerbeleid en het klimaatbeleid van de EU en de positie van lidstaten. Daarnaast is hij van mening dat, gezien de beperkte zittingsduur van de huidige Europese Commissie, zijn opvolger in een betere positie is om na te denken over actie op het gebied van de vliegbelasting. Het is dus van belang om dit onderwerp op de agenda van de nieuwe Europese Commissie te zetten. Daarom blijven wij actief in gesprek met de Europese Commissie om te pleiten voor een Europese belasting op luchtvaart. Uiteraard agenderen ook de voor infrastructuur en klimaat verantwoordelijke bewindspersonen een mogelijke vliegbelasting waar dit geëigend is.

Naast een Europese vliegbelasting zet ik in op coördinatie tussen lidstaten met als doel gezamenlijk in Brussel op te trekken. De ervaringen in de diverse lidstaten met nationale vliegbelastingen leiden tot een waardevolle uitwisseling van kennis en informatie en vergroot de kans om te komen tot afspraken. Daarvoor zijn op verschillende niveaus bilaterale contacten gelegd met andere lidstaten, waaronder de landen in de nabijheid van Nederland.

Daarnaast heeft Nederland een belasting op luchtvaart geagendeerd voor de vergadering van de EU-High Level Working Party on Taxation van 28 februari jl. en de andere lidstaten uitgenodigd tot coördinatie op dit dossier.

Nederland heeft op 12 juni jl. een eerste bijeenkomst op ambtelijk niveau georganiseerd met Duitsland, Zweden, het Verenigd Koninkrijk, Noorwegen en Ierland. Het was een zeer geslaagde bijeenkomst, waarbij veel informatie is uitgewisseld over de overeenkomsten en verschillen tussen vliegbelastingen in andere landen. Ook is een goed fundament gelegd voor samenwerking in de toekomst. De komende periode zullen wij doorgaan met het initiëren van dergelijke bijeenkomsten. Daarnaast hebben wij ook bilaterale contacten met Frankrijk en België over mogelijke coördinatie op het gebied van een belasting op luchtvaart. Dit is een bewerkelijk proces dat naar verwachting een lange adem vereist.

Vraag 7 en 8

Hoe verloopt het proces rond het opzetten van een belasting op vervuulende vliegtuigen? Kan uitgebreid op deze stand van zaken worden ingegaan? Hoe voorkomt u dat de aandacht op een nationale vliegtaks afleidt van de aandacht die ingezet zou kunnen worden om te komen tot een duurzame internationale oplossing?

Antwoord 7 en 8

Zoals eerder aangegeven zetten wij parallel in op alle drie de sporen. Wij hebben een uitgebreid onderzoek laten doen naar de effecten van een vliegbelasting, waarbij alle drie de sporen zijn onderzocht. In de fiscale vergoeringsbrief bent u geïnformeerd over de uitkomsten van het onderzoek.²

Daarnaast was een belasting op luchtvaart onderwerp van consultatie van 5 juli 2018 tot en met 5 september 2018 (<https://www.internetconsultatie.nl/luchtvaartbelasting>). In deze consultatie is een aantal vragen voorgelegd over de verschillende varianten van een vliegbelasting, die van belang zijn voor de keuze welk spoor verder wordt uitgewerkt. Op de internetconsultatie zijn 2332 reacties ontvangen. Daarvan zijn 1460 reacties openbaar. Een aantal reacties is ook per brief naar betrokken bewindspersonen gestuurd. Van het totaal aantal reacties is circa 82% afkomstig van particulieren en circa 18% van (personeel van) bedrijven. Dit zijn zowel bedrijven binnen de luchtvaartsector, de reissector als ook hele andere sectoren zoals natuur en milieuorganisaties, koepelorganisaties, omwonendenorganisaties en enkele decentrale overheden. Een aantal van deze organisaties heeft een gezamenlijke reactie gestuurd. Zo is er één reactie vanuit de gezamenlijke natuur- en milieuorganisaties. Ook hebben verschillende organisaties, waaronder de Nederlandse Vereniging Luchtvaart Technici, de Vereniging Nederlandse Cabinepersoneel en Stichting Natuur en Milieu, kant-en-klare antwoorden op hun website aangeboden. Circa 67% van de reacties waarbij een bedrijfsnaam is vermeld, komt van KLM of werknemers van KLM. Uit de reacties komt een gemengd beeld naar voren, van zowel uitgesproken voorstanders als uitgesproken tegenstanders van een vliegbelasting. De reacties duiden niet op een uitgesproken voorkeur voor een variant van een vliegbelasting die het kabinet zou moeten uitwerken.

Bij de verdere uitwerking richten wij ons op alle drie de sporen. De aandacht voor het Europese spoor zal dus niet verslappen. Ook nadat het kabinet een nadere keuze heeft bepaald voor een eventuele nationale belasting zullen wij onverkort op alle niveaus blijven inzetten op de verdere ontwikkeling van het Europese spoor.

Vraag 9

Bent u het ermee eens dat een internationale oplossing bij een belangrijk vraagstuk als het duurzame vluchtvervoer te verkiezen is?

Antwoord 9

Ja.

Vraag 10

Hoe wordt de luchtvaartsector, waar direct en indirect meer dan 300.000 banen mee zijn gemoeid, betrokken bij het overleg omtrent de vliegbelasting? Kunt u de Kamer meenemen in het proces van overleg en de Kamer inlichten over de rol die u daarbij toedicht aan de vliegtuigsector? Zijn er reeds slimme invullingen besproken met de sector?

Antwoord 10

De inbreng van de luchtvaartsector is geborgd via de verschillende informatiebijekomsten voor de stakeholders. Daarnaast was een belasting op luchtvaart onderwerp van consultatie van 5 juli 2018 tot en met 5 september 2018 (<https://www.internetconsultatie.nl/luchtvaartbelasting>). In deze consultatie is een aantal vragen voorgelegd over de verschillende varianten van een vliegbelasting, die van belang zijn voor de keuze welk spoor verder

² Kamerstukken II 2018/19, 32 140, nr. 47.

wordt uitgewerkt. Daarnaast zijn er contacten met de luchthavens over meer technische details om te verzekeren dat een vliegbelasting, ongeacht de variant, aansluit op de administratieve systemen van de luchthavens. De informatie die hieruit voortvloeit nemen wij mee bij de uitwerking van de verschillende sporen en mogelijk ook de uiteindelijke keuze. Als het kabinet een keuze heeft gemaakt voor een verder uit te werken nationale belasting zal ik uw Kamer hierover informeren.

Vraag 11

Heeft de sector zelf alternatieven aangedragen? Zo ja, welke?

Antwoord 11

In de internetconsultatie en de stakeholdersbijeenkomsten hebben wij gevraagd om met andere (sub-)varianten te komen dan die al zijn onderzocht in het onderzoek naar de effecten van een vliegbelasting. Hieruit zijn geen wezenlijk nieuwe varianten naar voren gekomen.

Vraag 12

Hoe voorkomt u het, hoogstwaarschijnlijk onterechte, beeld dat leeft bij de sector dat er slechts gericht wordt op het «derde spoor» uit het regeerakkoord, te weten een nationale vliegtaks, ten koste van het eerste en het tweede spoor?

Antwoord 12

Conform het regeerakkoord wordt ingezet op Europese afspraken over belastingen op luchtvaart in het kader van de voor 2019 geplande onderhandelingen over de klimaatdoelen van Parijs. Ook wordt gezien of een heffing op lawaaiige en vervuilende vliegtuigen mogelijk is. In het regeerakkoord is aangegeven dat indien beide sporen onvoldoende opleveren per 2021 een vliegbelasting zal worden ingevoerd. Bij alle drie de sporen is het uitgangspunt dat de belasting per 2021 leidt tot een opbrengst van € 200 miljoen (prijsspeil 2017). Het kabinet maakt dit najaar een keuze welke variant in nationale wetgeving kan worden uitgewerkt en onderzoekt daarbij of een heffing op lawaaiige en vervuilende vliegtuigen dan wel een ticketbelasting realiseerbaar is en hoe deze kan worden vormgegeven. Het voornemen is dat de inwerkingtreding van de voorgestelde belasting plaatsvindt op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip. Dit geeft de nodige flexibiliteit. Als in 2019 of 2020 blijkt dat beter kan worden gekozen voor een andere uitwerking, hoeft een wetsvoorstel niet in werking te treden. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn als er tussen het aannemen van de wet en de beoogde ingangsdatum tot Europese afspraken wordt gekomen.

Vraag 13

Hoe wordt het dubbelen van belastingen en het uit de markt prijzen van Nederland, waarvan uiteindelijk alleen de Nederlander de negatieve consequenties voelt, voorkomen?

Antwoord 13

Er is geen sprake van het dubbelen van belastingen. Het internationale vliegverkeer wordt momenteel niet betrokken in de heffing van brandstofaccijns en btw. Andere vormen van vervoer, zoals het wegverkeer, worden wel belast met generieke belastingen als btw en accijns. Soms wordt gesteld dat de vliegbelasting zou dubbelen met de luchthavengelden die luchtvaartmaatschappijen betalen. De luchthavengelden zijn geen belasting, maar een vergoeding (prijs) die de luchtvaartmaatschappijen betalen voor de diensten van de luchthaven en worden onder meer gebruikt voor investeringen in infrastructurele projecten op de luchthaven. Deze luchthavengelden zijn afhankelijk van vele parameters, waaronder gewicht en geluidsklasse. Daarmee is geen sprake van een dubbeling van belastingen. Voor de volledigheid merk ik op dat de luchtvaartsector wel te maken heeft met kosten voor CO₂ uitstoot via het EU ETS en met het mondiale CO₂ compensatie- en reductiesysteem CORSIA. Beide systemen beprijzen de CO₂ uitstoot van de luchtvaart. Over de positie van luchtvaart binnen het EU ETS na 2023 zal nog Europese besluitvorming plaatsvinden. Deze systemen, de

luchthavengelden en de vliegbelasting verhogen de kosten voor de luchtvaartmaatschappijen, maar van een dubbeling van belastingen is geen sprake.

Tot slot kan nog worden opgemerkt dat van het «uit de markt prijzen» van Nederland geen sprake is, zoals ook blijkt uit het onderzoek van CE Delft.³

³ Kamerstukken II 2018/19, 32 140, nr. 47.