Overwegingen bij het invullen

Bron: VNV

Wij kunnen ons voorstellen dat je kritisch bent op de voorstellen van dit kabinet, maar niet dagelijks bezig bent met de materie. Daarom delen we onze mening en overwegingen met jullie bij elke vraag. Om het zo goed mogelijk over te laten komen, geven we jullie de suggestie mee om vooral je eigen mening in je eigen woorden te delen in de internetconsultatie. Uiteraard hebben we zelf reeds langs deze lijn input geleverd.

De consultatie is te vinden via deze link en de deadline is 25 februari: https://www.internetconsultatie.nl/differentiatievliegbelasting/reageren

Vraag 1 van 5

Per 2027 wil het kabinet de totale opbrengst van de vliegbelasting met € 248 miljoen verhogen. Het plan is om vluchten over lange afstanden - met een hogere totale uitstoot - meer te belasten. In veel Europese landen die een vliegbelasting hebben, worden vluchten over langere afstanden al hoger belast. Dit wordt ook wel 'differentiatie van het tarief van de vliegbelasting naar afstand' genoemd.

Vindt u dat lange vluchten (>2.500 km) zwaarder belast moeten worden dan korte vluchten (<2.500 km)?

Nee.

Effect van vliegbelasting: Onderzoeken tonen aan dat vliegbelasting slechts een geringe bijdrage levert aan CO2-reductie.

Effectieve alternatieven: Het actief inzetten op SAF is veel effectiever in het verlagen van emissies.

Vliegbelasting in de EU: Slechts een klein aantal EU-lidstaten heeft een vliegbelasting en Zweden schaft per 1 juli 2025 de vliegbelasting juist af.

Exorbitante toename van belastingdruk: Tussen 2019 en 2023 zijn de belastingen voor luchtvaartmaatschappijen met 84% gestegen. In 2030 zal de belasting per vertrekkende vlucht bijna verdrievoudigen. Vliegen wordt zo voor veel mensen onbetaalbaar.

Impact op concurrentiepositie: De gevolgen van buitensporig hoge belastingen voor de concurrentiepositie van Nederlandse luchtvaartmaatschappijen moeten worden meegewogen.

Nederlandse hoge belastingtarief: Nederland heeft met €29,40 per vlucht na Duitsland, Zweden en Denemarken al het hoogste tarief in de EU voor lange afstandsvluchten. In Zweden wordt de vliegbelasting afgeschaft in 2025.

Efficiëntie van de luchtvaart: Op afstanden langer dan 750 km is de luchtvaart een zeer efficiënte vervoerswijze.

Vliegbelastingen worden niet gebruikt voor verduurzaming (van luchtvaart). Daarmee is het niets meer of minder dan een ordinaire belastingmaatregel.

Vraag 2 van 5

Zeer korte vluchten – zoals een vlucht van Amsterdam naar Brussel - veroorzaken per kilometer relatief veel uitstoot. Ook zijn er vaak andere, duurzamere vervoersopties zoals de trein of de auto beschikbaar. Zeer lange vluchten – zoals een vlucht van Amsterdam naar Bali – hebben juist een hoge totale uitstoot, mede door de duur van de vlucht.

Vindt u dat zeer korte vluchten (<500 km) extra belast moeten worden in de vliegbelasting ten opzichte van andere vluchten?

Nee.

Vluchten onder 500 km zijn goed voor 24% van de vluchten binnen de EU, maar verantwoordelijk voor slechts 4% van de CO2-uitstoot van de luchtvaart. Op slechts een beperkt aantal routes is de trein een reëel alternatief als je de reistijd in ogenschouw neemt.

Impact op omgeving: Om het spoornet geschikt te maken voor meer routes, is het onvermijdbaar dat delen van het Europese landschap vernietigd worden voor de aanleg van rails. Ook dat veroorzaakt in het dichtbevolkte West-Europa veel geluidsoverlast. De opbrengsten in CO2-beperking zijn daar veel te klein voor.

Vliegbelasting in Nederland: Nederland heeft met €29,40 de hoogste vliegbelasting voor vluchten tot 2500 km. Korte vluchten zijn dus al zeer zwaar belast in vergelijking met omringende landen.

Verhoging van de belasting levert alleen maar verplaatsing naar andere luchthavens op, zonder de staatskas te helpen of de uitstoot te verminderen. Passagiers vinden immers wel een nieuwe, vaak minder duurzame, route.

Vliegbelasting: Wereldwijd draagt luchtvaart voor slechts 2,5% bij aan de CO2-uitstoot, wat relatief beperkt is. Luchtvaart wordt al belast via bestaande en verwachte heffingen, zoals ETS en CORSIA, en werkt hard aan verduurzaming.

Vliegbelastingen worden niet gebruikt voor verduurzaming (van luchtvaart). Daarmee is het niets meer of minder dan een ordinaire belastingmaatregel.

Vraag 3 van 5

Vindt u dat zeer lange vluchten (>10.000 km) extra belast moeten worden in de vliegbelasting ten opzichte van andere vluchten?

Nee.

Doel van hogere heffing boven 10.000 km: Het doel is onduidelijk, omdat er geen reëel alternatief vervoersmiddel is voor lange afstanden. Luchtvaart is het meest efficiënte vervoersmiddel voor afstanden boven 10.000 km. Hiermee zijn deze verbindingen ook vaak binnen 24 uur bereikbaar.

Effect van vliegbelasting op CO2-reductie: Onderzoek toont aan dat vliegbelasting slechts een zeer geringe bijdrage levert aan CO2-reductie. De totale CO2-uitstoot van luchtvaart is slechts 2.5% van de totale CO2-uitstoot.

Vergelijking met zeevaartbelasting: Er wordt geen afstandsafhankelijke belasting voor zeevaart ingevoerd, ondanks dat de totale CO2-uitstoot van zeevaart en luchtvaart vergelijkbaar is en schepen bovendien veel vervuilender zijn dan vliegtuigen. De reden voor het ontbreken van een zeevaartbelasting wordt niet uitgelegd, terwijl er wel een afstandsafhankelijke vliegbelasting wordt voorgesteld. Vliegbelastingen worden niet gebruikt voor verduurzaming (van luchtvaart). Daarmee is het niets meer of minder dan een ordinaire belastingmaatregel.

Vraag 4 van 5

Als over lange afstanden meer vliegbelasting wordt betaald, moet worden bepaald vanaf welke afstanden de hogere tarieven gelden. De gekozen afstandsgrenzen kunnen ertoe leiden dat landen of gebieden deels in het ene tarief vallen en deels in een ander tarief. Dit kan ongewenst zijn. Een mogelijke oplossing is om voor bepaalde landen of gebieden een aangepast tarief te rekenen. Dit kan op basis van verschillende criteria zoals bijvoorbeeld het hebben van een EU-lidmaatschap of het zijn van een overzees gebied. Het rekenen van een lager tarief voor bepaalde landen of gebieden kan invloed hebben op de hoogte van de tarieven.

Vindt u dat voor specifieke landen of gebieden andere tarieven moeten worden gerekend dan het tarief waar zij op basis van hun afstand tot Nederland toe behoren? Zo ja, welke landen of gebieden moeten er volgens u verschillend belast worden in de vliegbelasting?

Nee.

Nieuwe routes: Een vliegbelasting laat mensen niet minder vliegen. Passagiers vinden een nieuwe route via landen waar geen of significant minder vliegbelasting geldt. Niet zelden loopt deze andere route via landen waar duurzaamheid minder hoog in het vaandel staat, waardoor deze nieuwe route minder duurzaam is.

Vliegbelastingen worden niet gebruikt voor verduurzaming (van luchtvaart). Daarmee is het niets meer of minder dan een ordinaire belastingmaatregel.

Mocht toch een afstandsafhankelijke belasting ingevoerd worden, dan zouden overzeese gemeenten of onderdelen van het Koninkrijk der Nederlanden beoordeeld moeten worden als binnenland. Daarom zou, indien afstandsafhankelijke vliegbelasting

wordt ingevoerd, voor deze gebieden alleen de bestaande vliegbelasting moeten gelden.

Vraag 5 van 5

De huidige vliegbelasting kent verschillende uitzonderingen. Voor bijvoorbeeld transferpassagiers en voor vluchten met vliegtuigen met een gewicht van minder dan 4.000 kg. Uitzonderingen of verschillende tarieven kunnen gebruikt worden om bepaald gedrag aan te moedigen of juist te ontmoedigen. Wel maken ze de uitvoering van een belasting vaak complexer. Daarnaast kunnen uitzonderingen leiden tot hogere tarieven.

Vindt u dat alle soorten vluchten en passagiers gelijk moeten worden belast? Zo nee, welke passagiers en/of vluchten vindt u dat er verschillend belast of zelfs uitgezonderd moeten worden van de vliegbelasting?

Nee.

Er zou überhaupt geen extra belasting moeten plaatsvinden. Tussen 2019 en 2023 zijn de belastingen voor luchtvaartmaatschappijen reeds met 84% gestegen. In 2030 zal de belasting per vertrekkende vlucht bijna verdrievoudigen als het aan het kabinet ligt. Daarmee prijst Nederland zichzelf uit de markt, want het tast de concurrentiepositie van Nederlandse luchtvaartmaatschappijen aan.

Als er toch een verhoging van belastingen moet plaatsvinden, dan moet de transferpassagier in elk geval worden uitgesloten. Deze zal immers gewoon blijven reizen, maar dan via een ander land dan Nederland. Ze vliegen dan niet langer op Schiphol, maar over Schiphol. Het lost dus niets op, maar raakt de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen hard!

Effecten van transferpassagiersbelasting:

Belasting op transferpassagiers heeft negatieve gevolgen voor onze luchtvaartverbindingen en daarmee de verbondenheid van ons land. Overstappers gaan dan wel via andere luchthavens (bijv. Istanbul) vliegen, wat leidt tot verlies van verbindingen. Uit onderzoek blijkt dat transferpassagiers zeer gevoelig zijn voor prijsveranderingen. De route naar hun bestemming is minder belangrijk.

Geen enkel EU-land heeft een transfertaks, waardoor de gevolgen voor Nederland groter zullen zijn. Dat effect is niet in kaart gebracht.

Onderzoek CE Delft: Een nationale overstapbelasting heeft impact op het aantal vluchten op Schiphol.

Ook al bij een laag tarief heeft dit effect. CE Delft (2023) toonde aan dat transferpassagiers gevoelig zijn voor prijsveranderingen, omdat ze eenvoudig via andere hubs kunnen vliegen.

Ongeveer 60% van de vermindering in transferpassagiers via Schiphol gaat uitwijken en via een andere buitenlandse hub vliegen, 20 tot 40% vliegt voortaan direct en de overige 0 tot 20% vliegt minder. De totale uitwijk naar buitenlandse luchthavens ten opzichte van alle transferpassagiers op Nederlandse luchthavens is 6 tot 11% voor het lage tarief en 16 tot 20% voor het hoge tarief. Daarmee heeft het gevolgen voor de netwerkkwaliteit van Schiphol en voor de Nederlander, omdat Nederland een klein achterland heeft en veel (intercontinentale) verbindingen afhankelijk zijn van transferpassagiers.

Volgens CE Delft daalt op Schiphol het aantal transferpassagiers bij het lage tarief tussen 12% en 18% (bij een gemiddelde ticketprijsstijging van 2,8%) en bij het hoge tarief tussen 28% en 34% (prijzen gemiddeld + 6,1%). In absolute aantallen zijn dat ongeveer 4 miljoen passagiers bij het lage tarief en 8 miljoen bij het hoge tarief. Meer dan de helft van deze passagiers zijn transferpassagiers met één Europese en één intercontinentale vlucht. Het aantal intercontinentale vluchten kan volgens CE Delft dalen met 11%.

Het negatieve vliegwieleffect (zelfs versterkend negatief effect op het netwerk) is hierbij nog niet meegerekend. Die dient wat ons betreft ook onderzocht te worden voordat er besluiten worden genomen.

Ministerie van Financiën en transfertaks:

Het ministerie van Financiën van het huidige kabinet heeft eerder op vragen van de Tweede Kamer bij het Belastingplan 2025 zelf aangegeven dat een transfertaks ongewenst en niet opportuun is om als enige EU-land in te voeren, omdat het “potentieel significante economische implicaties en implicaties voor de connectiviteit van Nederland heeft”.

Bron: Antwoorden op schriftelijke vragen over pakket Belastingplan 2025 (pagina 96-97), 25 oktober 2024.

De vliegbelasting wordt nu al niet alleen gedragen door de Nederlandse reiziger
Het beeld dat een afstandsafhankelijke belasting alleen door de Nederlandse reiziger opgehoest moet worden is niet terecht. 36% van alle reizigers op Schiphol was in 2024 transferpassagier. Zo’n 42,5 miljoen reizigers waren dit niet. Die 42,5 miljoen reizigers zijn niet alleen Nederlanders, maar voor een groot deel ook buitenlandse reizigers.

Daarmee vallen buitenlandse reizigers ook zonder transferbelasting onder een toekomstige afstandsafhankelijke belasting. Een aanvullende transferbelasting is dus onnodig om te voorkomen dat alleen de Nederlander de beoogde opbrengst moet ophoesten.