

39. Vliegbelasting per vliegtuig

Thema: Fiscale vergroening

Omschrijving van de maatregel

- Belastingplichtige: Exploitanten van Nederlandse luchthavens
- Grondslag: vertrek van vliegtuig vanaf een in Nederland gelegen luchthaven
- Maatstaf van heffing: aantal vertrekkende vliegtuigen
- Tarieven bij een opbrengst van 200 miljoen : € 2 tot 16 per ton MTOW, afhankelijk van geluidsklasse²² (dit sluit aan bij de werkwijze/methodiek van tarievendifferentiatie op de luchthaven Schiphol)
- Vrijstellingen: n.v.t.

Doel

- Alle vertrekkende vluchten worden belast en daarmee (indirect) ook transfer passagiers.
- Tarieven die beter aansluiten bij de externe kosten veroorzaakt door commerciële luchtvaart
- Ontmoedigen van gebruik van lawaaige en vervuilende vliegtuigen
- Stimuleren van hogere bezettingsgraad en daarmee minder CO₂-uitstoot per passagier

Achtergrond/rationale

- Het huidige wetsvoorstel belast transfer passagiers niet, aangezien deze belangrijk zijn voor het netwerk van verbindingen van/naar NL. Tevens is deze vrijstelling op dit moment internationale praktijk.
- Het huidige wetsvoorstel voor een Nederlandse vliegbelasting, met een generiek tarief per passagier, bevat geen prikkel voor vliegmaatschappijen om te investeren in een minder lawaaige (en schonere) vloot.
- Door in plaats van een ticketheffing per vliegtuig te heffen, betalen alle vervuilers mee (passagiers, transferpassagiers en vracht). De rekening wordt eerlijk verdeeld. Zware en lawaaige vliegtuigen worden extra belast.
- Een belasting per vliegtuig stimuleert een (nog) hogere bezettingsgraad omdat de belasting per passagier zo lager wordt. Ook de CO₂ uitstoot per passagier neemt op deze manier af.
- Een additionele tariefdifferentiatie naar geluidprestaties/ MTOW van een vliegtuig kan een extra prikkel zijn om (op lange termijn) in een minder lawaaige (en schonere) vloot te investeren.
- Andere EU-lidstaten kennen een belasting per ticket. Harmonisatie met die landen is lastiger indien NL kiest voor een belasting met een andere grondslag (per vliegtuig/vliegbeweging). Een EU brede aanpak blijft mogelijk want deze kan ook een totaal andere vorm hebben, bijv. een accijns op kerosine (die in principe in de plaats zou kunnen komen van een nationale (vliegtuig)belasting).

Effecten

Economie

Economie algemeen/ welvaart (t.o.v. ticketbelasting uit het huidige wetsvoorstel):

- Verandering van het BBP: Het effect van een belasting per vliegtuig is licht positief doordat een deel van de belastingen door niet-ingezetenen en niet in Nederland gevestigde bedrijven wordt opgebracht) en doordat de bestedingen in Nederland toenemen. De bestedingen in Nederland nemen toe doordat ingezetenen die niet meer reizen meer geld uitgeven dan niet-ingezetenen zouden hebben gedaan die niet meer naar Nederland komen als gevolg van de vliegbelasting.
- Het effect is echter naar verwachting iets kleiner dan bij de huidige vliegbelasting.²³ Reden hiervoor is dat het tarief dat aan de passagier doorberekend wordt relatief lager is door de hogere bezettingsgraden.
- Door een belasting per vliegtuig te heffen wordt ook de vracht belast die in de belly mee gaat. Het is hierbij makkelijker het tarief uit te smeren over de algehele dienstverlening (passagiers en cargo).
- De vliegbelasting leidt niet tot een structurele verandering van het arbeidsaanbod en heeft daarom alleen op korte termijn een effect op de werkgelegenheid. In eerste instantie daalt het aantal passagiers, wat gepaard gaat met minder werkgelegenheid in de luchtvaartsector en daaraan gerelateerde sectoren. Dit wordt gecompenseerd door stijgende

²² Variant 2a uit CE Delft, 'Economische- en Duurzaamheidseffecten Vliegbelasting: doorrekening nieuwe varianten', april 2019 – hierna 'CE Delft april 2019', tarieven in prijzen 2017.

²³ CE Delft april 2019, p. 13.

	<p>bestedingen in Nederland doordat minder ingezetenen naar het buitenland reizen en doordat een deel van de belasting wordt opgebracht door niet-ingezetenen (het verlies aan inkomsten van buitenlanders die niet meer naar Nederland komen is kleiner dan deze posten). De omschreven effecten op het arbeidsaanbod zijn bij een heffing per vliegtuig wel sterker dan bij de huidige vliegbelasting.²⁴</p> <p>Luchtvaartsector:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Het uiteindelijke aantal vluchten blijft in beide varianten (heffing per vliegtuig of huidige belasting) gelijk, indien zoals op Schiphol capaciteitsrestricties gelden.²⁵ Een belasting per vertrekkend vliegtuig leidt echter tot een sterkere verschuiving van vrachtluchten naar passagiersvluchten. • Daarbij stijgt het aantal transferpassagiers iets meer en daalt het aantal OD-passagiers veel minder dan bij de huidige vliegbelasting.²⁶
Budgettaire aspecten	<p>CE Delft raamt in zijn rapport opbrengsten van:</p> <ul style="list-style-type: none"> • € 198 miljoen, bij tarieven van € 2 - 16 per ton MTOW (gedifferentieerd naar geluidsklasse)²⁷, de argumentatie in dit fiche ziet op deze variant. • € 357 miljoen, bij tarieven van € 4 - 32 per ton MTOW (gedifferentieerd naar geluidsklasse)²⁸, de argumentatie in dit fiche ziet niet op deze variant.
Milieueffecten	<ul style="list-style-type: none"> • Effecten op klimaat en milieu: leidt tot relatief iets meer winst op geluid en LTO-emissies dan een ticketbelasting. Alle milieueffecten zijn echter beperkt. • Alternatief vervoer: Met een heffing per vliegtuig kiezen meer passagiers voor alternatief vervoer of zien zij zelfs af van de reis.²⁹ Echter, door de capaciteitsrestricties zal het aantal vluchten niet verminderen (t.o.v. een ticketbelasting). • Een heffing op lawaaiige en vervuilende vliegtuigen kan een invloed hebben op de vlootvernieuwing, maar pas na 2025, omdat de nieuwe toestellen die voor die tijd worden geleverd voor het grootste deel reeds besteld zijn.³⁰ Hoe groot deze prikkel tot vlootvernieuwing is, is niet bekend.
Overige effecten	<ul style="list-style-type: none"> • Er bestaat een kans op dubbele belastingheffing, in het geval een transferpassagier oftewel 2x vertrekt in NL of ook vertrekt vanuit het buitenland dat eveneens een vliegbelasting heeft. Enerzijds is dat te rechtvaardigen doordat twee keer starten en landen tot extra vervuiling leidt. Anderzijds zorgen transferpassagiers voor hoge bezettingsgraden van intercontinentale vluchten, wat weer beter is vanuit duurzaamheidsperspectief. • Een belasting per vliegtuig staat verder af van de huidige praktijk van vliegticketbelastingen in diverse EU lidstaten en maakt Europese coördinatie/harmonisatie lastiger.
Uitvoeringsaspecten	<p>Structuurwijziging (klein)</p> <p>Als de aangiftesystematiek van de voorziene vliegbelasting wordt gevolgd (het zelfde tijdvak en dezelfde belastingplichtige) dan is de implementatie door de Belastingdienst betrekkelijk eenvoudig. Een wijziging van de gegevensset betekent wel een structuraanpassing waar 6-18 maanden voor staat cf. de Parameterbrief.</p>

²⁴ CE Delft april 2019, p. 13.

²⁵ CE Delft april 2019, p. 7.

²⁶ CE Delft april 2019, p. 18.

²⁷ CE Delft april 2019, p. 5 (variant 2a).

²⁸ CE Delft, 'Economische- en Duurzaamheidseffecten Vliegbelasting', juni 2018, p. 5 (variant 2b).

²⁹ CE Delft april 2019, p. 18.

³⁰ CE Delft, 'Economische- en Duurzaamheidseffecten Vliegbelasting', juni 2018, p. 9.