

Mobiliteit

Mobiliteit categorie 1 beleidsopties verdere fiscale vergroening

38. Vliegbelasting tarieven verdubbelen	
Thema: Fiscale vergroening	
<i>Omschrijving van de maatregel</i>	
<ul style="list-style-type: none">• De maatregel betreft een verdubbeling van het beoogde tarief voor de vliegbelasting.• Belastingplichtige: Exploitanten van Nederlandse luchthavens.• Grondslag: vertrek van passagier/cargovliegtuig vanaf een in Nederland gelegen luchthaven.• Maatstaf van heffing: aantal vertrekkende passagiers/ geluidsklasse en MTOW cargovliegtuig.• Tarief: € 15.21 p.p. en € 3,85/ 7,70 voor cargo¹⁸, een verdubbeling van de huidige tarieven.• Vrijstellingen: voor transfer/transit passagiers en kinderen jonger dan 2 jaar oud.	
<i>Doel</i>	
<ul style="list-style-type: none">• Tarieven die beter aansluiten bij de externe kosten veroorzaakt door commerciële luchtvaart• Ontmoedigen van gebruik van vliegtuigen op afstanden waarvoor alternatieve vervoersmodaliteiten ter beschikking staan.	
<i>Achtergrond/rationale</i>	
<ul style="list-style-type: none">• Het wetsvoorstel voor een Nederlandse vliegticketbelasting bevat één tarief van ca. € 7 per passagier, ongeacht de afstand van de vlucht. Voor vrachtvliegtuigen geldt een tarief per ton startgewicht (MTOW), waarbij onderscheid wordt gemaakt in geluidsklassen.• De tarieven zijn in alle gevallen lager dan de externe kosten (vooral milieuschade) die aan één passagier/ vliegtuig toegerekend kunnen worden. Hoe groter de afstand tot de eindbestemming, hoe groter het verschil tussen tarief en daadwerkelijke externe kosten.• Om tot een betere beprijzing van de (milieu)schade te komen, kan gekozen worden om het tarief generiek te verhogen, in dit geval te verdubbelen. Het tarief wordt daarmee bovendien meer in lijn gebracht met de tarieven van de Duitse vliegbelasting.	
<i>Effecten</i>	
Economie	<p>Economie algemeen/ welvaart:</p> <ul style="list-style-type: none">• BBP: De verandering van het BBP als gevolg van de vliegbelasting is per definitie de som van de finale binnenlandse bestedingen van huishoudens, binnenlandse investeringen, overheidsuitgaven en exporten minus importen. Het effect bij een verhoging van de tarieven voor tickets en cargo is 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 toename van de bestedingen komt 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.¹⁹• Een verdubbeling van de tarieven leidt niet tot een structurele verandering van het arbeidsaanbod, maar heeft op korte termijn een effect op de werkgelegenheid. In eerste instantie daalt het aantal passagiers waardoor de werkgelegenheid in de luchtvaartsector en in sectoren die aan de luchtvaartsector leveren afneemt. Daarentegen nemen de bestedingen in Nederland toe doordat er minder ingezetenen naar het buitenland reizen en doordat de overheidsuitgaven toenemen (het verlies aan inkomsten van buitenlanders die niet meer naar Nederland komen is kleiner dan deze posten). Dat leidt tot een hogere werkgelegenheid in de rest van de economie bij een hoog economisch scenario, bij een laag economisch scenario valt dit (licht) negatief uit.²⁰ <p>Luchtvaartsector:</p> <ul style="list-style-type: none">• De vliegbelasting heeft tot gevolg dat vliegen vanaf Nederlandse luchthavens duurder wordt. Hierdoor zullen sommige reizigers afzien van

¹⁸ Variant 4d uit CE Delft, 'Economische- en Duurzaamheidseffecten Vliegbelasting: doorrekening nieuwe varianten', april 2019 – hierna: CE Delft 2019, tarieven in prijzen 2017.

¹⁹ CE Delft 2019, p. 24.

²⁰ CE Delft 2019, p. 24.

	<p>reizen, anderen zullen een andere vervoerswijze kiezen, weer anderen zullen uitwijken naar buitenlandse luchthavens en een deel zal blijven vliegen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • De effecten van een verhoogde vliegbelasting zijn nog steeds relatief klein. Dat komt doordat het een relatief lage belasting is (enkele procenten van de gemiddelde ticketprijs) en doordat sprake is van knellende capaciteitsrestricties op met name Schiphol. Deze capaciteitsrestricties leiden zonder verhoging van de vliegbelasting tot hogere winsten voor de luchtvaartmaatschappijen. De tariefsverhoging zal naar verwachting voor een groot deel door de luchtvaartmaatschappijen worden betaald uit deze hogere winsten. Hierdoor zal de internationale concurrentiepositie van vliegmaatschappijen die vanuit Nederland vliegen achteruitgaan. • Door de verdubbeling van de tarieven zal het aantal OD-passagiers (passagiers die hun vliegreis beginnen of eindigen op een Nederlandse luchthaven) naar verwachting verder dalen, en het aandeel transferpassagiers stijgen. Een kleiner aandeel kiest mogelijk een alternatieve vervoerswijze of ziet ervan af om te reizen. • Het aantal vrachtluchten daalt door de verdubbeling van tarieven aanzienlijk, naar verwachting met 7% t.o.v. de huidige vliegbelasting (in het economische scenario WLO-Hoog, 2021). <p>Luchthavens:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Doordat de heffing alleen geldt voor OD-passagiers, vindt een verdere verschuiving plaats van OD- naar transferpassagiers. Dit heeft naar verwachting een negatief effect op de directe en indirecte connectiviteit en een positief effect op de hub connectiviteit van Schiphol.
Budgettaire aspecten	CE Delft raamt in zijn rapport opbrengsten van € 415 miljoen. ²¹
Milieueffecten	<ul style="list-style-type: none"> • Ten opzichte van het huidige wetsvoorstel, daalt bij een verdubbeling van de tarieven het aantal vluchten van alle luchthavens samen in alle categorieën (OD/ transfer passagiers en cargo) in beperkte mate verder. Daarmee dalen ook de CO₂-emissies en luchtvervuilende emissies beperkt.
Overige effecten	
Uitvoeringsaspecten	Parameterwijziging/jaaraanpassing

²¹ CE Delft 2019, p. 6.