

Consultatieverslag, belasting op luchtvaart

Een belasting op luchtvaart was 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 die van belang zijn voor de keuze welk spoor verder wordt uitgewerkt. In de periode van de internetconsultatie zijn er in totaal 2332 reacties binnen gekomen. Daarvan zijn 1460 reacties openbaar. De rest is ingediend met het verzoek van de indiener om anoniem blijven. 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 van de bedrijven, komt van KLM of werknemers van KLM en veruit de meeste reacties komen uit de regio Amsterdam-Schiphol, zie figuur 1. Deze internetconsultatie kan daarom niet worden gezien als een representatieve afspiegeling van de samenleving.



Figuur 1 Hoeveelheid reacties op basis van regio

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.

Er is bovendien een beperkt aantal onderdelen waar voor- en tegenstanders van de belasting op één lijn zitten. In alle reacties komt terug dat de luchtvaart moet verduurzamen. Ook wordt vaak aangegeven dat indien er een vliegbelasting komt de opbrengst ten goede zou moeten komen aan verduurzaming van de luchtvaart. Zowel voor- als tegenstanders wijzen er daarnaast op dat bij het instellen van een nationale vliegbelasting een verschuiving van vliegbewegingen zal plaatsvinden naar andere lidstaten. Om dit effect tegen te gaan dient een vliegbelasting bij voorkeur Europees, of zelfs wereldwijd, te worden ingestoken.

De meest gebruikte argumenten van tegenstanders van een vliegbelasting gaan over de economische gevolgen van een vliegbelasting, waarbij vaak wordt verwezen naar eerdere en oudere onderzoeken. Daarbij wijzen zij op de verstoring van het gelijke speelveld als gevolg van een nationale belasting en het risico dat de concurrentiepositie van de Nederlandse luchtvaart zal verslechteren. Tegelijkertijd geven zij aan dat de recente effectenstudie in opdracht van het Ministerie van Financiën aantoont dat de belasting geen positief milieueffect heeft.

Daarnaast is een veel voorkomende argument van tegenstanders dat de sector al bijdraagt aan verduurzaming via ETS en CORSIA. Daarbij geven zij aan dat het heffen van belasting geen positieve effecten heeft op het reduceren van CO₂-emissie, waarbij zij zich beroepen op de studie van CE Delft. Zij geven aan dat de handen beter ineen kunnen worden geslagen ten behoeve van maatregelen die volgens hen wel impact hebben, zoals de inzet van biobrandstoffen en de afronding van het project om tot een gemeenschappelijk luchtruim en luchtverkeersleiding te komen (Single European Sky). Tenslotte wijzen tegenstanders op de stapeling van kosten die naast ETS en CORSIA ook optreedt met de luchthavengelden (reeds gedifferentieerde start- en landingsgelden en de securitykosten) en met de kosten voor de luchtverkeersleiding. Daarbij noemt KLM nog de belastingen op andere fiscale terreinen die luchtbedrijven betalen.

Voorstanders wijzen op de impact die de uitstoot van het vliegen op het klimaat heeft, in combinatie met het feit dat de sector geen accijns of btw betaalt in tegenstelling tot het minder vervuilende weg- en spoorvervoer. De voorstanders vinden dat de luchtvaartsector behandeld moet worden zoals iedere andere bedrijfstak en accijns (heffing op kerosine) en btw moet betalen. Daarbij geven alle voorstanders aan dat het principe van 'de vervuiler betaalt' zou moeten gelden. Ook geven zij aan dat minder vervuilende alternatieven zoals de trein op de huidige manier niet kunnen concurreren met de luchtvaart. Door het vliegverkeer te belasten wordt de trein een goed alternatief. Vanuit deze gedachte pleiten vele organisaties, in het geval dat er een ticketbelasting wordt ingevoerd, voor een belasting met een plat tarief. Van de voorstanders zijn velen van mening dat de tarieven minimaal zo hoog moeten zijn als de ticketbelasting in Duitsland.

Over de administratieve lasten van een vliegbelasting worden verschillende dingen gezegd. Tegenstanders spreken van een verzwaring van administratieve lasten zonder dit verder te onderbouwen. Voorstanders geven juist aan dat de uitvoerbaarheid voor de belastingplichtigen geen heikel punt zou moeten zijn. Een enkeling wijst er op dat bij de vormgeving rekening moet worden gehouden met de uitvoering door de Belastingdienst.

Over de variant die het kabinet zou moeten uitwerken komt het volgende beeld naar voren.

De vertegenwoordigers van de vrachtsector geven aan dat een belasting per vliegtuig funest zou zijn voor de economische concurrentiepositie van Nederland op het gebied van vrachtvervoer.

Een zorg van een groot aantal organisaties (onder andere milieuorganisaties en passagiersvervoerders) is dat transferpassagiers en vrachtluchten buiten de scope vallen als een

ticketbelasting wordt ingesteld. Aangevoerd wordt dat transferpassagiers en vrachtvliegtuigen ook gebruik maken van een vliegtuig dat in Nederland opstijgt. Verder zou een belasting per vliegtuig volgens sommigen prikkelen tot een hogere bezettingsgraad waardoor de uitstoot per passagier lager wordt. Een ticketbelasting zou deze prikkel niet geven. Andere partijen benadrukken daarentegen het belang van transferpassagiers voor het onbelast laten van transferpassagiers, voor het in stand houden van het uitgebreide netwerk van verbindingen van en naar Nederland. Het belasten van transferpassagiers zou de hub-functie van Schiphol beschadigen. Daarbij geven deze partijen impliciet een voorkeur aan voor een ticketbelasting die niet geldt voor transferpassagiers.