

Vraag 1

Hoe kijkt u aan tegen deze aspecten van een belasting op luchtvaart? Zijn er onderwerpen die u in dit verband onder de aandacht wil brengen en zo ja, kunt u deze toelichten?

Aangezien de luchtvaart een internationale sector is die onderhevig is aan een moordende concurrentie in een markt waar de marges op de tickets zeer klein zijn, veroorzaakt een nationale belasting op luchtvaart een ongelijk speelveld die de Nederlandse luchtvaartsector grote en onherstelbare schade zal aanbrengen.

Op mondiaal niveau is er vanaf 2021 het emissiehandelssysteem van de VN-burgerluchtvaartorganisatie ICAO. Binnen Europa is er al een EU Emission Trading Scheme (EU ETS) waarbinnen

luchtvaartmaatschappijen veel geld betalen voor emissierechten.

Daarmee wordt al tweemaal voldaan aan het principe dat de vervuiler betaalt. Door nu ook een nationale belasting op luchtvaart voor te stellen krijg je een zeer onwenselijke stapeling van lasten voor met name de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen (zij worden immers het hardst geraakt) en ontstaat daarmee het voor de Nederlandse luchtvaartsector schadelijke ongelijk speelveld. Tot slot zit er op een vliegticket al ontzettend veel soorten heffingen/belastingen. Vaak meer dan de helft!

Vraag 2

Geeft het voorgaande u aanleiding tot opmerkingen en zo ja, kunt u dit toelichten?

Het CE Delft rapport in opdracht van de overheid is heel duidelijk over de meerwaarde van een nationale belasting op luchtvaart voor het milieu: *“Als gevolg van de capaciteitsrestricties leidt een vliegbelasting niet tot minder vluchten maar tot een verschuiving tussen verkeerssegmenten (passagiers/vracht, OD /transfer en Europese/intercontinentale bestemmingen). **De effecten van de vliegbelasting op de CO₂-emissies, geluid en fijnstof zijn dan ook klein.**”* Er is dus geen meerwaarde.

Vraag 3

Wat is uw mening over deze opties? Ziet u nog een andere mogelijkheid om te bereiken dat de luchtvaart wordt betrokken in de heffing van btw en accijns, en ziet u hier ook een rol voor de luchtvaartsector zelf? Kunt u dit toelichten?

In plaats van het straffen van de Europese luchtvaartsector zouden de lidstaten en de Europese instellingen veel meer moeten inzetten op maatregelen waarmee daadwerkelijk de CO₂-uitstoot gereduceerd wordt. De lidstaten en de Europese instellingen moeten na jaren van praten eindelijk eens komen tot een Europees luchtruim (Single European Sky). Nu moeten luchtvaartmaatschappijen in een gefragmenteerd luchtruim vaak op een korte vlucht al tientallen kilometers omvliegen met veel bijkomende CO₂-uitstoot tot gevolg. Een Europees luchtruim zou tot 10 procent CO₂-uitstoot kunnen reduceren! Ook moeten de lidstaten in gezamenlijkheid met de Europese instituties zich meer inzetten voor het verbeteren van Europese treinverbindingen op afstanden tot circa 500 kilometer. Deze treinverbindingen zijn nu vaak tijdrovend en inefficiënt en daarmee geen volwaardig alternatief van vluchten op de korte afstand. Schiphol, KLM en NS maken zich hier terecht hard voor. Tot slot moeten lidstaten (mogelijk in Europees verband) zich vol inzetten op het faciliteren van de productie en het gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen.

Vraag 4

Wat is uw mening over dergelijke opties voor meer coördinatie of harmonisatie op Europees niveau van belastingen op luchtvaart? Ziet u nog andere mogelijkheden voor afstemming op Europees niveau en zo ja, kunt u dit toelichten?

Zie antwoord op vraag 3.

Vraag 5

Heeft u opmerkingen over de twee onderzochte varianten en de effecten daarvan? Zo ja, kunt u dit toelichten?

Nee. Zie eerdere antwoorden.

Vraag 6

Wat is uw mening over deze keuze? Zijn er in dit verband - de focus op de geluidscertificering en het maximale startgewicht bij een heffing per vliegtuig - nog zaken die u onder de aandacht wil brengen? Zo ja, kunt u dit toelichten?

Schiphol heeft binnen de bestaande havengelden al een heffing op geluid.

Vraag 7

Hoe kijkt u aan tegen deze consequentie van een belasting per vliegtuig?

Wanneer ook transferpassagiers heffing meegenomen zouden worden dan zal er voortaan om ons heen worden gevlogen. Mensen kunnen immers ook ergens anders overstappen.

Vraag 8

Heeft u opmerkingen over de drie onderzochte varianten en de effecten daarvan en heeft u een voorkeur voor een bepaalde variant? Zo ja, kunt u dit toelichten? Zijn er nog andere punten die u onder de aandacht wil brengen over de mogelijkheid van een belasting per vliegtuig en zo ja, kunt u deze toelichten?

Nee. Zie eerdere antwoorden.

Vraag 9

Hoe kijkt u aan tegen deze opzet, waarbij alleen belasting wordt geheven in het land waar de reis aanvangt, eenmalig en over het volledige traject van de reis? Kunt u dit toelichten?

Nee. Zie eerdere antwoorden.

Vraag 10

Heeft u opmerkingen over de vijf onderzochte varianten en de effecten daarvan en heeft u een voorkeur voor een bepaalde variant? Zo ja, kunt u dit toelichten?

Tegen varianten. Alle drie zijn even slecht voor de Nederlandse luchtvaartsector en helpen het milieu niet.

Vraag 11

Zijn er op dit punt zaken die u nog onder de aandacht zou willen brengen wanneer het kabinet opnieuw een belasting op luchtvaart zou invoeren?

Hopelijk heeft het kabinet geleerd van de eerder gemaakte fouten uit 2008 toen zij een nationale belasting op luchtvaart invoerde en deze dramatisch uitpakte voor de Nederlandse luchtvaartsector. Vele passagiers trokken de grens over en vlogen alsnog vanuit België. Dit had destijds een grote impact op de werkgelegenheid van de mensen die werken in de Nederlandse luchtvaart. Gelukkig is deze belasting weer snel afgeschaft in 2009. Leer van uw fouten!

Vraag 12

Heeft u op dit punt nog aanvullende opmerkingen en suggesties en zo ja, kunt u deze toelichten?

nee

Vraag 13

Heeft u in dit verband nog opmerkingen of suggesties die in het voorgaande nog niet aan de orde zijn geweest en die u onder de aandacht van het kabinet wil brengen?

Laat de sector investeren in echte duurzame alternatieven die het milieu wel helpen en voer geen nationale vliegbelasting in.