



Geachte,

Hieronder vindt u de antwoorden van International Air Transport Association (IATA) op de dertien vragen van de internetconsultatie .

IATA is de handelsvereniging voor de wereldwijde luchtvaartmaatschappijen, en vertegenwoordigt ongeveer 290 leden van de luchtvaartmaatschappij die 82% van het totale luchtverkeer voor hun rekening nemen. De antwoorden in het Nederlands zijn in **geel** gemarkeerd.

Background

In international air transport, no excise duty is currently due on aircraft fuels, and no VAT on airline tickets. The introduction of a tax on aviation leads to a revenue that, like other taxes, such as VAT and excise duty, benefits the general resources from which public expenditure is paid. At the same time, the negative environmental consequences of aviation, which are now not or only partly passed on to airlines and their customers, would be better reflected in the price of air transport. This can lead to a reduction of the price difference with possible alternative means of transport that are less harmful to the environment, and thus to a different choice by consumers. However, depending on the circumstances, such as tariffs and distance to an alternative airport outside the Netherlands, it may also lead to the choice to abandon the journey or to travel via an airport across the border where no tax on aviation is levied.

Question 1- How do you view these aspects of a tax on aviation? Are there subjects that you want to draw attention to in this connection and if so, can you explain them?

IATA is sterk gekant tegen de voorgestelde oplegging van een duurzaamheidsbelasting op de luchtvaart.

Deze vormen van belastingheffing op passagiersvluchten zijn:

- a. Gebrek aan milieueffectiviteit. Belastingheffing levert alleen milieuvoordelen op in die mate dat ze de vraag naar luchtvervoer verminderen of dat hun inkomsten uitsluitend worden gebruikt voor milieumaatregelen. Over het algemeen is er, gezien de inkomsten van de overheid uit de belastingheffing naar de algemene schatkist, geen



verband tussen de negatieve milieueffecten die door de belasting en de gegenereerde inkomsten moeten worden gemitigeerd. In werkelijkheid is het meest tastbare effect van belastingheffing op de luchtvaart nadelig voor de werkgelegenheid, het concurrentievermogen en de economie.

b. Schadelijk voor de lokale economie.

Belastingen verhogen de totale kosten van het luchtvervoer en ontmoedigen gezinnen en zakenmensen van reizen. Naarmate het passagiersverkeer afneemt, worden de economische kansen die het luchtvervoer biedt belemmerd. De effecten van belastingen spreiden zich uit via de toeleveringsketen van het luchtvervoer en in sectoren die bijzonder afhankelijk zijn van de luchtvaart, met name het toerisme, en die leiden tot een relatief beperkte connectiviteit in vergelijking met het geval dat de belasting niet was uitgevoerd. Een verminderde luchtverbinding kan toekomstige zakelijke kansen beperken, aangezien de luchtvaart, een ondersteunende sector die de groei en ontwikkeling van andere industrieën ondersteunt, zou worden belemmerd door hogere belastingen.

Als zodanig moet meer connectiviteit door de lucht een belangrijk aandachtspunt zijn van elke overheid die de voordelen van de luchtvaart volledig wil realiseren, inclusief een groter en beter klantenbestand voor lokale bedrijven, verhoogde productiviteit als gevolg van efficiëntiewinsten door grotere concurrentie, betere toegang tot buitenlandse directe investeringen en de bevordering van innovatie door betere samenwerking tussen bedrijven en onderzoekers in verschillende delen van de wereld. Empirische ondersteuning voor de voordelen van verbeterde connectiviteit omvat het volgende:

- Productiviteit - Volgens InterVISTAS (2015) is een groei van 10 procent in connectiviteit door de lucht geassocieerd met een groei van 0,5 procent van het bbp / capita op nationaal niveau in Europa. IATA (2007) vindt dat een groei van 10 procent in connectiviteit, in verhouding tot het bbp, de langetermijnproductiviteit in termen van het bbp per gewerkt uur met 0,07 procent kan verhogen.
- Directe buitenlandse investeringen - In het Verenigd Koninkrijk gaat een toename van 10 procent van de stoelcapaciteit gepaard met een toename van 1,9 procent van de uitgaande buitenlandse directe investeringen (FDI) en 4,7 procent buitenlandse directe investeringen (PwC 2014).
- Handel - In het Verenigd Koninkrijk gaat een toename van 10 procent van de stoelcapaciteit gepaard met 1,7 procent hogere invoer van Britse goederen en 3,3 procent goederenuitvoer (PwC 2014).

Ten slotte, en afgezien van de positieve aspecten die de luchtvaart levert aan een lokale economie, moeten de negatieve gevolgen in verband met de invoering van soortgelijke vormen van belastingheffing op basis van luchtpassagiers, ook eerder in Nederland en Ierland, in aanmerking worden genomen. context van het huidige voorstel. Een samenvatting van de negatieve economische gevolgen in elk van Nederland en Ierland zijn hieronder opgenomen.



Nederland: vorige vliegbelasting

De vorige luchtpassagiersbelasting, uitgevoerd in juli 2008, betekende een vergoeding van EUR 11,25 voor passagiers die vertrekken vanaf Nederlandse luchthavens naar Europese bestemmingen en een vergoeding van EUR 45 voor passagiers die vertrekken vanaf Nederlandse luchthavens naar intercontinentale bestemmingen.

Vóór de invoering van de belasting in 2008 schatte de Nederlandse regering dat deze ongeveer 350 miljoen EUR per jaar aan inkomsten zou genereren uit de vliegbelasting, op basis van een analyse waaruit bleek dat de vraag van passagiers tussen 8% en 10% zou dalen op Schiphol en daalt tussen 11% en 13% op regionale luchthavens als gevolg van de belasting.

De realiteit van de Air Passenger Tax na implementatie was echter aanzienlijk anders. In oktober 2008 kondigde EasyJet aan dat de belasting 200.000 minder passagiers had opgeleverd en in november 2008 schatte KLM dat de belasting het ongeveer 400.000 passagiers op Schiphol had gekost.

Een studie afgerond door SEO gaf aan dat het verlies van zaken voor luchtvaartmaatschappijen, luchthavens en touroperators in Nederland van de vliegbelasting tussen ongeveer EUR 1,2 miljard en 1,3 miljard lag. Bovendien bedroegen de werkelijke inkomsten van de Nederlandse overheid uit de belasting EUR 267 miljoen, ruim onder de oorspronkelijk geschatte EUR 350 miljoen. Dit was grotendeels het gevolg van omgeleide passagiersstromen, waarbij passagiers ervoor kozen om te reizen vanuit naburige landen (bijv. België, Duitsland) om te voorkomen dat de vliegbelasting moest worden betaald.

Uiteindelijk en als gevolg van de negatieve impact van de belasting, verlaagde de Nederlandse regering het tarief van de vliegbelasting tot nul in juli 2009 en schafte de belasting volledig af in januari 2010. De ervaring met de implementatie van de vorige hoogtepunten van de luchtreizigersbelasting de negatieve effecten die het huidige voorgestelde beleid waarschijnlijk zal hebben.

Ierland: vliegbelasting

De Ierse regering heeft in maart 2009 een vliegbelasting ingevoerd tegen een tarief van 10 EUR per passagier op alle vluchten van Ierse luchthavens naar luchthavens op meer dan 300 km van Dublin. Voor vluchten van Ierse luchthavens naar luchthavens die onder deze limiet liggen, is een verlaagd tarief van EUR 2 toegepast. Deze regeling met twee tarieven is in augustus 2011 gewijzigd in een uniform tarief van EUR 3 voor alle passagiers.



Hoewel de Ierse regering voorspelde jaarlijks 130 miljoen euro van deze belasting te genereren, concludeerde een onderzoek van SEO in 2009 dat de belasting in feite zou resulteren in een vermindering van de passagiersvraag tussen 0,5 miljoen en 1,2 miljoen in het eerste jaar. Op basis hiervan zou de belastingopbrengst tussen 117 miljoen EUR en 124 miljoen EUR bedragen, hetgeen lager was dan de prognose van de Ierse regering. Belangrijker is dat de belasting naar verwachting zou leiden tot een netto-inkomstenverlies, aangezien de totale inkomstenderving voor luchtvaartmaatschappijen, luchthavens en de toeristische sector naar verwachting tussen de 210 en 465 miljoen EUR zou bedragen, afhankelijk van de prijselasticiteit van de vraag uitgegaan van.

Uiteindelijk, en vanwege de negatieve economische gevolgen van de Air Travel Tax, heeft de Ierse regering besloten om de belasting te annuleren met ingang van 31 maart 2014.

- c. In tegenspraak met CORSIA als de exclusieve marktgebaseerde maatregel om de CO₂-emissies van de internationale luchtvaart aan te pakken.

Het is belangrijk op te merken dat de lidstaten van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO), een gespecialiseerd agentschap van de Verenigde Naties en waarvan Nederland een lidstaat is, op 6 oktober 2016 een resolutie hebben aangenomen over een wereldwijd marktgericht beleid. Meetschema (resolutie A39-3). De door de ICAO ingestelde regeling is een wereldwijd CO₂-compensatiemechanisme, CORSIA genaamd (koolstofcompensatie- en -verminderingstelsel voor internationale luchtvaart). In het kader van de regeling moeten vliegtuigexploitanten compensaties of "emissie-eenheden" kopen voor de groei van CO₂-emissies boven de niveaus van 2020 die onder de regeling vallen. De uitstooteenheden die onder CORSIA in aanmerking komen, moeten voldoen aan een reeks strikte milieucriteria om hun milieu-integriteit te waarborgen.

De ICAO-resolutie van de Assemblee bepaalt dat CORSIA de enige op de markt gebaseerde maatregel is die van toepassing is op CO₂-emissies van de internationale luchtvaart. De ICAO-vergadering erkende unaniem ook het beginsel dat "marktgebaseerde maatregelen niet duplicaat mogen zijn en dat de internationale CO₂-emissies van de luchtvaart slechts één keer moeten worden verantwoord" (bijlage bij Algemene Resolutie 39-2 van de Algemene Vergadering, er zijn geen bezwaren ingediend tegen dit principe).

In overeenstemming met de internationale verbintenissen van de Nederlandse regering, moet de uitvoering van CORSIA vooral op de voorgrond staan. Een besluit van Nederland om internationale vluchten te belasten zal door bepaalde staten worden gezien als een afwijzing van CORSIA als de overeengekomen multilaterale



aanpak. Dit zou de multilaterale inspanningen om de klimaatverandering tegen te gaan ondermijnen en de geloofwaardigheid van de globale aanpak in gevaar brengen, wat de uitvoering van CORSIA in gevaar zou brengen. Dit is met name zorgwekkend omdat de milieuvoordelen die kunnen worden behaald via een mondiaal mechanisme veel groter zijn dan die welke een regionaal of nationaal systeem zou kunnen opleveren.

d. In tegenspraak met geaccepteerd internationaal belastingbeleid. De voorgestelde duurzaamheidsbelasting op de luchtvaart is rechtstreeks in tegenspraak met het belastingbeleid dat is gepubliceerd door de ICAO en waarmee Nederland als verdragsluitende staat zich heeft gecommitteerd aan te sluiten. Dit beleid omvat:

♣ Artikel 15 van het Verdrag van Chicago, dat bepaalt dat "geen rechten, rechten of andere heffingen worden opgelegd door de verdragsluitende staten met betrekking tot het recht op doorreis over of het binnenvaren of verlaten van zijn grondgebied van een luchtvaartuig van een verdragsluitende staat of van personen of eigendom daarop".

♣ Belastingbeleid op het gebied van internationaal luchtvervoer dat is vervat in ICAO-document 8632, waarin staat dat "elke verdragsluitende staat alle belastingen op de verkoop of het gebruik van internationaal vervoer door middel van lucht, inclusief belastingen op bruto ontvangsten van exploitanten en belastingen die rechtstreeks op passagiers of verladers worden geheven".

A: IATA strongly opposes the proposed imposition of a sustainability tax on aviation. Such forms of taxation on passenger air travel are:

a. Lacking in environmental effectiveness.

Taxation only delivers environmental benefits to the extent that they reduce demand for air transport or that their revenues are exclusively used for environmental measures. In general, as Government revenues from taxation flow to the general treasury, there is no nexus between the negative environmental effects that are to be mitigated by the tax and the revenues generated. In reality, the most tangible effect of taxing aviation is a detrimental impact on jobs, competitiveness and the economy.

b. Detrimental to the local economy.

Taxes increases the overall cost of air transport and discourage families and business people from travelling. As passenger traffic decreases, the economic opportunities that air transport provides are hampered. The impacts of taxes spread



through the air transport supply chain and in sectors that are particularly dependent on aviation, notably tourism and leading to comparatively reduced connectivity relative to if the tax had not be implemented. Reduced air connectivity can limit future business opportunities as aviation, which is an enabling sector that supports the growth and development of other industries, would be constrained by increased taxation.

As such, greater connectivity by air should be a key focus of any Government that wishes to fully realize the benefits from aviation, including a larger and enhanced customer base for local businesses, enhanced productivity resulting from efficiency gains from greater competition, increased access to foreign direct investment and the promotion of innovation through better collaboration between companies and researchers in different parts of the world. Empirical support for the benefits associated with enhanced connectivity includes the following:

- Productivity - According to InterVISTAS (2015) a 10 percent growth in connectivity by air is associated with a 0.5 percent growth in GDP/capita at the national level in Europe. IATA (2007) finds that a 10 percent growth in connectivity, relative to GDP, can increase long-term productivity in terms of GDP per hour worked by 0.07 percent.¹
- Foreign Direct Investment - In the UK, a 10 percent increase in seat capacity is associated with a 1.9 percent increase in Foreign Direct Investment (FDI) outflows and 4.7 percent FDI inflows (PwC 2014).²
- Trade - In the UK, a 10 percent increase in seat capacity is associated with a 1.7 percent increase in UK goods imports and a 3.3 percent in goods exports (PwC 2014).³

Finally, and in addition to the positive aspects that aviation delivers to a local economy, the negative consequences associated with the implementation of similar forms of air passenger-based taxation, including previously in the Netherlands and in Ireland, need to be considered in the context of the current proposal. A summary of the negative economic consequences in each of the Netherlands and Ireland are included below.

The Netherlands: Previous Air Passenger Tax

¹ Source: *Economic benefits of reducing aviation taxes in Latin America and the Caribbean*. SEO Amsterdam Economics. 2016.

² Source: *Ibid*

³ Source: *Economic benefits of reducing aviation taxes in Latin America and the Caribbean*. SEO Amsterdam Economics. 2016.



The previous Air Passenger Tax, implemented in July 2008, entailed a fee of EUR 11.25 for passengers departing from Dutch airports to European destinations and a fee of EUR 45 for passengers departing from Dutch airports to intercontinental destinations.

Prior to the introduction of the tax in 2008, the Dutch Government estimated that it would generate approximately EUR 350 million per year in revenue from the Air Passenger Tax, on the basis of an analysis that indicated that passenger demand would decrease between 8% to 10% at Schiphol Airport and decrease between 11% to 13% at regional airports as a result of the tax.

However, the reality of the Air Passenger Tax once implemented was significantly different. By October 2008, EasyJet announced that the tax had resulted in 200,000 fewer passengers and by November 2008, KLM estimated that the tax had cost it approximately 400,000 passengers at Schiphol Airport.⁴

A study completed by SEO indicated that the loss of business for airlines, airports and tour operators in the Netherlands from the Air Passenger Tax was between approximately EUR 1.2 billion to 1.3 billion.⁵ Moreover, the actual revenue generated by the Dutch Government from the tax was EUR 267 million, well below the EUR 350 million originally estimated.⁶ Much of this was the result of diverted air passenger traffic, where passengers chose to travel from neighbouring countries (e.g., Belgium, Germany) in order to avoid paying the Air Passenger Tax.

In the end and due to the negative impact of the tax, the Dutch Government reduced the rate of the Air Passenger Tax to zero in July 2009 and fully abolished the tax in January 2010. The experience with the implementation of the previous Air Passenger Tax highlights the negative impacts the current proposed policy is likely to have.

Ireland: Air Travel Tax

The Irish Government introduced an Air Travel Tax in March 2009 at the rate of EUR 10 per passenger on all flights from Irish airports to airports situated more than 300 km from Dublin. For flights from Irish airports to airports below this limit, a reduced rate of EUR 2 applied. This two-rate scheme was changed to a uniform rate of EUR 3 applicable for all passengers in August 2011.

While the Irish Government forecasted to generate EUR 130 million annually from this tax, a study by SEO in 2009⁷ concluded that the tax would in fact result in a reduction in passenger demand of between 0.5 million and 1.2 million over the first year. On this basis, the tax revenue would be between EUR 117 million and EUR 124

⁴ Available at: <http://www.kimnet.nl/sites/kimnet.nl/files/effects-of-the-air-passenger-tax.pdf>

⁵ *Ibid*

⁶ *Ibid*

⁷ Available at: <http://www.seo.nl/en/page/article/the-implications-of-the-irish-air-travel-tax/>



million, which was below the forecast of the Irish Government. More importantly, the tax was anticipated to result in a net revenue loss, as total revenue losses for airlines, airports and the tourist sector were forecasted to be in the range of EUR 210 million to EUR 465 million, depending on the price elasticities of demand assumed.

In the end, and due to the negative economic consequences of the Air Travel Tax, the Irish Government decided to cancel the tax with effect from 31 March 2014.

c. Contradictory to CORSIA as the exclusive market-based measure to address CO2 emissions from international aviation.

It is important to note that on 6 October 2016, the member states of the International Civil Aviation Organization (ICAO), a specialized agency of the United Nations and of which the Netherlands is a member state, adopted a Resolution on a Global Market-Based Measure scheme (Resolution A39-3). The scheme established by ICAO is a global carbon offsetting mechanism, called CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation). Under the scheme, aircraft operators will be required to purchase offsets, or “emission units”, for the growth in CO₂ emissions above 2020 levels covered by the scheme. The emissions units eligible under CORSIA will need to meet a strict set of environmental criteria to ensure their environmental integrity.

The ICAO Assembly Resolution stipulates that CORSIA is to be the sole market-based measure applying to CO₂ emissions from international aviation. The ICAO Assembly also unanimously recognized the principle that “market based measures should not be duplicative and international aviation CO₂ emissions should be accounted for only once” (Annex to Assembly Resolution 39-2; no reservations were filed against this principle).

In line with the international commitments of the Dutch Government, the implementation of CORSIA should be of primarily focus. A decision by the Netherlands to tax international flights will be perceived by certain States as a disavowal of CORSIA as the agreed multilateral approach. This would undermine multilateral efforts to deal with climate change and put at stake the credibility of the global approach, compromising the implementation of CORSIA. This is particularly worrying as the environmental benefits that can be achieved through a global mechanism are much greater than those which any regional or national scheme could deliver.

d. Contradictory to accepted international tax policies. The proposed sustainability tax on aviation directly contradicts with the policies on taxation published by ICAO, and which the Netherlands, as a Contracting State, has committed to adhering to. These policies include:



- Article 15 of the Chicago Convention that states “no fees, dues or other charges shall be imposed by any contracting States in respect solely of the right transit over or entry into or exit from its territory of an aircraft of a contracting State or persons or property thereon”.
- *Policies on Taxation in the Field of International Air Transport* contained in ICAO Document 86328, which states that “each Contracting State shall reduce to the fullest practicable extent and make plans to eliminate ... all forms of taxation on the sale or use of international transport by air, including taxes on gross receipts of operators and taxes levied directly on passengers or shippers”.

2. Investigate different options and process

Although the cabinet prefers the first European railways, the second track (a tax on noisy and polluting aircraft) and the third track (a tax per passenger) have already been investigated in recent months. This is necessary because the careful introduction of a tax on aviation requires a preparation time of a few years. CE Delft has researched the possible effects of the three different options. The results of this study were sent to the House on 29 June 2018 by both parties. The study is included in this consultation.

Question 2 - Does the foregoing give rise to comments and if so, can you explain this?

Onze sector erkent dat onze activiteiten bijdragen aan de klimaatverandering en een impact hebben op de lokale omgeving, en we nemen de verantwoordelijkheid om deze impact uiterst ernstig te verminderen. Er is echter geen toegevoegde waarde in milieubelastingen voor de luchtvaart (het tweede spoor). Het is onwaarschijnlijk dat de inkomsten van de overheid rechtstreeks en uitsluitend worden aangewend voor het verminderen, voorkomen of verminderen van aangetoonde milieugevolgen veroorzaakt door het luchtvervoer. De gegenereerde overheidsinkomsten zullen naar alle waarschijnlijkheid worden gebruikt voor de financiering van de algemene begroting.

Luchtvaartpassagiers in Nederland betalen al meer dan hun recht op een vergoeding voor de luchtvaartgerelateerde diensten en infrastructuur die zij gebruiken, inclusief de Airport Service Charge, de Passenger Service Charge en de Security Service Charge. Het toevoegen van een toeristenbelasting bovenop de verschillende heffingen die al op luchtreizigers worden geheven, zou onnodig discriminerend zijn voor het luchtvervoer en nadelig zijn voor het luchtvervoer boven andere vervoerswijzen.

A: Our industry recognizes that our operations contribute to climate change and have an impact on the local environment, and we are taking the responsibility to lessen this impact extremely seriously. However, there is no additional value in environmental taxation on aviation (the second track). It is unlikely that the Government revenues raised would be used directly and solely for alleviating, preventing or mitigating demonstrated environmental impacts caused by air transport. The Government revenues generated would in all likelihood be used to fund the general budget.

⁸ Available at: http://www.icao.int/publications/Documents/8632_3ed_en.pdf



Air passengers in the Netherlands already pay more than their fair share for the aviation-related services and infrastructure they utilize, including the Airport Service Charge, the Passenger Service Charge and the Security Service Charge. Adding a ticket tax on top of the various charges already levied on air passengers would be unduly discriminatory against air transport and disadvantage air travel over other modes of transport.

3. Track 1 European agreements on taxes on aviation: VAT and excise duty

One of the reasons that the government examines a tax on aviation is that in international air traffic no excise duty is due on aviation fuels and no VAT on air tickets. In order to change this at European level, a proposal from the European Commission is required for both taxes, which must then be adopted unanimously. In order to include aircraft fuel at European level in the excise duty levy, it is theoretically also an option to revise bilateral aviation agreements at European level on this point.

Question 3 - What is your opinion about these options? Do you see another possibility to achieve that aviation is involved in the levying of VAT and excise duty, and do you see a role here for the aviation sector itself? Can you explain this?

Geen van de voorgestelde opties wordt door de industrie ondersteund.

De vrijstelling van accijns en andere vormen van belasting van vliegtuigbrandstof die wordt gebruikt in het internationale luchtvervoer wordt specifiek opgelegd door Air Services Agreements (ASA's), internationale overeenkomsten waaraan Nederland is gebonden. In deze overeenkomsten voor luchtdiensten staat dat brandstof, smeerolie en andere benodigdheden zijn vrijgesteld van rechten, accijnzen en andere heffingen en belastingen bij gebruik in het verkeer van vliegtuigen op basis van wederkerigheid.

Een dergelijke vrijstelling van belastingen op straalmotorbrandstof die wordt gebruikt in het internationale vervoer is bijvoorbeeld vervat in artikel 11 van de luchtvervoersovereenkomst VS-EU, evenals in vele andere bilaterale ASA's tussen Europese landen en derde staten.

Hoewel de luchtvaartsector vastbesloten is de gevolgen van het luchtvervoer voor het milieu te verzachten en daarvoor een kosteneffectief beleid ondersteunt, zal het voorgestelde belastingbeleid geen tastbare voordelen voor het milieu opleveren. In plaats van deze weg van het voorstellen van milieubelastingen te volgen, moeten de acties van de Nederlandse regering in overeenstemming zijn met de mondiale, multilaterale aanpak waarover de ICAO overeenstemming heeft bereikt. Nederland moet de succesvolle implementatie van CORSIA op mondiaal niveau ondersteunen en technologie, operaties en infrastructuurmaatregelen ondersteunen die meetbare milieuvoordelen opleveren.

Bovendien heeft de in 2008 ingevoerde belasting in Nederland geleid tot negatieve economische gevolgen en is in januari 2010 volledig afgeschaft. In andere Europese landen hebben zich ook negatieve gevolgen voorgedaan die vergelijkbaar zijn met vergelijkbare vormen van belastingheffing, waaronder in Ierland. De autoriteit moet leren van de eerdere tegenslagen die samenhangen met vergelijkbare passagiersbelastingen en geen nieuwe duurzaamheidsbelasting in Nederland opleggen.



Met betrekking tot het opleggen van btw aan internationaal luchtvervoer, is de btw-richtlijn van de EU duidelijk dat de levering van dergelijke diensten, die buiten het grondgebied van de EU plaatsvinden, niet aan de btw onderworpen is. In dit verband wordt in artikel 46 van de EU-btw-richtlijn gesteld: "De plaats van levering van ander vervoer dan het intracommunautaire goederenvervoer is de plaats waar het vervoer plaatsvindt, naar verhouding in afgelegde afstanden."

Uiteraard zien we een belangrijke rol weggelegd voor de industrie bij het beheer van haar duurzaamheid. Onze sector erkent dat onze activiteiten bijdragen aan de klimaatverandering en we nemen de verantwoordelijkheid om deze impact uiterst ernstig te verminderen. De sector heeft op middellange termijn doelstellingen vastgesteld om de uitstoot op 2020-niveau te beperken en deze in 2050 te halveren (ten opzichte van 2005). We zetten ook onze inspanningen voort om onze impact op het lokale milieu te verminderen. Als gevolg van technologische verbeteringen is bijvoorbeeld de geluidsafdruk (85 dB (A) maximale geluidsdrumniveaucontour) van nieuwe vliegtuigen tot 50% kleiner dan die van het vliegtuig dat zij vervangen. Verdere ontwerpverbeteringen zoals een gemengd vleugellichaam en motorafscherming door de romp en het staartvlak bieden het potentieel om waargenomen geluid van vliegtuigen met 65% te verminderen tegen 2050.

Maar geen van de door de regering voorgestelde maatregelen zou de inspanningen van de industrie om de gevolgen voor het milieu te verminderen daadwerkelijk ondersteunen. Integendeel, het zou de industrie het kapitaal ontnemen dat nodig is om te investeren in technologie, duurzame vliegtuigbrandstoffen en operationele verbeteringen. Nederland zou eerder investeringen in op efficiëntie gebaseerd onderzoek en ontwikkeling in academische instellingen en met gezamenlijke onderzoeksprogramma's met de industrie moeten ondersteunen. Bovendien moet Nederland beleidsmaatregelen bevorderen die de groei van duurzame inzet van luchtvaartbrandstoffen ondersteunen en het gebruik en de acceptatie ervan in de commerciële luchtvaart bevorderen.

In dit verband moet worden toegevoegd dat de industrie al een sterke financiële prikkel heeft om haar emissies te verminderen, gezien de hoge brandstofkosten en de directe koppeling tussen CO₂-emissies en brandstofverbruik: voor elke ton CO₂ die wordt uitgestoten, betaalt een maatschappij meer dan 200 USD in vliegtuigbrandstofkosten. Daarom bespaart het elke keer dat een luchtvaartmaatschappij zijn CO₂-uitstoot met 1 ton verlaagt, 200 USD aan bedrijfskosten. Dit alleen al biedt een sterke drijfveer om het brandstofverbruik en dus de uitstoot te verminderen.

A: Neither of the proposed options are supported by the industry.

The exemption from excise tax and other forms of taxation of jet fuel used in international air transport is specifically imposed by Air Services Agreements (ASAs), which are international agreements to which the Netherlands are bound. These air services agreements state that fuel, lubricating oils and other supplies are exempt from duties, excise taxes, and other duties and taxes when used in the operation of aircraft in international traffic on the basis of reciprocity.

Such an exemption from taxes imposed on jet fuel used in international transport is contained, for example, in Article 11 of the US-EU Air Transport Agreement, as well as in many other bilateral ASAs between European countries and third States.



While the aviation industry is determined to mitigate the impact of air transport on the environment and supports cost-effective policies to that aim, the proposed taxation policy will not deliver any tangible environment benefits. Rather than pursue this path of proposing environmental taxation, the Dutch Government's actions should be consistent with the global, multilateral approach agreed in ICAO. The Netherlands should support the successful implementation of CORSIA at global level, and support technology, operations and infrastructure measures that will provide measurable environment benefits.

Moreover, the passenger tax implemented in the Netherlands in 2008 led to negative economic consequences and was fully abolished in January 2010. Negative consequences associated with similar forms of taxation have occurred in other European countries as well, including in Ireland. The authority should learn from the previous misfortunes associated with similar passenger taxes and not impose a new sustainability tax in the Netherlands.

With respect to the imposition of VAT on international air transport, the EU VAT Directive is clear that the provision of such services, which take place outside the territory of the EU, are not to be subject to VAT. In this respect, Article 46 of the EU VAT Directive states "*The place of supply of transport other than the intra-Community transport of goods shall be the place where the transport takes place, proportionately in terms of distances covered.*"

Naturally, we see an important role for the industry in managing its sustainability. Our industry recognizes that our operations contribute to climate change and we are taking the responsibility to lessen this impact extremely seriously. The industry adopted targets to cap its emissions at 2020 levels in the medium term, and cut them in half (compared to 2005) by 2050. We are also continuing our efforts to reduce our impact on the local environment. For example, as a result of technological improvements, the noise footprint (85 dB(A) maximum sound pressure level contour) of new aircraft is up to 50% smaller than that of the aircraft they replace. Further design improvements such as blended wing body and engine shielding by fuselage and tail plane offer the potential to reduce perceived noise from aircraft by 65% by 2050.

But none of the measures proposed by the Government would actually support the industry's efforts to mitigate its environmental impacts. On the contrary, it would deprive the industry of capital required to invest in technology, sustainable aviation fuels, and operational improvements. The Netherlands should rather support investment in efficiency-based research and development in academic institutions and with joint research programmes with industry. Moreover, the Netherlands should foster policies that help support the growth of sustainable aviation fuels deployment and promote its use and adoption in commercial aviation.

In this context it should be added that the industry already has a strong financial incentive to reduce its emissions, given the high cost of fuel and direct link between CO₂ emissions and fuel use: for every tonne of CO₂ it emits, an airline pays over 200 USD in jet fuel costs. Therefore, every time an airline is able to reduce its CO₂ emissions by 1 tonne, it saves 200 USD in operating costs. This alone provides a strong driver to reduce fuel use and therefore emissions.

4. Track 1 European agreements on taxes on aviation

Several European countries, including Germany, the UK and France, currently levy an air passenger tax per departing passenger. These fees are not coordinated. Belgium, the



Netherlands and Luxembourg do not charge air tax. An option is conceivable whereby passenger taxes within the European Union are more coordinated, for example by making agreements about which tax will be levied, within which bandwidth any distance zones and fares are chosen, or how double taxation is prevented. It is conceivable that a more permanent form of coordination between countries that have actually introduced a flight tax or is considering doing so. Another option could be focus on harmonization at European level of the main characteristics of such passenger taxes. An even more far-reaching option would be a European passenger tax.

Question 4 - What is your opinion on such options for greater coordination or harmonization at European level of aviation taxes? Do you see any other possibilities for coordination at European level and, if so, can you explain this?

De juiste aanpak voor Nederland is om niet door te gaan met duurzaamheidsbelastingen over luchtvaart- of vliegbelasting.

Met betrekking tot meer coördinatie en harmonisatie van indirecte belastingen (inclusief accijnzen, BTW) op Europees niveau, zal dit zeer moeilijk en ingewikkeld zijn gezien het onderliggende juridische kader. We merken op dat elke EU-brede belastingmaatregel met eenparigheid van stemmen door alle lidstaten moet worden aangenomen. Krachtens het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name wat indirecte belastingen betreft, moeten alle op Europees niveau geharmoniseerde en aangenomen belastingbepalingen door de Europese Raad worden goedgekeurd op basis van eenparigheid van stemmen, met de toevoeging dat de Europese Het Parlement moet worden geraadpleegd.

Als een haalbaar alternatief dringt de IATA er met klem op aan dat Nederland samenwerkt met de relevante EU-agentschappen om de wereldwijde implementatie van CORSIA te ondersteunen. Daarnaast zou Nederland zich meer moeten inspannen voor meer harmonisatie van het initiatief voor het gemeenschappelijk Europees luchtruim door samen te werken met EU-autoriteiten, die minder CO2-emissies genereren door de vliegroute te stroomlijnen.

A: The right approach for the Netherlands is to not proceed with either sustainability taxation over aviation or air passenger tax.

With respect to greater coordination and harmonization on indirect taxes (incl. excise tax, VAT) at the European level, this will be very difficult and complicated given the underlying legal framework. We note that any EU-wide tax measure must be adopted unanimously by all Member States. Under the Treaty on the Functioning of the European Union, and specifically as it pertains to indirect taxes, all tax provisions harmonized and adopted at the European level must be approved by the European Council on the basis of unanimity, with the added requirement that the European Parliament must be consulted.

As a viable alternative, IATA strongly urges that the Netherlands works together with the relevant EU agencies to support the global implementation of CORSIA. In addition, the Netherlands should devote more effort to achieving greater harmonization of the Single European Sky initiative through working with EU authorities, which generates less CO2 emissions by streamlining the flight route.



5. Track 1 European agreements on air traffic taxes

The study investigated two variants of a European ticket tax with a division into three distance zone, such as in the German air passenger tax, depending on the flight distance to the final destination: 0-2000 km, 2000-6000 km, and more than 6000 km. Based on the intended yield for the Netherlands of Euro 200 million per year, lower rates apply than in the German air passenger tax.

- In comparison 1a, the effect was examined for comparison if all EEA member states would introduce such a ticket tax in addition to any existing (flight) taxes.
- In variant 1b, all EEA member states introduce a ticket tax and only minimum rates apply. Countries that already have a tax on aviation with equal or higher rates do not have to adjust their rates.

Question 5 - Do you have any comments about the two variants studied and their effects? If so, can you explain this?

A: IATA does not endorse any of the two variants for the reasons stated in the response to the previous questions.

IATA keurt geen van de twee varianten goed vanwege de redenen die zijn vermeld in het antwoord op de vorige vragen.

6. Sounds certification and maximum take-off weight

A second track that the government is investigating is a national levy on noisy and polluting aircraft. This is linked to the noise certification and the maximum take-off weight of the aircraft. The emissions are related to these criteria-the higher the noise level and the MTOW, the higher the emissions-and is not mentioned as a separate criterion. However, the effect on emissions has been investigated.

Question 6 - What is your opinion about this choice? Are there in this context - the focus on noise certification and the maximum take-off weight for a fee per aircraft - still matters that you want to bring to your attention? If so, can you explain this?

Het is belangrijk om te benadrukken dat luchthavens al milieutarieven toepassen om de externe kosten in verband met lokale milieuproblemen terug te verdienen. Amsterdam Schiphol hanteert bijvoorbeeld een landingsheffing op basis van de geluidscertificering van vliegtuigen.

De regering herinnert er ook aan dat zij op Amsterdam Schiphol twee heffingen heeft ingevoerd: een geluidsisolatieheffing en een compensatieheffing voor de pre-financiering van uitgaven voor de aankoop en sloop van woningen in de buurt van Schiphol, evenals de kosten voor geluid -bestendige gebouwen blootgesteld aan vliegtuiglawaai. De rechtsgrondslag voor het instellen van de heffingen was de Wet luchtvaart (Nederlandse Wet Luchtvaart). Artikel 8a.38 bepaalde dat de heffing van toepassing zou zijn totdat de isolatie- en compensatiekosten zijn teruggevorderd. Dit impliceert dat de inkomsten uit de heffingen niet hoger zijn dan de werkelijke kosten van de door de overheid gefinancierde maatregelen voor landgebruik.

De compensatieheffing was gebaseerd op de maximale startmassa van het vliegtuig, terwijl



de geluidsisolatieheffing gebaseerd was op de gecertificeerde geluidsniveaus. Deze heffingen waren in overeenstemming met het fundamentele principe dat elke aanklacht gerelateerd moet zijn aan aangetoonde kosten. Een dergelijke rechtvaardiging wordt niet gevonden ter ondersteuning van het huidige voorstel van de regering.

Ook is het opleggen van een nationale heffing op geluids- en motoremissies in strijd met gevestigde beste praktijken voor het beheer van geluidshinder en lokale luchtkwaliteit op luchthavens. Het is inderdaad algemeen aanvaard dat lawaai en emissies van vliegtuigen moeten worden aangepakt in het licht van de situatie op elke luchthaven. Besluiten over geluidsgelateerde maatregelen moeten worden voorafgegaan door een beoordeling van het probleem op de betrokken luchthaven, de evaluatie van de kosten en de economische impact van beschikbare maatregelen en overleg met belanghebbenden. Indien na een uitgebreide beoordeling van alle beschikbare maatregelen en raadpleging van belanghebbenden, milieugerelateerde heffingen worden beschouwd als een passende maatregel om het geluidsprobleem op een luchthaven op de meest kosteneffectieve manier aan te pakken, moeten luchtvaartmaatschappijen worden betrokken bij besluiten met betrekking tot het toepassingsgebied, kosten, duur en factureringscriteria van geluidsgelateerde heffingen voorafgaand aan hun implementatie. Het besluitvormingsproces moet transparant zijn en alle relevante informatie beschikbaar voor geraadpleegde partijen. De kosten moeten kostengerelateerd, niet-discriminerend en eerlijk verdeeld tussen alle gebruikers zijn.

Het voorstel van de regering is daarom in strijd met de internationale beste praktijken voor het beheer van geluidshinder en lokale problemen met de luchtkwaliteit op luchthavens en er is geen solide rechtvaardiging voor de noodzaak om externe kosten van luchtvaartmaatschappijen terug te vorderen.

A: It is important to emphasize that airports already apply environmental charges to recover the external costs associated with local environment problems. For example, Amsterdam Schiphol applies a landing fee based on the noise certification of aircraft.

The Government will also recall that it had introduced two levies at Amsterdam Schiphol: a noise insulation levy and a planning compensation levy pre-finances expenditures for the purchase and demolition of housing in the vicinity of Amsterdam Schiphol airport, as well as the costs for sound-proofing buildings exposed to aircraft noise. The legal basis through which the levies were instituted was the Dutch Aviation Act ("Wet luchtvaart"). Article 8a.38 provided that the levy would apply until the insulation and compensation costs have been recovered. This implies that the revenues from the levies would not exceed the actual costs of the land-use measures financed through the government.

The compensation levy was based on the maximum take-off mass of the aircraft, while the noise insulation levy was based on the certified noise levels. These levies were coherent with the fundamental principle that any charge should be related to demonstrated costs. Such a justification is not found in support of the current proposal of the Government.

Also, the imposition of a national levy on noise and engine emissions is contrary to well-established best practices for the management of noise and local air quality at airports. Indeed, it is widely accepted that noise and emissions from aircraft should be addressed in consideration of the situation at each airport. Decisions on noise-related measures should be preceded by an assessment of the problem at the airport concerned, the evaluation of the costs and economic impact of available measures, and consultation with stakeholders. If,



following a comprehensive assessment of all available measures and stakeholder consultation, environment-related charges are considered as an appropriate measure to address the noise problem at an airport in the most cost-effective way, airlines should be involved in decisions related to the scope, costs, duration and charging criteria of noise-related charges prior to their implementation. The decision-making process should be transparent and all relevant information available to consulted parties. Charges should be cost-related, non-discriminatory and fairly distributed amongst all users.

The proposal from the Government, therefore, is contrary to international best practices for the management of noise and local air quality problems at airports and no robust justification is provided on the need to recover external costs from airlines.

7. Consequence of tax per aircraft

As an objection to a tax per aircraft, it is clear that transfer passengers and air freight are also included in the levy. See also in this incineration the explanation to question 9 about leaving transfer passengers out of the tax in case of a passenger tax.

Question 7 - How do you view this consequence of a tax by plane?

Het opnemen van transferpassagiers en / of luchtvracht in het kader van de belastingmaatregel zou de toekomstige groei en levensvatbaarheid van Schiphol als internationale hub voor luchtvervoer beperken. Internationale passagiers zijn gevoelig voor de ticketprijs, een verschil van enkele euro is voldoende om hen van mening te doen veranderen en over te schakelen naar andere concurrerende hubs, zoals Frankfurt, Parijs of Londen.

A: To include transfer passengers and/or air freight within the scope of the taxation measure would limit the future growth and viability of Schiphol Airport as an international air transportation hub. International passengers are sensitive about the ticket price, a few euros difference is enough to drive them to change their mind and switch to other competitive hubs, such as Frankfurt, Paris, or London.

8. Variants 2a, 2b and 2c under investigation of a tax per aircraft

The CE Delft study investigated the effects of three variants for a fee per aircraft. Each variant differentiates between the noise certification (from louder to quieter) TB, TC, TD and TE, and the rate is determined per tonne maximum take-off weight (MTOW).

- In variants 2a and 2b, the tariff ratio per ton of MTOW from louder to quieter aircraft is 8: 4: 2: 1. The difference is that the rate for variant 2a has been determined in such a way that it leads to the intended proceeds of around € 200 million.*
- In variant 2b these rates have doubled, so that the yield is more comparable with the proceeds to which the tariffs mentioned in the coalition agreement would lead.*
- In variant 2c, the intended yield, as well as in variant 2a, is the intended € 200 million, but is differentiated according to the noise level. The tariff ratio per tonne of MTOW from louder to quieter aircraft is in this variant 18: 7: 3: 1, as a result of which louder aircraft would pay more and quieter less.*



Question 8 - Do you have any comments about the three variants studied and their effects and do you prefer a particular variant? If so, can you explain this? Are there any other points that you want to bring to your attention about the possibility of a tax by plane and if so, can you explain it?

Alle drie de varianten zijn in strijd met de internationale beste praktijken voor het beheer van geluidshinder en lokale luchtkwaliteit op luchthavens. Zoals expliciet erkend door de regering, is het enige doel van de belasting om een specifiek bedrag op te brengen, maar er lijkt geen beoordeling te zijn geweest van de potentiële milieuvoordelen van de belasting. Zonder een goede beoordeling van de voordelen, is de milieudoelstelling van de belasting zeer twijfelachtig en niet geloofwaardig.

9. Een ticketbelasting In de Europese landen waar momenteel een ticketbelasting wordt geheven, zoals Duitsland, het Verenigd Koninkrijk en Frankrijk, is deze belasting niet van toepassing op transferpassagiers. De belasting wordt alleen geheven voor passagiers die hun reis beginnen op de relevante luchthaven. Aan de andere kant is het tarief in de meeste gevallen afhankelijk van de eindbestemming, ongeacht eventuele transfers op binnenlandse of buitenlandse luchthavens tijdens de reis. Op deze manier wordt alleen belasting geheven in het land waar de reis begint, en eenmaal op de hele route.

A: All three variants are contrary to international best practices for the management of noise and local air quality at airports. As explicitly recognized by the Government, the sole objective of the tax is to yield a specific amount, but there does not seem to have been any assessment of the potential environmental benefits of the tax. Without a proper assessment of the benefits, the environmental objective of the tax is highly questionable and not credible.

9. A ticket Tax *In the European countries where a ticket tax is currently levied, such as Germany, the United Kingdom and France, this tax does not apply to transfer passengers. The tax is only levied for passengers who start their journey at the relevant airport. On the other hand, in most cases the fare is dependent on the final destination, regardless of any transfers at domestic or foreign airports during the trip. In this way, tax is only levied in the country where the journey starts, and once, on the entire route.*

Question 9 - How do you view this approach, in which only tax is levied in the country where the journey starts, once and on the entire journey of the trip? Can you explain this?

Ongeacht of de belasting wordt geheven in het land waar de reis begint en de hele route bestrijkt, of op het punt van bestemming, de negatieve economische effecten zijn hetzelfde en onvermijdelijk. Om de redenen die zijn uiteengezet in het antwoord op vraag 7 hierboven, verlenen veel landen transferpassagiers vrijstelling van toepasselijke ticketbelastingen.

A: Irrespective of whether the tax is levied in the country where the journey starts and covering the entire route, or at the destination point, the negative economic impacts are the same and unavoidable. For the reasons detailed in the response to Question 7 above, many countries exempt transfer passengers from applicable ticket taxes.

10. Examined variants 3a through 3e of a ticket tax



In the CE Delft study, the effects of five variants for a levy per passenger were investigated. In all variants there is an airport departure tax per passenger, in which transfer passengers and freight are not included in the charge. The variants differ only in terms of the number of tariff zones and the rates.

- Variant 3a is in line with the German air passenger tax for both the division into three tariff zones (0-2000 kilometers, 2000-6000 kilometers and more than 6000 kilometers) and the rates, as also stated in the coalition agreement. This leads to a considerably higher yield than the intended € 200 million.
- In the other four variants, the researchers set the rates in such a way that the proceeds amounted to around € 200 million. Variant 3b uses the same division in three zones as variant 3a, with lower rates in the same proportion as in variant 3a.
- Variant 3c is a simplified version of version 3b with only two distance zones as applicable to the air passenger tax in 2008-2009.
- The variants 3d and 3e deviate from the first three variants in the sense that with a longer flight distance to the final destination no higher rate applies. Variant 3d has no zones. The same flat rate applies to all departing passengers. The tax burden per kilometer is therefore higher when the final destination is closer.
- Variant 3e even has a digressive rate, with shorter distances for longer distances than for longer distances. The idea could then be that alternative means of transport over land or water are available for shorter distances.

Question 10 - Do you have any comments about the five variants studied and their effects and do you prefer a particular variant? If so, can you explain this?

Geen voorkeur voor een van de varianten. Alle vijf zijn schadelijk voor de Nederlandse luchtvaartsector en worden tegengewerkt door de IATA. Lessen die de vorige Nederlandse regering en de Ierse regering hebben getrokken met betrekking tot soortgelijke vliegbelasting, zijn dat de economische voordelen van het niet overbelasten van de luchtvaartsector met buitensporige en discriminerende belastingmaatregelen ruimschoots opwegen tegen de belastinginkomsten gegenereerd door de schatkist en niet zouden oplopen. resulteren in enig voordeel voor het milieu. Nederland moet de lessen uit deze voorbeelden actief overwegen, aangezien het zijn huidige voorstel voor de vliegticketheffing van Air Passenger in overweging neemt.

Met betrekking tot de UK Air Passenger Duty (APD), momenteel een van de hoogste passagiersbelastingen in de wereld, concludeerde een analyse van het consultancybureau PwC dat de volledige afschaffing van de VK-APD zou leiden tot een stijging tot 0,5% van het bbp in het eerste jaar leiden tot de creatie van ongeveer 61.000 banen tegen 2020 en genereren extra netto belastinginkomsten van £ 0,5 miljard in de eerste twee jaar na de afschaffing. In feite heeft het niet opleggen van een dergelijke belasting op vliegbiljetten een positief effect op de totale netto belastinginkomsten gegenereerd door een overheid, naast de bredere economische voordelen verbonden aan het creëren van banen en de verbeterde economische output.



A: No preference for one of the variants. All five are detrimental to the Dutch aviation sector and are opposed by IATA. Lessons learned from the previous Dutch Government, as well as the Irish Government with respect to similar air passenger taxes is that the economic benefits from not overburdening the aviation sector with excessive and discriminatory taxation measures far outweigh the tax revenues generated by the treasury and would not result in any benefit to the environment. The Netherlands should actively consider the lessons from these examples as it considers its current proposal for Air Passenger ticket tax.

With respect to the UK Air Passenger Duty (APD), currently one of the highest passenger ticket taxes in the world, an analysis conducted by the consultancy PwC concluded that the complete abolition of the UK APD would result in an increase to GDP of 0.5% in the first year, lead to the creation of approximately 61,000 jobs by 2020, and generate additional net tax receipts of £0.5 billion in the first two years following abolition.⁹ In effect, not imposing such a ticket tax has a positive impact in terms of total net tax revenues generated by a Government, in addition to the broader economic benefits associated with job creation and enhanced economic output.

11. In almost all variants of a tax on aviation, it is necessary to determine which aircraft are involved in the tax and who are liable to tax. For example, the ticket tax that was levied in the Netherlands during the period from 1 July 2008 to 30 June 2009 did not apply to the smallest aircraft and was levied from the five larger Dutch airports. This allowed the charging of this tax to be in line with the existing structure of charges by the airports themselves. But other choices are also conceivable.

Question 11 - Are there any issues on this issue that you would like to bring to the attention when the government would reintroduce a tax on aviation?

Hopelijk heeft het kabinet geleerd van de eerdere fouten die in 2008 werden gemaakt toen het een nationale belasting op luchtvaart introduceerde. Vóór de invoering van de belasting in 2008 schatte de Nederlandse regering dat deze ongeveer 350 miljoen EUR per jaar aan inkomsten zou genereren uit de vliegbelasting, op basis van een analyse waaruit bleek dat de vraag van passagiers tussen 8% en 10% zou dalen % op Schiphol en daalt tussen 11% en 13% op regionale luchthavens als gevolg van de belasting.

De realiteit van de Air Passenger Tax na implementatie was echter aanzienlijk anders. In oktober 2008 kondigde EasyJet aan dat de belasting 200.000 minder passagiers had opgeleverd en in november 2008 schatte KLM dat de belasting het ongeveer 400.000 passagiers op Schiphol had gekost. Een studie afgerond door SEO gaf aan dat het verlies van zaken voor luchtvaartmaatschappijen, luchthavens en touroperators in Nederland van de vliegbelasting tussen ongeveer EUR 1,2 miljard en 1,3 miljard lag. Bovendien bedroegen de werkelijke inkomsten van de Nederlandse overheid uit de belasting EUR 267 miljoen, ruim onder de oorspronkelijk geschatte EUR 350 miljoen.

Uiteindelijk en als gevolg van de negatieve impact van de belasting, verlaagde de Nederlandse regering het tarief van de vliegbelasting tot nul in juli 2009 en schafte de belasting volledig af in januari 2010. De ervaring met de implementatie van de vorige

⁹ Available at: <http://www.bata.uk.com/wp-content/uploads/2015/06/The-economic-impact-of-APD-analytical-update-PwC-May-2015.pdf>



hoogtepunten van de luchtreizigersbelasting de negatieve effecten die het voorgestelde beleid waarschijnlijk zal hebben.

A: Hopefully, the Cabinet has learned from the previous mistakes made in 2008 when it introduced a national tax on aviation. Prior to the introduction of the tax in 2008, the Dutch Government estimated that it would generate approximately EUR 350 million per year in revenue from the Air Passenger Tax, on the basis of an analysis that indicated that passenger demand would decrease between 8% to 10% at Schiphol Airport and decrease between 11% to 13% at regional airports as a result of the tax.

However, the reality of the Air Passenger Tax once implemented was significantly different. By October 2008, EasyJet announced that the tax had resulted in 200,000 fewer passengers and by November 2008, KLM estimated that the tax had cost it approximately 400,000 passengers at Schiphol Airport. A study completed by SEO indicated that the loss of business for airlines, airports and tour operators in the Netherlands from the Air Passenger Tax was between approximately EUR 1.2 billion to 1.3 billion. Moreover, the actual revenue generated by the Dutch Government from the tax was EUR 267 million, well below the EUR 350 million originally estimated.

In the end and due to the negative impact of the tax, the Dutch Government reduced the rate of the Air Passenger Tax to zero in July 2009 and fully abolished the tax in January 2010. The experience with the implementation of the previous Air Passenger Tax highlights the negative impacts the proposed policy is likely to have.

12. Administrative costs and implementation costs: *An important criterion in the choice of which track is being developed and in the further elaboration of this choice is that the tax does not lead to unnecessary administrative burdens for the entrepreneurs involved and that the feasibility is taken into account.*

Question 12 - Do you have any additional comments and suggestions on this point and if so, can you explain them?

Alle drie sporen zouden leiden tot overmatige administratieve lasten voor luchtvaartmaatschappijen en de Nederlandse regering. Meervoudige belastingstelsels zijn niet alleen inefficiënt, duur en oneerlijk, maar verslaan het doel van CORSIA als de enige wereldwijde marktgebaseerde maatregelen om de internationale luchtvaartemissies aan te pakken, met als uiteindelijk doel het vermijden van een "lappendeken" van regulerende maatregelen. De IATA maakt zich grote zorgen over het feit dat een besluit van Nederland om internationale vluchten te belasten, door bepaalde staten wordt opgevat als een afwijzing van de multilaterale aanpak waarover de ICAO overeenstemming heeft bereikt. Dit zou de multilaterale inspanningen om de klimaatverandering tegen te gaan ondermijnen en de geloofwaardigheid van de globale aanpak in gevaar brengen, wat de uitvoering van CORSIA in gevaar zou brengen. Dit is met name zorgwekkend omdat de milieuvoordelen die kunnen worden behaald via een mondiaal mechanisme veel groter zijn dan die welke een regionaal of nationaal systeem zou kunnen opleveren. Naar schatting zal de luchtvaart onder CORSIA verplicht zijn om tussen 2021 en 2035 meer dan 2,6 miljard ton CO₂ te compenseren. Tegen 2035 zal jaarlijks meer dan 330 miljoen ton CO₂ moeten worden gecompenseerd. Dit is 1,5 keer meer dan de jaarlijkse CO₂-uitstoot van alle vluchten vanuit de Europese Economische



Ruimte en Zwitserland.

Bovendien zouden de onnodige lasten die door belastingheffing worden opgelegd, het vermogen van de industrie om te investeren in technologie, duurzame vliegtuigbrandstoffen en andere operationele maatregelen om betere duurzaamheidsprestaties te bereiken, verzwakken.

Ook moeten overheidsinstanties er niet alleen voor zorgen dat wettelijke vereisten voor bedrijven de bijbehorende nalevings- en administratiekosten beperken, maar er ook voor zorgen dat het gelijke speelveld en de daadwerkelijke milieuvoordelen binnen de luchtvaartsector worden gehandhaafd.

A: All three tracks would lead to excessive administrative burdens to airlines and to the Dutch Government. Multiple taxation regimes are not only inefficient, costly and unfair, but defeat the purpose of CORSIA as the only global market based measures to address international aviation emissions, the ultimate purpose of which is to avoid a “patchwork” of regulatory measures. IATA is extremely concerned that a decision by the Netherlands to tax international flights will be perceived by certain States as a disavowal of the multilateral approach agreed in ICAO. This would undermine multilateral efforts to deal with climate change and put at stake the credibility of the global approach, compromising the implementation of CORSIA. This is particularly worrying as the environmental benefits that can be achieved through a global mechanism are much greater than those which any regional or national scheme could deliver. It is estimated that, under CORSIA, aviation will be required to offset over 2.6 billion tonnes of CO₂ between 2021 and 2035. By 2035, over 330 million tonnes of CO₂ will have to be offset annually. This is 1.5 times more than the annual CO₂ from all flights departing the European Economic Area and Switzerland.

Furthermore, the unnecessary burdens imposed by taxation would weaken the ability of the industry to invest in technology, sustainable aviation fuels, and other operational measures to achieve better sustainability performance.

Moreover, Government authorities need to not only ensure that any statutory requirement on businesses limit the associated compliance and administrative costs, but also ensure that both the level playing field and actual environmental benefits are maintained within aviation sector.

13. The cabinet will make a choice after the summer which variant will be worked out further. The contribution to this consultation will also be involved both in this choice and in the further elaboration.

Question 13 - In this connection, do you have any comments or suggestions that have not yet been discussed in the foregoing and that you want to bring to the attention of the cabinet?

Nee, zie hierboven.

A: No, please see above.