

Vergaderjaar 2020–2021

35 645

Wijziging van de Wet vliegbelasting

Nr. 6

VERSLAG

Vastgesteld 26 november 2020

De vaste commissie voor Financiën, belast met het voorbereidend onderzoek van bovenstaand wetsvoorstel, heeft de eer als volgt verslag uit te brengen van haar bevindingen.

Onder het voorbehoud dat de regering op de gestelde vragen tijdig en genoegzaam zal hebben geantwoord, acht de commissie de openbare beraadslaging over dit wetsvoorstel voldoende voorbereid

De voorzitter van de vaste commissie voor Financiën,
Tielen

De adjunct-griffier van de commissie,
Schukkink

INLEIDING

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de novelle Wijziging wet vliegbelasting. De leden hebben eerder, bij de behandeling van de Wet vliegbelasting, hun zorgen geuit over de gevolgen van de vliegbelasting voor de vrachtvliegtuigen en luchtvrachtsector. Deze leden hebben specifiek de vraag gesteld of de regering *gebruiken om aanvullend onderzoek te doen om de gevolgen in beeld te brengen en daarbij zeker ook te kijken naar de effecten op de werkgelegenheid*¹. Nu uit aanvullend onderzoek van SEO blijkt dat een belasting op vracht leidt tot een weglek van banen en economische ontwikkeling vinden de leden het dan ook niet meer dan terecht dat er een novelle voorligt die de belasting op vracht schrapt. De leden waarderen dat de regering de ingrijpende gevolgen serieus neemt en voorstelt het wetsvoorstel te wijzigen. De leden hebben hierover nog enkele vragen.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van de novelle en zijn verheugd dat de belasting op vrachtluchten geen doorgang heeft, vanwege de grote te verwachten economische effecten in de regio Maastricht. Zij hebben een enkele vraag ter verduidelijking.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van de novelle.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie hebben kennisgenomen van de stukken en hebben daarover de nodige kritische vragen en opmerkingen. Deze leden stellen vast dat dit kabinet een dikke onvoldoende scoort voor haar klimaatinspanningen.

ALGEMEEN

De leden van de VVD-fractie constateren dat bij de behandeling van de Wet vliegbelasting te weinig inzicht was in de gevolgen voor de luchtvrachtsector. Kan de regering aangeven welke lessen hieruit getrokken worden? De leden van de VVD-fractie wijzen in dit licht ook op de schriftelijke vragen van de leden Lodders, Nijkerken-de Haan en Remco Dijkstra over het bericht «Limburg vreest verlies duizenden banen door luchtvrachttaks»². Hoe kan de regering de discrepantie tussen de doorrekening van het onderzoeksbureau Significance en die van de provincie Limburg verklaren? Klopten de in antwoord op de schriftelijke vragen genoemde percentages van 0,1 tot 0,6 procent minder passagiersvluchten en 3 tot 4% minder vrachtluchten per 2021?

De leden van de VVD-fractie vinden het daarnaast opvallend dat de regering in 2019 een onderzoek laat uitvoeren en een doorrekening laat maken van de verschillende varianten vliegbelasting zonder dat daarbij rekening wordt gehouden met de gedragsreacties, het risico op weglekeffecten en de gekwantificeerde effecten op werkgelegenheid. Kan de regering toelichting waarom destijds daartoe is besloten, zeker met de wetenschap van nu?

De leden van de VVD-fractie lezen dat de gedeerde opbrengst van de vliegbelasting voor vrachtvliegtuigen wordt gecompenseerd door een ophoging van het tarief van de vliegbelasting per passagier. De leden vragen een uitgebreide toelichting op het punt dat bij de berekening van het tarief voor passagiers wordt uitgegaan van een lager aantal passagiers dan bij het tarief voor passagiers in de Wet vliegbelasting. Kan de

¹ Handelingen II, 2019/20, nr. 62, item 10, blz. 16.

² Aangangsel Handelingen II, 2019/20, nr. 2005.

regering het verschil in effect met en zonder een belasting op vrachtvliegtuigen verklaren? Kan de regering aangeven op basis waarvan zij verwacht dat dit aantal (lagere aantal passagiers) ook daadwerkelijk de praktijk zal zijn?

De leden van de VVD-fractie vragen of de berekening voor het aantal passagiers gegeven kan worden. Wie heeft deze berekening gecertificeerd? Is de regering bereid om nader onderzoek te laten doen naar de vraag of dit aantal realistisch is? Zo nee, waarom niet?

Hoe gaat de regering om met de situatie als blijkt dat deze lagere aantallen achterwege blijven? Wat gebeurt er als de vliegtaks onverwacht meer opbrengt dan verwacht? Wordt deze extra opbrengst dan ook teruggesluisd in extra lastenverlichting voor burgers, conform het regeerakkoord? Zo nee, waarom niet?

De leden van de VVD-fractie vragen waarom het bedrag van 200 miljoen euro wordt gecorrigeerd naar een ander prijspeil. Waarom wordt het bedrag per ticket gecorrigeerd naar een ander prijspeil? Waarom wordt er niet conform de afspraak uitgegaan van het prijspeil 2021; immers de opbrengst van de vliegbelasting staat voor 2021 in de boeken voor een bedrag van 200 miljoen euro.

De leden zijn van mening dat de vliegbelasting op basis van prijspeil 2021 gebaseerd moet worden. Kan de regering aangeven op welk bedrag de vliegbelasting per ticket uitkomt als er gecorrigeerd wordt (graag een overzicht van de ontwikkeling per jaar)?

De leden van de VVD-fractie lezen dat de gewijzigde wet vliegbelasting op 1 januari 2021 van kracht wordt. Kan de regering aangeven of dit haalbaar is voor de Belastingdienst en voor de luchtvaartmaatschappijen? Kan de regering aangeven dat de systemen van de Belastingdienst gereed zijn op 1 januari 2021 om aangiften te verwerken en belasting te innen? Zo nee, wanneer zijn de systemen wel gereed en kan de regering bevestigen, mocht de Belastingdienst onverhoopt niet klaar zijn om de aangifte te verwerken en de belasting te innen, dat de inning op een later moment zal plaatsvinden en niet met terugwerkende kracht? Zo nee, waarom niet?

Kan de regering ingaan op de gevolgen van deze wijziging voor de luchtvaartmaatschappijen? De leden verwachten dat de luchtvaartmaatschappijen zijn uitgegaan van een ticketprijs zoals bedoeld in het oorspronkelijke wetsvoorstel. Kan de regering aangeven hoe luchthaven-exploitanten en luchtvaartmaatschappijen moeten omgaan met de gewijzigde (lees: hogere) belasting door het vervallen van de vliegbelasting op de vrachtvliegtuigen? Deelt de regering de lijn dat, daar waar de luchtvaartsector de tickets heeft verkocht rekening houdend met het lagere tarief, de ophoging niet alsnog in rekening gebracht kan worden van de klant of de luchtvaartmaatschappij? Zo nee, waarom niet?

De leden van de VVD-fractie vragen hoe de afspraak uit het regeerakkoord om «en indien deze routes meer opleveren zullen belastingtarieven voor burgers navenant verlaagd worden» (pagina 65) wordt gemonitord. Welk onderzoek is hiernaar gedaan en kunnen de resultaten met de Kamer gedeeld worden?

Kan een recente update gegeven worden van welke stappen er gezet zijn om te komen tot een Europese (geharmoniseerde) vliegtaks? Welke stappen zijn er gezet om te komen tot het vervangen van de vliegtaks door een internationaal geharmoniseerde accijns op kerosine?

Kan de regering toezeggen de effecten van deze taks op de hubfunctie van Schiphol te blijven monitoren?

De leden van de VVD-fractie vragen of de regering het «corona-effect» op de opbrengst en grondslag (de hoeveelheid vluchten en passagiers) kan geven. Hoeveel lager dan de 200 miljoen euro is de opbrengst?

De leden van de VVD-fractie vragen of de regering kan ingaan op het aangenomen amendement van het lid Lodders (Kamerstuk 35 205, nr. 9) over een evaluatiebepaling. Het amendement regelt zowel een evaluatie binnen twee jaar van de effecten van de vliegbelasting voor het vrachtvervoer per vliegtuig als ook een algehele evaluatie binnen vijf jaar. De leden vragen de bevestiging dat, nu de vliegbelasting op vracht vervalt, de evaluatiebepaling binnen twee jaar voor het onderdeel effecten vliegbelasting op vrachtvervoer vervalt en het wetsvoorstel vliegbelasting wel binnen vijf jaar wordt geëvalueerd.

De leden van de VVD-fractie lezen over 120.000 euro aan uitvoeringskosten vanwege de incidentele systeemaanpassingen. Begrijpen de leden van de VVD-fractie het goed dat deze 120.000 euro wordt uitgegeven aan systemen die al geschikt waren gemaakt voor de inning van de belasting op vracht en nu overbodig blijken te zijn? Kan de regering reflecteren op deze kostenpost?

De leden van de VVD-fractie wijzen tot slot op de op 15 oktober 2020 ingediende feitelijke vragen over de «Fiscale moties en toezeggingenbrief Prinsjesdag bijlage SO-rapport «Effecten van een vliegbelasting voor luchtvrachtsector»» (Kamerstuk 2020D41165). Kan de regering de beantwoording van deze vragen de Kamer ruim voor de plenaire afronding van de novelle toezenden?

De leden van de CDA-fractie begrijpen dat het wegnemen van de belasting op vracht wordt gecompenseerd met een hogere vliegbelasting op passagiers. De tarieven in de memorie van toelichting zien op het prijspeil van 2017. Kan de regering deze cijfers actualiseren, zodat wat beter inzichtelijk wordt wat de gevolgen van de genoemde indexatie voor passagiers per inwerkingtreding begin volgend jaar zullen zijn?

De leden van de GroenLinks-fractie vragen wat de gevolgen zijn van deze wetswijzigingen voor het milieu (CO₂, fijnstof, etc.). Nu er geen belasting meer komt en de oude capaciteitsproblemen voor vracht op Schiphol door een gebrek aan slots zijn verdwenen, hoe voorkomt de regering dan dat het aantal vrachtluchten toeneemt? Wat gaat het betekenen voor de omwonenden als er meer vrachtvliegtuigen bij komen – meestal 's nachts en meestal oude lawaaiige toestellen?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie pleiten al jaren voor een flinke krimp van de luchtvaart om de sector binnen de grenzen van klimaat, leefomgeving en veiligheid van mens en dier te brengen. De reeks belastingvrijstellingen voor de luchtvaartsector is volledig in strijd met het principe dat de vervuiler dient te betalen. Toen de regering met het voorstel kwam voor een vliegtaks, bleek dat het om een zeer magere variant ging. In diverse Europese landen is er sprake van een hogere vliegbelasting. Erkent de regering dat de vliegtaks voor passagiers zo laag is dat het maar zeer de vraag is hoeveel mensen hierdoor daadwerkelijk zullen besluiten om het vliegtuig een keertje over te slaan? Zo nee, waarom niet?

Ook de vrachtbelasting stelde niet veel voor, zo merken de leden van de Partij voor de Dieren-fractie op. Onder druk van de sector heeft de regering desondanks besloten om die vrachtbelasting helemaal te schrappen. Zo komen we er niet.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie hebben bij de behandeling van de vliegtaks via een aantal amendementen concrete reparatievoorstellen gedaan om te voorkomen dat de vliegtaks een lege huls zal worden (Kamerstukken 35 205, nrs. 10 en 13). Ook wezen deze leden op een maas in de wet waardoor de vrachttaks ontdoken zou kunnen worden, maar, in plaats van deze maas in de wet te dichtten, heeft de regering ervoor gekozen om de heffing helemaal te schrappen. Overtuigende argumentering ontbreekt.

Heeft de Staatssecretaris het artikel «*Banen*» als *valse schaamlap voor distributiecentra en (lucht)havens*³ gelezen, waarin de kwaliteit van de onderzoeksconclusies over de economische gevolgen van de vrachttaks, waar het besluit van het kabinet op gebaseerd is, sterk in twijfel wordt getrokken? Wat is zijn reactie hierop?

Is de regering bereid om het besluit om de vrachttaks in te trekken te heroverwegen? Zo nee, waarom niet? Erkent de regering dat er veel meer geld valt op te halen dan de 200 miljoen euro die nu moet voortvloeien uit dit wetsvoorstel? Erkent de regering dat zij hiermee nalatig blijft in het genereren van geld dat geïnvesteerd zou kunnen worden in duurzame vormen van vervoer? Zo nee, waarom niet?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie stellen dat deze regering ernstig tekortschiet in haar klimaatinspanningen, wat o.a. blijkt uit de ontoereikende belastingmaatregelen. Naast de geflopte vliegtaks, blijkt bijvoorbeeld ook de door de regering voorgestelde CO₂-heffing de komende jaren nagenoeg geen enkel effect te hebben. Een lege heffing invoeren kunnen we allemaal.

Erkent de regering dat dit soort fopheffingen weinig meer te maken heeft met het effectief vergroenen van het belastingstelsel? Zo nee, waarom niet?

³ Follow the Money, 3 november 2020 (<https://www.ftm.nl/artikelen/banen-valse-schaamlap-distributiecentra-luchthavens>).