

Differentiatie vliegbelasting

Vraag 1 van 5

Per 2027 wil het kabinet de totale opbrengst van de vliegbelasting met € 248 miljoen verhogen. Het plan is om vluchten over lange afstanden - met een hogere totale uitstoot - meer te belasten. In veel Europese landen die een vliegbelasting hebben, worden vluchten over langere afstanden al hoger belast. Dit wordt ook wel 'differentiatie van het tarief van de vliegbelasting naar afstand' genoemd.

1. Vindt u dat lange vluchten (>2.500 km) zwaarder belast moeten worden dan korte vluchten (<2.500 km)?

Uw reactie

Ik denk dat de getallen arbitrair zijn. De uitstoot is: starten + landen + afstand. Ik zou voorstander zijn van een uitstoottarief voor starten en landen + een tarief per kilometer. Dan heb je geen problemen met het arbitraire getal van 500 of 2.500 of 10.000km

Daarnaast speelt er nog een element van de frequentie van vluchten per jaar. Indien onderzoek uitwijst dat veelvliegers een belangrijk aandeel (>10%) in het vliegverkeer hebben en afhankelijk van de uitvoerbaarheid van de regeling, zou ik mij kunnen voorstellen dat deze groep zwaarder belast wordt dan diegenen die een keer per jaar vliegen. Dit kan vervolgens gebruikt worden om de belasting voor enkelvoudige vliegers te verminderen. Dit kan een factor zijn op het tarief.

Dus de 2e vlucht van een persoon per jaar wordt zwaarder belast dan de 1e, en de 3e zwaarder dan de 2e.

Vraag 2 van 5

Zeer korte vluchten – zoals een vlucht van Amsterdam naar Brussel - veroorzaken per kilometer relatief veel uitstoot. Ook zijn er vaak andere, duurzamere vervoersopties zoals de trein of de auto beschikbaar. Zeer lange vluchten – zoals een vlucht van Amsterdam naar Bali – hebben juist een hoge totale uitstoot, mede door de duur van de vlucht.

2. Vindt u dat zeer korte vluchten (<500 km) extra belast moeten worden in de vliegbelasting ten opzichte van andere vluchten?

Uw reactie

Ik denk dat de getallen arbitrair zijn. De uitstoot is: starten + landen + afstand. Ik zou voorstander zijn van een uitstoottarief voor starten en landen + een tarief per kilometer. Dan heb je geen problemen met het arbitraire getal van 500 of 2.500 of 10.000km

Daarnaast is de uitstoot afhankelijk van het type vliegtuig. Als bijvoorbeeld elektrisch gevlogen wordt, en de uitstoot is lager, dan denk ik dat dat ook met een lager belastingtarief beloond zou moeten worden. Maar ook nieuwere modellen van een maatschappij zouden beloond mogen worden als daarmee de uitstoot per passagier/kilometer wordt verminderd. Zo belonen we investeringen in schonere vliegtuigen en moedigen we innovatie aan.

Vraag 3 van 5

3. Vindt u dat zeer lange vluchten (>10.000 km) extra belast moeten worden in de vliegbelasting ten opzichte van andere vluchten?

Uw reactie

Ja, zie mijn reactie op vraag 2: Ik denk dat de getallen arbitrair zijn. De uitstoot is: starten + landen + afstand. Ik zou voorstander zijn van een uitstoottarief voor starten en landen + een tarief per kilometer. Dan heb je geen problemen met het arbitraire getal van 500 of 2.500 of 10.000km

Vraag 4 van 5

Als over lange afstanden meer vliegbelasting wordt betaald, moet worden bepaald vanaf welke afstanden de hogere tarieven gelden. De gekozen afstandsgrenzen kunnen er toe leiden dat landen of gebieden deels in het ene tarief vallen en deels in een ander tarief. Dit kan ongewenst zijn. Een mogelijke oplossing is om voor bepaalde landen of gebieden een aangepast tarief te rekenen. Dit kan op basis van verschillende criteria zoals bijvoorbeeld het hebben van een EU-lidmaatschap of het zijn van een overzees gebied. Het rekenen van een lager tarief voor bepaalde landen of gebieden kan invloed hebben op de hoogte van de tarieven.

4. Vindt u dat voor specifieke landen of gebieden andere tarieven moeten worden gerekend dan het tarief waar zij op basis van hun afstand tot Nederland toe behoren? Zo ja, welke landen of gebieden moeten er volgens u verschillend belast worden in de vliegbelasting?

Uw reactie

Nee, zie mijn reactie op vraag 2: Ik denk dat de getallen arbitrair zijn. De uitstoot is: starten + landen + afstand. Ik zou voorstander zijn van een uitstoottarief voor starten en landen + een tarief per kilometer. Dan heb je geen problemen met het arbitraire getal van 500 of 2.500 of 10.000km.

Daarnaast ben ik geen voorstander van het toestaan van uitzonderingen voor bepaalde landen. Dit opent de mogelijkheid voor landen met een sterke onderhandelingspositie (bijvoorbeeld de VS) om een uitzondering te creëren en werkt willekeurig in de hand. Dat doet direct afbreuk aan het doel van de tarieven en de effectiviteit van de regelgeving.

Vraag 5 van 5

De huidige vliegbelasting kent verschillende uitzonderingen. Voor bijvoorbeeld transferpassagiers en voor vluchten met vliegtuigen met een gewicht van minder dan 4.000 kg. Uitzonderingen of verschillende tarieven kunnen gebruikt worden om bepaald gedrag aan te moedigen of juist te ontmoedigen. Wel maken ze de uitvoering van een belasting vaak complexer. Daarnaast kunnen uitzonderingen leiden tot hogere tarieven.

5. Vindt u dat alle soorten vluchten en passagiers gelijk moeten worden belast? Zo nee, welke passagiers en/of vluchten vindt u dat er verschillend belast of zelfs uitgezonderd moeten worden van de vliegbelasting?

Uw reactie

Ik ben geen voorstander van uitzonderingen vanwege het gevaar van willekeur. Zie ook mijn reactie op vraag 4. Eventueel zou je voor transferpassagiers nog kunnen stellen dat de transfer via een Nederlandse luchthaven een extra start+landing kost, maar dat je niet de hele reis belast.