

Ministerie van Financiën

> Retouradres Postbus 20201 2500 EE Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA Den Haag

**Directie Internationale
Zaken en
Verbruiksbelastingen**

Korte Voorhout 7
2511 CW Den Haag
Postbus 20201
2500 EE Den Haag
www.rijksoverheid.nl

Ons kenmerk
2021-0000069497

Datum 21 april 2021
Betreft Vragen van het lid Van Raan over de noodzaak van een
progressieve vliegbelasting op veelvliegers

Geachte voorzitter,
Mede namens de minister van Infrastructuur en Waterstaat stuur ik u hierbij de antwoorden op de Kamervragen van het lid Van Raan (PvdD) over de noodzaak van een progressieve vliegbelasting op veelvliegers, ingezonden op 6 april 2021 (Kamerstuk 2021Z05375).

Hoogachtend,

De staatssecretaris van Financiën – Fiscaliteit en Belastingdienst,

J.A. Vijlbrief

2021Z05375

**Directie Internationale
Zaken en
Verbruiksbelastingen**

Vragen van het lid Van Raan (PvdD) aan de staatssecretaris van Financiën en de minister van Infrastructuur en Waterstaat over de noodzaak van een progressieve vliegbelasting voor veelvliegers (ingezonden 6 april 2021)

Ons kenmerk
2021-0000069497

Vraag 1

Kent u het bericht 'A few frequent flyers 'dominate air travel' en het rapport 'Elite Status: Global inequalities in flying'?¹²

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Herinnert u zich het bericht 'Slim vervoerspakket levert 9 miljoen ton CO2 besparing op'?³

Antwoord 2

Ja.

Vraag 3

Wat is uw reactie op het rapport 'Elite Status: Global inequalities in flying'?

Vraag 4

Erkent u de vaststelling van Alethea Warrington – werkzaam bij Possible, de organisatie achter het rapport – dat een kleine minderheid van veelvliegers een oneerlijk deel van de vluchten voor zijn rekening neemt? Zo nee, waarom niet?

Antwoord op vragen 3 en 4

Het rapport toont aan dat een relatief groot deel van de vluchten wordt gevlogen door een klein deel van de bevolking uit de hogere inkomensgroepen. In Nederland neemt bijvoorbeeld 8% van de bevolking 42% van de vluchten voor zijn rekening. Het kabinet is zich ervan bewust dat niet iedereen in Nederland evenveel vliegt. Onder andere in het voorwoord wordt het idee van een veelvliegerstaks geopperd. Hieronder wordt daar verder op ingegaan.

Vraag 5

Deelt u de mening dat een veelvliegerstaks een eerlijkere manier is om vliegverkeer te belasten dan een vlakke vliegtaks, omdat daarmee grotere vervuilers meer gaan betalen? Zo nee, waarom niet?

Vraag 6

Deelt u de mening, onder andere uitgedragen door de Climate Change Committee en de Citizens' Assembly van het VK, dat een veelvliegerstaks een goed idee is? Zo nee, waarom niet?

¹ BBC, 31 maart 2021, <https://www.bbc.com/news/science-environment-56582094>

² Possible (2021), Elite status; Global inequalities in flying, <https://static1.squarespace.com/static/5d30896202a18c0001b49180/t/605a0951f9b7543b55bb003b/1616513362894/Elite+Status+Global+inequalities+in+flying.pdf>

³ Milieudefensie, 23 juli 2020, <https://milieudefensie.nl/actueel/slim-vervoerspakket-levert-9-miljoen-ton-co2-besparing-op>

Vraag 7

Wat gaat u doen om ervoor te zorgen dat veelvliegers een eerlijke prijs gaan betalen voor de vele vliegreizen die zij maken?

**Directie Internationale
Zaken en
Verbruiksbelastingen**

Ons kenmerk
2021-0000069497

Antwoord op vragen 5, 6 en 7

De huidige vliegbelasting wordt geheven per vertrekkende passagier. Hoe vaker iemand vliegt des te vaker betaalt deze persoon de belasting. Grotere vervuilers betalen onder de huidige systematiek dus al meer. Dit is in lijn met het doel en de opzet van de vliegbelasting, namelijk de maatschappelijke kosten – waaronder ook de externe kosten – beter tot uitdrukking te laten komen in de prijs. Voordeel van een vlakke belasting ligt vooral in de opzet en uitvoering van de wet. De luchthavens zijn de belastingplichtigen voor de belasting per passagier. Zij hoeven niet bij te houden wie of hoe vaak een passagier vliegt. Als iemand dus eerst vanaf Schiphol vertrekt en later in het jaar een vlucht neemt vanaf Eindhoven Airport, dan is dat niet in de aangiften van de belastingplichtigen te zien. Het volgen van passagiers zou betekenen dat persoonsgegevens van passagiers gebruikt moeten worden en dat houdt een aanzienlijke inbreuk op de privacy van de burger in. Nederlandse inwoners vliegen bovendien ook vaak via buitenlandse luchthavens. Een veelvliegerstaks zou ook kunnen leiden tot meer vliegen vanaf luchthavens net over de grens.

Vraag 8

Herinnert u zich het onderzoek gedaan door I&O Research in opdracht van Milieudefensie waaruit naar voren kwam dat 69% van de Nederlanders voor een heffing op vliegtickets is waarbij naarmate men meer vliegt de prijs van het ticket omhooggaat?⁴

Antwoord 8

Ja.

Vraag 9

Erkent u dat er groot maatschappelijk draagvlak is voor een veelvliegerstaks? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 9

Het draagvlak voor een belasting kan naar de mening van het kabinet niet zonder haar heffingssysteem gewogen worden. Zoals hiervoor al aangegeven zitten aan een veelvliegerstaks onder andere complexe uitvoeringsaspecten en privacy risico's, welke van invloed kunnen zijn op het draagvlak.

Vraag 10

Deelt u de mening dat een veelvliegerstaks, in lijn met het principe 'de vervuiler betaalt', steeds meer gewenst is in de samenleving? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 10

Zie het antwoord op vraag 9. Daarnaast is het zo dat iedere vlucht een bepaalde uitstoot heeft. De vliegbelasting zorgt op dit moment al voor een gedeeltelijke internalisatie van deze maatschappelijke kosten. Hoe vaak iemand vliegt heeft geen invloed op de uitstoot per vlucht. Verder heeft het kabinet gekozen voor een belasting die korte vluchten relatief zwaarder belast, door middel van een vlak

⁴ i&o research, 15 juni 2020, <https://www.ioresearch.nl/actueel/steun-voor-heffing-op-vliegtickets/>

tarief per passagier, om het gebruik van alternatief vervoer op de korte afstanden te stimuleren.

**Directie Internationale
Zaken en
Verbruiksbelastingen**

Vraag 11

Deelt u de mening van John Sauven van Greenpeace dat ook Air Miles aan banden moet worden gelegd, zodat veelvliegers niet langer worden beloond voor de vele kilometers die zij met het vliegtuig afleggen? Zo nee, waarom niet?

Ons kenmerk
2021-0000069497

Antwoord 11

Private bedrijven zijn vrij om hun commercieel beleid in te vullen naar eigen wensen en behoeften.