

Vergaderjaar 2020–2021

**35 645**

## **Wijziging van de Wet vliegbelasting**

**Nr. 3**

### **MEMORIE VAN TOELICHTING**

#### **I. ALGEMEEN**

Tijdens de plenaire behandeling van het voorstel tot wijziging van de Wet belastingen op milieugrondslag (Wet vliegbelasting) (Kamerstukken 35 205) (hierna: Wet vliegbelasting) door de Tweede Kamer op 11 maart 2020 heeft het kabinet een aanvullend onderzoek toegezegd naar de effecten van de vliegbelasting voor vrachtvliegtuigen voor de luchtvrachtsector. Dit onderzoek is op 15 september 2020 met de Eerste en Tweede Kamer gedeeld.<sup>1</sup>

Uit het onderzoek komt onder meer naar voren dat de voorgestelde vliegbelasting voor vrachtvliegtuigen ingrijpende gevolgen kan hebben voor de luchthavens Schiphol en Maastricht Aachen Airport. Mede gezien de uitkomsten van dit onderzoek heeft het kabinet besloten om de vliegbelasting voor vrachtvliegtuigen uit de Wet vliegbelasting te laten vervallen.

#### *Budgettaire aspecten*

In het regeerakkoord staat vermeld dat de vliegbelasting € 200 miljoen zal gaan opbrengen (prijspeil 2017). Om het wegvallen van de opbrengst van de vliegbelasting voor vrachtvliegtuigen – circa € 11 miljoen – te compenseren, zal het tarief van de vliegbelasting per passagier worden verhoogd van € 7,000 naar € 7,450 (eveneens prijspeil 2017). Op het moment dat de vliegbelasting in werking treedt, zal dit bedrag naar het prijspeil dat dan geldt worden geïndexeerd.

Bij de berekening van het tarief voor passagiers wordt, conform de variant zonder vrachtheffing in het rapport van CE Delft,<sup>2</sup> rekening gehouden met een iets lager aantal passagiers dan bij het tarief voor passagiers in de Wet vliegbelasting. De reden daarvoor is dat in die variant geen daling optreedt van het aantal vrachtluchten, waardoor de bij een vrachtheffing verwachte vervanging van weggevallen vrachtluchten door extra

<sup>1</sup> Kamerstukken I 2020/21, 35572; 35 205, nr. A, blg. 946935 en Kamerstukken II 2020/21, 35 570 IX, nr. 5, blg. 949766.

<sup>2</sup> Economische- en Duurzaamheidseffecten Vliegbelasting: doorrekening nieuwe varianten, CE Delft april 2019, Kamerstukken II 2018/19, 35 205, nr. 3, bijlage 882682.

passagiersvluchten evenmin optreedt. Bij de vaststelling van het tarief voor passagiers in het onderhavige wetsvoorstel wordt overigens geen rekening gehouden met het lagere aantal passagiers en vluchten door de mondiale COVID-19-crisis. Het tarief wordt berekend op basis van de aantallen passagiers en vluchten zoals dat geraamd werd in de variant zonder vrachtheffing in het rapport van CE Delft ten tijde van indiening van het voorstel voor de Wet vliegbelasting in de Tweede Kamer. Gezien de lagere passagiersaantallen ingevolge de COVID-19-crisis, zullen de daadwerkelijke opbrengsten uit de vliegbelasting in de eerste jaren waarschijnlijk lager liggen dan € 200 miljoen.

#### *Gevolgen voor bedrijfsleven*

De administratieve lasten voor bedrijfsleven nemen af ten opzichte van de verplichtingen opgenomen in de Wet vliegbelasting, aangezien de verplichtingen in het kader van de belasting op vrachtvliegtuigen komen te vervallen bij dit wetsvoorstel.

#### *Uitvoeringskosten Belastingdienst*

De maatregel is door de Belastingdienst beoordeeld met een uitvoerings-toets. De Belastingdienst acht het voorstel uitvoerbaar per de beoogde inwerkingtredingsdatum. De gevolgen voor de uitvoering zijn beschreven in de uitvoeringstoets die als bijlage is bijgevoegd<sup>3</sup>. De uitvoeringskosten worden gedekt op begroting IX.

## **II. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING**

### **Artikelen I en II**

#### *Artikel I, onderdeel A, subonderdeel 1 (artikel 72 van de Wet belastingen op milieugrondslag)*

De begripsbepalingen die van belang zijn voor de heffing van de vliegbelasting worden ingevolge de Wet vliegbelasting in artikel 72 Wet belastingen op milieugrondslag (hierna: Wbm) opgenomen. Nu als gevolg van het onderhavige wetsvoorstel de vliegbelasting voor vrachtvliegtuigen komt te vervallen, worden in artikel I, onderdeel B, van de Wet vliegbelasting twee begripsbepalingen geschrapt die alleen van belang zijn voor de heffing van de vliegbelasting voor vrachtvliegtuigen. Het betreft ten eerste onderdeel d van artikel 72 Wbm, waarin een definitie is opgenomen van het begrip vrachtvliegtuig. Daarnaast vervalt onderdeel h van artikel 72 Wbm, waarin het begrip geluidsklasse wordt gedefinieerd ten behoeve van tariefdifferentiatie bij vrachtvliegtuigen. Deze begrippen zijn niet meer van belang als de vliegbelasting voor vrachtvliegtuigen komt te vervallen.

#### *Artikel I, onderdeel A, subonderdelen 2, 3, 4 en 6 (artikelen 73, 75, 76 en 79 van de Wet belastingen op milieugrondslag)*

In artikel I, onderdeel A, subonderdelen 2, 3, 4 en 6, wordt voorgesteld de artikelen 73, 75, 76 en 79 Wbm, zoals opgenomen in de Wet vliegbelasting, zodanig aan te passen dat deze uitsluitend nog betrekking hebben op de vliegbelasting voor passagiers. Het betreft een aanpassing van de grondslag van de vliegbelasting (artikel 73 Wbm), de maatstaf van heffing (artikel 75 Wbm), het tijdstip waarop de belasting verschuldigd wordt (artikel 76 Wbm) en de verplichting van de luchtvaartmaatschappij tot betaling van de door de exploitant van de luchthaven aan haar in rekening

<sup>3</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

gebrachte vliegbelasting (artikel 79, tweede lid, Wbm). Een wijziging van de systematiek van de belasting per passagier wordt niet beoogd.

*Artikel I, onderdeel C (artikel IA van de Wet vliegbelasting)*

Bij artikel I, onderdeel C, worden twee omissies hersteld in artikel IA van de Wet vliegbelasting.

*Artikel I, onderdeel D (artikel IB van de Wet vliegbelasting)*

Artikel IB van de Wet vliegbelasting wordt aangepast. Dat artikel voorziet in een tweeledige evaluatiebepaling. Het eerste lid regelt de evaluatie van de vliegbelasting voor vrachtvliegtuigen binnen twee jaar na inwerkingtreding van de Wet vliegbelasting. Nu de vliegbelasting voor vrachtvliegtuigen vervalt, kan ook deze evaluatiebepaling komen te vervallen. De algemene evaluatiebepaling, in de Wet vliegbelasting opgenomen als tweede lid van artikel IB, blijft in stand. Dit betreft de evaluatie van de vliegbelasting binnen een termijn van vijf jaar.

*Artikel I, onderdeel A, subonderdeel 5, onderdeel B en artikel II (artikel 77 en 90 van de Wet belastingen op milieugrondslag)*

In artikel I, onderdeel A, subonderdeel 5, wordt voorgesteld om in artikel 77 Wbm, zoals opgenomen bij de Wet vliegbelasting, het tarief voor passagiers aan te passen. Zoals hiervoor nader toegelicht, dekt het verhoogde tarief het wegvallen van de opbrengst van de vliegbelasting voor vrachtvliegtuigen. Met artikel I, onderdeel B, wordt die wijziging in artikel 77 Wbm ook doorgevoerd in artikel 90 Wbm, zoals opgenomen in de Wet vliegbelasting. Dit artikel zorgt voor een jaarlijkse indexatie van het tarief. Artikel II regelt dat indexatie naar het prijspeil van het jaar van daadwerkelijke inwerkingtreding van het onderhavige wetsvoorstel bij ministeriële regeling plaatsvindt.

**Artikel III**

*Artikel III (inwerkingtreding)*

Artikel III regelt dat het onderhavige wetsvoorstel wanneer dat tot wet wordt verheven op hetzelfde tijdstip in werking treedt als de Wet vliegbelasting.

De Staatssecretaris van Financiën,  
J.A. Vijlbrief