



DEPARTEMENTAAL BREED
TER BESLISSING

Aan

de staatssecretaris van Financiën – Fiscaliteit en Belastingdienst

Directie
Verbruiksbelastingen,
Douane en
Internationale aang.

Persoonsgegevens

nota

Kamerbrief onderzoeken vliegbelasting
transferpassagiers, AirRail en privévliegtuigen

Datum
27 juni 2023

Notanummer
2023-0000154122

Bijlagen

1. Kamerbrief onderzoeken vliegbelasting transferpassagiers, AirRail en privévliegtuigen
2. Onderzoek CE Delft
3. Beslisnota's Kamerbrief

Aanleiding

Tijdens de behandeling van BP23 heeft u drie onderzoeken toegezegd naar de vliegbelasting die in het eerste halfjaar van 2023 aan de Kamer worden toegezonden. Bijgaand vindt u de Kamerbrief (bijlage 1). In deze nota vragen we uw akkoord op verzending van de Kamerbrief. Deze Kamerbrief zal ook ondertekend worden door MINIenW Harbers. De brief is ambtelijk afgestemd met IenW en EZk (zowel het onderdeel Klimaat & Energie als Bedrijfsleven & Innovatie).

Beslispunten

- Bent u akkoord met de verzending van de Kamerbrief in het kader van de drie onderzoeken aan de Kamer?
Zo ja, wilt u de brief dan ondertekenen?
Na uw ondertekening zal de brief fysiek ter ondertekening worden voorgelegd aan MINIenW Harbers.
- Bent u akkoord met het openbaar maken van bijgevoegde eerdere nota's en de nu voorliggende nota, conform de beleidslijn Actieve openbaarmaking nota's. Omliggende delen worden voorafgaand aan openbaarmaking onzichtbaar gemaakt.

02/07/23
Ahhsad
Ahhsad
JW

Kernpunten

- Met deze Kamerbrief doet u de toezeggingen af en geeft u duiding aan de onderzoeken.
- Transferpassagiers:
 - De uitkomsten uit het onderzoek van CE-Delft worden in de Kamerbrief geduid. Als bijlage bij de brief wordt het onderzoek van CE Delft (bijlage 2) naar de Kamer gestuurd.
 - In de vorige nota was nog verondersteld dat enkel duiding zou worden gegeven aan de uitkomsten van het rapport van CE Delft en dat nog niet zou worden opgenomen of het kabinet transferpassagiers wil belasten. Nu is dat wel gedaan, verwijzend naar het Europees speelveld (andere lidstaten belasten transfer niet). Daarnaast is relevant dat een nader onderzoek wordt gedaan naar de betekenis van de hubfunctie van Schiphol. In de brief wordt aangegeven dat:
"Op dit moment vindt het kabinet het onverstandig om als enige EU-lidstaat een vliegbelasting voor transferpassagiers in te voeren, mede gelet op de potentieel significante economische implicaties en implicaties voor de connectiviteit van Nederland."

- AirRail:
 - In de Kamerbrief wordt uiteengezet dat het uitzonderen van AirRail-passagiers voor de vliegbelasting ondoelmatig is en mogelijk niet uitvoerbaar is. Het Kabinet acht het daarom niet opportuun om AirRail-passagiers uit te zonderen van de vliegbelasting. Dit neemt niet weg dat het kabinet het belang van een AirRail-product onderschrijft. In de brief wordt een opening geboden om bij toekomstige ontwikkelingen rond AirRail te kijken naar andere instrumenten om dit product te ondersteunen.
- Gewichtsgrens:
 - In de Kamerbrief is opgenomen dat het Kabinet voornemens is de verlaging van de gewichtsgrens voor de vliegbelasting van 8.616 kg naar 5.700 kg mee te nemen in het Belastingplan 2025.

Toelichting

Communicatie

COMMFIN bereidt proactieve communicatie voor bij deze brief.

Politiek/bestuurlijke context

- In de Kamer geven meerdere partijen aan de vliegbelasting graag anders te zien. Zo wenst de SP dat transferpassagiers worden belast, PvdD, GroenLinks en lid Omtzigt zien graag dat meer privéjets onder de vliegbelasting komen te vallen. CDA heeft vragen gesteld over het niet belasten van AirRail-passagiers met vliegbelasting.
- Het tarief van de vliegbelasting is sinds 1 januari 2023 verhoogd naar € 26,43 per persoon per vlucht.

Informatie die niet openbaar gemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Document nummer	Datum	Naam document	Toelichting
1	13-3-2023	Nota-stas-fb- Onderzoeken vliegbelasting stand van zaken	Deze ter info nota beschrijft de stand van zaken (per 13-03-2023) van de door de Stas toegezegde onderzoeken naar de vliegbelasting inzake transferpassagiers, AirRail en de gewichtsdrempel
2	1-6-2023	Nota-stas-fb- Inhoud Kamerbrief toezeggingen vliegbelasting	Deze beslisnota beschrijft de voorgestelde inhoud van de Kamerbrief in het kader van de door de Stas toegezegde onderzoeken naar de vliegbelasting inzake transferpassagiers, AirRail en de gewichtsdrempel



TER INFORMATIE

Aan

de staatssecretaris van Financiën – Fiscaliteit en Belastingdienst

Directie
Verbruiksbelastingen,
Douane en
Internationale aang.

Persoonsgegevens

nota

Onderzoeken vliegbelasting stand van zaken

Datum
13 maart 2023

Notanummer
2023-0000072801

Bijlagen
geen

Aanleiding

Tijdens de behandeling van BP23 heeft u drie onderzoeken toegezegd naar de vliegbelasting die in het eerste halfjaar van 2023 dienen te worden opgeleverd. Het gaat om onderzoeken naar:

1. het niet belasten van passagiers die met een AirRail-product reizen;
2. het belasten van transferpassagiers; en
3. het meer belasten van privévliegtoegen.

In deze nota vindt u de stand van zaken rondom de onderzoeken.

Kernpunten

- De juridische, uitvoeringstechnische en beleidsmatige aspecten van zowel het niet belasten van AirRail-passagiers als het belasten van privévliegtoegen worden in samenwerking met IenW, DGBD en de exploitanten van luchthavens bekeken. Hier wordt geen extern onderzoek voor uitgezet.
- Het effectenonderzoek naar het belasten van transferpassagiers wordt wel extern uitgezet, waarschijnlijk bij CE Delft.
- De toezegging vergt dat uiterlijk in juni 2023 een Kamerbrief wordt verstuurd met de uitkomsten van de onderzoeken. Hierbij zullen de onderzoeken over belasten van privévliegtoegen en AirRail in de brief worden toegelicht, en zal het onderzoek naar het belasten van transferpassagiers worden bijgevoegd.
- Half juni zullen de onderzoeken gereed zijn en aan u worden voorgelegd.

16.03.23

Dank

Muc

Onderzoek AirRail

Achtergrond

- Het vertrek van een transferpassagier die per vliegtuig aankomt en per vliegtuig vertrekt, valt buiten de vliegbelasting (€ 0).
- Het vertrek van een passagier die per trein aankomt en per vliegtuig vertrekt, valt binnen de vliegbelasting (€ 26,43).
- Onderzocht wordt of het gebruik van een internationale treinverbinding aantrekkelijker gemaakt kan worden als alternatief voor een vlucht, door bij het gebruik van beide modaliteiten (gebruik AirRail-ticket) geen vliegbelasting in rekening te brengen.
- Een AirRail-ticket is een combinatieticket voor trein en vliegtuig, waarmee passagiers vanuit het buitenland met de trein naar Schiphol reizen om

vanaf daar te vliegen, of juist vanuit Amsterdam met de trein naar het buitenland vertrekken om vanaf daar te vliegen.

- KLM verkoopt als enige luchtvaartmaatschappij AirRail-tickets, al zijn er andere maatschappijen die AirRail willen aanbieden. De treinreis betreft momenteel enkel het traject Amsterdam-Brussel (retour). KLM vervangt nu één vlucht per dag vanaf Brussel met een trein (Thalys).
- Dit is een pilot die vanaf juli 2022 loopt en bij succes hiervan wordt AirRail uitgebreid met een treinreis traject Amsterdam-Parijs (retour). KLM heeft vorige maand aangekondigd om op extra treinen op het traject Amsterdam-Brussel capaciteit in te kopen.
- Vertrekkende vliegreizigers betalen in België ook vliegbelasting, waarvan de hoogte afhankelijk is van de eindbestemming. Voor een intercontinentale bestemming is dit slechts € 2. Fiscaal gezien is vanuit Brussel een intercontinentale AirRail-transfer daarmee € 24,43 duurder dan een vliegtransfer.
- Actieagenda Trein en Luchtvaart is een afspraak tussen IenW, Schiphol Group, KLM, NS en ProRail van november 2020.
 - Het heeft als doel om de internationale trein verder te verbeteren als aantrekkelijk alternatief voor de luchtvaart, op de zes prioritaire bestemmingen Brussel, Parijs, Londen, Düsseldorf, Frankfurt en Berlijn.
 - Uit de actieagenda volgen concrete acties voor KLM, zoals het verlagen van de vliegfrequentie tussen Brussel en Schiphol.
 - In het kader van de coronasteun moet KLM zich committeren aan deze agenda. De staatsagent houdt hier toezicht op.

Onderzoek

- We onderzoeken de mogelijkheden om AirRail-passagiers te classificeren als transferpassagiers en daarmee buiten de vliegbelasting te laten vallen.
 - Hierbij is het van belang dat meerdere partijen een dergelijk product kunnen aanbieden en onder de regeling kunnen vallen.
- In samenwerking met IenW zijn drie mogelijke juridische uitwerkingen in kaart gebracht, die hieronder worden beschreven.
- Als er een juridisch houdbare en uitvoerbare variant is, wil dit nog niet zeggen dat de beleidsmatige effecten ook gewenst zijn. Deze worden nog in kaart gebracht.
- AirRail-passagiers niet belasten kan gezien worden als een fiscale regeling en daarom zal in het onderzoek het fiscaal toetsingskader worden doorlopen.

Variant 1: generiek

- In deze variant worden alle treinreizigers uit het buitenland met een gecombineerd ticket voor trein en vliegtuig aangemerkt als transferpassagiers voor de vliegbelasting.
- Deze variant is juridisch houdbaar maar kent een aantal nadelen:
 - De regeling is minder gericht op vliegvervangende treinreizen. Hij zal gebruikt kunnen worden door mensen die al van plan waren met de trein te komen of nu met de trein in plaats van de auto komen.
 - Er treden politiek gevoelige grenseffecten op. Een treinreiziger uit Maastricht moet wel vliegbelasting betalen, en een treinreiziger uit Noord-België mogelijk niet.

- Het leidt mogelijk tot een lagere opbrengst van de vliegbelasting, aangezien alle treinreizigers uit België en Duitsland nu ineens goedkoper kunnen vliegen vanuit Nederland, en Nederlanders aan de grens mogelijk de trein vanuit het buitenland nemen.
- Vanwege deze nadelen is variant 1 niet de voorkeursvariant, maar bekijken wij deze wel verder.

Variant 2: specifiek

- In deze variant worden treinreizigers vanuit de zes prioritaire Europese bestemmingen uit de actieagenda Trein en Luchtvaart aangemerkt als transferpassagiers voor de vliegbelasting.
- Juridisch is deze variant problematisch. Er is geen juridische basis om onderscheid tussen steden aan te brengen. Daarnaast betekent de keuze van de zes steden dat bedrijven die op die steden vliegen bevoordeeld kunnen worden. Dit leidt tot een staatssteunrisico.
- Vanwege deze nadelen schuiven wij variant 2 terzijde.

Variant 3: middenweg

- In deze variant worden treinreizigers aangemerkt als transferpassagiers voor de vliegbelasting als hun internationale treinreis vertrekt vanuit een stad van waaruit ook een commerciële luchtvaartverbinding is met de stad vanaf waar hun vliegtuig vertrekt.
- Deze variant blijft goed toegespitst op vliegvervangende treinreizen en lijkt niet te leiden tot staatssteunrisico's.
- Wij onderzoeken variant 3 verder.
 - In overleg met IenW wordt bepaald hoe luchthavens en treinstations aan steden gekoppeld kunnen worden.
 - Daarnaast wordt nog gekeken hoe het vervallen van de regeling kan worden voorkomen wanneer de luchtvaartverbinding volledig wordt overgenomen door een treinverbinding. Hierbij wordt een horizonbepaling opgenomen.
 - Verder is er nog aandacht voor uitvoerbaarheid nodig.

Belasten transferpassagiers

- Transferpassagiers vallen niet onder de vliegbelasting. U heeft toegezegd de effecten van het meenemen van transferpassagiers in de vliegbelasting te willen onderzoeken.
- De effecten kunnen worden bepaald met het AEOLUS-model van IenW. De opdracht om dit door te rekenen zal waarschijnlijk worden uitgevoerd door CE Delft. Het onderzoek zal waarschijnlijk rond mei 2023 opgeleverd worden.

Belasten privévliegtoegen

- Vliegtuigen met een maximaal toegelaten startgewicht van onder de 8.616 kg vallen niet onder de vliegbelasting. U heeft aangegeven te willen onderzoeken of deze gewichtsgrens verlaagd kan worden om zo meer privévliegtoegen te belasten. Een logische grens lijkt 5.700 kg om zo aan te sluiten bij het EU ETS voor de luchtvaart.
- Het is een onjuiste gedachte dat passagiers van privévliegtoegen geen vliegbelasting betalen. Er vallen namelijk al veel privévliegtoegen boven de huidige gewichtsgrens. In het luchtvaartregister van de ILT staan 45

vliegtuigen met een straalmotor van een type dat niet gebruikt wordt voor commerciële luchtvaart. 33 hiervan (73%) zijn zwaarder dan 8.616 kg.

- Het deel van de privévliegtoigen dat geraakt wordt door verlaging van de gewichtsgrens lijkt gering. Slechts 6 vliegtuigen uit dit register (13%) vallen tussen de 5.700 kg en 8.616 kg. Dit zijn lichtere vliegtuigen met relatief korte reikwijdte (<3.500 km).
- Niet alle vliegtuigen die vanuit Nederland vertrekken staan in het luchtvaartregister. Er wordt nog gekeken of er data op vluchtniveau beschikbaar kan komen, om zo preciezer de effecten van een verlaging van de gewichtsgrens te bepalen.
- Ook wordt er nog contact gezocht met de belastingplichtigen (exploitanten van luchthavens) om te bepalen of de aanpassing ertoe leidt dat er mogelijk onwenselijke vliegtuigen onder de vliegbelasting zullen vallen zoals lesvliegtuigen of sproeivliegtuigen.
- Het verlagen van de gewichtsgrens lijkt niet tot juridische problemen te leiden.
- Exploitanten van luchthavens houden vertrekkende vliegtuigen inclusief gewichten bij in hun administratie. Verlagen van de gewichtsgrens lijkt voor hen dus mogelijk.

Hoger tarief privévliegtoigen

- U heeft aangegeven geïnteresseerd te zijn in de mogelijkheid om een hoger tarief te rekenen voor passagiers van privévliegtoigen.
- Een moeilijkheid hierbij is het juridisch afbakenen van een privévliegtoig op basis van objectieve criteria.
 - Het Verenigd Koninkrijk hanteert bijvoorbeeld een hoger tarief voor passagiers van vliegtuigen die meer dan 20 ton wegen en waar ruimte is voor minder dan 19 passagiers. Een dergelijke afbakening lijkt ook geschikt voor Nederland.
 - 42% van de privévliegtoigen in het luchtvaartregister zou dan onder het verhoogde tarief vallen. De andere vliegtuigen voldoen wel aan het criterium voor aantal passagiers, maar zijn lichter.
 - De juiste afbakening dient nog nader bepaald te worden.
- Er is ook nog aandacht nodig voor de uitvoerbaarheid.

Communicatie

Niet van toepassing.

Politiek/bestuurlijke context

- In het IBO Klimaat worden verschillende varianten voor wijziging van de vliegbelasting opgenomen, namelijk:
 - Verhoging van de vliegbelasting
 - Tariefdifferentiatie naar afstand/vluchtklasse
 - Verlagen gewichtsgrens
 - Belasten transferpassagiers
 - Belasten vrachtvliegtuigen
- Er komt in samenwerking met IenW ook een breder onderzoek naar de effecten van structuuraanpassingen in de vliegbelasting, zoals bovenstaande varianten. De effecten worden daarmee nauwkeuriger in beeld gebracht. Het onderzoek wordt extern uitgezet en er wordt gestreefd het voor de zomer van 2023 af te ronden.

- De vliegbelasting is per 2023 met ongeveer € 18 verhoogd naar € 26,43.
- Minister Harbers heeft een onderzoek toegezegd naar de wenselijkheid van en de mogelijkheden om privévliegtuigen mee te nemen in het klimaatbeleid voor de luchtvaart. Hierover wordt de Kamer in het eerste kwartaal van 2023 schriftelijk geïnformeerd, waarschijnlijk middels een Kamerbrief waarin privévliegtuigen langs het bestaande klimaatbeleid in de luchtvaart worden gelegd. In deze Kamerbrief wordt toegelicht hoe privéjets al onderdeel zijn van het klimaatbeleid voor de luchtvaart en waar aanvullende en/of strengere maatregelen ondernomen kunnen worden.

Informatie die niet openbaar gemaakt kan worden

Niet van toepassing.



TER BESLISSING

Aan

de staatssecretaris van Financiën – Fiscaliteit en Belastingdienst

Directie
Verbruiksbelastingen,
Douane en
Internationale aang.

Persoonsgegevens

nota

Inhoud Kamerbrief toezeggingen vliegbelasting

Datum

1 juni 2023

Notanummer

2023-0000126683

Bijlagen

Rapport CE Delft:
Effecten includeren
transferpassagiers in de
vliegbelasting, mei 2023

Aanleiding

Tijdens de behandeling van BP23 heeft u drie onderzoeken toegezegd naar de vliegbelasting die in het eerste halfjaar van 2023 aan de Kamer worden toegezonden. In deze nota vragen we uw akkoord op de voorgestelde inhoud van de Kamerbrief, t.b.v nadere afstemming met IenW en uitwerking van de brief. De brief wordt in juni aan u en MIenW voorgelegd ter akkoord.

Beslispunten

- Bent u akkoord met de voorgestelde lijn op onderstaande punten, dat voor:
 - transferpassagiers enkel duiding wordt gegeven aan de uitkomsten uit het rapport van CE Delft en nog niet wordt opgenomen of het kabinet transferpassagiers wil belasten?
 - AirRail-passagiers wordt aangegeven dat u afraadt om AirRail-passagiers vrij te stellen van de vliegbelasting?
 - de gewichtsgrens wordt aangegeven dat het kabinet voornemens is deze per 1 januari 2025 (BP25) te verlagen van 8.618 kg naar 5.700 kg waardoor meer privé vliegtuigen onder de vliegbelasting vallen?

ja
ja
ja, mits subsidie ook wordt uitgez. ^{zelf}

02.06.23

Akkoord

Mu

→ naar is de algemene tekst

Kernpunten

- Met deze Kamerbrief doet u de toezeggingen af en geeft u duiding aan de onderzoeken.
- Transferpassagiers: Het onderzoek naar transferpassagiers is extern uitgezet bij CE Delft, zie bijlage. In de Kamerbrief zullen de bevindingen uit het rapport kort worden benoemd en geaduid.
- AirRail en gewichtsgrens: Deze onderzoeken hebben we intern uitgevoerd in samenwerking met IenW en DGBD en met informatie van de exploitanten van luchthavens. Hierbij is gekeken naar m.n. beleidsmatige en uitvoeringstechnische aspecten.
- Ambtelijk IenW is akkoord met bovenstaande lijn t.a.v. transferpassagiers en de gewichtsgrens. Echter ambtelijk IenW wil AirRail-passagiers wel gaan vrijstellen, wat een nieuwe fiscale regeling zou betekenen.

Toelichting

Belasten transferpassagiers (onderzoek van CE-Delft)

- Het rapport van CE Delft geeft een indicatie van het verwachte effect bij het belasten van transferpassagiers.

- CE Delft heeft het Nederlandse luchtvaartmodel AEOLUS¹ gebruikt om de impact van een vliegbelasting op transferpassagiers te duiden in scenario's die verschillen in bevolkings- en economische groei en capaciteit van Amsterdam. Het rapport beschrijft de modeluitkomsten en doet geen aanbevelingen. Op hoofdlijnen volgen er geen verrassingen uit het model. Er zijn nu geen andere Europese landen die transferpassagiers belasten.
- Verschillen in uitkomsten ontstaan vooral bij scenario's waarin sprake is van een capaciteitstekort. Indien de vraag naar luchtvaart hoger is dan de beschikbare capaciteit, blijft het aantal vluchten constant. De vraagreductie bij transferpassagiers wordt opgevuld met origin-destination (OD)-passagiers en vracht.
- Uit de resultaten komt naar voren dat het belasten van transferpassagiers met het reguliere tarief (als transferpassagiers heen en terug via Nederland reizen, worden ze twee keer belast) leidt tot een daling van het aantal transferpassagiers in Nederland van 28% tot 34%. Het effect op het totaal aantal passagiers in Nederland is van 9% tot 13%.
- Het aantal vluchten op Schiphol laat een vergelijkbare daling zien van 8% tot 13%. Hier tegenover staat een heel beperkte groei van 1 tot 2% bij de regionale luchthavens.
- CE Delft verwacht dat de netwerkqualiteit zal afnemen bij het belasten van transferpassagiers. Met name bij het hoge tarief van de vliegbelasting op transferpassagiers verwacht CE Delft een significante impact op het intercontinentale netwerk. Het netwerk voor directe connectiviteit naar bestemmingen in Azië, de VS, Canada, Zuid-Amerika en Afrika zal waarschijnlijk krimpen.
- In alle door CE Delft bekeken scenario's is de krimp van het netwerk het grootst bij SkyTeam (KLM en andere Full Service Carriers zoals o.a. Lufthansa en de Low Cost Carriers) en is er juist groei van het netwerk bij de andere allianties.
- De extra opbrengsten van het belasten van transferpassagiers worden geraamd tussen de 220 en 260 miljoen euro en worden nagenoeg geheel verkregen van buitenlandse transferpassagiers.
- Voor CO₂-emissies geldt een netto-reductie van 0,7 tot 1 miljoen ton.
- Ambtelijk FIN en ambtelijk IenW adviseren de bevindingen van het onderzoek te duiden in de Kamerbrief zonder hier vervolgstappen aan te geven.

Niet belasten AirRail-passagiers

- Een AirRail-ticket is een combinatieticket voor trein en vliegtuig, waarmee passagiers vanuit het buitenland met de trein naar Schiphol reizen om vanaf daar te vliegen.
- AirRail-tickets (Amsterdam-Brussel) worden voornamelijk aangeboden door KLM, maar ook andere luchtvaartmaatschappijen bieden AirRail-tickets aan.
- Een passagier die per trein aankomt op een luchthaven en per vliegtuig vertrekt is geen transferpassagier en is daarom vliegbelasting verschuldigd.
- Wij adviseren u geen uitzondering te creëren voor AirRail-passagiers om de volgende redenen:
 - Het niet belasten van AirRail-passagiers is een fiscale regeling. De regeling doorloopt het Toetsingskader Fiscale regelingen niet succesvol, omdat een directe subsidie meer voor de hand ligt:
 - Wanneer internationaal treinverkeer dient te worden gestimuleerd met deze regeling, is een generieke subsidie voor treinverkeer

¹ AEOLUS is in eigendom van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Treepast

Mu wil de mitgewaakt
Toetsingskader tegemoet op deze regels

- doelmatiger. Waarbij internationale treinenreizen ook worden gestimuleerd als deze reis niet gecombineerd wordt met een vlucht.
- o Wanneer AirRail specifiek dient te worden gestimuleerd, is een specifieke subsidie voor AirRail een lichter middel met lagere uitvoeringskosten.
 - o IenW gaat de mogelijkheid van een subsidie in het kader van AirRail verder onderzoeken.
 - o Het is niet zeker of een uitzondering voor AirRail uitvoerbaar is voor de Belastingdienst en de luchthavens. Het zou in ieder geval een sterke toename in de complexiteit en uitvoeringslasten betekenen.
 - o De Belastingdienst kan de betrouwbaarheid van de aangeleverde gegevens van de luchtvaartmaatschappijen alleen toetsen via derdenonderzoeken. Dat is arbeidsintensief en kost extra capaciteit, en lijkt praktisch onuitvoerbaar voor de Belastingdienst, vooral in het geval de luchtvaartmaatschappijen in het buitenland gevestigd zijn.
 - o In gesprek met de luchthavens gaven zij aan dat een uitzondering voor AirRail-passagiers vooralsnog niet uitvoerbaar is. De luchthavens moeten flinke aanpassingen in hun administratieve systemen doen om een uitzondering voor AirRail-passagiers mogelijk te maken.
 - o Het niet belasten van AirRail-passagiers brengt met zich dat deze passagiers in geen enkel land vliegbelasting betalen. Het kabinet is juist voorstander van het beprijzen van luchtvaart. ←
 - o Andere landen belasten AirRail-passagiers momenteel ook. Door AirRail-passagiers in Nederland niet te belasten, ondervinden buitenlandse passagiers een voordeel dat Nederlandse passagiers niet krijgen. ←
 - o Elke uitwerking van deze regeling zorgt voor ongewenste reisbewegingen. Sommige passagiers zullen gemotiveerd worden een extra reis te nemen via een stad die anders niet op de route had gelegen om zo niet belast te worden met vliegbelasting. ←
 - o In verband met staatssteunaspecten is, onder voorbehoud, een mogelijk houdbare variant gevonden voor het niet belasten van AirRail-passagiers. In deze generieke variant worden treinreizigers aangemerkt als transferpassagiers voor de vliegbelasting als hun internationale treinreis vertrekt vanuit een stad van waaruit ook een commerciële luchtvaartverbinding is met de stad vanaf waar hun vliegtuig vertrekt. //
-
- Ambtelijk IenW wil het niet belasten van AirRail-passagiers aanraden in de Kamerbrief. Ambtelijk IenW wil zo internationale treinreizen aantrekkelijker maken ten opzichte van korte afstandsvluchten en dergelijke vluchten ontmoedigen. //

Verlagen gewichtsgrens vliegbelasting

- De gewichtsgrens van de vliegbelasting kan per 1 januari 2025 verlaagd worden van 8.616 kg naar 5.700 kg, zowel juridisch als qua uitvoering. Deze wetswijzing kan mee in het Belastingplan 2025. Met deze nieuwe grens wordt aangesloten bij het EU ETS voor de luchtvaart.
- Met deze verlaging wordt 82% van de zakelijke vluchten die in Nederland vertrekken in de vliegbelasting betrokken, waar dit voorheen 60% was. Dit heeft slechts beperkte budgettaire gevolgen.
- Het lijkt erop dat er door de verlaging geen of weinig vliegtuigen ongewenst onder de belasting gaan vallen (zoals lesvliegtuigen of medische vluchten). De luchthavens verwachten hier geen moeilijkheden.
- Ambtelijk IenW is hiermee akkoord.

Communicatie

Niet van toepassing. Voor verzending van de Kamerbrief zal dit worden afgestemd met COMM.

Politiek/bestuurlijke context

- In de Kamer geven meerdere partijen aan de vliegbelasting graag anders te zien. Zo wenst de SP dat transferpassagiers worden belast, PvdD, GroenLinks en lid Omtzigt zien graag dat meer privéjets onder de vliegbelasting komen te vallen. CDA heeft vragen gesteld over het niet belasten van AirRail-passagiers met vliegbelasting.
- Het tarief van de vliegbelasting is sinds 1 januari 2023 verhoogd naar € 26,43 per persoon per vlucht.

Informatie die niet openbaar gemaakt kan worden

Niet van toepassing.