



Overzicht van stemmingen in de Tweede Kamer

afdeling **Inhoudelijke Ondersteuning**

aan De leden van de vaste commissie voor Financiën

datum 1 april 2020

Betreffende wetsvoorstel:

35205

Wijziging van de Wet belastingen op milieugrondslag (Wet vliegbelasting)

Eindstemming wetsvoorstel

Het wetsvoorstel is op 1 april 2020 aangenomen door de Tweede Kamer.

Voor: PvdA, GroenLinks, PvdD, Van Kooten-Arissen, 50PLUS, D66, VVD, SGP, CDA, ChristenUnie en Van Haga.

Tegen: SP, DENK, PVV en FVD.

Aangenomen amendement

Invoeging artikel IB

9 (Lodders) over een evaluatiebepaling

Dit amendement regelt dat er binnen twee jaar een evaluatie plaatsvindt van de effecten van de vliegbelasting voor het vrachtvervoer per vliegtuig en dat binnen vijf jaar een algehele evaluatie plaatsvindt. Bij de evaluatie over de vracht wordt specifiek rekening gehouden met de effecten op de verduurzaming, de grenseffecten en effect op regionale luchthavens zoals bijvoorbeeld Maastricht Aachen Airport.

Aangenomen. Voor: SP, PvdA, GroenLinks, DENK, 50PLUS, D66, VVD, SGP, CDA, ChristenUnie, FVD en Van Haga.

Verworpen en ingetrokken amendementen

Artikel I, onderdeel B

14 → 15 (Stoffer) over geen belasting voor luchtvracht

Amendementen zijn in volgorde van stemming - op artikelnummer - weergegeven: allereerst de aangenomen en/of overgenomen amendementen, vervolgens de verworpen of ingetrokken amendementen en tenslotte eventuele moties. Vervangen amendementen zijn d.m.v. een → aangegeven: bijv. 7 → 8 → 20. Amendement nr. 7 is vervangen door amendement nr. 8, dat op zijn beurt vervangen is door amendement nr. 20. De vette notatie van het stuknummer geeft aan dat dit het definitieve amendement is. De stemmingslijsten worden gemaakt op basis van de ongecorrigeerde draad van de vergadering.



datum 1 april 2020

blad 2

Dit amendement regelt dat voor vrachtvervoer per vliegtuig geen belasting wordt geheven. De gevolgen van een vliegbelasting op vrachtverkeer kunnen groot zijn, bijvoorbeeld voor (kleine) vliegvelden in grensregio's, voor bedrijven en voor de werkgelegenheid.

Bij de vliegbelasting 2008/2009 is er bewust voor gekozen om het vrachtvervoer per vliegtuig niet te belasten. Uit onderzoek is destijds gebleken dat het vrachtvervoer sterk geraakt zou kunnen worden door een dergelijke belasting, en dat luchtvrachtstromen eenvoudig verlegd kunnen worden naar buitenlandse luchthavens.

De opbrengst van een belasting op vrachtvervoer wordt geraamd op 11 miljoen. De negatieve (financiële) gevolgen voor bijvoorbeeld bedrijven, voor (kleine) vliegvelden en voor de werkgelegenheid kunnen volgens de indiener veel groter uitvallen. Daarom is het volgens de indiener op dit moment niet verstandig een belasting op vrachtvervoer per vliegtuig in te voeren.

Verworpen. Voor: SP, DENK, 50PLUS, SGP, PVV, FVD en Van Haga.

Artikel I, onderdeel B

10 (Snels en Van Raan) over vliegbelasting ook voor transferpassagiers

Op dit moment betaalt de luchtvaart nauwelijks voor de externe kosten die ze maakt. Hierdoor ontstaat een marktfalen met een te hoge vraag naar luchtvaart, waarbij de maatschappij opdraait voor de externe kosten. Daarnaast heeft de luchtvaart een oneerlijke concurrentiepositie ten opzichte van andere vormen van mobiliteit die wel worden belast, zoals internationaal treinverkeer. De vliegbelasting van het kabinet is een stap in de juiste richting, maar heeft slechts beperkt invloed op het beprijzen van externe kosten. Dit amendement regelt dat ook voor transferpassagiers vliegbelasting moet worden betaald. De extra budgettaire opbrengst ten opzichte van het wetsvoorstel bedraagt (zonder gedragseffecten) 97 mln. euro.

Verworpen. Voor: SP, GroenLinks, PvdD en Van Kooten-Arissen.

Artikel I, onderdeel B

13 (Van Raan) over hogere tarieven voor andere reisklassen dan de laagste reisklasse en privéjets

De Wet vliegbelasting is een veel te kleine stap in de goede richting. De voorgestelde tarieven in dit wetsvoorstel zullen weinig mensen aanzetten tot het kiezen van een meer duurzaam vervoersmiddel en zijn bovendien slechts een zeer beperkte weergave van de daadwerkelijke maatschappelijke kosten van het vliegverkeer.

Indien alle milieuschade en belastingvoordelen zouden worden doorberekend in de prijs, dan zou een gemiddeld vliegticket circa 63% duurder zijn dan nu het geval is. De indieners van dit amendement stellen daarom voor om de tarieven flink op te schroeven.

Naast de belasting op vliegtickets zijn aanvullende maatregelen nodig om de luchtvaartsector weer binnen de grenzen van het klimaat, leefomgeving en veiligheid van mens en dier te brengen. Te denken valt aan o.a. een heffing op kerosine, een scherp



datum 1 april 2020

blad 3

CO2-budget voor de luchtvaartsector, het extra belasten van veelvliegers en het uit de markt halen van slots. Tezamen zullen deze maatregelen moeten resulteren in een stevige krimp van het aantal vliegbewegingen.

Dit amendement regelt een hoger tarief voor passagiers die in andere reisklassen reizen dan de laagste reisklasse alsmede dat voor passagiers van vliegtuigen van meer dan 20 ton en minder dan 19 passagiers een hoger tarief geldt. De indieners van dit amendement beogen daarmee het gebruik van privéjets extra te belasten.

De vaststelling van de reisklasse voor de toepassing van deze tariefdifferentiatie zal worden uitgewerkt in het Uitvoeringsbesluit belastingen op milieugrondslag. Ten slotte regelt dit amendement dat de tarieven voor vracht omhoog gaan.

Verworpen. Voor: PvdD en Van Kooten-Arissen.

Artikel I, onderdeel B

Invoeging artikel Ibis

Artikel II

11 → 27 → **28** (Snels en Stoffer) over een differentiëring en verdubbeling van de tarieven voor passagiers

Op dit moment betaalt de luchtvaart nauwelijks voor de externe kosten die ze maakt. Hierdoor ontstaat een marktfalen met een te hoge vraag naar luchtvaart, waarbij de maatschappij opdraait voor de externe kosten. Daarnaast heeft de luchtvaart een oneerlijke concurrentiepositie ten opzichte van andere vormen van mobiliteit die wel worden belast, zoals internationaal treinverkeer. De vliegbelasting van het kabinet is een stap in de juiste richting, maar heeft slechts beperkt invloed op het beprijzen van externe kosten.

Dit amendement verdubbelt het tarief van de vliegbelasting voor passagiers, in lijn met variant 4c die door het kabinet is doorberekend. Uit de maatschappelijke kosten-baten analyse van het kabinet blijkt dat het resultaat van deze variant (4c) ongeveer twee keer beter is dan de variant waar het kabinet voor heeft gekozen. Daarnaast zijn de tarieven in ons omringende landen al jarenlang een stuk hoger dan het huidige wetsvoorstel van het kabinet.

Dit amendement regelt ook een dubbel tarief voor passagiers die in andere reisklassen reizen dan de laagste reisklasse, net zoals dit in het Verenigd Koninkrijk het geval is. Op dit moment wordt 40% van de vliegpreizen gemaakt door 8% van de bevolking. Hoopopgeleiden vliegen bijna 5x zo vaak als laagopgeleiden, mensen met hoge inkomens vliegen ongeveer 4x zo vaak als mensen met lage inkomens. Bij een eerlijke klimaattransitie hoort dat we allemaal ons steentje bijdragen. De prijselasticiteit voor zakelijke reizigers is twee keer zo laag als voor niet-zakelijke reizigers, waardoor een verdubbeling van de vliegbelasting voor zakelijke reizigers gewenst is. De vaststelling van de reisklasse voor de toepassing van deze tariefdifferentiatie zal worden uitgewerkt in het Uitvoeringsbesluit belastingen op milieugrondslag.



datum 1 april 2020

blad 4

Ten slotte regelt dit amendement dat de inwerkingtredingsbepaling dusdanig wordt aangepast dat de datum van 1 januari 2021 haalbaar blijft voor de reguliere vliegbelasting. De uitvoering van de gedifferentieerde vliegbelasting kan dan plaatsvinden als de noodzakelijk wijzigingen bij de belastingdienst zijn doorgevoerd.

Verworpen. Voor: PvdA, GroenLinks, PvdD, Van Kooten-Arissen en SGP.

Artikel I, onderdeel B

12 (Snels) over een verdubbeling van de tarieven voor de vracht

Op dit moment betaalt de luchtvaart niet of nauwelijks voor de externe kosten die ze maakt. Hierdoor ontstaat een marktfalen met een te hoge vraag naar luchtvaart, waarbij de maatschappij opdraait voor de externe kosten. Daarnaast heeft de luchtvaart een oneerlijke concurrentiepositie ten opzichte van andere vormen van mobiliteit die wel worden belast, zoals internationaal treinverkeer. De vliegbelasting van het kabinet is een stap in de juiste richting, maar heeft slechts beperkt invloed op het beprijzen van externe kosten.

Dit amendement verdubbelt het tarief van de vliegbelasting voor het vrachtvervoer, in lijn met variant 4c die door het kabinet is doorberekend. Uit de maatschappelijke kosten-baten analyse van het kabinet blijkt dat het resultaat van deze variant (4c) ongeveer twee keer beter is dan de variant waar het kabinet voor heeft gekozen.

Verworpen. Voor: PvdA, GroenLinks, PvdD en Van Kooten-Arissen.

Invoeging artikel IB

8 (Lodders) over een horizonbepaling

De indiener vindt dat de luchtvaart op een rechtvaardige wijze moet bijdragen aan de rijksfinanciën en de verduurzaming. Het instellen van een vliegbelasting draagt daar aan bij. Tegelijkertijd spelen er op Europees niveau gesprekken over het instellen van een Europese oplossing. Deze optie valt te verkiezen boven een nationale vliegbelasting, omdat hiermee de concurrentiepositie van Nederlandse luchthavens en vliegtuigmaatschappijen geborgd blijft, en voorkomen wordt dat verduurzamingswinst in Nederland gecompenseerd wordt door meer uitstoot over de grens. Dit amendement regelt een horizonbepaling voor de vliegbelasting, die afhankelijk is gesteld van de inwerkingtreding van een Europese regeling die ook ziet op een vergelijkbare belasting.

Ingetrokken.

Moties

16 → 29 (Van Raan c.s.) over niet akkoord gaan met Europese regelgeving die zou leiden tot een lagere financiële impact

Verworpen. Voor: PvdA, GroenLinks, PvdD, DENK, Van Kooten-Arissen, D66, SGP en ChristenUnie.



datum 1 april 2020

blad 5

17 (Van Raan) over een maas in de Wet vliegbelasting dichten betreffende vrachtvliegtuigen

Aangehouden.

18 (Van Raan) over de luchtvaartsector binnen grenzen brengen van klimaat, leefomgeving en veiligheid

Verworpen. Voor: SP, PvdA, GroenLinks, PvdD en Van Kooten-Arissen.

19 (Van Raan en Laçin) over veelvliegers aansporen vaker de trein te nemen

Verworpen. Voor: SP, PvdA, GroenLinks, PvdD, DENK, Van Kooten-Arissen, 50PLUS en SGP.

20 (Laçin en Van Raan) over de mogelijke opbrengst van de vliegbelasting gebruiken voor duurzame alternatieven

Verworpen. Voor: SP, PvdA, GroenLinks, PvdD, Van Kooten-Arissen, 50PLUS en SGP.

21 (Laçin) over bilaterale verdragen met landen om zo snel mogelijk accijns op kerosine te heffen

Verworpen. Voor: SP, PvdA, GroenLinks, PvdD, DENK en Van Kooten-Arissen.

22 (Laçin c.s.) over nader onderzoek naar de gevolgen van de invoering van de luchtvrachttaks

Ingetrokken.

23 (Lodders c.s.) over het voorkomen van dubbeling tussen een Europese en een nationale heffing

Aangenomen. Voor: SP, DENK, 50PLUS, D66, VVD, SGP, CDA, FVD en Van Haga.

24 (Lodders c.s.) over monitoren van de effecten van de vliegtaks op regionale vliegvelden

Aangenomen. Voor: SP, PvdA, GroenLinks, DENK, 50PLUS, D66, VVD, SGP, CDA, ChristenUnie, PVV, FVD en Van Haga.

25 (Snels) over stappen verkennen om een einde te maken aan belastingparadijs Schiphol

Verworpen. Voor: SP, PvdA, GroenLinks, PvdD, DENK en Van Kooten-Arissen.

26 (Stoffer c.s.) over stimuleren van internationaal treinverkeer

Aangenomen. Voor: SP, PvdA, GroenLinks, PvdD, Van Kooten-Arissen, 50PLUS, D66, VVD, SGP, CDA, ChristenUnie en Van Haga.