

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2052

Vragen van de leden **Kröger** en **Snels** (beiden GroenLinks) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en de Staatssecretaris van Financiën over *het recente onderzoek «Taxing Aviation Fuels in the EU»* (ingezonden 12 februari 2019).

Antwoord van Staatssecretaris **Snel** (Financiën) mede namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (ontvangen 26 maart 2019) Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2018–2019, nr. 1822

Vraag 1

Bent u bekend met het recente onderzoek «Taxing Aviation Fuels in the EU» van CE Delft?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2, 3 en 4

Deelt u de conclusie van Transport & Environment (T&E) dat er geen sprake is van een principiële verbod op het belasten van kerosine en dat het verdrag van Chicago vooral betrekking heeft op de brandstof aan boord van een landend vliegtuig en niet op het bunkeren van nieuwe brandstof?²

Deelt u de conclusie van T&E dat het relatief eenvoudig en in elk geval niet onmogelijk is om accijns op kerosine te heffen voor binnenlandse vluchten en voor vluchten binnen de EU?

Welke (juridische) hordes moet Nederland nemen om een accijns op vliegtuigbrandstoffen in te kunnen voeren?

Antwoorden 2, 3 en 4

De relevante (juridische) hordes voor de eventuele invoering van een kerosinebelasting voor de commerciële luchtvaart zijn de EU Richtlijn Energiebelastingen en de luchtvaartverdragen die Nederland en de EU hebben afgesloten met derde landen. Het verdrag van Chicago verbiedt inderdaad niet een belasting op het bunkeren van nieuwe brandstof. De

¹ Website Transport & Environment, november 2018 (https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2019_02_CE_Delft_Taxing_Aviation_Fuels_EU.pdf)

² Website Transport & Environment, 4 februari 2019 (<https://www.transportenvironment.org/publications/taxing-aviation-fuel-europe>)

Minister van IenW heeft dit ook zo toegelicht in het Algemeen Overleg Luchtvaart van 5 december jl.

Aanpassing van de vele luchtvaartverdragen vereist medewerking van derde landen. Gezien het internationale krachtenveld is de kans op overeenstemming over een kerosinebelasting op dit moment zeer klein. Voor wat betreft het vliegverkeer tussen bestemmingen in de EU hoeven luchtvaartverdragen met derde landen niet te worden aangepast, mits luchtvaartmaatschappijen van derde landen zijn vrijgesteld van een kerosinebelasting. Dit kan bijvoorbeeld door een bescheiden drempelwaarde in te voeren (de minimis) omdat het aantal intra-EU vluchten van luchtvaartmaatschappijen uit derde landen zeer beperkt is.

De EU Richtlijn Energiebelastingen biedt EU-lidstaten de mogelijkheid om door middel van bilaterale overeenkomsten de belastingvrijstelling op kerosine op te schorten. Ik ben echter geen voorstander van een lappendeken aan bilaterale regelingen binnen de EU. Dat doet afbreuk aan het concept van één interne markt, creëert onduidelijkheid over de in een concrete situatie tussen lidstaten geldende regels en kan het gelijke speelveld voor luchtvaartmaatschappijen verstoren. Wijziging van de EU Richtlijn Energiebelastingen zelf, zodat de commerciële luchtvaart binnen de EU niet langer is vrijgesteld van een belasting op kerosine, past wat dat betreft beter. Dit vereist echter unanimititeit bij de EU-lidstaten. Tijdens de internationale conferentie over CO₂-beprijzing en vliegbelastingen die ik organiseer op 20 en 21 juni a.s. zal ook over een kerosinebelasting worden gesproken.

Binnenlandse vluchten in Nederland betreffen vooral plezierluchtvaart.

Brandstof hiervan wordt al belast. Brandstof voor commerciële binnenlandse vluchten kan ook worden belast, zoals in de periode 2005–2011 daadwerkelijk is gedaan. Vanwege complicaties in de uitvoering en een geringe opbrengst is daar toen mee gestopt. Deze beslissing is destijds nader toegelicht in de memorie van toelichting bij Overige fiscale maatregelen 2012.³

Vraag 5

Als op alle EU-vluchten vanuit Nederland een normale accijns zou worden geheven (€ 0,50–€ 0,75; vergelijkbaar met die op diesel of benzine), hoeveel zou dan de opbrengst bedragen, bij een gelijkblijvend aantal vluchten?

Antwoord 5

Beantwoording van deze vraag vereist diverse aannames, onder andere over het kerosineverbruik en de plaats waar wordt getankt. Het totale kerosineverbruik voor alle vluchten vanuit Nederland naar EU-landen in 2017 wordt ingeschat op circa 1 miljard liter.⁴ Indicatief kunnen we op basis hiervan aangeven dat, zonder rekening te houden met gedragseffecten, opbrengsten zouden variëren van € 500 miljoen bij een accijnstarief van € 0,50 per liter tot € 750 miljoen bij een accijnstarief van € 0,75.

Vraag 6

Wat zou het effect zijn op de vraag naar vliegreizen als alle EU-landen een dergelijke accijns zouden heffen? Zou dit een verminderd aantal korte vluchten betekenen? Wat zou dit betekenen voor de emissies van CO₂?

Antwoord 6

Met de Kamerbrief Fiscale vergroening van 29 juni 2018 heb ik u geïnformeerd over de in het Regeerakkoord voorgenomen belasting op luchtvaart.⁵ In de meegezonden onderzoeksrapporten is naar diverse varianten van een belasting gekeken. Hieruit wordt duidelijk dat de effecten van een belasting van vele factoren afhankelijk zijn. Naast de vormgeving van een belasting spelen bijvoorbeeld ook de verwachte autonome ontwikkeling van de vraag naar luchtvaart en de veronderstelde beschikbare luchthavencapaciteit een grote rol. Naast volume-effecten kunnen bovendien verschuivingen tussen segmenten optreden, zoals tussen korte en lange afstand, tussen passagiers en vracht en tussen transferpassagiers en passagiers met Nederland als herkomst of bestemming. Beantwoording van deze vraag zou nader

³ Kamerstukken II 2011/12, 33 004, nr. 3, algemene toelichting paragraaf 10.

⁴ Raming op basis van het AEOLUS-model.

⁵ Kamerstukken II 2017/18, 32 140, nr. 47.

onderzoek vereisen. Ik zal hier met andere EU-lidstaten en de Europese Commissie over spreken, bijvoorbeeld tijdens de internationale conferentie over CO₂-beprijzing en vliegbelastingen die ik organiseer op 20 en 21 juni a.s.

Vraag 7

Als Nederland alleen fossiele kerosine belast en biokerosine uit niet-duurzame bronnen, maar synthetische CO₂-neutrale kerosine onbelast laat, wat zou dat betekenen voor de businesscase van synthetische kerosine?

Antwoord 7

Een consortium van commerciële partijen onderzoekt momenteel de business case voor een pilotfabriek van synthetische kerosine in Nederland. Het kabinet draagt financieel bij aan dit onderzoek. Ingeschat wordt dat synthetische kerosine momenteel zo'n 4–6 keer duurder is dan fossiele brandstof. Op langere termijn (periode van 10–15 jaar) kan dit prijsverschil worden gereduceerd als gevolg van innovaties en opschaling, mogelijk tot een factor 2–3. In de huidige situatie zou een belasting op fossiele kerosine slechts een bescheiden directe bijdrage leveren aan de business case van synthetische kerosine. Indirect kan de business case verder worden bevorderd via andere regelgeving en stimulering vanuit de overheid.