**Differentiatie vliegbelasting**

**Reageren op consultatie**

**Hieronder staan één of meer vragen die horen bij de consultatie. U kunt uw reactie geven in de ruimte onder de vraag. Daarnaast is het mogelijk om een document aan uw reactie toe te voegen, bijvoorbeeld als u achtergrondinformatie wilt bijvoegen. Neem geen persoonsgegevens op in uw reactie of het document dat u toevoegt aan uw reactie**.

**Vraag 1 van 5**

Per 2027 wil het kabinet de totale opbrengst van de vliegbelasting met € 248 miljoen verhogen. Het plan is om vluchten over lange afstanden - met een hogere totale uitstoot - meer te belasten. In veel Europese landen die een vliegbelasting hebben, worden vluchten over langere afstanden al hoger belast. Dit wordt ook wel ‘differentiatie van het tarief van de vliegbelasting naar afstand’ genoemd.

1. Vindt u dat lange vluchten (>2.500 km) zwaarder belast moeten worden dan korte vluchten (<2.500 km)?

*Ik vind het verhogen van de totale opbrenst van de vliegbelasting sowieso een prima idee, het mocht van mij nog hoger.*

*Omdat lange vluchten voor een onevenredig groot deel van de CO2-uitstoot zorgen, vind ik dat deze zwaarder belast moeten worden. Ik redeneer hier in analogie met het ETS, waarin ook per ton CO2 beprijsd wordt.*

**Vraag 2 van 5**

Zeer korte vluchten – zoals een vlucht van Amsterdam naar Brussel - veroorzaken per kilometer relatief veel uitstoot. Ook zijn er vaak andere, duurzamere vervoersopties zoals de trein of de auto beschikbaar. Zeer lange vluchten – zoals een vlucht van Amsterdam naar Bali – hebben juist een hoge totale uitstoot, mede door de duur van de vlucht.

2. Vindt u dat zeer korte vluchten (<500 km) extra belast moeten worden in de vliegbelasting ten opzichte van andere vluchten?

*Ik vind dat zeer korte vluchten in principe überhaupt niet moeten plaatsvinden. Dat moet niet met financiële incentives worden aangepakt, maar gewoon met een verbod. Maatstafgevend voor al dan niet verbieden moet de kwaliteit van het trein-alternatief zijn, bijvoorbeeld een netto reisduur van 10 uur treinen. Dit moet op gezette tijden geëvalueerd worden*.

**Vraag 3 van 5**

3. Vindt u dat zeer lange vluchten (>10.000 km) extra belast moeten worden in de vliegbelasting ten opzichte van andere vluchten?

*Ja, zie vraag 1. Wat mij betreft is de belasting min of meer evenredig met het aantal uitgestoten tonnen CO2.*

**Vraag 4 van 5**

Als over lange afstanden meer vliegbelasting wordt betaald, moet worden bepaald vanaf welke afstanden de hogere tarieven gelden. De gekozen afstandsgrenzen kunnen er toe leiden dat landen of gebieden deels in het ene tarief vallen en deels in een ander tarief. Dit kan ongewenst zijn. Een mogelijke oplossing is om voor bepaalde landen of gebieden een aangepast tarief te rekenen. Dit kan op basis van verschillende criteria zoals bijvoorbeeld het hebben van een EU-lidmaatschap of het zijn van een overzees gebied. Het rekenen van een lager tarief voor bepaalde landen of gebieden kan invloed hebben op de hoogte van de tarieven.

4. Vindt u dat voor specifieke landen of gebieden andere tarieven moeten worden gerekend dan het tarief waar zij op basis van hun afstand tot Nederland toe behoren? Zo ja, welke landen of gebieden moeten er volgens u verschillend belast worden in de vliegbelasting?

*De belastingheffing kan gewoon evenredig gemaakt worden met de CO2-uitstoot van het vertrekpunt tot de luchthaven van bestemming. Als dat betekent dat een verder weg gelegen bestemming in Italië meer belasting kost dan een dichterbij gelegen bestemming, dan zij dat zo. Ik zie het probleem niet.*

*Mochten anderen het porbleem wel zien, dan is een second best-oplossing aanvaardbaar om Italie te middelen (bijvoorbeeld op de afstand Schiphol-Rome).*

*Ik kan mij nog voorstellen dat vluchten naar (voorheen) Nederlandse gebieden in de Caraiben een gereduceerd tarief krijgen als politieke tegemoetkoming aan de de koloniale geschiedenis, en omdat dit tot op zekere hoogte als binnenlands verkeer gezien wordt waarvoor geen alternatief bestaat.*

**Vraag 5 van 5**

De huidige vliegbelasting kent verschillende uitzonderingen. Voor bijvoorbeeld transferpassagiers en voor vluchten met vliegtuigen met een gewicht van minder dan 4.000 kg. Uitzonderingen of verschillende tarieven kunnen gebruikt worden om bepaald gedrag aan te moedigen of juist te ontmoedigen. Wel maken ze de uitvoering van een belasting vaak complexer. Daarnaast kunnen uitzonderingen leiden tot hogere tarieven.

5. Vindt u dat alle soorten vluchten en passagiers gelijk moeten worden belast? Zo nee, welke passagiers en/of vluchten vindt u dat er verschillend belast of zelfs uitgezonderd moeten worden van de vliegbelasting?

*De uitzonderingen hebben een geheel verschillende strekking. Op deze vraag is niet één antwoord mogelijk.*

*- Transferpassagiers moeten systeemconform gewoon betalen. Deze uitzondering is pure waanzin. De enige vraag is waar ze moeten betalen: op het vertrekpunt voor de hele vlucht, of op het vertrekpunt voor de vlucht tot Schiphol en op Schiphol voor de rest van de reis. Dat is een technisch vraagstuk dat ik graag aan deskundigen overlaat..*

*- van mij mag er voor lichte vliegtuigen een onderdrempel worden bepaald waaronder ze buiten de vliegbelasting vallen, bijvoorbeeld voor kleine recreatieve vliegtuigjes. Dit niet zozeer uit principe als wel om het systeem uitboerbaar te houden. Een drempel zou bijvoorbeeld kunnen zijn een totale vliegafstand van bijvoorbeeld 5000 km per jaar.*

*- Ik wil dat vliegbelastingtarieven progressief zijn. De eerste vlucht per jaar zou relatief laag belast moeten worden, de tweede vlucht van dezelfde persoon hoger, etc. Op die manier worden vooral veelvliegers aangepakt. Dat geld, wat mij betreft, overigens niet alleen voor de belasting, maar ook voor de tickets zelf. Dit terzijde.*