

WIJ WILLEM-ALEXANDER,
BIJ DE GRATIE GODS,
KONING DER NEDERLANDEN,
PRINS VAN ORANJE-NASSAU,
ENZ. ENZ. ENZ.

Wijziging van de Wet belastingen op milieugrondslag in verband met de differentiatie van het tarief van de vliegbelasting (Wet differentiatie vliegbelasting)

VOORSTEL VAN WET

Allen, die deze zullen zien of horen lezen, saluut! doen te weten:

Alzo Wij in overweging genomen hebben, dat het wenselijk is om het tarief voor de vliegbelasting te differentiëren;

Zo is het, dat Wij, de Afdeling advisering van de Raad van State gehoord, en met gemeen overleg der Staten-Generaal, hebben goedgevonden en verstaan, gelijk Wij goedvinden en verstaan bij deze:

Artikel I

De Wet belastingen op milieugrondslag wordt als volgt gewijzigd:

A

Aan artikel 72 wordt, onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel f door een puntkomma, een onderdeel toegevoegd, luidende:

g. *eindbestemming*: luchthaven waar de vliegreis van de passagier eindigt ingevolge de vervoersovereenkomst.

B

Artikel 77 komt te luiden:

Artikel 77

1. Het tarief per passagier bedraagt:

- a. € PM indien de eindbestemming van de passagier is gelegen in een staat die is opgenomen in bijlage A;
- b. € PM indien de eindbestemming van de passagier is gelegen in een staat die is opgenomen in bijlage B;
- c. € PM indien de eindbestemming van de passagier is gelegen in een staat die niet is opgenomen in bijlage A of bijlage B.

2. Het tarief per passagier bedraagt € PM indien de eindbestemming van de passagier niet kan worden vastgesteld.

3. Bij algemene maatregel van bestuur kunnen nadere regels worden gesteld ten behoeve van de toepassing van dit artikel.

C

In artikel 79, eerste lid, tweede zin, wordt na “vindt plaats” ingevoegd “op een door de exploitant van de luchthaven voorgeschreven wijze en”.

D

Bij de wet worden twee bijlagen gevoegd, luidende:

Bijlage A, behorende bij de Wet belastingen op milieugrondslag

- Albanië;
- Andorra;
- Aruba;
- Belarus;
- België;
- Bosnië en Herzegovina;
- Bulgarije;
- Curaçao;
- Cyprus;
- Denemarken, met inbegrip van de Faeröer;
- Duitsland;
- Estland;
- Finland;
- Frankrijk;
- Griekenland;
- Hongarije;
- Ierland;
- IJsland;
- Italië;
- Kosovo;
- Kroatië;
- Letland;
- Liechtenstein;
- Litouwen;
- Luxemburg;
- Malta;
- Moldavië;
- Monaco;
- Montenegro;
- Noord-Macedonië;
- Noorwegen;
- Nederland, met inbegrip van de BES-eilanden;
- Oekraïne;
- Oostenrijk;
- Polen;
- Portugal, met inbegrip van de autonome regio's Madeira en de Azoren;
- Roemenië;
- San Marino;
- Servië;
- Sint Maarten;
- Slovenië;
- Slowakije;
- Spanje, met inbegrip van de autonome regio de Canarische Eilanden;
- Tsjechië;
- Vaticaanstad;
- Verenigd Koninkrijk, met inbegrip van het Brits Kroonbezit;
- Zweden;
- Zwitserland.

Bijlage B, behorende bij de Wet belastingen op milieugrondslag

- Afghanistan;
- Algerije;
- Armenië;
- Azerbeidzjan;
- Bahrein;
- Benin;
- Burkina Faso;
- Centraal-Afrikaanse Republiek;
- Egypte;
- Eritrea;
- Gambia;
- Georgië;
- Ghana;
- Groenland;
- Guinee;
- Guinee-Bissau;
- Irak;
- Iran;
- Israël;
- Jemen;
- Jordanië;
- Ivoorkust;
- Kaapverdië;
- Kameroen;
- Kazachstan;
- Koeweit;
- Kirgizië;
- Libanon;
- Liberia;
- Libië;
- Mali;
- Marokko;
- Mauritanië;
- Niger;
- Nigeria;
- Oezbekistan;
- Oman;
- Palestijnse Gebieden;
- Qatar;
- Rusland;
- Saint Pierre en Miquelon;
- Saoedi-Arabië;
- Senegal;
- Sierra Leone;
- Sudan;
- Syrië;
- Tadzjikistan;
- Togo;
- Tunesië;
- Turkije;
- Turkmenistan;
- Tsjaad;
- Uganda;
- Verenigde Arabische Emiraten.

Artikel II

Deze wet treedt in werking met ingang van 1 januari 2027.

Artikel III

Deze wet wordt aangehaald als: Wet differentiatie vliegbelasting.

Lasten en bevelen dat deze in het Staatsblad zal worden geplaatst en dat alle ministeries, autoriteiten, colleges en ambtenaren die zulks aangaat, aan de nauwkeurige uitvoering de hand zullen houden.

Gegeven

De Staatssecretaris van Financiën,

CONCEPT AP

MEMORIE VAN TOELICHTING

Inhoudsopgave

I.	ALGEMEEN	PM
1.	Inleiding	PM
2.	Algemene toelichting	PM
3.	Budgettaire aspecten	PM
4.	Grenseffecten	PM
5.	EU-aspecten	PM
6.	Doenvermogen burgers	PM
7.	Gevolgen voor burgers en bedrijfsleven	PM
8.	Uitvoeringsgevolgen voor de Belastingdienst	PM
9.	Advies en consultatie	PM
II.	ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING	PM

I. ALGEMEEN

1. Inleiding

In de Wet belastingen op milieugrondslag (Wbm) is sinds 2021 de vliegbelasting opgenomen.¹ De vliegbelasting heeft een vlak tarief per van een in Nederland gelegen luchthaven vertrekkende passagier. Dit tarief bedraagt in 2025 € 29,40. Over een korte vlucht naar bijvoorbeeld Parijs wordt op dit moment hetzelfde bedrag aan vliegbelasting geheven als voor een lange vlucht naar bijvoorbeeld Tokio. Onderzoek wijst uit dat de externe kosten van langeafstandsvluchten in mindere mate zijn geïnternaliseerd dan die van kortere vluchten.²

Met dit wetsvoorstel wordt het tarief van de vliegbelasting per 1 januari 2027 afhankelijk van de eindbestemming van de passagier.³ Vluchten over langere afstanden, die meer uitstoten, worden zwaarder belast. Dit draagt bij aan een verdere internalisatie van de externe kosten van langeafstandsvluchten. De maatregel beoogt een budgettaire opbrengst van € 257 miljoen (prijspeil 2025).

Dit wetsvoorstel wordt in overeenstemming met de Minister van Infrastructuur en Waterstaat ingediend.

2. Algemene toelichting

2.1 Vormgeving

Bij de vormgeving van deze maatregel is gekeken naar de wijze waarop de gevlogen afstand wordt bepaald, hoe het tarief wordt opgebouwd, en welke indeling in afstandscategorieën passend is. Daarbij is onder meer afgewogen of moet worden aangesloten bij de eerste bestemming of de eindbestemming van de passagier.

Eindbestemming

Het verschuldigde tarief aan vliegbelasting wordt gebaseerd op de bestemming waar de passagier vanaf een Nederlandse luchthaven naartoe vliegt. Hierbij kan worden aangesloten bij de eerste bestemming of bij de eindbestemming van de passagier. In dit wetsvoorstel is ervoor gekozen om het tarief te baseren op de eindbestemming van de passagier.

¹ Nederland kende tussen 1 juli 2008 en 23 december 2009 een vliegbelasting. Deze vliegbelasting was effectief in werking tot 1 juli 2009, toen het tarief op € 0 werd vastgezet, ter voorbereiding van de uiteindelijke afschaffing per 23 december 2009.

² CE Delft (2023), De prijs van een vliegreis Editie 2023, onderzoek uitgevoerd in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, december 2023.

³ Maatregel zoals opgenomen in de budgettaire bijlage van het Hoofdlijnenakkoord Schoof-I "Hoop, lef en trots".

Onderzoek van CE Delft⁴ wijst uit dat een heffing op basis van de eerste bestemming leidt tot meer uitwijkeffecten: passagiers op lange vluchten kiezen er dan vaker voor om eerst een korte vlucht te maken naar een andere Europese luchthaven, alvorens daar over te stappen op een langeafstandsvlucht. Dit uitwijkgedrag leidt tot een afname van het marktaandeel van Nederlandse luchtvaartmaatschappijen op lange afstandsroutes. Ook leidt dit tot een verslechtering van de netwerkkwaliteit van Nederlandse luchthavens, met name als het gaat om directe verbindingen met verre bestemmingen zoals Zuidoost-Azië. Daarnaast zorgt een heffing op basis van de eerste bestemming ervoor dat een groot deel van de feitelijk afgelegde vliegafstand niet wordt meegenomen in de tariefberekening. Alleen de afstand tot de eerste bestemming van de passagier wordt meegenomen in de berekening, terwijl de daadwerkelijke afgelegde afstand ongewijzigd blijft. Dit leidt tot een verstoring van de tariefstructuur, waarbij passagiers met eenzelfde eindbestemming ongelijk behandeld kunnen worden afhankelijk van of zij direct of met een overstap naar hun eindbestemming vliegen. Hiernaast leidt een heffing op basis van de eerste bestemming van de passagier ook tot hogere tarieven voor eenzelfde budgettaire opbrengst. Dergelijke verstoringen acht het kabinet onwenselijk. Door aan te sluiten bij de eindbestemming wordt bovendien in lijn gehandeld met de vormgeving van vliegbelastingen in andere Europese landen (waaronder Duitsland), die ook uitgaan van de eindbestemming van de passagier.

De eindbestemming wordt bepaald aan de hand van de eindbestemming in de door of voor de passagier afgesloten vervoersovereenkomst. De gehanteerde definitie van eindbestemming houdt in dat wanneer een passagier op grond van zijn vervoersovereenkomst een (aansluitende) overstap maakt op een andere luchthaven, de luchthaven waar de vliegreis van de passagier eindigt als eindbestemming wordt aangemerkt. De overstapluchthaven wordt in dat geval dus niet als eindbestemming beschouwd. Indien een passagier zelf afzonderlijke vervoersovereenkomsten afsluit voor verschillende deeltrajecten van de reis, wordt elk deeltraject afzonderlijk beoordeeld op vertrek- en aankomstpunt. De passagier wordt dan op de overstapluchthaven aangemerkt als lokaal instappende passagier.

PM afbeelding overstappen/eindbestemming

Progressief en trapsgewijs

Het tarief van de vliegbelasting kan op verschillende wijzen worden gedifferentieerd naar afstand. Dit kan door toepassing van een progressief tarief waarbij verdere vluchten zwaarder worden belast⁵, een degressief tarief, waarbij kortere vluchten zwaarder worden belast⁶ of een combinatie van beide⁷.

In dit voorstel is gekozen voor een progressieve en trapsgewijze differentiatie van het tarief. Deze keuze is gebaseerd op het feit dat langeafstandsvluchten een hogere totale uitstoot hebben dan kortere vluchten, terwijl de externe kosten van deze vluchten slechts in beperkte mate zijn geïnternaliseerd. Dit in tegenstelling tot kortere vluchten, waar de externe kosten juist al in overwegende mate zijn geïnternaliseerd. Een progressieve tariefstructuur draagt daarmee bij aan een betere beprijzing van de uitstoot. Daarnaast blijkt uit onderzoek dat een progressieve tariefstructuur leidt tot een grotere CO₂-reductie, een grotere daling van de non-CO₂-emissies en luchtvervuilende emissies en eveneens een grotere mate van internalisatie van de externe kosten dan de andere onderzochte vormgevingen van differentiatie.⁸

Deze vormgeving sluit tevens aan bij de vormgeving van vliegbelastingen in andere Europese landen met een vliegbelasting, waar eveneens een progressieve tariefstructuur wordt gehanteerd.

⁴ CE Delft (2025), Effecten van een afstandsafhankelijke vliegbelasting, onderzoek uitgevoerd in opdracht van het Ministerie van Financiën en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, PM 2025.

⁵ Een dergelijke differentiatie wordt in Europa toegepast in Denemarken, Duitsland, Frankrijk, Italië, Noorwegen, Portugal en het Verenigd Koninkrijk.

⁶ Een dergelijke differentiatie wordt in Europa toegepast in Oostenrijk.

⁷ Een dergelijke differentiatie wordt in Europa toegepast in België. Vluchten van < 500 kilometer worden belast tegen € 10, vluchten van > 500 kilometer binnen de EEG tegen € 2 en vluchten > 500 kilometer buiten de EEG tegen € 4. Deze wijze van differentiatie wordt ook wel een U-vorm of "hockeystick" genoemd.

⁸ CE Delft (2025), Effecten van een afstandsafhankelijke vliegbelasting, onderzoek uitgevoerd in opdracht van het Ministerie van Financiën en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, PM 2025.

Afstandscategorieën

De voorgestelde tariefstructuur maakt onderscheid tussen drie afstandscategorieën op basis van de eindbestemming van de passagier, gemeten vanaf Amsterdam. Deze tariefdifferentiatie wordt in de Wbm wettelijk vastgelegd en nader uitgewerkt via twee bijlagen in de Wbm (bijlage A en bijlage B). Bij de vormgeving van deze bijlagen is bewust gekozen voor een duidelijke en limitatieve opsomming van staten per afstandscategorie, in plaats van een open afstandsberekening per individuele vlucht. Deze keuze draagt in belangrijke mate bij aan de uitvoerbaarheid en de rechtszekerheid van de gedifferentieerde vliegbelasting.

Door staten aan de hand van een bijlage te categoriseren, is het voor luchthavens en luchtvaartmaatschappijen op voorhand helder en controleerbaar welk tarief van toepassing is bij een bepaalde eindbestemming. Het risico op interpretatieverschillen of fouten in de afstandsbepaling wordt hiermee geminimaliseerd. Ook voorkomt deze aanpak dat luchtvaartmaatschappijen bij elke individuele vlucht zelf een afstand moeten berekenen of onderbouwen, terwijl niet stevast dezelfde vliegroutes met dezelfde afstand gevlogen worden. Dat zou uitvoeringstechnisch onwenselijk zijn en kan daarnaast foutgevoelig zijn.

De indeling van landen in bijlage A en bijlage B is gebaseerd op een combinatie van geografische factoren, zoals afstand, en beleidsmatige overwegingen.

- Bijlage A bevat lidstaten van de Europese Unie (EU)⁹, staten die onderdeel zijn van de Europese Vrijhandelsassociatie (EVA), alsmede het Caribische deel van het Koninkrijk der Nederlanden (Aruba, Curaçao, Sint Maarten, Bonaire, Sint Eustatius en Saba) en Europese staten gelegen op een afstand van maximaal circa 2.000 kilometer van Amsterdam.
- Bijlage B bevat staten die niet onder Bijlage A vallen en doorgaans gelegen zijn op een afstand tussen circa 2.000 en 5.500 kilometer van Amsterdam.
- Voor staten die niet in de bijlagen zijn opgenomen, geldt dat deze gelegen zijn op een afstand van meer dan 5.500 kilometer van Amsterdam. Daarmee vallen deze staten in de hoogste afstandscategorie.

Deze driedeling zorgt voor een heldere en evenwichtige tarifiering, waarbij zowel totale emissie als beleidsmatige consistentie zijn meegewogen. De keuze om bepaalde groepen van staten, zoals de lidstaten van de EU of staten binnen het Koninkrijk der Nederlanden, onder te brengen in het lage tarief, ongeacht hun precieze geografische ligging, maakt het mogelijk om aan te sluiten bij bredere politieke, economische of institutionele verhoudingen. Dit versterkt de transparantie en consistentie van de maatregel. Hiernaast wordt een afstandsgrens van 2.000 kilometer van Amsterdam gehanteerd. Door een dergelijke afstandsgrens te hanteren worden Europese staten die op eenzelfde of kortere afstand van Amsterdam liggen dan EU-lidstaten of EVA-landen, maar geen EU- of EVA-lid zijn, hetzelfde behandeld als de landen die dat wel zijn. Ook is deze vormgeving vanuit het oogpunt van duidelijkheid richting reizigers wenselijk. Door de tariefstructuur niet uitsluitend te baseren op abstracte afstandsgrenzen, maar op lijsten met herkenbare staten, kunnen ook passagiers beter begrijpen welk belastingtarief geldt voor hun eindbestemming.

De keuze voor de afstandsgrens van 2.000 kilometer is het resultaat van een afweging tussen beleidsmatige samenhang, uitvoerbaarheid en geografische nabijheid. Het beleidsmatige doel daarbij is om zoveel mogelijk aan te sluiten bij de geografische reikwijdte van de EU- en EVA-staten. De afstandsgrens van 2.000 kilometer dekt grofweg het overgrote deel van de voornoemde staten, waardoor relatief weinig uitzonderingen op de kilometergrens van 2.000 kilometer nodig zijn om deze groep staten af te bakenen. Daarnaast is er bewust gekozen om de tariefstructuur vast te leggen op basis van limitatieve lijsten van staten per tariefcategorie (bijlagen A en B), in plaats van het hanteren van een individuele afstandsbepaling per vlucht. Hierdoor kunnen de categorieën administratief eenvoudig worden toegepast op basis van de eindbestemming van de passagier, zonder dat voor iedere vlucht exact het aantal kilometers hoeft te worden berekend. Dit bevordert de uitvoerbaarheid en beperkt de administratieve lasten voor luchtvaartmaatschappijen en luchthavens aanzienlijk. Hoewel de hoofdsteden van Algerije en Tunesië hemelsbreed binnen 2.000 kilometer van Amsterdam liggen, zijn deze landen in de

⁹ Met betrekking tot zogenoemde ultraperifere gebieden gelden bijzonderheden. Hierop wordt apart ingegaan.

voorgestelde systematiek toch in de middellangeafstandscategorie geplaatst. Deze keuze is ingegeven door de hiervoor genoemde combinatie van geografische afstand, uitvoerbaarheid en beleidsmatige samenhang.

De tweede afstandscategorie bestaat uit staten waarvan de hoofdstad tussen 2.000 kilometer en 5.500 kilometer van Amsterdam ligt. De keuze voor 5.500 kilometer als bovengrens betekent dat het overgrote deel van alle trans-Atlantische vluchten vertrekkend vanuit Nederland in dezelfde afstandscategorie vallen, namelijk de hoogste. Deze langeafstandsvluchten hebben een hoge totale uitstoot en de externe kosten van deze vluchten zijn slechts in beperkte mate geïnternaliseerd in prijs.¹⁰ Een groot aandeel van de langeafstandsvluchten vertrekkend vanuit Nederland zijn trans-Atlantische vluchten naar de Verenigde Staten en Canada.¹¹ Door het hanteren van een bovengrens van 5.500 kilometer vallen deze vluchten in de hoogste afstandscategorie, dientengevolge valt een groot deel van de langeafstandsvluchten vertrekkend vanuit Nederland in de hoogste categorie. Dit draagt bij aan de internalisatie van de externe kosten van deze vluchten. Daarnaast beperkt deze afbakening ongewenste uitwijkeffecten. Door grote intercontinentale bestemmingen als de Verenigde Staten en Canada gezamenlijk in één categorie onder te brengen, worden prikkels verminderd om uit te wijken naar andere luchthavens of alternatieve routes, wat de effectiviteit en handhaafbaarheid van de maatregel versterkt.

Bij het bepalen van de afstand tussen Nederland en de staat van bestemming is ervoor gekozen om aan te sluiten bij de hemelsbrede afstand tussen Amsterdam en de hoofdstad van de betreffende staat. Deze methode biedt een objectieve, eenduidige en controleerbare referentie voor de afstandsbepaling en voorkomt discussies over welke specifieke luchthaven binnen een staat bepalend zou moeten zijn. Voor ultraperifere gebieden¹², bijvoorbeeld de Canarische Eilanden, Madeira en de Azoren, is evenwel afgeweken van deze standaardmethode. Voor deze gebieden is een afzonderlijke beoordeling gemaakt, zodat hun bijzondere geografische ligging ten opzichte van het in Europa gelegen deel van de EU wordt meegenomen in de tariefindeling. Hiermee wordt recht gedaan aan zowel de feitelijke afstand¹³ als aan de beleidsmatige keuzes die voortvloeien uit de status van deze gebieden.

Voor ultraperifere gebieden is de afstand als volgt beoordeeld. Waar de hoofdstad van het ultraperifere gebied is gelegen op een hemelsbrede afstand van maximaal 3.500 kilometer gemeten vanaf Amsterdam, valt het ultraperifere gebied ook in bijlage A. Deze afstand komt ruwweg overeen met de hemelsbrede afstand tussen Amsterdam en de verst van Nederland verwijderde EU-lidstaat, zijnde Cyprus. Het kabinet acht het namelijk onwenselijk om ultraperifere gebieden die op een soortgelijke afstand van Nederland liggen als sommige lidstaten, anders te behandelen dan een EU-lidstaat. Voor ultraperifere gebieden gelegen op meer dan 3.500 kilometer van Amsterdam geldt wel het hoogste tarief.

2.2 Maatvoering

Bij de maatvoering van de maatregel is gekeken naar de tariefstructuur van de maatregel en of het opnemen van mogelijke uitzonderingen op de tarieven passend is.

Tarieven

Dit wetsvoorstel introduceert een driedelige tariefstructuur, waarbij het tarief afhankelijk is van de eindbestemming van de passagier. De tariefhoogte wordt bepaald aan de hand van een indeling in drie categorieën:

- a) laag tarief: voor eindbestemmingen in staten die zijn opgenomen in Bijlage A bij de wet;
- b) midden tarief: voor eindbestemmingen in staten die zijn opgenomen in Bijlage B bij de wet;
- c) hoog tarief: voor eindbestemmingen in staten die niet in Bijlage A of Bijlage B zijn opgenomen.

¹⁰ CE Delft (2023), De prijs van een vliegreis Editie 2023, onderzoek uitgevoerd in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, december 2023.

¹¹ Zie bericht van CBS: <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2025/06/76-miljoen-luchtvaartpassagiers-in-2024-6-procent-minder-dan-in-2019> en bericht van Schiphol: <https://www.schiphol.nl/nl/schiphol-group/verkeer-en-vervoer-cijfers/>.

¹² Gebieden, genoemd in artikel 299, tweede lid, EG-verdrag.

¹³ EU-lidstaat Cyprus ligt op een soortgelijke afstand van Amsterdam als de ultraperifere gebieden Madeira, de Azoren en de Canarische Eilanden.

Deze indeling is gekozen om een duidelijke, juridisch afgebakende en uitvoerbare grondslag te bieden voor de differentiatie naar afstand van het tarief van de vliegbelasting. De progressieve opbouw sluit tevens aan bij de ratio om langeafstandsvluchten zwaarder te belasten omdat deze meer uitstoot veroorzaken. Tegelijkertijd is bij de vaststelling van de tariefhoogtes rekening gehouden met de taakstellende structurele opbrengst van € 257 miljoen (prijsspeel 2025) per jaar vanaf 2027. De tariefniveaus zijn zo gekozen dat zij de beoogde opbrengst realiseren op basis van het verwachte aantal passagiers per afstandscategorie, zonder dat de maatregel leidt tot disproportionele gedragsreacties of verstoring van de netwerkqualiteit van Nederlandse luchthavens.

In het geval geen eindbestemming van de passagier kan worden vastgesteld, bedraagt het tarief € **PM** per passagier. Dit is gelijk aan het hoogste tarief, dat geldt voor de langste afstandscategorie. Situaties waarin geen eindbestemming kan worden vastgesteld, kunnen zich bijvoorbeeld voordoen in het geval er geen vervoersovereenkomst beschikbaar is - zoals bij non-commerciële (privé) luchtvaart - of wanneer de luchtvaartmaatschappij onvoldoende of onvolledige gegevens aan de exploitant van de luchthaven verstrekt. In dergelijke gevallen wordt aangenomen dat het hoogste tarief van toepassing is, om ontwijking van belasting te voorkomen.

Het Caribische deel van het Koninkrijk

Een uitzondering op de standaardtariefstructuur betreft het Caribische deel van het Koninkrijk der Nederlanden. Vluchten naar Aruba, Curaçao, Sint Maarten, Bonaire, Sint Eustatius en Saba worden opgenomen in bijlage A, en vallen daarmee onder het lage tarief. Hoewel deze gebieden geografisch niet binnen de afstandsgrens van circa 2.000 kilometer zijn gelegen, is ervoor gekozen om die gebieden beleidsmatig gelijk te behandelen met bestemmingen in die tariefcategorie. Deze keuze is primair ingegeven door de bijzondere staatsrechtelijke en maatschappelijke banden tussen Nederland¹⁴ en het Caribische deel van het Koninkrijk. Reizen tussen beide delen van het Koninkrijk worden niet beschouwd als klassieke internationale vluchten, maar als verbindingen binnen één constitutioneel geheel. Het hanteren van een hoger tarief voor deze bestemmingen zou daarmee onvoldoende recht doen aan de unieke status van deze gebieden binnen het Nederlandse staatsbestel. Daarnaast blijkt uit onderzoek van CE Delft¹⁵ dat het niet uitzonderen van deze gebieden gepaard zou gaan met aanzienlijke sociaaleconomische neveneffecten. In alle onderzochte varianten zou het aantal vluchten naar de eilanden afnemen, met een geschatte daling in directe bestedingen tussen de € 10 en € 30 miljoen. Tegelijkertijd zou de werkgelegenheid met circa 0,1% tot 0,4% teruglopen, en het bruto binnenlands product (bbp) van de eilanden dalen. Deze negatieve effecten zouden de demografische, culturele en economische verbondenheid tussen Nederland en het Caribische deel van het Koninkrijk raken. Om voorgaande redenen worden deze bestemmingen ondergebracht in het lage tarief, conform de opgenomen indeling in bijlage A.

2.3 Verplichtingen ten dienste van de belastingheffing

Luchtvaartmaatschappijen zijn op basis van de wet verplicht om aan de belastingplichtigen van de vliegbelasting, de exploitanten van luchthavens, de gegevens te verstrekken, die nodig zijn voor een juiste toepassing van de vliegbelasting. Om de uitvoering van de vliegbelasting te verbeteren wordt voorgesteld om expliciet een vormvereiste voor de aan te leveren gegevens in de wet op te nemen ten dienste van de bestaande verplichting. Luchtvaartmaatschappijen weten op deze wijze beter waaraan zij moeten voldoen, en luchthavenexploitanten kunnen de belastingaangifte op basis van betrouwbare en controleerbare gegevens doen.

2.4 Alternatieven

Transferpassagiers niet in de grondslag

Het kabinet heeft besloten de grondslag van de vliegbelasting niet uit te breiden naar transferpassagiers. Deze keuze is gemaakt op basis van zowel de doelen van de maatregel als bevindingen uit onderzoeken. Dit wetsvoorstel beoogt de vliegbelasting te differentiëren naar afstand, zodat de externe kosten van vliegen beter worden geïnternaliseerd. Het belasten van transferpassagiers draagt daar niet aan bij; integendeel, het beperkt de ruimte om

¹⁴ Alleen vluchten vanuit Nederland vallen binnen de reikwijdte van de vliegbelasting. Vluchten vanuit het Caribische deel van het Koninkrijk niet.

¹⁵ CE Delft (2025), Afstandsafhankelijke vliegbelasting en het Caribisch deel van het Koninkrijk: Effecten op tickets, passagiers en economie, onderzoek uitgevoerd in opdracht van het Ministerie van Financiën en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, **PM** 2025.

langeafstandsvluchten zwaarder te belasten, doordat het beschikbare tariefbudget over een bredere groep van passagiers zou moeten worden verdeeld. Op deze manier daalt het tarief voor alle passagiers, hetgeen leidt tot een beperktere mate van internalisatie van de externe kosten van langeafstandsvluchten.¹⁶

Een heffing op transferpassagiers wijkt bovendien af van internationale praktijk en kan leiden tot concurrentienadelen voor Schiphol of zelfs retaliatie van andere landen. Uit onderzoek blijkt dat transferpassagiers zeer prijsgevoelig zijn en bij extra kosten, zoals belastingen, uitwijken naar andere luchthavens of alternatieve routes. Dit leidt tot een daling van het aantal transferpassagiers en een afname van het aanbod van directe verbindingen en dientengevolge een verslechtering van de netwerkkwaliteit van de Nederlandse luchthavens.¹⁷ Hetgeen een negatieve impact kan hebben op het Nederlandse vestigingsklimaat. Ook een beperkt belastingtarief voor transferpassagiers heeft al duidelijke negatieve effecten op de netwerkkwaliteit, terwijl de extra opbrengst beperkt blijft.¹⁸ Gezien deze afruil tussen opbrengst, milieueffect en netwerkkwaliteit acht het kabinet het niet wenselijk om transferpassagiers in de heffingsgrondslag op te nemen.

Geen differentiatie naar reisklasse

Het kabinet ziet bij deze maatregel af van een differentiatie van het tarief van de vliegbelasting naar reisklasse (bijvoorbeeld economy, business of first class). Een dergelijke differentiatie resulteert in een verdere toename van de complexiteit voor de uitvoering en sluit daarnaast niet aan bij de ratio van de onderhavige maatregel. Bovendien verschilt de invulling van reisklassen per luchtvaartmaatschappij en per route aanzienlijk, wat leidt tot een gebrek aan eenduidigheid en rechtszekerheid voor zowel de uitvoerder als de belastingplichtige.

Geen veelvliegersbelasting

Tot slot zijn, mede naar aanleiding van de toezegging van de Staatssecretaris van Fiscaliteit, Belastingdienst en Douane aan het Tweede Kamerlid Teunissen (PvdD) tijdens het tweeminutendebat Staatsdeelnemingen van 18 december 2024.¹⁹, de mogelijkheden onderzocht voor het belasten van veelvliegers. In de huidige én voorgestelde systematiek geldt al dat hoe vaker de passagier vliegt, des te vaker over de vlucht van de passagier de vliegbelasting verschuldigd is. Veelvliegers dragen daarmee reeds meer bij in absolute zin.²⁰ Het invoeren van een aanvullende, progressieve heffing op basis van het aantal vluchten per persoon maken de uitvoering zeer complex. De Belastingdienst, de exploitanten van luchthavens en de luchthavenmaatschappijen beschikken niet over informatie over het aantal vluchten dat een individuele passagier gedurende een jaar maakt.

Vluchten vanaf verschillende luchthavens – bijvoorbeeld Schiphol en Eindhoven – worden los van elkaar verwerkt, zonder centrale koppeling per passagier. Bovendien kunnen passagiers ook vanuit buitenlandse luchthavens vertrekken, wat registratie verder bemoeilijkt.

Om een dergelijke heffing te realiseren, zou het noodzakelijk zijn om passagiers te identificeren en hun vliegfrequentie centraal te registreren, met gebruik van persoonsgegevens. Dit zou een aanzienlijke inbreuk op de privacy van burgers betekenen en stelt hoge eisen aan gegevensverwerking, toezicht en handhaving. Het systeem zou daardoor onvermijdelijk arbitrair zijn in de wijze waarop het frequent vlieggedrag belast. Gelet op deze uitvoeringsproblemen, de noodzakelijke inbreuk op de privacy en het ontbreken van een rechtvaardige differentiatie in motieven, is besloten om geen aparte belasting op veelvliegers op te nemen in het voorgestelde stelsel.

2.5 Doeltreffendheid, doelmatigheid en evaluatie

De maatregel is primair gericht op het realiseren van een structurele budgettaire opbrengst van € 257 miljoen (prijspeil 2025) per jaar vanaf 2027. De differentiatie naar afstand van het tarief van de vliegbelasting maakt het naar verwachting mogelijk om deze opbrengst te realiseren zonder dat

¹⁶ CE Delft (2025), Effecten van een afstandsafhankelijke vliegbelasting, onderzoek uitgevoerd in opdracht van het Ministerie van Financiën en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, PM 2025.

¹⁷ CE Delft (2023), Effecten includeren transferpassagiers in de vliegbelasting, onderzoek uitgevoerd in opdracht van het Ministerie van Financiën, mei 2023.

¹⁸ CE Delft (2025), Effecten van een afstandsafhankelijke vliegbelasting, onderzoek uitgevoerd in opdracht van het Ministerie van Financiën en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, PM 2025.

¹⁹ Tweeminutendebat Staatsdeelnemingen (CD 28/11), 18 december 2024.

²⁰ Er vanuit gaande dat de vliegbelasting door de luchtvaartmaatschappij aan de passagier wordt doorbelast, hetgeen geen verplichting is, maar wel overwegend het geval is.

dit leidt tot disproportionele effecten op de Nederlandse luchtvaartsector. Naast de budgettaire doelstelling beoogt de maatregel om de externe kosten die samenhangen met langeafstandsvluchten in grotere mate te internaliseren dan momenteel het geval is. Deze externe kosten – zoals klimaatschade, gezondheidseffecten en geluidshinder – zijn bij langeafstandsvluchten hoger, maar slechts in relatief geringe mate geïnternaliseerd in de prijs van een vliegreis.²¹ Door het tarief van de vliegbelasting progressief te differentiëren naar afstand, worden langeafstandsvluchten, met een hogere totale uitstoot, hoger belast, dat leidt ertoe dat de externe kosten van deze vluchten in hogere mate worden betrokken in de economische afweging van reizigers. De maatregel draagt daarmee bij aan een evenwichtigere prijsstelling van vliegreizen.

De voorgestelde tariefstructuur is doelmatig in het licht van de budgettaire doelstelling. De maatregel maakt zoveel mogelijk gebruik van bestaande heffingsstructuren en sluit aan bij de uitvoeringscapaciteit van luchtvaartmaatschappijen, luchthavenexploitanten en de Belastingdienst. Door te kiezen voor een driedeling in afstandscategorieën op basis van een vaste landenlijst is de invoering van de maatregel relatief eenvoudig en wordt rechtszekerheid geboden aan betrokken partijen. Tegelijkertijd geldt dat de gekozen differentiatie minder eenvoudig is dan een generieke verhoging van het huidige vlakke tarief. Een generieke verhoging zou op korte termijn mogelijk meer opbrengst genereren tegen lagere uitvoeringslasten. De keuze voor een gedifferentieerde aanpak is echter bewust gemaakt, juist omdat deze ook voorziet in een beleidsmatige wens tot een betere internalisatie van de kosten van langere afstandsvluchten. Vanuit dit perspectief is de maatregel doelmatiger dan een generieke verhoging, doordat zij beter aansluit bij het vervuiler-betaalt-principe. Alternatieve vormen van (verdere) internalisatie van de externe kosten van langeafstandsvluchten – bijvoorbeeld via internationale afspraken of niet-fiscale instrumenten – kunnen dit effect op termijn aanvullen, maar vergen doorgaans een langere voorbereidingstijd of internationale afstemming.

De werking van de maatregel zal uiterlijk vijf jaar na inwerkingtreding worden geëvalueerd. Daarbij zal onder meer worden gekeken naar de feitelijke opbrengst per afstandscategorie, het effect op het vlieggedrag van passagiers (waaronder mogelijke uitwijkreacties), en de impact op de netwerkkwaliteit van Nederlandse luchthavens. Tevens zal worden gezien in hoeverre de tariefdifferentiatie daadwerkelijk bijdraagt aan het internaliseren van externe kosten, ook met het oog op toekomstige ontwikkelingen in de luchtvaart voor wat betreft stillere en schonere vliegtuigen. Deze inzichten zullen worden benut bij toekomstige beleidskeuzes of bijstelling van de maatregel.

Hiernaast staat een evaluatie van de vliegbelasting gepland in 2027, de voorliggende maatregel maakt geen onderdeel uit van deze geplande evaluatie.

Comptabiliteitswet artikel 3.1

Artikel 3.1 van de Comptabiliteitswet 2016 schrijft voor dat beleidsvoorstellen aan de Tweede Kamer zijn voorzien van een toelichting op nagestreefde doelstellingen, doeltreffendheid en doelmatigheid, beleidsinstrumentarium, financiële gevolgen voor het Rijk en een evaluatieparagraaf. De afwegingskaders waarin de toelichtingen op de beleidskeuzes van het kabinet worden beschreven, zijn toegevoegd als bijlage bij het pakket Belastingplan 2026.

3. Budgettaire aspecten

PM FIN – Analyse

De voorgestelde differentiatie naar afstand van het tarief van de vliegbelasting leidt tot een budgettaire opbrengst van structureel € 257 miljoen (prijsspeil 2025) vanaf 2027.

PM TABEL

4. Grenseffecten

PM FIN – M&A & Analyse

De voorgestelde differentiatie naar afstand van het tarief van de vliegbelasting leidt slechts in geringe mate tot grenseffecten. Op basis van de door CE Delft uitgevoerde studie maakt PM% van

²¹ CE Delft (2023), De prijs van een vliegreis Editie 2023, onderzoek uitgevoerd in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, december 2023.

de passagiers de keuze niet meer van een Nederlandse luchthaven te vliegen. Van dit aantal passagiers kiest naar verwachting PM% van de passagiers ervoor om uit te wijken naar een luchthaven over de grens, de overige PM% kiest ervoor om via een andere modaliteit of niet meer te reizen.²²

5. EU-aspecten

De voorgestelde differentiatie naar afstand van het tarief betreft een aanpassing van de tariefstructuur binnen de bestaande nationale vliegbelasting. In de nieuwe systematiek wordt het tarief afhankelijk gesteld van de eindbestemming van de passagier. Bestemmingen in lidstaten van de EU en de Europese Vrijhandelsassociatie (EVA), alsmede het Caribische deel van het Koninkrijk der Nederlanden (Aruba, Curaçao, Sint Maarten, Bonaire, Sint Eustatius en Saba), zijn opgenomen in Bijlage A en vallen daarmee onder het laagste tarief.

6. Doenvermogen burgers

Bij de voorgestelde differentiatie naar afstand van het tarief van de vliegbelasting wordt geen groter beroep gedaan op het doenvermogen van burgers. Zodoende is de doenlijkheid van de maatregel voor hen geen zorgpunt. De vliegbelasting wordt verwerkt in de ticketprijs, waardoor de administratieve lasten voor de burger zelf achterwege blijven. Daarnaast treft de maatregel uitsluitend (grote) ondernemingen, namelijk de exploitanten van luchthavens en luchtvaartmaatschappijen. Hierdoor is de doenlijkheid in het algemeen minder een punt van zorg. Verder is van belang dat er al bestaande datastromen zijn tussen luchtvaartmaatschappijen en luchthavens. Voor zover de eindbestemming van de passagier daarin nog niet expliciet is opgenomen, dient deze informatie nog te worden toegevoegd en moet de datastroom worden geharmoniseerd ten behoeve van een effectieve uitvoering van de maatregel.

7. Gevolgen voor burgers en bedrijfsleven

De voorgestelde differentiatie naar afstand van het tarief van de vliegbelasting heeft gevolgen voor het bedrijfsleven, in het bijzonder voor exploitanten van luchthavens en luchtvaartmaatschappijen. Zoals in het huidige vlakke tarief wordt ook met dit voorstel - op het vlak van gegevensuitwisseling - een beroep gedaan op deze partijen.

Uitvoeringslasten en administratieve gevolgen

Luchtvaartmaatschappijen leveren aanvullende gegevens aan de exploitanten van luchthavens. Het betreft met name informatie over de eindbestemming van passagiers, voor zover deze nog niet reeds gedeeld wordt. Deze informatie is nodig om de juiste toepassing van het gedifferentieerde tariefstelsel mogelijk te maken. Hoewel deze gegevens in veel gevallen al in boekings- en reserveringssystemen beschikbaar zijn, moeten luchtvaartmaatschappijen mogelijk hun processen aanpassen om de gegevens gestructureerd en tijdig aan te leveren aan de luchthavenexploitanten. Vooralsnog zijn er geen indicaties dat deze de benodigde ICT-aanpassingen niet tijdig zouden kunnen realiseren. **Verwachte kosten hiervan zijn PM**

Exploitanten van luchthavens hebben een actieve rol bij het verzamelen en controleren van de benodigde gegevens. Zij moeten luchtvaartmaatschappijen hierop attenderen en zorgdragen voor een correcte en controleerbare belastingaangifte. Dit leidt tot een zekere toename van de administratieve lasten. De extra lasten worden echter beperkt geacht (**verwachte kosten hiervan zijn PM**), mede omdat het gaat om een uitbreiding op een reeds bestaand heffingsproces onder de Wet belastingen op milieugrondslag. Bovendien zijn de betrokken partijen voornamelijk (middel)grote ondernemingen die beschikken over voldoende uitvoeringscapaciteit. Vanuit dit perspectief is het voorstel naar verwachting goed uitvoerbaar en past het binnen de capaciteit van de betrokken ondernemingen.

Economische gevolgen

De differentiatie van het tarief kan gevolgen hebben voor de operationele kosten van luchtvaartmaatschappijen, afhankelijk van het aandeel van langeafstandsvluchten in hun netwerk. Dit kan indirect invloed hebben op de winstgevendheid en concurrentiepositie van luchtvaartmaatschappijen, met name indien de meerkosten niet of slechts ten dele aan passagiers kunnen worden doorberekend. Uit onderzoek van CE Delft blijkt dat de winstgevendheid van luchtvaartmaatschappijen licht zal dalen.²³

²² CE Delft (2025), Effecten van een afstandsafhankelijke vliegbelasting, onderzoek uitgevoerd in opdracht van het Ministerie van Financiën en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, PM 2025.

²³ CE Delft (2025), Effecten van een afstandsafhankelijke vliegbelasting, onderzoek uitgevoerd in opdracht van het Ministerie van Financiën en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, PM 2025.

Het onderzoek laat hiernaast zien dat de effecten van de maatregel op aantallen vluchten en passagiers beperkt zijn. De voornaamste reden hiervoor is de knellende capaciteit van het grootste deel van de Nederlandse luchthavens. Hoewel de vraag naar vluchten door de maatregel afneemt, is de totale vraag naar vluchten nog altijd hoger dan de capaciteit van Schiphol. Een afname van de netwerkkwaliteit van de Nederlandse luchthavens kan effect hebben op het Nederlandse vestigingsklimaat, en daarmee de Nederlandse economie. De effecten op de netwerkkwaliteit zullen daarom gemonitord worden.

Ook kan de maatregel een prijsverhogend effect hebben op vliegtickets voor passagiers op langere routes. Uit onderzoek van CE Delft komt naar voren dat de ticketprijzen beperkt zullen stijgen.²⁴ De stijging in ticketprijzen is vooral zichtbaar op trajecten waarover vanaf 2027 een hoger tarief aan vliegbelasting verschuldigd wordt. De stijging van de ticketprijzen bestaat dan ook grotendeels uit de extra vliegbelasting.

Regeldruk en toetsing

De verwachte toename van regeldruk is beperkt en ligt primair in de administratieve sfeer. Er worden geen nieuwe meldplichten of vergunningstelsels geïntroduceerd.

8. Uitvoeringsgevolgen voor de Belastingdienst

De uitvoeringsgevolgen van de voorgestelde aanpassing zijn door de Belastingdienst vastgesteld aan de hand van een uitvoeringstoets. Hieruit volgt dat **[PM bevindingen UT]**

9. Advies en consultatie

Bij de vormgeving van dit wetsvoorstel is intensief overleg gevoerd met stakeholders en is gebruikgemaakt van een brede internetconsultatie.²⁵ Het doel hiervan was om tijdig zienswijzen op te halen uit de praktijk en samenleving, zowel van betrokken organisaties als individuele burgers. Daarnaast is een separaat draagvlakonderzoek²⁶ uitgevoerd naar de publieke opinie over de maatregel.

9.1 Internetconsultatie

De internetconsultatie over de voorgestelde differentiatie van de vliegbelasting heeft plaatsgevonden van 15 januari tot en met 25 februari 2025. De consultatie heeft in totaal 8.326 reacties opgeleverd. De reacties weerspiegelen een breed palet aan standpunten vanuit zowel burgers als bedrijven. Veel inzendingen gaan in op de effectiviteit van de maatregel voor klimaat en milieu, de stijging van de kostprijs van vliegtickets en de mogelijke gevolgen voor de internationale concurrentiepositie van Nederlandse luchthavens. Ook zijn suggesties aangedragen voor alternatieve differentiatiegrondslagen, zoals reisklasse, uitstoot of vlieggedrag.

De input uit de internetconsultatie is benut om de beleidsmatige keuzes te toetsen aan publieke zorgen en alternatieven. Enkele veelgenoemde suggesties, zoals differentiatie naar reisklasse of frequentie van vliegen, zijn in de toelichting gewogen, maar bij dit voorstel niet overgenomen vanwege uitvoeringsbezwaren en beperkte beleidsmatige meerwaarde. De voorkeur voor differentiatie naar afstand en het pleidooi om transferpassagiers niet te belasten sluiten aan bij de voorgestelde systematiek. Bij de evaluatie van de wet kunnen deze keuzes opnieuw doorgelicht worden.

9.2 Een-op-een gesprekken en stakeholderbijeenkomsten

Vanaf december 2024 zijn individuele gesprekken gevoerd met primaire stakeholders van de vliegbelasting, waaronder luchtvaartmaatschappijen, brancheorganisaties, milieuorganisaties en decentrale overheden. In deze gesprekken was voor de stakeholders ruimte om inhoudelijke feedback te geven en alternatieven aan te dragen. Uit de gesprekken blijkt een duidelijke voorkeur onder stakeholders voor een differentiatie op basis van de eindbestemming van de passagier. Ook is er weinig draagvlak²⁷ voor het belasten van transferpassagiers, mede vanwege de verwachte

²⁴ CE Delft (2025), Effecten van een afstandsafhankelijke vliegbelasting, onderzoek uitgevoerd in opdracht van het Ministerie van Financiën en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, PM 2025.

²⁵ <https://www.internetconsultatie.nl/differentiatievliegbelasting/b1>

²⁶ Motivaction (2025), Maatschappelijk draagvlak voor mogelijke beleidsmaatregelen van IenW, onderzoek uitgevoerd in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, januari 2025.

²⁷ Luchtvaartmaatschappijen zonder transferpassagiers, milieuorganisaties en enkele decentrale overheden gaven aan geen bezwaar te hebben op het schrappen van de huidige uitzondering voor transferpassagiers.

negatieve effecten op het netwerk en de internationale concurrentiepositie. Daarnaast zijn alternatieve varianten voorgesteld, waaronder differentiatie naar reisklasse, uitstoot per vlucht of een frequent-flyerheffing.

De uitkomsten van deze gesprekken zijn meegewogen bij de uiteindelijke vormgeving van de maatregel. De gekozen tariefstructuur op basis van eindbestemming sluit aan bij de voorkeur van de meeste stakeholders. Ook het besluit om transferpassagiers uit te zonderen van de heffing vindt steun in de ontvangen feedback. Een deel van de andere voorgestelde varianten zijn op uitvoerbaarheid beoordeeld en toegelicht in de memorie van toelichting, maar niet overgenomen bij dit voorstel.

9.3 Draagvlakonderzoek

Naast de consultatie is een representatief draagvlakonderzoek uitgevoerd onder de bevolking. Hieruit blijkt dat 44% van de respondenten de maatregel steunt en 26% van de respondenten de maatregel niet steunt.²⁸ Hiernaast wordt de maatregel overwegend als eerlijk beoordeeld en wordt verwacht dat deze effectief zal zijn in het terugdringen van de milieu-impact van luchtvaart. Tegelijkertijd geeft een aanzienlijk deel van de respondenten aan dat zij hun eigen vlieggedrag waarschijnlijk niet zullen aanpassen als gevolg van de maatregel.

²⁸ 31% van de respondenten heeft geen expliciete mening over de maatregel.

II. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Artikel I, onderdeel A (artikel 72 van de Wet belastingen op milieugrondslag)

In artikel 72 Wbm zijn de definities opgenomen die van toepassing zijn voor de vliegbelasting. Voorgesteld wordt om aan artikel 72 Wbm een onderdeel (g) toe te voegen met de definitie voor eindbestemming. De definitie sluit aan bij de luchthaven waar de reis van de passagier volgens de vervoersovereenkomst eindigt.

In geval de vliegreis van de passagier vanuit Nederland plaatsvindt, en gepaard gaat met een overstap op een andere luchthaven, wordt niet aangesloten bij de luchthaven van overstap, maar bij de eindbestemming van de passagier, zoals vastgelegd in de vervoersovereenkomst. Dit geldt alleen als sprake is van een aansluitende overstap op grond van de afgesloten vervoersovereenkomst. Daarbij is het van belang dat de overstap plaatsvindt aansluitend (binnen 24 uur) op het moment van aankomst van de passagier met een vliegtuig op de luchthaven van overstap en de aansluiting de belangrijkste reden is voor het gebruik van die luchthaven. Het is niet van belang of de aansluitende vlucht door dezelfde maatschappij wordt uitgevoerd of door een andere maatschappij waarmee de eerstgenoemde maatschappij samenwerkt, bijvoorbeeld via allianties of code-sharing.

Artikel I, onderdelen B en D (artikel 77 en bijlagen A en B van de Wet belastingen op milieugrondslag)

Artikel 77 Wbm bepaalt het tarief van de vliegbelasting. Voorgesteld wordt om de aanhef van artikel 77 Wbm te wijzigen en na de aanhef drie leden met tarieven op te nemen. Ook wordt voorgesteld om aan de Wbm twee bijlagen toe te voegen: bijlage A en bijlage B.

Artikel 77, eerste lid, onderdeel a, Wbm en bijlage A Wbm

Over passagiers met hun eindbestemming in de staten opgenomen in bijlage A Wbm is een tarief verschuldigd van € PM. Die bijlage bevat lidstaten van de Europese Unie (waarop het EG-Verdrag krachtens artikel 299, eerste lid, van dat verdrag van toepassing is), staten die onderdeel uitmaken van de Europese Vrijhandelsassociatie of Europese staten gelegen op een hemelsbrede afstand van maximaal circa 2.000 kilometer gemeten vanaf Amsterdam naar de hoofdstad van het staat in kwestie.

Hiernaast bevat bijlage A ook de staten gelegen in het Koninkrijk der Nederlanden, zijnde Nederland (met inbegrip van de BES-eilanden: Bonaire, Saba en Sint Eustatius), Aruba, Curaçao en Sint Maarten, en ook de ultraperifere gebieden, genoemd in artikel 299, tweede lid, van het EG-verdrag, gelegen op een hemelsbrede afstand van maximaal circa 3.500 kilometer gemeten van vanaf Amsterdam tot de hoofdstad van het ultraperifere gebied, te weten de autonome regio's de Azoren, Madeira en de Canarische Eilanden.

Artikel 77, eerste lid, onderdeel b, Wbm en bijlage B Wbm

Over passagiers met hun eindbestemming in de staten opgenomen in bijlage B Wbm is een tarief verschuldigd van € PM. Die bijlage bevat staten die niet lid zijn van de Europese Unie of onderdeel zijn van de Europese Vrijhandelsassociatie en waarvan de hoofdstad gelegen is op een hemelsbrede afstand van meer dan circa 2.000 kilometer doch niet verder dan circa 5.500 kilometer gemeten vanaf Amsterdam.

Artikel 77, eerste lid, onderdeel c, Wbm

Over passagiers met hun eindbestemming in staten niet opgenomen in bijlage A of bijlage B Wbm is een tarief verschuldigd van € PM. Dit betreft staten waarvan de hoofdstad gelegen is op een hemelsbrede afstand van minimaal circa 5.500 kilometer gemeten vanaf Amsterdam.

Artikel 77, tweede lid, Wbm

Artikel 77, tweede lid, Wbm bepaalt dat in het geval geen eindbestemming van de passagier kan worden vastgesteld, een tarief van € PM verschuldigd is. Dit tarief is gelijk aan het tarief voor de verste afstandscategorie uit artikel 77, eerste lid, onderdeel c, Wbm. In het algemeen deel van

deze memorie zijn voorbeelden gegeven van situaties waarin geen eindbestemming van de passage kan worden vastgesteld.

Artikel 77, derde lid, Wbm

Artikel 77, derde lid, Wbm bepaalt dat bij algemene maatregel van bestuur nadere regels kunnen worden gesteld met betrekking tot de toepassing van de in artikel 77, eerste lid en tweede lid, Wbm, opgenomen tarieven.

Artikel I, onderdeel C (artikel 79 van de Wet belastingen op milieugrondslag)

Artikel 79 Wbm voorziet in een uitdrukkelijke verplichting voor de luchtvaartmaatschappijen om de voor de vliegbelasting noodzakelijke gegevens te verstrekken aan de exploitant van de luchthaven en de vliegbelasting die de exploitant van de luchthaven hen in rekening brengt te betalen. Voorgesteld wordt om in verband met deze verplichtingen voor de luchtvaartmaatschappijen in artikel 79, eerste lid, expliciet een vormvereiste op te nemen met het oog op de wijze van aanleveren van de door de luchtvaartmaatschappijen aan de belastingplichtigen te verstrekken gegevens. Dit vormvereiste wordt opgesteld worden door de exploitant van de luchthaven.

Artikel II (inwerkingtreding)

Dit artikel regelt de inwerkingtreding. De in dit wetsvoorstel opgenomen maatregel treedt in werking met ingang van 1 januari 2027.

Artikel III (citeertitel)

Het voorgestelde artikel bevat de citeertitel van deze wet.