

2019Z02663

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).

Vraag 1

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

Vraag 2

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

Vraag 3

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?

Vraag 4

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

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?

Vraag 6

Wat zou het effect zijn op de vraag naar vliegverkeer 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?

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>)

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?