

Inbreng van Natuur & Milieu aan de Leden van de Eerste Kamer gericht op Wet vliegbelasting (35.205)

Uw Kamer spreekt binnenkort over de Wet vliegbelasting (35.205) die zich op dit moment nog in de fase van schriftelijke voorbereiding bevindt. Vanuit Natuur & Milieu waren wij blij verrast dat het kabinet in het Regeerakkoord vast heeft gelegd dat er per 2021 een vliegbelasting komt voor zowel passagiers als vracht. Wij merken dat vanuit de sector het beeld wordt neergezet, ook tijdens de door uw kamer georganiseerde deskundigenbijeenkomst van 6 oktober jl, dat dit wetsvoorstel op het onderdeel vracht niet doelmatig is. Wij maken graag van deze gelegenheid gebruik om een aantal onderbouwde argumenten te geven, waarom dit wetsvoorstel op dit moment wel onze goedkeuring wegdraagt. Wij gaan graag met u hierover in gesprek.

Erste stap in klimaatbeleid voor luchtvaart

In 2019 droeg de Nederlandse luchtvaart nog 7% (14% indien niet-CO2 emissies worden meegerekend) bij aan de totale Nederlandse emissies en dat percentage zal toenemen op basis van de huidige plannen voor groei van Schiphol, Lelystad en andere regionale luchthavens. Invoering van de vliegbelasting is op dit moment **het enige concrete klimaatbeleid voor luchtvaart**. Het vervuiler-betaalt principe van de voorgenomen belasting is economisch gezien de meest efficiënte manier om vervuiling aan te pakken. In een tijd waarin alle sectoren gebonden zijn aan de afspraken aan de Klimaattafels van het Klimaatakkoord en hun bijdragen moeten leveren, is het een logisch gevolg dat ook klimaatbeleid voor de luchtvaart wordt ingevoerd. Eerder overhandigden wij aan Minister Van Nieuwenhuizen (I&W) meer dan 25.000 handtekeningen van bezorgde burgers die graag een eerlijke prijs voor een vliegticket willen.

Europese voorbeelden

Juist deze periode waarin de luchtvaart met veel overheidsgeld gesteund wordt, moet aangegrepen worden om de sector te hervormen. Een belasting op vervuiling maakt daar logisch onderdeel van uit. Zolang Europa geen belasting op kerosine heeft ingevoerd is een nationale belasting nodig om vervuiling te belasten. Veel Europese landen zijn ons al veel eerder voorgegaan met veel hogere tarieven en meestal afhankelijk van vliegafstand en klasse. **Dit jaar heeft Duitsland de vliegbelasting zelfs nog verhoogd, heeft Oostenrijk aangekondigd de belasting voor korte vluchten drastisch te verhogen en een minimumprijs voor tickets in te voeren en heeft Zwitserland aangekondigd in 2022 een vliegbelasting in te voeren. Frankrijk heeft de belasting verhoogd per 2020** en het burgerberaad voor klimaat heeft een voorstel uitgewerkt voor een verdere forse verhoging.¹ De nieuwe Belgische regering heeft in haar regeerakkoord opgenomen om te bestuderen hoe het principe 'de vervuiler betaalt' beter kan worden toegepast in luchtvaartsector.

Vliegbelasting

Nederland is een van de weinige landen in Europa die geen vliegbelasting kent. Natuur & Milieu heeft de huidige en voorgenomen vliegbelastingen in Europa hieronder op een rij gezet. Ook buiten Europa is het betalen van een vliegbelasting normaal. Zo heeft de USA een vliegbelasting van € 15.04 (US International Departure Taks) en Australië een vliegbelasting ingevoerd van € 40.28 (Australia Passenger Movement Charge).

	Vliegbelastingen in mei 2018 ²	Recente veranderingen
Oostenrijk	Flugabgabe/Austria Air Transport Levy <ul style="list-style-type: none"> - € 3.50 – short haul - € 7.50 – medium haul - € 17.50 – long haul 	Invoering van een minimum ticketbedrag van € 40 Aanpassing van de tarieven: <ul style="list-style-type: none"> - €30 – vluchten <350km - €12 - alle andere vluchten ³

¹ <https://laresistance.news/featured/france-proposes-radical-environmental-tax-on-flights/>

² Europese Commissie, 2019, Taxes in the Field of Aviation and their impact

³ <https://centreforaviation.com/news/austria-to-implement-eur40-price-floor-on-airfares-introduce-new-tax-for-routes-under-350km-1003488>

Frankrijk	<p>France Civil Aviation Tax</p> <ul style="list-style-type: none"> - € 4.48 – binnen EEA - € 8.06 – alle andere - € 1.33 per ton vracht <p>Air Passenger Solidarity Tax:</p> <ul style="list-style-type: none"> - € 1.13 – binnen EEA en Franse overzeese gebieden (economy class) - € 11.27 – binnen EEA en Franse overzeese gebieden (business/first class) - € 4.51 – buiten EEA economy class - € 45.07 – buiten EEA businessclass 	<p>De solidarity tax is per 1 jan 2020 verhoogd met een eco-tax. De nieuwe tarieven bedragen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - € 2.63 – binnen EEA en Franse overzeese gebieden (economy class) - € 20.27 – binnen EEA en Franse overzeese gebieden (business/first class) - € 7.51 – buiten EEA economy class - € 63.07 – buiten EEA businessclass
Duitsland	<p>Luftverkehrsteuer/German Air Transport Tax</p> <ul style="list-style-type: none"> - € 7.47 – short haul - € 23.32 – medium haul - € 41.99 – long haul 	<p>Aanpassing van de tarieven per 1 april 2020⁴:</p> <ul style="list-style-type: none"> - € 12.90- short haul - € 32.67 - medium haul - € 58.82 - long haul
Italie	<p>Italy Embarkation Tax</p> <ul style="list-style-type: none"> - € 6.57 – domestic - € 12.69 – EU & EEA - € 18.14 – Non-EEA <p>Italy City Council Tax</p> <ul style="list-style-type: none"> - € 7.07 	
Zweden	<p>Air travel tax</p> <ul style="list-style-type: none"> - € 6.26 – domestic/EU - € 26.06 – intercontinentaal <6.000 - € 41.70 – alle andere 	
VK	<p>Air Passenger Duty</p> <ul style="list-style-type: none"> - € 14.42 – lowest class < 2,000 miles - € 28.85 - all other classes < 2,000 miles - € 86.54 - aircraft > 20 tonnes for < 19 pax; < 2,000 miles) - € 86.54 - (lowest class > 2,000 miles) - € 173.10 - all other classes > 2,000 miles) - € 499.24 (aircraft > 20 tonnes for < 19 pax ; > 2,000 miles) 	
Noorwegen	<p>Norway Air Passenger Tax</p> <ul style="list-style-type: none"> - € 8.77 	<p>Tijdelijk opgeschort wegens COVID19, per 1 jan 2021 weer van kracht⁵</p>
Zwitserland		<p>Per 1 januari 2022:</p> <ul style="list-style-type: none"> - € 28 tot € 112 afhankelijk van afstand en vliegklasse

De effecten van de vliegbelasting op passagiersgedrag zijn te verwaarlozen en daardoor ook de effecten voor klimaat⁶:

- Passagiers: 0,1% - 0,4% meer passagiers (iets meer transfer en iets minder OD)
- Vracht: 0 – 2% minder

⁴ https://www.zoll.de/EN/Businesses/Aviation-tax/Taxation-principles/Tax-rates/tax-rates_node.html

⁵ <https://www.skatteetaten.no/en/business-and-organisation/vat-and-duties/excise-duties/about-the-excise-duties/air-passenger-tax/has-been-abolished-temporarily-for-flights-between-1-january-2020-and-31-october-2020/>

⁶ CE Delft, 2019, Economische- en Duurzaamheidseffecten Vliegbelasting

- CO₂: 0,4 – 0,8% lagere emissies

Met een hogere en meer gedifferentieerde belasting zal het effect dan ook groter worden. Slechts een zeer klein deel van de reizigers zal besluiten om uit te wijken naar een andere luchthaven. De lagere ticketprijs moet tenslotte opwegen tegen de eventueel extra reistijd en reiskosten. Aangezien de grote concurrerende luchtvaartlanden al een, veelal veel hogere, vliegbelasting kennen is dit mogelijke effect vooral een correctie op het achterblijven van Nederland in het belasten van de vervuiler.

Corsia en ETS: geen noemenswaardige kostenverhoging in 2030

De internationale maatregelen EU-ETS en Corsia leiden niet tot noemenswaardige kostenverhoging voor de luchtvaartmaatschappijen. In 2030 zal Corsia voor vertrekkende EEA vluchten naar verwachting leiden tot een operationele kostentoeename van 0,3% in 2030. De kosten van EU-ETS gelden alleen voor de intra-EEA vluchten en bedragen ongeveer 3.5% in 2030 maar alleen in het geval van hogere CO₂-prijzen.⁷

Schiphol: goedkoopste luchthaven in Europa

De Nederlandse luchtvaartsector stelt dat zij gebukt gaat onder een toenemende ‘stapeling van heffingen, belastingen en andere maatregelen’. Toch was Schiphol in 2019 en ondanks de integrale tariefverhoging in 2019, wederom de goedkoopste luchthaven in Europa om op te vliegen. In 2018 was Istanbul nog goedkoper maar met de ingebruikname van het nieuwe vliegveld in 2019 zijn de tarieven daar substantieel hoger geworden. De grote, concurrerende hubluchthavens Londen Heathrow, Frankfurt en Parijs Charles de Gaulle hebben allen aanzienlijk hogere berekende aeronautical opbrengsten. Ook meer secundaire (hub)luchthavens als Brussel, Londen Gatwick, Madrid, München en Zürich zijn aanzienlijk duurder dan Schiphol.⁸

Vracht

Vrachtvliegtuigen zijn gemiddeld genomen ouder en daardoor ook vervuilender dan passagiersvliegtuigen. Ter illustratie; de gemiddelde leeftijd van de KLM-vloot (met voornamelijk passagiersvliegtuigen) is 11,3 jaar, tegenover 20,6 jaar voor de vloot van 's werelds grootste cargo airline FedEx.⁹ Om het principe ‘de vervuiler betaalt’ toe te passen is het dan ook logisch dat ook voor vracht een belasting wordt ingevoerd. Hierdoor ontstaat een incentive om nieuwere, schonere en stillere vliegtuigen in te zetten.

Het recent gepubliceerde onderzoek van SEO (2020) heeft wat stof doen opwaaien tijdens de deskundigenbijeenkomst. Uit dit onderzoek blijkt dat de vrachtbelasting, die alleen geldt voor zgn. Full Freight Carriers, zorgt voor een gemiddelde kostenverhoging van 0,6 tot 1,3 (Schiphol) of 1,7 (Maastricht) eurocent per kilogram luchtvracht. Door de kostenverhoging zal de vraag afnemen en wordt er jaarlijks 0,3-0,4% minder vracht afgehandeld op de Nederlandse luchthavens. Het aantal vrachtvluchten neemt daardoor met ongeveer 0,6% af. Door deze beperkte afname zijn de effecten op het klimaat, de leefomgeving en de werkgelegenheid beperkt: er gaan maximaal 121 arbeidsplaatsen verloren, en de CO₂-uitstoot op Nederlandse luchthavens neemt met maximaal 20 kiloton af.

De becijfering van de tweede orde effecten is een beschouwing van de risico's die *mogelijkerwijs* optreden wanneer vrachtvluchten op Nederlandse luchthavens verder onder druk komen te staan. Zulke gedragsreacties worden veroorzaakt door een combinatie van factoren, waarin de vliegbelasting één van de factoren kan zijn. Deze effecten kunnen derhalve niet als een rechtstreeks gevolg van de vliegbelasting worden gezien.

Het aandeel vrachtvluchten op Schiphol daalt al jaren gestaag. Vliegmaatschappijen gebruiken de schaarse slots in het schema liever voor passagiersvliegtuigen omdat daar makkelijker aan verdiend kan worden.¹⁰ De concurrentiepositie van Maastricht Aachen Airport is al heel kwetsbaar door de beperkte lengte van de landingsbaan en restricties voor nachtvluchten, in combinatie met een stevige investeringsagenda van het 50 kilometer verderop gelegen Luik Airport. De toekomst van beide Nederlandse vrachtvluchthavens is dus van veel meer factoren afhankelijk dan enkel de invoering van een vliegbelasting.

⁷ TAKS en CE Delft, 2019, Costs of EU ETS and CORSIA for European aviation

⁸ SEO 2020 Benchmark Luchthavengelden en overheidsheffingen

⁹ <https://www.airfleets.net/ageflotte/Federal%20Express.htm>

¹⁰ <https://www.trouw.nl/nieuws/schiphol-wil-meer-ruimte-bieden-aan-vrachtvluchten-b1de5bac/>

Over Natuur & Milieu

Natuur & Milieu is de milieuorganisatie die samenwerkt met anderen aan duurzame oplossingen. We werken aan een klimaatneutrale samenleving in 2050 en het herstel van biodiversiteit. Vanaf onze oprichting in 1972, staan wij aan de wieg van vele duurzame oplossingen.

Een van de thema's waar wij actief op werken is de verduurzaming van de luchtvaart. Op dit moment is luchtvaart nog de meest vervuilende vorm van transport en de uitstoot van de luchtvaart groeit nog steeds. Dat terwijl we juist CO₂ moeten gaan reduceren. De luchtvaartsector wordt nauwelijks belast (kerosine en btw) en vliegen is daardoor goedkoper dan bijvoorbeeld de trein. Zonder ingrijpen zal de uitstoot van broeikasgassen door de luchtvaart de komende jaren verdubbelen. Dit doet de inspanningen van de rest van Nederland (sectoren als de bouw, landbouw, maar ook alle huishoudens) te niet. De verduurzaming van de luchtvaart is noodzakelijk om Parijs te halen.