

Aan de leden van de Vaste Commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Verkeer en Waterstaat, Financiën en Economische Zaken
uit de Tweede Kamer der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

Utrecht, 18 september 2007
ons kenmerk HH/ju/070918.151
contactpersoon mr. H.D. Hofman
onderwerp Vliegticketheffing

Geachte dames en heren,

Het kabinet wil een heffing op vliegtickets invoeren. Op dit moment is er in de samenleving veel rumoer over de zogenaamde ticketheffing. Volgens Stichting Natuur en Milieu is de ticketheffing een eerste stap om de fiscale achterstand te corrigeren die de luchtvaart heeft op de trein en de auto. De luchtvaart betaalt namelijk geen accijns op kerosine en geen BTW op het vliegticket. De trein en de auto betalen die wel.

De laatste tijd zijn er veel uitspraken in de pers verschenen rondom de ticketheffing, die niet op de juiste feiten berusten. We zetten voor u een aantal uitspraken op een rij en geven onze reactie:

Uitspraak: De ticketheffing is er om de schatkist van de overheid te spekken.

Natuur en Milieu: De luchtvaartmaatschappijen worden op dit moment gesubsidieerd door de schatkist.

Als gevolg van internationale verdragen betalen de luchtvaartmaatschappijen geen accijns op kerosine en belasten ze geen BTW door op een vliegticket. Andere vervoersmodaliteiten betalen deze vormen van belasting wel. De luchtvaartmaatschappijen worden door deze belastingvrijstellingen dus indirect door de schatkist gesubsidieerd en bevoordeeld ten opzichte van de trein en de auto.

Uitspraak: De ticketheffing is een milieuheffing.

Natuur en Milieu: De ticketheffing is geen milieuheffing maar achterstallig onderhoud. Het is een belastingmaatregel ter compensatie van het ontbreken van BTW en accijns bij het luchtverkeer.

Uitspraak: De kosten van een vliegticket gaan schrikbarend omhoog.

Natuur en Milieu: De kosten van een vliegticket blijven vooralsnog laag.

De prijs van een vliegticket, treinkaartje en autorit voor een reis van Schiphol – Milaan¹ zijn als volgt.

¹ Ongeveer 1100 kilometer.

	Prijs totaal	Prijs per kilometer	Belasting
Vliegticket	€ 98,50 ²	€ 0,09	0
Vliegticket incl. ticketheffing	€ 109,75	€ 0,10	€ 11,25
Treinkaartje	€ 150,- ³	€ 0,13	€ 23,95 ⁴
Autorit	€ 200,- ⁵	€ 0,18	€ 33,50 ⁶

Het vliegticket scoort het laagst qua prijs, ook als er een ticketheffing is ingevoerd. Deze lage prijs werkt in de hand dat men vaker het vliegtuig kiest als vervoermiddel, in plaats van een duurder maar milieuvriendelijker alternatief.

Uitspraak: De CO₂-uitstoot van een vliegtuig is per km lager dan die van een schone auto zoals de Toyota Prius. De ticketheffing is dus onrechtvaardig.

Natuur en Milieu: Het klimaat-effect van een vliegtuig is vier tot tien keer hoger dan dat van de Toyota Prius.

Bij de vergelijking van een vliegtuig met een auto moet rekening worden gehouden met de bezettingsgraad. De claim van de luchtvaart gaat ervan uit dat een auto tussen bijvoorbeeld Schiphol en Milaan slechts een bezettingsgraad heeft van 1 persoon en een vliegtuig op dezelfde rit een bezettingsgraad heeft van 80%. In werkelijkheid zitten op dat soort afstanden gemiddeld 2,5 persoon in de auto, zodat het vliegtuig om deze wijze al minder efficiënt scoort.

Daarnaast - en nog belangrijker - is dat bij de luchtvaart, in tegenstelling tot grondverkeer, de CO₂-uitstoot niet het enige broeikasgas is. Het IPCC heeft in haar rapport van 1999 al aangegeven dat het totale broeikaseffect van de luchtvaart 2 tot 4 keer hoger is dan de CO₂-uitstoot van de luchtvaart alleen. Dit komt vooral door de waterdamp van het vliegtuig en de ozonvorming. De uitstoot van NO_x-emissies van vliegtuigmotoren leidt tot ozonvorming. Ozon is op grote vlieghoogte een krachtig broeikasgas. Daarnaast leiden vliegtuigstrepen (witte streep achter vliegtuigen) tot sluierbewolking (waterdamp), hetgeen volgens de IPCC ook leidt tot extra opwarming van de atmosfeer. Volgens het MNP draagt de luchtvaart voor ongeveer 10% bij aan het totale broeikaseffect van Nederland.

Uitspraak: Het is onverdedigbaar om ook schone vliegtuigen een ticketheffing op te leggen.

Natuur en Milieu: De auto en de trein betalen wel accijns en BTW. Het doet er niet toe of het een schone of vervuilende trein of auto is. De ticketheffing is geen milieuheffing. Ook de schone vliegtuigen worden nog steeds bevoordeeld ten opzichte van andere vervoerswijzen.

Uitspraak: CO₂-reductie van vliegtuigen kan beter worden aangepakt via andere methoden.

Natuur en Milieu: Dat moet ook gebeuren. Maar de luchtvaartmaatschappijen moeten ook een inhaalslag maken op belastinggebied.

De luchtvaartmaatschappijen zijn voorstander van het Europese Emissie Handelssysteem (ETS). De verwachting is echter dat het ETS de prijs van kerosine met ongeveer € 0,05 verhoogt. Dit lijkt vooralsnog onvoldoende stimulans om verdergaande kostenefficiënte maatregelen voor CO₂-reductie te nemen.

² Enkele reis, economy class, Transavia Airlines, (www.vliegtickets.nl).

³ Telefonische informatie NS-Internationaal.

⁴ 19% BTW.

⁵ Middenklasser per persoon à € 0,18 per kilometer (www.nibud.nl). Uitgaande van een gemiddelde bezettingsgraad van 2,5 persoon per auto.

⁶ Belastingdruk van 62% op benzine (www.minfin.nl); exclusief BTW op de auto.

Uitspraak: Nederland is het enige land dat de ticketheffing invoert.

Natuur en Milieu: Engeland, Frankrijk, Denemarken en Malta hebben al een ticketheffing ingevoerd. Zweden denkt er over na.

Uitspraak: Vliegen met de ticketheffing wordt alleen voor de rijken.

Natuur en Milieu: Mensen met inkomens boven modaal blijken het meest te vliegen. Ook voor de prijsvechters blijkt dit te gelden.

Bovendien worden andere belastingen ook niet afgeschaft omdat ze ook minderdraagkrachtigen raken.

Uitspraak: De ticketheffing is niet goed voor de Nederlandse economie.

Natuur en Milieu: De ticketheffing heeft geen negatief effect op de Nederlandse economie en werkgelegenheid.

Het CPB heeft al in 1997 in haar rapport "Grenzen aan Schiphol" geconcludeerd dat een heffing op vliegen van en naar Schiphol niet leidt tot nadelige effecten voor economie en werkgelegenheid.

Volgens het CPB zullen als gevolg van een ticketheffing meer winstgevende vluchten worden gemaakt in plaats van marginale vluchten die nu al (bijna) geen winst maken. De tweede reden is dat de opbrengst van de ticketheffing elders in de economie wordt besteed en dat levert extra werkgelegenheid op. Ten derde wordt de economie efficiënter als alle economische activiteiten gelijk worden belast. Dus als (indirecte) subsidies zoals BTW-vrijstellingen op vliegtickets worden weggenomen, zullen de middelen in de economie optimaler worden ingezet en kan de werkgelegenheid toenemen voor de economie als geheel.

Tenslotte: ook enkele jaren geleden claimde de luchtvaartbranche al ten onrechte dat duizenden banen verloren zouden gaan als de BTW-vrijstelling voor de verkoop van producten op luchthavens zou worden afgeschaft. Na de afschaffing van deze BTW-vrijstelling is gebleken dat deze claims niet zijn uitgekomen en dat de werkgelegenheid alleen maar is toegenomen. Ook de brandstoftoeslag op binnenlandse vluchten heeft niet geleid tot een negatief effect op de economie.

Uitspraak: Invoering van een ticketheffing in Nederland leidt tot aantasting van de concurrentiepositie van Schiphol.

Invoering van de ticketheffing in Frankrijk en Engeland heeft niet geleid tot verschuiving van vluchten naar andere landen.

In de praktijk bestaan er al grote verschillen in landingsgelden tussen luchthavens in Europa. Deze verschillen zijn groter dan de voorgestelde ticketheffing. Toch hebben deze verschillen niet geleid tot uitwijkgedrag (vertrekken uit een ander land) omdat passagiers een groter belang hechten aan een korte reisafstand tot de luchthaven. Ook heeft dit volgens luchtvaart-economische studies niet geleid tot een significant verlies van transferpassagiers omdat luchtvaartmaatschappijen en hun partners niet snel geneigd zijn hun 'netwerkknooppunt (hub)' dat gebruikt wordt voor transfers, te verplaatsen. Andere

factoren, zoals het economische achterland van een luchthaven, spelen een veel grotere (dominante) rol bij de keuze voor de 'hub' van een luchtvaartmaatschappij.

Natuur en Milieu is dus voorstander van de ticketheffing om de subsidie aan de luchtvaart stop te zetten.

Wij geven u graag een nadere toelichting. U kunt hiervoor contact opnemen met de heer W.J. van Grondelle (plv. teammanager Ruimte en Mobiliteit, 030-2348 255, w.j.vangrondelle@natuurenmilieu.nl) of de heer H.D. Hofman (030-2348 288, h.hofman@natuurenmilieu.nl).

Hoogachtend,
Stichting Natuur en Milieu

Mirjam de Rijk
algemeen directeur