

Helderheid over de heffing op vliegtickets

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

Natuur en Milieu: De luchtvaart wordt 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. De trein en de auto betalen deze vormen van belasting wel. De luchtvaart wordt door deze belastingvrijstellingen dus indirect door de schatkist gesubsidieerd en bevoordeeld.

Uitspraak: De ticketheffing is een milieuheffing.

Natuur en Milieu: De ticketheffing is geen milieuheffing maar achterstallig onderhoud.

Het is een belastingmaatregel om het ontbreken van BTW en accijns bij het luchtverkeer te compenseren.

Uitspraak: De kosten van een vliegticket gaan schrikbarend omhoog.

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

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

	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 kilometer lager dan die van een schone auto zoals de Toyota Prius. De ticketheffing is dus onrechtvaardig.

Natuur en Milieu: Het klimaateffect 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 er slechts 1 persoon in de auto zit van bijvoorbeeld Amsterdam naar Milaan en een vliegtuig op dezelfde rit een bezetting heeft van 80%. In werkelijkheid zitten op dat soort afstanden gemiddeld 2,5 persoon in de auto, zodat het vliegtuig minder efficiënt scoort.

Bovendien is het niet alleen CO₂ dat voor opwarming zorgt. Vliegtuigen stoten met name ook stikstofoxiden uit die op grote hoogte een opwarmend effect hebben. Het IPCC heeft in haar rapport van 1999 al berekend dat het totale broeikaseffect van de luchtvaart 2 tot 4 keer hoger is dan alleen de CO₂-uitstoot. Volgens het MNP draagt de luchtvaart voor ongeveer 10 procent bij aan het totale broeikaseffect van Nederland. Als we daar niks aan doen is dat in 2020 toegenomen tot 20 procent.

¹ Ongeveer 1100 kilometer.

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: 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 vervuilde trein of auto is. De ticketheffing is geen milieuheffing. Ook de schone vliegtuigen worden nog steeds bevoordeeld.

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

Natuur en Milieu: Dat moet ook gebeuren. Maar de luchtvaart moet 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 voornamelijk onvoldoende stimulans om verdergaande kostenefficiënte maatregelen voor CO₂-reductie te nemen.

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 de lagere inkomens 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 zorgt de ticketheffing ervoor dat er 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.

Tenslotte: ook enkele jaren geleden claimde de luchtvaart 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.