

Fact sheet vliegticketheffing

Stand van zaken

Vanaf 1 juli 2008 betalen reizigers op hun vliegticket een heffing van € 11,25 voor reizen tot 2500 km en € 45 voor reizen boven de 2500 km (enkele landen uitgezonderd).

De vliegticketheffing leidt tot 7 à 8% verlaging van onder meer CO₂-emissie door afname van het aantal vluchtbewegingen die vallen onder de vliegticketheffing¹. Punt van aandacht is dat deze verlaging teniet wordt gedaan door de groei van vluchtbewegingen van vliegtuigen die niet vallen onder vliegticketheffing (transfer en goederenvervoer) en de autonome groei van de luchtvaart. Per saldo wordt met de vliegticketheffing de groei in enige mate geremd. Als de vliegticketheffing er niet zou zijn, dan zou er nog meer CO₂ door het vliegverkeer worden uitgestoten.

Bij de behandeling van de vliegticketheffing vorig jaar in de Tweede Kamer is de Motie Tang aangenomen (31205 en 31206, nr. 45): de vliegbelasting moet zijn gebaseerd op de milieudruk en afhankelijk van afstand en vliegtuigtype.

Er is veel maatschappelijk discussie rond de vliegticketheffing omdat het geen milieueffect zou hebben, het ten koste gaat van de werkgelegenheid en er voor zorgt dat vliegtuigmaatschappijen Nederland verlaten en dezelfde vluchten net over de grens aanbieden.

Voorstel Natuur en Milieu

Natuur en Milieu vindt de vliegticketheffing een prima maatregel. 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. In onze ogen is de ticketheffing dus 'achterstallig onderhoud'.

Natuur en Milieu stelt voor de differentiatie van de milieudruk van een vliegtuig terug te laten komen via een NO_x-heffing. De vliegtuigmaatschappij betaalt bovenop de ticketheffing een heffing op de hoeveelheid NO_x die het vliegtuig gedurende de vlucht uitstoot. De NO_x-heffing kan op twee wijzen worden ingevoerd. Het meest effectief (ten opzichte van andere varianten om de milieudruk in een heffing uit te drukken) is als onderdeel van de start- en landingstarieven (LTO-heffing). Second best is de NO_x-heffing bovenop de vliegticketheffing².

Het stimuleert de vliegtuigmaatschappijen de NO_x-emissies te beperken: door inzet van schonere vliegtuigen, verhoging van de bezettingsgraad en op den duur aanpassing van hun vloot. Ze hebben daarmee een handelingsperspectief.

Het effect van de maatregelen is dat de luchtkwaliteit op en rond luchthavens verbetert, aangezien vliegtuigemissies een (weliswaar beperkte maar) groeiende oorzaak zijn van lokale normoverschrijdingen. CE heeft diverse varianten doorgerekend en geeft aan dat de heffing (inclusief de vliegticketheffing) kan leiden tot een reductie van 1,3 Mton CO₂ en 0,7 Kton NO_x in 2010.

¹ MNP 2007, Beoordeling van milieumaatregelen in het Belastingplan 2008.

² CE 2007, Verkenning economische instrumenten luchtvaart.

Een tweede gunstig effect betreft het mondiale milieu. Schonere vliegtuigen zullen ook buiten hun start- en landingscyclus minder uitstoot veroorzaken³. NOx-emissies, uitgestoten op grote hoogte, vergroten in aanzienlijke mate (20 tot 50%) het klimaateffect van CO₂ alleen en hebben daarmee dus een substantieel aandeel in het klimaateffect van de luchtvaart.

Maatschappelijke discussie

1. *Bezwaar: de ticketheffing heeft negatieve consequenties voor de Nederlandse economie en werkgelegenheid, omdat de groei van vliegtuigmaatschappijen afneemt.*

Mening Natuur en Milieu: in onze ogen heeft de vliegticketheffing juist economische voordelen:

- De opbrengsten van de ticketheffing worden door de overheid in de Nederlandse economie geïnvesteerd;
- Door een verschuiving in transportgedrag wordt er meer besteed in Nederland (vakantie in Nederland);
- De vluchten die bijna niet winstgevend zijn (kleine marges) en beperkte toegevoegde waarde voor de Nederlandse economie, zullen uitwijken naar andere landen. Deze plek wordt ingenomen door vluchten die meer winstgevend zijn;
- De maatschappelijke kosten van luchtverontreiniging stijgen minder snel;
- Verbetering van de efficiency van de Nederlandse economie omdat de ticketheffing een verbetering van het level-playing t.o.v. andere vervoersmodaliteiten tot gevolg heeft.

2. *Bezwaar: een ander effect is dat luchtvaartmaatschappijen vertrekken naar buitenlandse luchthavens.*

Mening Natuur en Milieu: Dit is in onze ogen een tijdelijk effect, omdat de extra reiskosten die passagiers maken naar een buitenlandse luchthaven, niet opwegen tegen de kosten van de vliegticketheffing. De eerste vliegtuigmaatschappijen (bijvoorbeeld Corendon) die bedreigd hadden hun vluchten naar het buitenland te verplaatsen, zijn al op hun besluit teruggekomen.

3. *Bezwaar: de vliegticketheffing is strijdig met internationale wet- en regelgeving.*

Mening Natuur en Milieu: De rechter heeft op 19 maart jl. bepaald dat de vliegticketheffing niet strijdig is met internationale wet- en regelgeving. Andere landen zoals Engeland, Frankrijk, Denemarken en Malta hebben al een ticketheffing. Zweden, Zwitserland en Engeland beschikken ook al over een NOx-heffing.

³ Bouwers van vliegtuigmotoren bevestigen de sterke correlatie tussen NOx-emissieniveau's tijdens start en landing en tijdens kruisvlucht.