Belastingvrijstelling luchtvaart moet stoppen

Aan: Ministerie van Financiën

De vrijstelling van de luchtvaart van belastingen is niet te rijmen met de overlast en schade die het veroorzaakt voor klimaat, milieu en omwonenden. Wij pleiten voor een snelle invoering van een ticketbelasting zoals die nu al in Duitsland geldt en een belasting op luchtvracht. Daarnaast dringen we er op aan dat ook de luchtvaart de reguliere belastingen gaat betalen: accijns op de brandstof en BTW op de tickets. Het wordt tijd dat de luchtvaart een normale bedrijfstak wordt.

Het is onacceptabel dat een vervuilende sector als de luchtvaart is vrijgesteld van belastingen. Dit is feitelijk een subsidie aan de sector van miljarden per jaar. Met steun van de Nederlandse overheid kunnen ticketprijzen zo kunstmatig laag worden gehouden en wordt de snelle groei van het vliegverkeer mogelijk gemaakt. Schonere alternatieven als trein en bus die wel belastingen betalen kunnen zo nooit concurreren met de veel te goedkope vliegtickets. Het BTW tarief voor een treinkaartje gaat zelfs omhoog! In Europa is Nederland een belastingparadijs voor luchtvaart en frustreert zij welwillende landen als Duitsland en het Verenigd Koninkrijk die al wel een serieuze ticketbelastingen hebben ingevoerd.

De Nederlandse luchtvaartsector is ondertussen volledig uit haar voegen gegroeid en overstijgt allang de vraag in Nederland naar zowel zakelijke als niet-zakelijke vliegreizen. Voor een dichtbevolkt land als Nederland betekent dit een onevenredige grote impact op het klimaat en grote consequenties voor de leefomgeving, veiligheid en gezondheid van omwonenden. Door geen belasting te betalen draait de sector niet op voor de milieuschade die het veroorzaakt. En die schade is groot. Luchtvaart is nu al voor 15% verantwoordelijk voor de Nederlandse klimaatimpact en dat zal zonder ingrijpen de komende jaren sterk groeien. Een grote groep mensen loopt gezondheidsschade op door de uitstoot van ultrafijn stof en geluidsoverlast.

In het regeerakkoord is vastgelegd dat Nederland per 2021 de Duitse belastingstructuur en tarieven zal invoeren. Dit is nog steeds een veel lager tarief dan wat nu al in het Verenigd Koninkrijk geldt. Daar is het tarief voor een lange afstandsvlucht in economy class bijna 2 maal zo hoog als nu in Duitsland en voor een businessclass ticket zelfs meer dan drie maal zo hoog. Een onderscheidt naar vliegklasse is niet opgenomen in het huidige Nederlandse voorstel. Dis is vreemd, omdat zo'n onderscheid simpel in te voeren is en bovendien gebaseerd is op het principe van 'de vervuiler betaalt'. Een businessclasspassagier kost immers veel meer ruimte en voorzieningen waardoor het brandstofverbruik en emissies hoger zijn dan een economy class passagier.

Uit het door bureau CE Delft uitgevoerde onderzoek, in opdracht van het Ministerie van Financiën, naar de effecten van een belasting op vliegen blijkt dat de hoogste tarieven de meeste milieuwinst opleveren en bovendien de meeste economische winst voor Nederland. Maar heel weinig mensen zullen besluiten om vanaf een buitenlandse luchthaven te gaan vliegen, zoals met name door de sector zelf wordt beweerd. De belasting vermindert vooral de vraag naar goedkope vakantievluchten en city trips wat zelfs tot lagere binnenlandse bestedingen zal leiden. Minder 'pretvluchten' betekent meer ruimte voor hoogwaardig zakelijke passagiers zonder dat de capaciteit hoeft te worden uitgebreid en zonder dat vluchten naar de vakantieluchthaven Lelystad verplaatst hoeven te worden.

De in het regeerakkoord opgenomen vliegbelasting is een eerste stap richting een eerlijke beprijzing van vliegen. Het effect hiervan op het milieu is nog klein zoals blijkt uit het CE Delft onderzoek. Alleen hiermee gaan we onze klimaatdoelen zeker niet halen. Het voorkomen van groei van de luchtvaart, investeringen in alternatieven zoals de internationale trein, en zuinige vliegtuigen en brandstoffen is daarnaast hard nodig om aan de klimaatdoelen te kunnen voldoen en de gezondheidsschade te verminderen.

Wij roepen de overheid op om het principe 'de vervuiler betaalt' centraal te zetten. Dit betekent allereerst voldoende hoge belastingtarieven. De structuur en tarieven zoals de UK die hanteert zijn daarvoor een eerste stap. De Duitse tarieven een absoluut minimum. Transferpassagiers vallen buiten de scope van een ticketbelasting terwijl die juist belast zouden moeten worden. Zij leveren immers twee maal schade aan de omgeving doordat ze twee keer stijgen en landen. Ook luchtvracht valt buiten de scope. Deze groeiende sector gebruikt vaak oudere toestellen. Voor vracht is een sterk gedifferentieerde belasting op basis van de geluidsbelasting en emissies van het vliegtuig effectief.

De voorgestelde belastingen zijn een aanvulling op de invoering van een heffing van BTW en accijns. Voor je auto betaal je ook meerder belastingen als een aanschafbelasting (BPM), accijns over brandstof, een jaarlijkse wegenbelasting. Daarom roepen wij de Nederlandse overheid op om een Europese invoering van BTW en accijns voor de luchtvaart te versnellen en als dat te traag verloopt samen met de buurlanden het voortouw te nemen in de invoering hiervan.