

Een rapport over de gevolgen van een Nederlandse vliegtaks

Opgesteld door K. van der Molen



In het regeerakkoord “Vertrouwen in de toekomst” heeft het kabinet afgesproken dat een belasting op luchtvaart zal worden geïntroduceerd. Het doel van dit rapport is een inzicht te geven in de gevolgen die een dergelijke maatregel zal hebben.

De genoemde reden waarom een belasting op luchtvaart zou moeten worden geïntroduceerd is dat de luchtvaartsector niet onderhevig is aan btw en accijns. Hiermee wordt de illusie gewekt dat de sector helemaal geen belasting betaalt. Een dieper onderzoek leert echter dat deze bewering geen stand houdt, de sector is onderhevig aan vele soorten belasting. Deze dragen alleen niet de namen btw en accijns.

Ook wordt vaak beweerd dat de luchtvaartsector de meest vervuilende sector in Nederland is. Ook deze bewering blijkt bij onderzoek onwaar, de meest vervuilende sector blijkt de veehouderij. Hoewel exacte cijfers niet bekend zijn en schattingen variëren wordt aangenomen dat de veehouderij tussen de 5 tot 20 keer zo veel CO₂ uitstoot dan de luchtvaartsector. Hierbij is de uitstoot van methaan nog niet meegeteld.

Hoewel dit de luchtvaartsector natuurlijk niet helemaal vrij pleit van uitstoot lijkt dit relatief gezien mee te vallen. Hierbij dient te worden aangetekend dat dit de sector op dit gebied al grote winsten behaald heeft ten opzichte van enkele decennia geleden, toen de uitstoot van de luchtvaartsector nog aanzienlijk hoger lag dan nu het geval is. Dit is bereikt door gebruik te maken van nieuwe, zuinigere technologie.



Het is de verwachting dat deze ontwikkeling naar verduurzaming zal doorzetten. Er worden momenteel al testen gedaan met geheel elektrische vliegtuigen, hoewel nog op beperkte schaal. De technologie is op dit moment nog niet zo ver dat deze ook gebruikt kan worden op verkeersvliegtuigen, hoewel dit natuurlijk wel het einddoel is.

Het is geen geheim dat, om deze ontwikkeling naar verduurzaming in stand te houden, geld nodig is. Dit geld wordt door de luchtvaartsector bijeen gebracht. Het is die zelfde luchtvaartsector die vervolgens van die verduurzaming profiteert door middel van zuinige toestellen, waardoor de brandstofkosten gedrukt worden en de emissierechten laag blijven.



Nederland is momenteel een land dat voorop loopt qua verduurzaming van de luchtvaartsector, maatschappijen als KLM en TUI vliegen met zuinige Boeing 787 Dreamliners die tussen de 10 en 20 procent zuiniger zijn dan de vorige generatie vliegtuigen.

Een algemene ticketbelasting ongeacht het gebruikte type vliegtuig zou de indruk wekken dat het helemaal geen verschil maakt met welk type toestel er gevlogen wordt. Voor een zwaar vervuilend toestel wordt even veel betaald als voor een modern zuinig toestel. Dit zou de ontwikkeling naar verduurzaming vanuit de luchtvaartsector kunnen remmen en Nederland zou zijn voortrekkersrol in de ontwikkeling naar verduurzaming kunnen kwijtraken.

Economisch gezien zijn er veel bezwaren tegen het invoeren van een belasting op vliegen. Uit diverse onderzoeken blijkt dat de Nederlandse economie schade zou lijden doordat de passagiersaantallen dalen. De schattingen variëren, maar geen enkel onderzoek ontkent het optreden van economische schade. Dit wekt zorgen bij het personeel werkzaam in de luchtvaartsector, er wordt gevreesd voor banen.



Dat de zorgen van het personeel niet onterecht zijn blijkt als we even over de grens kijken. In 2011 voerde Duitsland een vliegtaks in. In 2017 ging Air Berlin, de tweede grootste luchtvaartmaatschappij van Duitsland, failliet. Deze twee zaken laten zich gemakkelijk met elkaar in verband brengen.



Air Berlin had haar grootste basis, haar "hub", gevestigd op de luchthaven Düsseldorf. Deze ligt niet ver over de grens van Nederland. Daar er in Duitsland wel vliegtaks geheven werd en in Nederland niet ligt vluchtgedrag op de loer.

De luchthaven Eindhoven ligt op 122 kilometer afstand van de stad Düsseldorf, een afstand die gemakkelijk te rijden valt. Sinds het invoeren van de Duitse vliegtaks zitten de passagiersaantallen op de luchthaven Eindhoven in de lift, in de eerste helft van 2017 werd zelfs een groei van 37 procent gerealiseerd. Onderzoek leert dat een groot deel van deze groei afkomstig is uit Duitsland, de Duitsers weten Eindhoven goed te vinden als vertrekluchthaven.



Het instellen van een vliegtaks in Nederland zal deze groei, die de afgelopen jaren gerealiseerd is, teniet doen. Veel banen die in de afgelopen jaren gecreëerd zijn zullen weer verloren gaan.

De Nederlandse economie zou door het instellen van een vliegbelasting hard geraakt worden. De 200 miljoen geraamde inkomsten zouden verbleken tegen deze economische schade. In het ergste geval zou zelfs KLM, een maatschappij die voorop loopt als het gaat om duurzaamheid, het lot van Air Berlin kunnen delen.

De bevinding van de auteur is dat een vliegbelasting op korte termijn inkomsten kan genereren, maar dat deze inkomsten op lange termijn niet duurzaam zijn. Ook draagt een dergelijke belasting niets bij aan de verduurzaming van de luchtvaartsector. Daarom zou ik het kabinet willen adviseren af te zien van deze maatregel.

Met vriendelijke groet,

K. van der Molen

