

## Inspraak internetconsultatie vliegbelasting

### **Transavia**

Transavia heeft als Nederlandse luchtvaartmaatschappij drie bases in Nederland, namelijk Amsterdam Schiphol Airport, Rotterdam The Hague Airport en Eindhoven Airport. Transavia is daarmee de tweede grootste luchtvaartmaatschappij van Nederland.

Transavia vervoert per jaar meer dan 9 miljoen passagiers en vliegt naar meer dan 100 bestemmingen. Transavia doet dit met meer dan 2000 Transavianen.

Transavia heeft de afgelopen jaren uitvoering gegeven aan het selectiviteitsbeleid van de overheid en is voornamelijk in de regio gegroeid.

Een vliegbelasting zal voor Transavia negatieve gevolgen hebben en Transavia is om die reden ook geen voorstander van een te introduceren vliegbelasting.

### **Waarom is Transavia geen voorstander van een vliegbelasting?**

Transavia is geen voorstander van een vliegbelasting om 5 redenen.

#### 1. Verstoring *level playing field*

De luchtvaart is een wereldwijde industrie die onderworpen is aan enorme concurrentie. De luchtvaart is een sector waar de marges erg klein zijn. Een vliegbelasting verstoort derhalve het *level playing field* en heeft daarmee een negatief effect op de concurrentiepositie van luchtvaartmaatschappijen.

Vanwege het feit dat de marges klein zijn, er hoge vaste kosten zijn, kan een kleine wijziging zorgen voor een *negatief multiplier effect*. Een ogenschijnlijk klein effect, kan om die reden grote gevolgen hebben.

Overigens wordt ook uitdrukkelijk in het rapport van CE Delft “Economische- en Duurzaamheidseffecten Vliegbelasting – Juni 2018” (hierna: het CE Delft rapport) vastgesteld dat: “*Ten eerste daalt in de meeste varianten het aantal passagiers waardoor de werkgelegenheid in de luchtvaartsector afneemt. Ook de sectoren die aan de luchtvaartsector leveren, zien hun werkgelegenheid afnemen.*”<sup>1</sup>

#### 2. Stapeffect

Per 2021 is er het *Carbon Offset and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA)*, een wereldwijd systeem voor het compenseren van CO<sup>2</sup> uitstoot door de luchtvaart. Verder bestaat er in Europa het *Emission Trading Scheme (ETS)*, een systeem waarin een luchtvaartmaatschappij dient te betalen voor de CO<sup>2</sup> uitstoot. Een luchtvaartmaatschappij betaalt dus al twee keer. Waarbij opgemerkt dient te worden dat de ETS prijs sinds mei 2017 met 310% (!) is gestegen sinds mei 2017, 120% sinds begin dit jaar en 33% sinds april dit jaar.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> CE Delft “Economische- en Duurzaamheidseffecten Vliegbelasting – Juni 2018, p. 14

<sup>2</sup> Bron: <https://www.carbontracker.org/reports/carbon-countdown>



transavia

De opbrengsten van ETS komen terecht bij de Nederlandse schatkist. De effecten van de enorme stijging van de ETS prijs heeft er zelfs voor gezorgd dat meer dan het dubbele bedrag dat is begroot voor 2018 zal worden ontvangen door de overheid. In 2017 ontving de Nederlandse overheid 190 miljoen. In de eerste helft van 2018 kwam al 201 miljoen binnen, terwijl voor het hele jaar 224 miljoen is begroot. Waarbij de verwachting is met de huidige prijs dat ruim 400 miljoen en zelfs wellicht 500 miljoen naar de Nederlandse schatkist zal vloeien. Een (ruime) verdubbeling van de inkomsten zoals opgenomen in de begroting.

In de inleiding van deze internetconsultatie is opgenomen: *“De invoering van een belasting op luchtvaart leidt tot een opbrengst die, net als andere belastingen zoals btw en accijns, ten goede komt aan de algemene middelen waaruit de overheidsuitgaven worden betaald. Tegelijkertijd zouden daarmee de negatieve milieugevolgen van de luchtvaart, die nu niet of slechts ten dele worden doorberekend aan vliegmaatschappijen en hun klanten, wat beter tot uitdrukking komen in de prijs van luchtvervoer. Dit kan leiden tot verkleining van het prijsverschil met mogelijke alternatieve vervoermiddelen die minder milieubelastend zijn, en daarmee tot een andere keuzes door consumenten.”*

Alle drie effecten die in de inleiding worden genoemd als reden voor invoering van een vliegbelasting, treden echter al op. De luchtvaartsector dient reeds te betalen voor de negatieve effecten via ETS, waardoor er (in toenemende mate) geld binnenkomt bij de Nederlandse schatkist. De enorme stijging van ETS rechten zal moeten worden doorberekend aan onze passagiers (evenals straks maatregelen in het kader van CORSIA) en deze prijsverhoging zal logischerwijs ook effect hebben op het gedrag van onze passagiers. De gewenste effecten bestaan dus al.

Een vliegbelasting zorgt voor een *nog* een extra belasting op de al toenemende kosten voor een luchtvaartmaatschappij.

### 3. Geen verbetering voor het milieu

Het regeerakkoord heeft als ambitie Nederland duurzamer te maken. Om die reden is een drie sporen beleid uitgezet in het Regeerakkoord 2017-2021 “Vertrouwen in de Toekomst”. Duurzaamheid is een voorname motivatie achter het beleid. Het is dan erg opmerkelijk om te moeten constateren dat in het onderliggende rapport van deze internetconsultatie - het CE Delft rapport - de varianten van de vliegbelasting niet zorgen voor een verlaging van het aantal vluchten en geen substantieel effect heeft op de CO<sup>2</sup> emissies, geluid en fijnstof.<sup>3</sup>

De luchtvaartsector zelf laat al tientallen jaren zien dat de luchtvaart middels innovatie steeds duurzamer wordt.

### 4. Weglekeffect

In het CE Delft rapport is opgenomen dat in alle scenario's het overgrote deel van de reizigers zal blijven vliegen vanaf Nederlandse luchthavens, namelijk 95% of meer. Minder dan 5% zou kiezen voor een alternatief, waaronder het vertrek van een andere luchthaven (weglekeffect). Het weglekeffect voor de

---

<sup>3</sup> CE Delft “Economische- en Duurzaamheidseffecten Vliegbelasting – Juni 2018, p. 4



transavia

regionale luchthavens is echter groter en met name voor luchthaven Eindhoven is het wegleffect in de praktijk vele malen groter dan het gemiddelde, immers in België bestaat er geen vliegbelasting.<sup>4</sup> De effecten van een vliegbelasting hebben voor Transavia – die altijd uitvoering heeft gegeven aan het selectiviteitsbeleid door in de regio te groeien - dan ook een meer dan gemiddeld negatief effect.

5. Vliegbelasting in 2008 na 1 jaar (!) afgeschaft

In juli 2008 is in Nederland al eens een vliegbelasting ingevoerd en na 1 jaar (!) weer afgeschaft, omdat de negatieve effecten veel groter waren dan de gewenste inkomsten.

De negatieve gevolgen zijn ook uitvoerig in de verschillende rapporten beschreven, graag verwijst Transavia dan ook naar die rapporten, zoals het rapport van het Kennisinstituut van Infrastructuur en Milieu, *“Effecten van de vliegbelasting Gedragsreacties van reizigers, luchtvaartmaatschappijen en luchthavens”* uit 2011.

### Wat wel?

1. Sturing op CO<sup>2</sup> reductie in de luchtvaart dient vanwege het internationale speelveld op wereldwijde schaal te gebeuren. In 2016 heeft de luchtvaartsector ook afspraken gemaakt om dat te bewerkstelligen. Per 2021 zal de luchtvaart onder CORSIA vallen, waardoor de CO<sup>2</sup>uitstoot wordt beperkt.

Tevens bestaat er al een Europees marktmechanisme voor de negatieve CO<sup>2</sup> effecten van de luchtvaart in Europa, namelijk ETS.

Een derde element zijn de luchthaventarieven op Schiphol. Deze luchtvaarttarieven bevatten al een component die het aantrekkelijker maken om met schonere en stillere vliegtuigen te vliegen.

Kortom: de marktmechanismes die bestaan werken.

2. Transavia vindt dat een enorme duurzaamheidsslag kan worden gemaakt indien er in Europa een *Single European Sky* wordt gerealiseerd. Daardoor worden vliegroutes korter, het aantal *Air Traffic Management* (ATM) vertragingen verkleind worden en daarmee een enorme CO<sup>2</sup> reductie bewerkstelligd. Uit onderzoek volgt dat een *Single European Sky* voor een reductie van 10% CO<sup>2</sup> uitstoot zorgt!<sup>5</sup> Dat percentage is enorm en het realiseren daarvan zou een enorme stap zijn in het verduurzamen van de luchtvaartsector in aanvulling op de bestaande mechanismen.

---

<sup>4</sup> Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid: *Effecten van de vliegbelasting, Gedragsreacties van reizigers, luchtvaartmaatschappijen en luchthavens, 2011.*

<sup>5</sup> IATA and ERAA: *A Blueprint for the Single European Sky* – February 2013