

Betreft: Internetconsultatie Differentiatie vliegbelasting

Datum 24-2-2025

Geachte ,

Dank voor de gelegenheid voor onze reactie op de Differentiatie vliegbelasting.

Hieronder gaan we in op de vijf vragen die in de consultatie worden voorgelegd.

Vraag 1 van 5 *Vindt u dat lange vluchten (>2.500 km) zwaarder belast moeten worden dan korte vluchten (<2.500 km)?*

Juist de langste vluchten belasten

Tachtig procent van de CO₂-uitstoot komt van de twintig procent langste vluchten. Een zwaardere belasting voor lange vluchten is daarom eerlijker.

Milieudefensie denkt dat in principe beprijzen per kilometer het beste model zou zijn. Een splitsing in twee afstandscategorieën met een grens op 2.500 km zou wat ons betreft geen passende indeling zijn.

Als er wordt gekozen voor een indeling via afstandscategorieën, dan zou er in ieder geval (ook nog) een categorie van boven de 4.000 km of 6.000 km moeten komen.

Gezien het feit dat het nu om een relatief beperkte verhoging gaat, en dat 80% van de CO₂ uitstoot op de lange afstand zit, is het waarschijnlijk het effectiefst om alle prijsverhoging op de lange afstand te doen neerdalen; dus geen verhoging voor de korte en middellange vluchten, maar juist boven de 4.000 of 6.000 km.

Vorm voorbereiden op verdere uitbreiding in de toekomst.

De beoogde verhoging is te laag. Het betekent ca 1/3 extra inkomsten, en dus -als je het zou uitsmeren over alle tickets - slechts een paar euro verhoging per ticket. Milieudefensie pleit ervoor om (zo snel mogelijk) de totale opbrengst van de luchtvaartheffingen te laten stijgen naar het niveau van de gederfde inkomsten door het ontbreken van accijns op kerosine en BTW op tickets: 2,3 miljard/jaar. Het zou goed zijn als de huidige vorm al zodanig wordt ingeregeld, dat deze verdere verhoging daaraan aansluiting kan vinden.

Milieudefensie pleit overigens in het kader van klimaatrechtvaardigheid ook voor een veelvliegers component. Wij hebben CE Delft gevraagd de berekeningen daarover een factsheet uit te leggen, en stellen die factsheet graag beschikbaar voor verdere uitwerking.

Vraag 2 van 5 . *Vindt u dat zeer korte vluchten (<500 km) extra belast moeten worden in de vliegbelasting ten opzichte van andere vluchten?*

Nee, er moeten wat Milieudefensie betreft andere beleidsinstrumenten worden ingezet om deze zeer korte vluchten tegen te gaan. Wat ons betreft worden ze verboden.

De externe kosten voor lange afstandsvluchten komen het minst tot uitdrukking in de huidige vliegbelasting, terwijl lange vluchten de meeste CO₂-uitstoot en niet-CO₂-effecten veroorzaken. Zo wordt voor de vliegreis naar Los Angeles slechts 3 tot 10% van de maatschappelijke kosten in rekening gebracht bij de reiziger, terwijl dit voor een korte vlucht naar Parijs zo'n 70% is. Het zwaarder belasten van deze vluchten heeft wat ons betreft dus prioriteit.

Vraag 3 van 5 *Vindt u dat zeer lange vluchten (>10.000 km) extra belast moeten worden in de vliegbelasting ten opzichte van andere vluchten?*

Zie ons antwoord op vraag 1: wij beschouwen vluchten boven de vier- of zesduizend kilometer al als zeer lange vluchten.

Vraag 4 van 5 *Vindt u dat voor specifieke landen of gebieden andere tarieven moeten worden gerekend dan het tarief waar zij op basis van hun afstand tot Nederland toe behoren? Zo ja, welke landen of gebieden moeten er volgens u verschillend belast worden in de vliegbelasting?*

Het belangrijkste is dat we eerlijk voor onze vervuiling gaan betalen, waarbij de prijs van de externe kosten van vliegen ook zo goed mogelijk wordt benaderd in de hoogte van de vliegbelasting. Daarom moeten we de belasting berekenen op basis van de afstand van de luchthaven van waar je vertrekt tot de luchthaven waar je voor je eindbestemming landt. Het is daarom belangrijk dat de afstandsindeling zo goed mogelijk de werkelijke kosten van een vlucht benaderd, waardoor de afstand tussen de vertrek- en aankomst luchthaven (van de eindbestemming) de meest logische keuze is. Daarom: geen uitzonderingen, ook niet voor de Nederlandse overzeese rijkdelen.

Vraag 5 van 5 *Vindt u dat alle soorten vluchten en passagiers gelijk moeten worden belast? Zo nee, welke passagiers en/of vluchten vindt u dat er verschillend belast of zelfs uitgezonderd moeten worden van de vliegbelasting?*

Ons uitgangspunt is dat er een klimaatrechtvaardig systeem komt; waarbij de vervuiler betaalt, en tegelijkertijd iedereen kan meedoen in de transitie. Daarom vinden wij:

A] dat de tarieven zodanig moeten worden verhoogd dat om te beginnen in ieder geval de gederfde inkomsten van ontbrekende accijns en btw wordt gerecupereerd (afbouw fossiele subsidies)

B] dat iedereen moet betalen voor de vervuiling en overlast van de eigen vliegreis. Wij pleiten er daarom voor dat ook aan transferpassagiers de kosten worden doorgerekend van de werkelijke externe kosten die zij veroorzaken. Onderzoek hierna laat zien dat deze eerlijke maatregel geen grote impact gaat hebben op hubfunctie.

C] dat veelvliegers een groter deel van de totale heffing gaan betalen. Door de tickettax (al dan niet met lange afstand component) wordt vliegen een stukje duurder. Maar wie gaat daardoor minder vliegen? Waarschijnlijk zijn dat jongeren en mensen met lage inkomens die zich nu soms een vliegvakantie kunnen veroorloven. Terwijl mensen hogere inkomens en zakelijke veelvliegers de tickettaks gewoon betalen en veel blijven vliegen. Dat is onrechtvaardig. Als klimaatbeleid gewone mensen op kosten jaagt en verworvenheden ontnemt, terwijl een elite gewoon zijn gang gaat, dan gaan de hakken in het zand.

Milieudefensie wil dat gewone mensen profiteren van ambitieus klimaatbeleid. Dat kan door een tickettaks die stijgt naarmate mensen vaker vliegen. Wij hebben CE Delft gevraagd de berekeningen daarover een factsheet uit te leggen, en stellen die factsheet graag beschikbaar voor verdere uitwerking.

D] We kunnen ons ook voorstellen dat er een verdere differentiatie komt naar businessclass vs. Economy class reiziger. De uitstoot per businessclass reiziger is drie keer hoger dan die van een economy class reiziger en moet dus navenant hoger worden belast.

E] Voor reizigers met privévliegtuigen moet een speciale regeling komen. Het is niet te verteren en niet uit te leggen als lijnvluchtpassagiers wel meer voor hun uitstoot moeten gaan betalen en privévluchten niet. Hun uitstoot is een veelvoud van die van op lijnvluchten.

De speciale regeling moet er op toezien dat reizigers in privé vliegtuigen dermate veel gaan bijdragen dat het door iedereen wordt ervaren als rechtvaardig dat deze mensen met de sterkste schouders ook de grootse lasten gaan dragen.

Overigens kunnen we ons ook voorstellen dat deze lijn een specifieke aanpak wordt van een pakket dat privé-vliegtuigen gaat ontmoedigen. In die zin kan het ook een zelfstandig onderdeel worden van dit pakket, en zou niet noodzakelijkerwijs mee hoeven lopen in het huidige tarief-differentiatie proces, maar kan er op vooruitlopen.

F] Tot slot zou ook luchtvracht geen uitzonderingspositie meer moeten genieten en betrokken moeten worden in de vliegbelasting.

Met vriendelijke groeten,

Ton Sledsens

Sr. Policy Officer Climate Just Mobility