

## easyJet's positie m.b.t. de vliegbelasting in Nederland

### Vooraf

Alhoewel de Klankbordgroep een poging heeft ondernomen om tot een gezamenlijk standpunt te komen, verschillen sommige partijen van mening m.b.t. de vliegbelasting.

Ofschoon er wel degelijk raakvlakken in opinie zijn, heeft easyJet als lid van de Klankbordgroep onderstaande tekst opgesteld die onze standpunten weergeeft.

### easyJet's positie samengevat

- Het doel van de motie Tang is om de vliegbelasting te baseren op milieudruk en ze te linken aan afstand en vliegtuigtype.
- Dergelijke differentiatie komt onvoldoende tot uiting in de mechanismen besproken in de Klankbordwerkgroep.
- easyJet vindt dat de vliegbelasting:
  - beter rekening zou moeten houden met de problematiek van de opwarming van de aarde;
  - zou moeten gebaseerd zijn op (grootcirkel)afstand van de gevlogen route;
  - beter de verschillen in efficiëntie van verschillende vliegtuigtypen zou moeten reflecteren.

### Inleiding

De luchtvaartsector is voorstander van een beter milieu en initiatieven die daartoe leiden. Daarom investeert zij in een duurzame luchtvaart. De sector neemt verschillende maatregelen om de CO<sub>2</sub> uitstoot te verminderen. Zo wordt voor miljarden euro's geïnvesteerd in nieuwe vliegtuigen die milieuefficiënter presteren. Luchtvaartmaatschappijen vliegen door de jaren heen aanmerkelijk stiller en via innovatie wordt het gewicht aan boord verder gereduceerd. Daarnaast vindt er intensief onderzoek plaats naar zuiniger motoren en alternatieve brandstoffen waarmee in de toekomst kan worden gevlogen.

De luchtvaart wil samen met de overheid stappen zetten om te komen tot de invoering van een Europees Luchtruim. Als grenzen in de lucht verdwijnen, nemen vertragingen in de lucht af en kan er daardoor maar liefst 10% CO<sub>2</sub> bespaard worden. Verder bieden sommige luchtvaartpartijen (bv. easyJet) hun passagiers al een programma aan om de uitstoot van CO<sub>2</sub> te compenseren.

De luchtvaartsector is tegen de ingevoerde vliegbelasting. In tegenstelling tot de eigen inspanningen van de luchtvaartmaatschappijen levert deze belasting geen enkele bijdrage aan het milieu en ondergraaft ze daarnaast de specifieke concurrentiepositie van Schiphol en haar gebruikers doordat de belasting alleen geldt voor vertrekkende passagiers in Nederland. De luchtvaart ziet in een Europees werkbaar emissiehandelssysteem wel een deugdelijk alternatief om de effecten van de milieudruk tot uiting te brengen. Om stapeling van lastendruk te voorkomen dient de vliegbelasting te worden afgeschaft zodra het ETS-systeem voor de luchtvaart wordt ingevoerd.

### De basis van de belasting

Als er dan toch een taks moet worden ingevoerd, is easyJet van mening dat deze de impact op het milieu moet reflecteren. De belangrijkste milieu-uitdaging van het moment is de opwarming van de aarde. Om

deze reden moet de taks gebaseerd zijn op CO<sub>2</sub>, binnen de huidige juridische grenzen. Om dit te bereiken, moet de taks gerelateerd zijn aan vluchten, niet passagiers, en zouden transferverkeer en vrachtverkeer niet mogen worden uitgesloten.

### Afstand differentiatie

- easyJet is voor differentiatie o.b.v. van grootcirkelkilometerafstand tussen de luchthaven van (oorspronkelijk) vertrek en (uiteindelijke) aankomst zodat de belasting de milieu-impact van de luchtvaart beter reflecteert.
- Indeling in meerdere klassen (bv. 5-10) zou een alternatief kunnen vormen voor differentiatie per kilometer, mits er een *proportionele* differentiatie van het tarief wordt gehanteerd (langere vluchten betalen proportioneel meer omdat langere vluchten een hoger milieu-impact hebben).
- Tegen sombrero-indeling (easyJet gaat akkoord met andere luchtvaartmaatschappijen)

In de afstandswerkgroep halen sommige sectorgenoten boekingsystemen aan als een bezwaar tegen een afstandsgelateerde belasting. easyJet vraagt zich af tot op welke hoogte deze boekingsystemen een probleem vormen.

Immers, luchtvaartmaatschappijen updaten boekingsystemen op erg frequente basis met uiteenlopende prijsklassen voor een groot aantal routecombinaties. Het is onduidelijk voor easyJet waarom het eenmalig importeren van belasting gerelateerd aan afstand een hogere graad van complexiteit zou introduceren.

Daarenboven maken niet alle luchtvaartmaatschappijen gebruik van dergelijke boekingsystemen en is, mede door de opkomst van het Internet, het belang van dergelijke systemen afgenomen tijdens de voorbije jaren.

Bovendien is wat telt voor de consument de eindprijs die hij/zij betaalt en daarom kan een taks als een extra bedrijfskost worden beschouwd die dan wordt opgenomen in de kostencalculatie.

Het verbaast easyJet dat boekingsystemen worden aangewend als argument in deze materie, terwijl boekingsystemen enkel technologische 'connectorsystemen' zijn waarvan de functionaliteit voortdurend wordt aangepast. Volgens onze bronnen zit trouwens al een afstandsfunctionaliteit in boekingsystemen. We raden de Nederlandse overheid dan ook aan onafhankelijk advies in te winnen hieromtrent.

Verder stelt easyJet vast dat vele traditionele maatschappijen getrouwheidsprogramma's (FFP's) aanbieden die de klant exact aangeven wat de afstand is op hun vlucht (d.i. niet o.b.v landen).

Het Verenigd Koninkrijk is momenteel haar passagierstax (APD) aan het hervormen en zal een passagiersbelasting wijzigen tot een belasting per vlucht. Bovendien worden transferpassagiers wel belast in de hervormde taks.

easyJet heeft fundamenteel geen bezwaar tegen doorsnijding van landen, wel dat de klassen een te brede afstand overspannen. M.a.w. een kilometertaks of als alternatief, meer klassen met kleinere tariefsprongen kunnen hier uitkomst bieden.

### Type differentiatie

- De vliegbelasting is bedoeld om de kosten van milieueffecten tot uitdrukking te brengen in de prijzen van vliegtickets. De motie Tang strekt er toe de vliegbelasting meer te baseren op milieudruk door deze afhankelijk te maken van afstand en vliegtuigtype zodat deze differentiatie kan bijdragen aan het maatschappelijk begrip voor de vliegbelasting.
- easyJet is van mening dat de milieudruk en daarmee het maatschappelijk begrip voor de vliegtuigbelasting niet tot uitdrukking komt via de voorgestelde benaderingen voor differentiatie naar vliegtuigtype. Differentiatie volgens milieubelasting is volgens easyJet de juiste doelstelling, mits relevante maatstaven worden gehanteerd.

Er zijn wel degelijk verschillen wat betreft milieudruk voor verschillende combinaties vliegtuigtypes/motoren en een 'juiste' belasting zou hier rekening mee moeten houden.

### **Waarom komt de milieudruk niet voldoende tot uiting in de door CE Delft voorgestelde differentiatie naar vliegtuigtype?**

De Staatsecretaris heeft CE Delft opdracht gegeven te bezien of een indeling naar vliegtuigtypen is te maken op basis van milieukeukenmerken. Deze milieukeukenmerken zijn: NO<sub>x</sub>, Geluid en CO<sub>2</sub>. De sector heeft de indeling die CE Delft heeft gemaakt, bestudeerd en constateert dat deze indelingen geen juiste basis vormen voor een objectieve geloofwaardige indeling.

Enkel CO<sub>2</sub> is meest relevant als milieukeukenmerk voor een vliegtuiggerelateerde belasting, dus niet NO<sub>x</sub> en geluid. Immers, NO<sub>x</sub> uitstoot is een lokaal milieu-effect dat geen verband houdt met opwarming van de aarde, terwijl geluid al tot uiting komt in de Geluids Isolatie Schiphol (GIS) heffing en in de gedifferentieerde tarieven van Schiphol. Dubbele heffing is hier het gevaar.

Bovendien komt CO<sub>2</sub> naar voren in het CE Delft rapport als belangrijkste milieukeukenmerk voor milieu-impact. Een differentiatie o.b.v. vliegtuigtypes zou daarom moeten plaatsvinden gebruikmakend van CO<sub>2</sub> uitstoot-gegevens. easyJet stelt echter vast dat op dit ogenblik geen betrouwbare CO<sub>2</sub> data beschikbaar zijn om tot dergelijke classificatie te komen. Tot het ogenblik dat zulke data beschikbaar komen, ondersteunt easyJet de benadering van de Britse overheid om te differentiëren o.b.v. MTOW.

CE Delft stelt een mandje voor van de verschillende milieukeukenmerken die in een bepaalde verhouding meewegen voor de differentiatie naar vliegtuigtype. Echter uit de categorisering blijkt dat de verschillen in typen minimaal zijn maar in de praktijk wel leiden tot een verschillende belasting. Maatschappelijk is niet uit te leggen dat er indien met hetzelfde vliegtuigtype wordt gevlogen er toch een verschillend tarief wordt berekend. Bijvoorbeeld kan een passagier met hetzelfde vliegtuig (737-800, A320) naar dezelfde bestemming afhankelijk van de weging een verschillend belastingtarief betalen.

Individuele inspanningen van luchtvaartmaatschappijen komen niet tot uitdrukking in een milieu-differentiatie naar vliegtuigtype. Bijvoorbeeld inspanningen die toezien op een fuelefficiënte of geluidefficiënte vluchtuitvoering. Een vliegtuig dat een stillere landingsprocedure of een efficiënter gevlogen bocht vliegt is minder milieubelastend dan hij naar type theoretisch is ingedeeld.

**Concluderend** stelt de sector dat de verschillende luchtvaartpartijen vanuit mededinging gedreven, initiatiefrijk zijn om de nodige maatregelen te nemen ten behoeve van het milieu. De maatregelen van de overheid kenmerken zich echter als contraproductief en in negatieve zin ingrijpend in individuele operaties en luchtvaartmarkten zonder werkelijk oog te hebben voor het milieu.