

Luchtvervuiling vliegverkeer - Kerosine en CO2

Pagina menu

- De vervuiler betaalt niet
- Kerosine en CO2

- Persoonlijk energieverbruik
- Belastingvrijstelling

De vervuiler betaalt niet

Steen en been klagen luchtvaartmaatschappijen over de stijging van de landingsrechten op Schiphol. Dat is nogal brutaal, want dank zij allerlei belastingvrijstellingen is hun totale lasten druk bijzonder laag. Mede daardoor groeit de sector onstuimig en draagt zij steeds meer bij aan problemen zoals geluidsoverlast en klimaatverandering. De Europese Commissie wil van de luchtvaartsector een normale bedrijfstak maken.

De vervuiler betaalt? Toch? Niet in de luchtvaart.

Vliegen wordt steeds goedkoper.

Voor een paar tientjes zit u zo in Barcelona of Londen.

Mooi voor de portemonnee, maar minder mooi voor het milieu.

Wist u dat vliegtickets BTW-vrij zijn?

En dat op kerosine geen accijns zit?



Kerosine en CO2

Vliegtuigen leveren een grote bijdrage aan het broeikas effect. Vliegtuigen zijn extra schadelijk, door de grote hoogte waarop ze uitlaatgassen zoals CO₂ uitstoten. Een grote bijdrage wordt daarnaast geleverd door het ontstaan van bewolking; de strepen in de lucht (contrails) en de sluierbewolking (cirrus) die zich daaruit vormt. Bovendien wordt er door de lage prijzen steeds meer én over steeds grote afstanden gereisd. Dat betekent extra vervuiling.

Het verbranden van 1 liter brandstof levert 2,5 kilo CO₂, doordat de koolstof (C) zich bindt

aan zuurstof (O) uit de atmosfeer. Vanwege de bovengenoemde bijeffecten moeten vermenigvuldigen we deze kilo's met een factor 2,7. Die factor is berekend door het IPPC (Intergovernmental Panel on Climate Change). Het IPPC is een internationale groep onderzoekers die op ad hoc-basis rapporteert en adviseert over klimaatverandering en

broeikaseffect. Nieuwe gegevens wijzen op een nog groter effect door de hoge cirrusbewolking.

Ter vergelijking:

- Vliegreis naar Rio de Janeiro = 4365 kilo CO₂
- Huishoudelijke uitstoot per Nederlander = 1230 kilo CO₂ per jaar
- Met de bus naar Parijs = 20 kilo CO₂
- 2 Personen met de auto naar Faro = 350 kilo CO₂
- Met de snelle trein naar Nice = 160 kilo CO₂
- Op de fiets naar Texel = 0,0...

Persoonlijk energieverbruik

Om een indruk te geven van het klimaateffect van de vliegreis vergelijken we dit met de 'huishoudelijke uitstoot'. Dit is de uitstoot ten gevolge van energieverbruik in en om de woning, voornamelijk verwarming, warm water en electriciteit. Dit is gemiddeld per Nederlander 1230 kilo CO₂ per jaar. De gemiddelde wereldburger heeft "recht" op 300 kilo CO₂ per jaar. Dat is de hoeveelheid broeikasgassen die we verantwoord kunnen uitstoten gedeeld door alle wereldburgers.

(bron: RIVM Milieuverkenningen/CBS)

Belastingvrijstelling

Bus en treinpassagiers betalen via hun ticket accijns op benzine en BTW, luchtreizigers betalen deze belastingen niet. We hebben de belastingvoordelen hier op een rij gezet. Als de luchtvaartsector evenveel accijns zou betalen als automobilisten op benzine, zou dat de Nederlandse staat in 2002 zo'n 2,6 miljard euro opgeleverd hebben; voor de Europese Unie ging het om 33,6 miljard euro. Bij de BTW-vrijstelling gaat het om nog veel grotere sommen. Die bedragen moeten nu door andere sectoren en gewone burgers worden opgebracht.

De belastingvrijstellingen voor de luchtvaart hebben hun oorsprong in de eerste helft van de twintigste eeuw, toen de sector nog jong en kwetsbaar was. Accijnsheffing op vliegtuigbrandstof werd oneerlijk gevonden, omdat met deze accijnsen voornamelijk autowegen werden gefinancierd. Bovendien vormde het zeer hoge brandstofverbruik van vliegtuigen destijds een sterk argument voor vrijstelling. Vlak na de Tweede Wereldoorlog werd vliegen gezien als een belangrijk instrument ter bevordering van handel en vrede, waar een aanmoedigingspremie tegenover mocht staan. Sinds de Tweede Wereldoorlog is het luchtvaartverkeer in twee stappen geliberaliseerd, steeds op initiatief van de Verenigde Staten. Vlak na de oorlog sloot dit land een bilateraal verdrag met Groot-Brittannië, waarin werd afgesproken elkaars luchtvaartmaatschappijen niet met hogere tarieven te belasten dan de eigen, nationale maatschappijen. Dit modelverdrag werd door veel landen overgenomen, net als het nog liberaler 'Open Skies'-verdrag dat de Amerikanen in 1992 introduceerden. Inmiddels kan de sector op eigen benen staan. Een aantal landen wil het belastingstelsel graag moderniseren, maar weet zich tevens gebonden aan de bilaterale en internationale verdragen die daarvoor geen ruimte bieden.

Dit heet: volop zon

De eenwording van Europa kan uitkomst bieden. In 2002 oordeelde het Europese Hof van Justitie dat de 'Open Skies'-verdragen tussen de Verenigde Staten en landen van de Europese Unie onrechtmatig zijn, omdat tegenwoordig alleen de Europese Commissie gerechtigd is zulke handelsgerelateerde verdragen te sluiten. Aangezien de Europese Commissie geen partij was bij de oude luchtvaartverdragen, is zij daaraan niet gebonden. Deze positie geeft de Commissie de vrijheid een heel nieuw type verdrag te bepleiten met



daarin de uitdrukkelijke mogelijkheid om belasting te heffen. Europese coördinatie van

luchtvaartbelastingen heeft als bijkomend voordeel dat het tanken van brandstof buiten het belastinggebied veel minder aantrekkelijk wordt, waardoor de concurrentie-effecten beperkt zullen blijven.

De voorkeursbehandeling van de luchtvaart staat heden ten dage in schril contrast tot de schade die zij de maatschappij berokkent. Wereldwijd bedraagt het aandeel van de luchtvaart in de luchtvervuiling nu al zo'n vijf procent, maar dit kan binnen enkele decennia oplopen tot enkele tientallen procenten. De ontwikkeling van zuiniger motoren verloopt veel te traag om de spectaculaire groei van de luchtvaart te kunnen compenseren.

