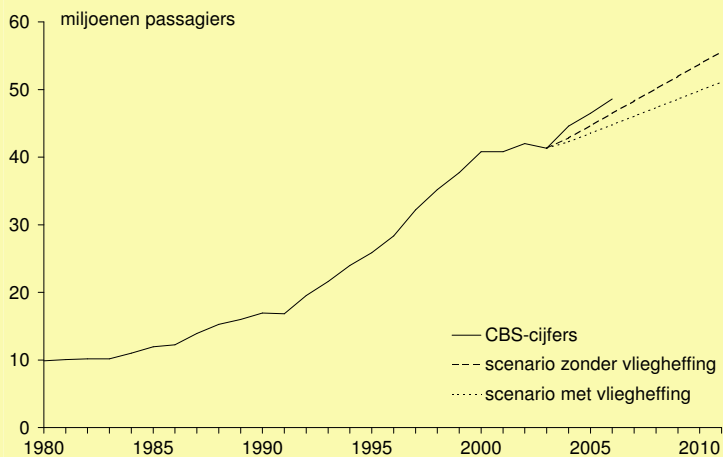


Wat zijn de effecten van de vliegbelasting?

Per 1 juli wordt een heffing op passagiers die vertrekken van de 5 grootste Nederlandse luchthavens ingevoerd; vertrek van passagiers van kleinere luchthavens, transferverkeer en vracht worden niet belast. De heffing wordt gedifferentieerd naar bestemming. Naar landen van de Europese Unie en voor afstanden korter dan 2500 km wordt het tarief 11,25 euro. Dit betreft niet alleen vluchten naar Londen, Parijs en Rome, maar ook bijvoorbeeld naar Istanbul en het noorden van Marokko en Tunesië. Voor langere afstanden wordt een vier maal zo hoog tarief gerekend (45 euro). Wat zijn de effecten van deze nieuwe vliegbelasting op de werkgelegenheid en het milieu?

De nieuwe heffing verhoogt de jaarlijkse belastingopbrengsten met 0,4 mld euro. Hiervan betreft de helft heffingen op een terugreis naar het buitenland en komt dus ten laste van buitenlandse bedrijven en gezinnen. De vliegbelasting leidt tot een verbreding van de belastinggrondslag volgens het principe "de vervuiler betaalt". Ook vermindert deze de fiscaal gunstige behandeling van internationaal vliegen ten opzichte van andere vormen van vervoer; deze zijn immers niet vrijgesteld van accijns en btw.

Aantal passagiers van en naar Nederlandse luchthavens, 1980-2011



Uitgaande van een ticketprijs van 250 euro voor kortere afstanden en 1000 euro voor langere afstanden verhoogt de heffing de vliegticketprijs met ruim 4%. Voor goedkopere vluchten is het relatieve prijseffect groter. Deze prijsverhogingen kunnen leiden tot uitwijken naar nabijgelegen luchthavens in België en Duitsland. Dit is echter niet gratis: het voordeel van 11 of 45 euro moet worden afgewogen tegen de extra transportkosten en tijd. Ook kan het een tijdelijk voordeel zijn, als ook in België en Duitsland - net als in Engeland, Frankrijk en Nederland - een vliegbelasting wordt ingevoerd.

De afgelopen vijftig jaar is het aantal passagiers van en naar Nederlandse luchthavens vervijfvoudigd. Volgens analyse van Significance^a leidt invoering van de door het kabinet voorgestelde vliegbelasting tot jaarlijks 5 mln minder passagiers van en naar Nederlandse luchthavens. In termen van werkgelegenheid gaat het om 5 tot 10 duizend minder arbeidsplaatsen op en rond Nederlandse luchthavens. Dit vrijkomende arbeidsaanbod zal overigens op langere termijn grotendeels worden geabsorbeerd door de Nederlandse arbeidsmarkt. Ongeveer de helft van de 5 mln minder passagiers zal uitwijken naar luchthavens elders, zoals Niederrhein, Düsseldorf, Frankfurt en Brussel. Deze bestedingen gaan verloren voor de Nederlandse economie; daar staat tegenover dat de negatieve effecten in termen van geluidsoverlast, lokale luchtvervuiling en veiligheidsrisico's verminderen. De andere helft zal kiezen voor ander vervoer of minder reizen; dit laatste zal bijdragen aan enige vermindering van de mondiale CO₂-uitstoot.

^a Significance en SEO Economisch onderzoek, Effecten van verschillende heffingsvarianten op de Nederlandse luchtvaart, augustus 2007. Uitgaande van CBS-cijfers over 2003 worden een basisscenario voor 2003-2011 geschetst en varianten geanalyseerd; variant 1E-B (blz. 37-38) komt vrijwel overeen met de door het kabinet gekozen variant.