

De nieuwe vliegtaks, toonbeeld van eerlijkheid

Pieter Pauw (w.p.pauw@gmail.com)

Er is weer een indirecte klimaatbelasting op vliegen en dat doet stof opwaaien. Sinds 1 januari valt ook de luchtvaart onder het 'Emission Trading System' (ETS) van de EU. Luchtvaartmaatschappijen krijgen rechten op een bepaalde uitstoot van CO₂. Een maatschappij die minder uitstoot, kan zijn resterende rechten verkopen. Stoot het meer uit, dan moet het extra rechten inkopen. Het doel van dit systeem is tweeledig. Enerzijds wordt de CO₂ uitstoot van deze zware vervuiler aan banden gelegd. Anderzijds de inkomsten hiervan gebruiken voor financiering van aanpassing aan klimaatverandering in ontwikkelingslanden. Dit laatste is feitelijk compensatie. Want ontwikkelingslanden hebben last van klimaatverandering die door Westerse landen wordt veroorzaakt. Er zijn in VN verband afspraken om hen vanaf het jaar 2020 te compenseren met jaarlijks 100 miljard dollar.

Luchtvaartmaatschappijen weten dat zij ongelooflijk veel CO₂ uitstoten, maar buitelen over elkaar heen in hun kritiek op het ETS systeem. Het zou slecht zijn voor de concurrentiepositie van Europese maatschappijen. Het zou op het verkeerde moment komen, omdat maatschappijen het al zo moeilijk hebben met de kwakkelende economie en de hoge brandstofprijzen. Niet-Europese maatschappijen die Europese luchthaven aandoen moeten ook betalen, maar willen dat niet. Met olopende internationale conflicten tot gevolg. De CEO van Airbus stelde daarop: 'Wat begon als een oplossing voor het milieu, is nu een bron van mogelijke handelsconflicten geworden'. Het zou zelfs 200 banen kunnen kosten, volgens een recent rapport van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Is dit allemaal terecht? Nee. De soep wordt niet zo heet gegeten als deze volgens de luchtvaartindustrie wordt opgediend. De luchtvaartmaatschappijen hoeven dit jaar slechts 15% van hun uitstootrechten te kopen, de rest is gratis. Een vliegticket wordt slechts enkele euro's duurder. Daarnaast kan ik mij niet meer herinneren dat luchtvaartmaatschappijen niet klaagden over het 'kwakkelen'. Maar het eerdergenoemde Airbus verkocht een recordaantal vliegtuigen in 2011. Het aantal passagiers van Schiphol steeg vorig jaar met 10% tot bijna 50 miljoen. De winst was 194 miljoen euro. En wat betreft die brandstofprijs: die is hoog (tijdens mijn schrijven US\$ 124 per vat). Maar die is al jaren hoog, en die gaat volgens de Nederlandse Organisatie voor de Energiehandel ook niet meer naar beneden. Slim management past zijn bedrijfsstrategie daarop aan. Heeft het dat niet gedaan, en durft het nu toch te klagen over het ETS kostenpostje, dan moeten die 200 man die hun baan dreigen te verliezen vandaag nog eisen dat het management opstapt.

Want de grap is: anders dan u en ik, betalen luchtvaartmaatschappijen helemaal niet veel voor hun brandstof. In het verdrag van Chicago is afgesproken om internationaal geen belasting te heffen op brandstof. Volgens CE Delft en Ecofys betaalde de luchtvaartindustrie in 2010 voor een liter brandstof voor personenvervoer maar liefst 71 eurocent minder dan wij aan de pomp. De totale brandstofsubsidie van de Nederlandse staat voor de luchtvaart bedroeg daarmee 1.7 miljard euro. Ik mag hopen dat de genoemde studie op tafel ligt in het Catshuis.

Ook het verhaal over de verslechterende concurrentiepositie klopt niet. Voor de vroegere Nederlandse vliegtaks ging die vlieger nog enigszins op. Want mensen konden eenvoudig uitwijken

naar buurlanden (Duitsland heeft nu trouwens zo'n taks, net als bijvoorbeeld Oostenrijk). Maar het ETS geldt voor alle luchtvaartmaatschappijen die de EU aandoen, zowel die van de lidstaten als die van de rest van de wereld. De EU is groot, daar kun je moeilijk omheen vliegen. Zeker omdat Noorwegen, IJsland en Liechtenstein ook al mee doen. Wil een maatschappij uit concurrentieoverwegingen de ticketprijs niet verhogen, dan kan het nog altijd de kosten drukken door niet meer met halflege vliegtuigen te vliegen, zuinigere vliegtuigen in te zetten, strenger toe te zien op het gewicht van (hand)bagage, etc.

Door de opname van vliegverkeer in het ETS laat de EU zien dat zij kennis van zaken heeft. En ze neemt haar verantwoordelijkheid. Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu berekende dat de methode de CO₂ uitstoot drastisch verlaagt. Wetenschappers van bijvoorbeeld de Universiteit van Oxford pleiten al jaren voor het toepassen van het 'vervuiler betaalt' principe op vliegverkeer. Volgens de 'high-level' adviescommissie over klimaatfinanciering van de Verenigde Naties is dit een goede manier voor Westerse landen om geld op te brengen voor de financiering van adaptatie aan klimaatverandering in ontwikkelingslanden.

De eerder genoemde 100 miljard is eenvoudigweg een schadevergoeding, en moet betaald. Dat geld kan bij elkaar geharkt worden met innovatieve mechanismen, zoals hierboven beschreven. Dan betaalt de vervuiler. Wie niet vliegt, betaalt niets. Zonder dit soort mechanismen moet er meer van ons belastinggeld betaald worden. Daar ben ik geen voorstander van.