



Parlement en Wetenschap

VLIEGTAKS EN GEDRAG

Deze factsheet is tot stand gekomen in het kader van de samenwerking tussen de Tweede Kamer, de KNAW, NWO, VSNU en de Jonge Akademie.

11 juli 2019

Auteur: Bart van Wee, TU Delft

Stellingen over het onderwerp ‘vliegtaks en gedrag’.

1. Gedragseffecten hangen af van de schaal waarop de vliegtaks wordt ingevoerd.

Als alleen Nederland een vliegtaks invoert, zijn de effecten op het totaal aantal vluchten in Europa kleiner dan wanneer ook concurrerende luchthavens in buurlanden dat doen.

2. Vraaguitval is bij zakelijke reizigers veel lager dan bij mensen die privé reizen

Als vliegtickets 1% duurder worden, daalt de vraag naar luchtvaart voor zakelijke reizigers met ongeveer 0,7% voor korten en middellange afstanden, en met 0,3% voor lange afstanden. Voor niet-zakelijke reizigers liggen deze waarde op 1,5 en 0,8% (Geilenkirchen et al. (2010), Effecten van prijsbeleid in verkeer en vervoer. Kennisoverzicht. Den Haag / Delft: PBL / CE Delft

3. Hogere belastingen op vliegen leveren welvaartswinst op.

Luchtvaart is nu erg goedkoop. Er zitten in geval van de internationale luchtvaart geen heffingen op kerosine en geen BTW op tickets, en vaak worden luchthavens financieel gesteund. Daardoor maken mensen veel vluchten die voor die mensen minder opleveren, dan dat die vluchten voor de maatschappij kosten. Het gaat dan niet alleen om de kosten voor de bedrijven die de vluchten aanbieden, maar ook voor de maatschappij (onder andere: CO2-emissie, geluidhinder). Op dergelijke vluchten maakt de maatschappij dus ‘verlies’. Hogere heffingen beperken dat verlies, en verhogen daarmee de welvaart.

4. Hogere heffingen op luchtvaart kunnen op Europese schaal goed worden ingevoerd.

Idealiter worden hogere heffingen wereldwijd ingevoerd, zeker als deze tot doel hebben CO2-emissie te belasten. Maar mondiale invoering blijkt bijzonder moeilijk te zijn. Dat roept de vraag op of invoering op kleinere schaal haalbaar is. Uit een oudere publicatie van CE Delft blijkt dat Europese invoering goed mogelijk is, en dat de ‘nadelen’ van invoering in alleen de EU beperkt zijn.

5. Er zijn meerdere instrumenten voor heffingen op de luchtvaart dan de vliegtaks alleen.

Andere opties zijn: (1) accijns op kerosine; (2) emissieheffing (in verschillende vormen); (2) handel in emissierechten. Zie KIM-rapport Belastingen en heffingen in de Luchtvaart, 2010, Den Haag: Kennisinstituut voor mobiliteitsbeleid. Dergelijke instrumenten hebben allen voor- en nadelen, en moeten in hun onderlinge samenhang worden bekeken.

Disclaimer: De Jonge Akademie, KNAW, NWO, TNO en VSNU bemiddelen tussen parlementaire kennisvraag en wetenschappelijk kennisaanbod. De informatie in het kader van Parlement en Wetenschap is afkomstig van vooraanstaande wetenschappers, maar niet onderworpen aan peer review en niet door de wetenschapsorganisaties geverifieerd.



Tweede Kamer
DER STATEN-GENERAAL

