

Verklaring van Antwerpen

over belastingen in de luchtvaartsector

De luchtvaart levert een grote bijdrage aan de uitstoot van broeikasgassen. Weliswaar is de broeikasgasuitstoot vanuit vliegtuigen 'slechts' drie procent¹ van de totale mondiale uitstoot. Maar vergeleken met het aandeel van de luchtvaart aan het Bruto Mondiaal Product van ongeveer een half procent², is de klimaatimpact zeer fors.

In Noordwest Europa heeft de luchtvaart een aandeel van ruim tien procent in de nationale emissies van broeikasgassen.

De groei van de uitstoot door de luchtvaart is enorm. Vergeleken met 1990, zijn de emissies al met 100% gestegen³. Dit staat in schril contrast met de Kyoto reductiedoelstelling van 8% of de EU doelstelling van 30% reductie na 2020. Als Europeanen zo vaak en zo gemakkelijk in het vliegtuig blijven stappen als nu in West Europa gebeurt, is het behalen van de EU klimaatdoelstellingen doelen onhaalbaar⁴.

De luchtvaart is bovendien een belangrijke veroorzaker van geluidsoverlast en vervuiling. Miljoenen europeanen lijden onder het het lawaai van vliegtuigen, met name 's nachts.

Dat de groei van de luchtvaart nog altijd wordt geschraagd door het ontbreken van belastingen op tickets en brandstof is daarom in tegenspraak met het milieu- en transportbeleid van de EU. Het is daarom hoog tijd om werk te maken van het invoeren van BTW op vliegtickets (ticketheffing) en belasting op kerosine (brandstofaccijns). Omdat het zicht op internationale of Europese coördinatie ontbreekt mag er niet langer gewacht worden.

Wij roepen daarom onze partijgenoten, collega parlementariërs, regeringen en burgers van Europa op de handen ineen te slaan en:

1. Het voorbeeld van het Verenigd koninkrijk en Nederland te volgen door een ticketheffing in te voeren. Op termijn moet deze op een met de BTW vergelijkbaar niveau komen.
2. Kopgroepen te vormen van landen die accijns heffen op de kerosine die wordt gebruikt in het binnenlandse en het onderlinge vliegverkeer.

Deze stappen moeten worden uitgevoerd samen met een actief Kyoto-beleid dat grenzen stelt aan de CO2 uitstoot door de luchtvaartsector. Het alleen opnemen van de luchtvaart in het Kyoto-Emissiehandelssysteem is niet genoeg. Dan gaat de groei van de luchtvaart door en loopt onze samenleving in alleen maar sneller tegen de uitstoot limieten aan.

¹ EU COM(2005) 459.

² Eurostat, Statistics in Focus 37/2005: The Air Transport Sector in the European Union.

³ This figure results from the well-known and safe 86 % (1990-2004) plus a figure that is based on the average increase of the years 2003/2004 (7.5 % p.a.) (see EEA Technical Report 6/2006; Eurostat News Release 11/2007).

⁴ Tyndal 2005, Growth Scenarios for EU and UK aviation – contradictions with climate policies