

Een internationale luchtvaarttaks kan ons redden

TIM VANQUAETHEN



Elk jaar gaan miljoenen mensen op reis, liefst naar exotische bestemmingen. Elk jaar zijn het er meer en almaar vaker wordt de afstand overbrugd met het vliegtuig, zelfs voor relatief korte trajecten. Dit zorgt ervoor dat de luchtvaartsector vandaag behoort tot één van de snelst groeiende sectoren ter wereld. Daar is ook een schaduwkant aan verbonden want inmiddels weten we dat de uitstoot van vliegtuigmotoren ons niet verder helpt met het klimaatprobleem, integendeel. Als snelst groeiende bron van CO₂-uitstoot zou de luchtvaartsector dus wel haar steentje moeten bijdragen om het probleem aan te pakken. Dat zou tegelijk de eerlijke concurrentie in de bredere transportsector bevorderen.

Hier en daar kan u al bijbetalen om de uitstoot van uw reis te 'compenseren' of de klimaatimpact ervan te beperken maar daar zit net het probleem. Voorlopig gebeurt die bijdrage vrijwillig. Een taks is in dit geval het aangewezen middel om een verandering van onze reisgewoontes te stimuleren voor de gehele bevolking, al moet dat wel correct gebeuren. Natuurlijk komt er bij een correcte invoering van een taks wel het één en ander kijken.

Luchtvaart kent geen grenzen

Dat mag u vrij letterlijk interpreteren. Elk vliegtuig in de lucht, waar het ook opstijgt, zorgt voor meer CO₂-uitstoot. Het betekent dat een taks in ons Belgenlandje weinig effect heeft als mensen de grens oversteken om die te ontwijken. We hebben te kampen met een grensoverschrijdend probleem en dat vraagt zonder meer om een grensoverschrijdende oplossing. In een ideale wereld doet elk land mee en hanteren ze allemaal hetzelfde belastingtarief maar zo makkelijk is het niet.

Er zijn bilaterale verdragen – afspraken tussen landen – die de invoering van een luchtvaarttaks op wereldwijde basis heel complex maken, tenzij de betrokken overheden unaniem akkoord gaan. Die verdragen werden trouwens niet getekend om een aanpak van het klimaatprobleem in de weg te

staan maar eerder om vrije handel zonder extra belastingen te bevorderen.

Een tweede dilemma is dat een aanzienlijk aantal landen sterk afhankelijk is van toerisme voor hun economie. Helaas bereikt het leeuwendeel van de toeristen die specifieke landen nu net met het vliegtuig. Ook met hen moet de wetgevende macht rekening houden wanneer ze een voorstel schrijven of we krijgen hen simpelweg niet aan boord. Denk bijvoorbeeld aan wat we kunnen doen met de belastingspaarpot die tot stand komt door invoering van de taks. Daar kunnen overheden klimaatvriendelijke alternatieven goedkoper mee maken, zoals een treinticket naar je vakantiebestemming.

Bovendien raak je twee vliegen in één klap met dat soort maatregelen. Mensen zullen meer geneigd zijn om een voorstel voor een luchtvaarttaks te steunen als het gesubsidieerde treinticket goed is voor de portemonnee.

De Europese Unie wil alle hens aan dek

Al zijn dat er niet veel, en dan gaat het over middelen om de taks in te voeren op Europees niveau. De Europese Unie mag dan wel het klimaatakkoord van Parijs ondertekend hebben, ze heeft het wettelijk gereedschap om haar belofte na te komen niet sterk in handen.

Binnen de EU hebben alle lidstaten controle over hun eigen belastingen. Dat werd enkele decennia geleden bepaald en landen die lage belastingen willen behouden, zullen niet snel bereid zijn om die soevereiniteit – vrijheid – af te staan. Gelukkig moet dat niet om een taks op Europees niveau te coördineren. Wat de Unie volgens het Verdrag voor de Werking van de EU (VWEU) namelijk wel mag doen, is indirecte taksen invoeren. Zo kennen we er al één onder de vorm van de BTW.

Toch vormt die wetgeving een tweesnijdend zwaard, aangezien er opnieuw een unanieme goedkeuring nodig is in het Europees Parlement om

indirecte belastingmaatregelen te introduceren. Als we de kansen op een Europese luchtvaarttaks willen vergroten, dan zullen onderhandelaars rekening moeten houden met de noden en bezorgdheden van elke lidstaat. Alleen op die manier kunnen alle landen op dezelfde lijn zitten en dat is nu eenmaal essentieel.

Een lichtpuntje in het duister toont zich in de vorm van nationale voortrekkers. Het Verenigd Koninkrijk heeft al jaren een soort instapbelasting die met enkele aanpassingen voldoet aan de nieuwe belastingvorm. Ook Nederland plant een herintroductie van hun luchtvaarttaks die geschrapt werd in 2008. Een internationale samenwerking betekent voor die landen dat ze de belastingstelsels enkel moeten afstemmen op mekaar.

Genezen is moeilijker dan voorkomen

Dat is de conclusie. Als we erin slagen om op korte termijn een taks in te voeren, dan kan het tarief ervan al bij al wel meevallen en leveren we toch een mooie bijdrage aan de oplossingen voor de klimaatverandering. Het is immers niet de bedoeling dat vliegen naar een bepaalde bestemming opnieuw een exclusief privilege wordt voor de rijken in onze samenleving.

Daarbovenop kunnen we ook de indirecte gevolgen voor andere sectoren inperken als we tijdig handelen. Internationaal toerisme moet niet lijden onder de invoering van een taks en kan er op termijn zelfs de vruchten van plukken als de overgang naar duurzame alternatieven gestimuleerd wordt.

Er is veel werk aan de winkel en er is ook nood aan politieke moed om deze operatie op gang te brengen. In tussentijd is het van belang dat we allemaal twee keer nadenken voor we een vliegtuigreis boeken naar eender welke bestemming. Korte tot middellange afstanden moeten we zoveel mogelijk afleggen met de bus of de trein, lange afstanden kunnen we het best volledig vermijden. U hoeft per slot van rekening niet ver te reizen om de wereld te ontdekken. •

De masterproef: Possibilities of a Carbon Tax for the Commercial Aviation Sector, geschreven voor het behalen van de graad van LL.M Master of Laws in International Business Law aan de Universiteit Gent, bespreekt al het voorgaande en nog veel meer.

Tim Vanquaethem

