

Luchtvaartmaatschappijen zullen vanaf 2024 meer betalen voor hun uitstoot. Maar dat langeafstandsvluchten, met de grootste uitstoot, gevrijwaard blijven, stuit op onbegrip.

1Wat is er beslist?

Luchtvaartmaatschappijen in Europa zullen vanaf 2024 meer moeten betalen voor hun CO₂-uitstoot. De Europese lidstaten, de Commissie en het Parlement hebben woensdag een akkoord bereikt om het systeem van emissiehandel (ETS) aan te scherpen voor de luchtvaart. Luchtvaartmaatschappijen moeten vandaag al emissierechten bezitten voor elke ton CO₂ die ze uitstoten bij vluchten binnen Europa, maar kregen lang de meeste van die certificaten nog gratis. Bij de start van de 'derde fase' van het ETS (tussen 2013 en 2020) werd beslist om meer dan 80 procent gratis rechten uit te delen, en tegen 2019 dekten die nog steeds 44 procent van de CO₂-emissies (zie grafiek).

Onder de nieuwe Europese wet worden de gratis rechten tussen 2024 en 2026 geleidelijk aan verminderd, waardoor luchtvaartmaatschappijen alle uitstootrechten zullen moeten aankopen op de Europese koolstofmarkt. Er zullen wel nog gratis rechten worden uitgedeeld aan maatschappijen die duurzame (maar ook duurdere) brandstoffen (SAF's) in plaats van gewone kerosine gebruiken. Daarnaast zullen luchtvaartmaatschappijen voor het eerst ook andere emissies moeten rapporteren, waarvan de impact op het klimaat volgens een studie van de Commissie minstens even groot is als die van de CO₂-uitstoot.

2Hoe moet dit de klimaatimpact van de luchtvaart verkleinen?

Luchtvaart, voor covid nog goed voor 3,7 procent van de Europese CO₂-uitstoot, valt al sinds 2012 onder het systeem van emissiehandel. Maar omdat er veel rechten gratis worden toegekend en de prijs van CO₂ jarenlang laag was, bleef de impact op de sector beperkt. De totale uitstoot onder het ETS daalde wel jaar na jaar, maar de emissies van luchtvaartmaatschappijen groeiden tussen 2013 en 2019 (voor corona de sector in een diepe crisis duwde) met 27 procent. Efficiëntiewinsten door nieuwe en zuiniger vliegtuigen in te zetten, waren niet groot genoeg om de sterke groei bij te benen.

Vandaag liggen er nog geen economisch haalbare en kant-en-klare technologische oplossingen klaar om de luchtvaart drastisch te vergroenen. Maar door gratis rechten af te bouwen en het feit dat de koolstofprijs onder het ETS de laatste twee jaar meer dan verdrievoudigd is, moet investeren in groenere technologie een pak aantrekkelijker worden.

Luchtvaarteconoom Wouter Dewulf (UA) merkte eerder al op dat met een aangescherpt ETS het principe van 'de vervuiler betaalt' voor het eerst echt in de praktijk wordt gebracht. Want in tegenstelling tot de vlakke vliegtaks die sommige landen al heffen (waaronder België), loopt het prijskaartje op, naargelang er verder of minder zuinig gevlogen wordt.

3 Zal een ticket duurder worden?

Het effect van het ETS op de prijs van vliegtickets was lang verwaarloosbaar, besloot een studie van het Prijzenobservatorium in 2019. Maar dat zal nu onvermijdelijk veranderen. Betaalden luchtvaartmaatschappijen in 2019 alles samen 950 miljoen euro voor de aankoop van emissierechten, dan zou dat door de gestegen CO₂-prijs (die is ruwweg verdrievoudigd sinds begin 2020) al meer dan 2,5 miljard - euro zijn, becijferde de Europese belangenorganisatie Airlines4Europe. Tegen 2025 kan dat bedrag oplopen tot zo'n 6 miljard euro, klinkt het.

Maatschappijen rekenen die extra kosten door in de ticketprijs. Een gemiddeld vliegticket zal zo'n 6 euro duurder worden, becijferde de milieucmissie van het Europees Parlement deze zomer. Een studie van consultant Oxera, in opdracht van de Europese luchthavenkoepel ACI, verwacht een prijsstijging van 8 à 9 procent tegen 2030. Milieukoepel Transport & Environment ziet de prijs van een vliegticket tussen Parijs en Athene tegen 2030 stijgen met ruim 40 euro. Maar dat hangt allemaal af van de afstand, de evolutie van de CO₂-prijs en hoeveel rechten een maatschappij moet kopen.

4Wat met langeafstandsvluchten?

De nieuwe wet heeft een opmerkelijke alliantie van critici op de been gebracht. Milieugroep Transport & Environment en Michael O'Leary - de man die met Ryanair Europeanen spotgoedkoop leerde vliegen - hielden vorige week een gezamenlijke persconferentie om de grootste lacune in het vernieuwde systeem aan te klagen: dat alleen vluchten binnen Europa worden geviserd. Hoewel meer dan de helft van de Europese luchtvaartemissies wordt veroorzaakt door langeafstandsvluchten, naar de VS of Azië bijvoorbeeld, blijven ze buiten schot van het ETS.

Zij vallen onder Corsia, het CO₂-compensatieprogramma van de VN, dat veel minder streng is. In 2026 zal dat systeem wel worden geëvalueerd, en kunnen vertrekkende langeafstandsvluchten alsnog opgenomen worden onder het ETS. De uitzondering kwam er op vraag van enkele grote maatschappijen, zoals Air France-KLM, Lufthansa en British Airways, die vreesden anders concurrentiekracht te verliezen in de wereldmarkt.

Maar net het feit dat ze ongemoeid blijven, leidt tot oneerlijke concurrentie, zegt dan weer O'Leary, die met Ryanair alleen binnen Europa vliegt. Het maakt ook dat een familie van vier, die in 2030 van Parijs naar Athene vliegt, ruwweg veertien keer meer zal

betalen voor haar uitstoot dan een zakenreiziger die in zijn eentje vier keer per jaar tussen Parijs en New York vliegt, berekende Transport&Environment.

Korneel Delbeke

Copyright © 2022 Mediahuis. All rights reserved