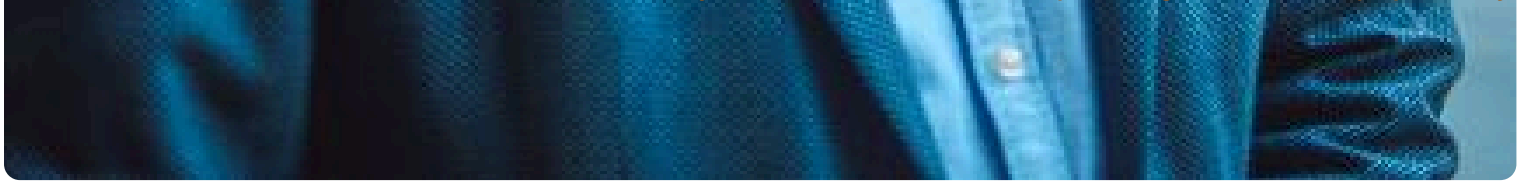


Het kortste interview. Wouter Dewulf - 'Doorrekenen milieuheffing is transparant'







Vanaf vandaag rekt luchtvaartmaatschappij Lufthansa, de moedermaatschappij van Brussels Airlines, milieueffingen van 1 tot 72 euro door voor vluchten van volgend jaar. Een goede zaak volgens transporteconoom Wouter Dewulf.

Waarom doet Lufthansa dit?

"Eerst en vooral is het belangrijk om te vermelden dat de basisprijs van tickets niet stijgt. Wel worden ze beter opgedeeld: naast de basisprijs, kostprijs voor een valies, luchthaventaks en federale vliegtaks komt daar bij Lufthansa ook een milieueffing bij. Dat is geen taks, maar een deel van de ticketprijs. Zo probeert het bedrijf de consument meer inzicht te geven op de impact die hij of zij heeft door het kopen van een vliegtuigticket. Het geeft dus meer transparantie.

"Daarnaast wapent het Lufthansa voor de toekomst, wanneer de impact van milieumaatregelen groter wordt. Het zal dan kunnen zeggen: 'Het zijn wij niet die de ticketprijzen verhogen, wel de overheidsmaatregelen die maken dat de 10 euro milieueffing die we nu vragen 20 euro is geworden.'"

Lufthansa verwijst inderdaad expliciet naar de maatregelen die de Europese Unie nam om haar milieueffing te verklaren. Over welke gaat het?

"Eerst en vooral is er het European Trading Scheme (ETS). Daar zijn heel wat industrieën toe gebonden. Zij moeten in functie van hun uitstoot rechten kopen. Luchtvaart was daar altijd van vrijgesteld. Voor intra-Europese vluchten is afgesproken dat die gratis rechten stelselmatig zullen worden afgebouwd: volgend jaar voor 50 procent, vanaf 2026 wordt die regeling volledig afgeschaft. Dat wil zeggen dat luchtvaartmaatschappijen duizenden tonnen aan uitstoot zullen moeten afkopen.

"Stel dat een Airbus A320 van Brussel naar Malaga vliegt. Die verbruikt 5 ton kerosine en dit verbruik stoot 15 ton CO2 uit. Die 15 ton moeten worden afgekocht tegen 80 euro per ton. Tegen die huidige kostprijs komt dat neer op 1.200 euro. Of dus 10 euro voor elke van de 120 zetels die de maatschappij verkoopt.

"Daarnaast is er nog ReFuelEU. Dat heeft betrekking op alle vluchten die vertrekken vanuit Europa. Vanaf 2025 moeten die 2 procent SAF bevatten, dat is gerecycleerde brandstof. Het aanbod daarvoor is nog niet groot, terwijl de vraag groot is. Als gevolg daarvan is de prijs voor een kilogram SAF drie tot vier keer hoger dan de prijs voor een kilogram normale brandstof. Zeker voor lange vluchten kan dat heel duur worden.

"Maar vooral: dat percentage zal geleidelijk stijgen. Brandstofleveranciers moeten in 2030 6 procent SAF gebruiken en in 2050 70 procent. Die twee samen zullen de kosten enorm verhogen voor luchtvaartmaatschappijen."

Brussels Airlines, dat deel uitmaakt van Lufthansa, heeft al laten weten dat het ook milieuheffingen zal invoeren. Zullen de andere luchtvaartmaatschappijen volgen?

"Ik denk het wel. Lufthansa is marktleider in Europa en neemt het initiatief. Vergelijk het met de bankensector: als de grootste daar zijn rente verhoogt of verlaagt, volgt de rest meestal ook."

Vindt u het een goede maatregel?

"Ja. Het heeft geen prijsverhogend effect. Het is niet de milieuheffing van Lufthansa die tickets mogelijk duurder maakt, wel de maatregelen die de Europese Unie neemt. Dat zijn voor alle duidelijkheid twee heel goede maatregelen. Bedoeling is om luchtvaartmaatschappijen ertoe aan te zetten dat ze betere vliegtuigen inzetten die minder CO2 uitstoten."

Is het ook goed om passagiers een geweten te schoppen?

"Of om hen dat geweten te laten afkopen, zo kan je het ook zien. Het geeft in elk geval transparantie. Maar het grote gevaar is natuurlijk dat, als de impact van de Europese maatregelen groter wordt tegen 2030, Lufthansa en andere vliegtuigmaatschappijen de milieuheffing verhogen. Zij kunnen de hete aardappel dan doorschuiven naar de overheid en zeggen dat de duurdere vliegtuigtickets aan hen te wijten zijn. Al zie ik toch meer voor- dan nadelen aan deze milieuheffing." (pg)

PIETER GORDTS