

Vliegen wordt makkelijk 10 euro per ticket duurder Luchtvaartmaatschappijen betalen in 2024 meer taksen op CO 2-uitstoot voor vluchten binnen Europa Duurzame brandstof moet gemengd worden bij kerosine



Hoeveel procent van synthetische kerosine moet van Europa worden bijgevoegd bij de gewone kerosine in een vliegtuig?

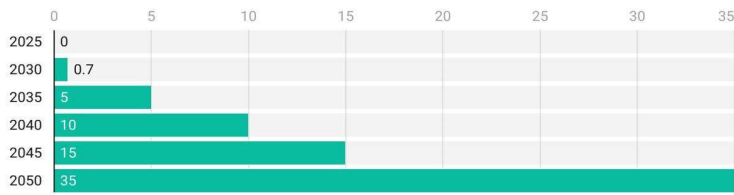


Chart: Bron: Europese Commissie



Hoe groot is de vliegbelasting per passagier per vlucht in België en onze buurlanden?

Land	Belasting
België	2 tot 10 euro (afhankelijk van de afstand)
Nederland	29,05 euro
Duitsland	13,03 tot 59,43 euro
Frankrijk	7,36 tot 16,01 euro (en 25 tot 71,57 euro voor businessclass)

Gecreëerd met Datawrapper

Hoeveel procent van de duurdere maar duurzame brandstof SAF moet van Europa worden bijgevoegd bij de gewone kerosine in een vliegtuig?

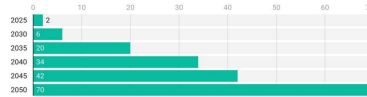
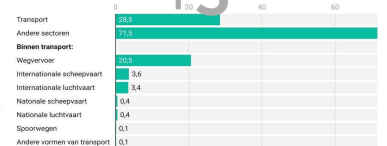


Chart: Bron: Europese Commissie

Hoeveel procent van de broeikasgassen in de Europese Unie wordt uitgestoten door de vliegtuigsector?



Bron: Europees Milieugebied - Gecreëerd met Datawrapper





Vliegen wordt vanaf dit jaar duurder. Dat komt omdat luchtvaartmaatschappijen voor vluchten binnen Europa extra moeten betalen voor de CO 2 die ze uitstoten en verplicht worden om een duurder en duurzamere brandstof bij te mengen bij de traditionele kerosine. Een prijsverhoging van 7,5 tot 10 euro per ticket is een realistisch scenario. Volgend decennium kan de prijs volgens de Duitse luchtvaartmaatschappij Lufthansa zelfs met honderden euro per ticket stijgen.

De Ierse lagekostenmaatschappij Ryanair heeft in 2023 een recordaantal van 181,8 miljoen passagiers vervoerd. Dat zijn er 13 procent meer dan een jaar eerder. Analisten verwachten voor Ryanair een nettowinst van ongeveer 2 miljard euro voor het boekjaar dat in maart 2024 wordt afgesloten. Zelfs het structureel verlieslatende Brussels Airlines verwacht binnenkort mooie winstcijfers voor 2023 te publiceren. De crisis in de luchtvaartsector die door de coronacrisis was ontstaan, is dus op zijn zachtst gezegd helemaal voorbij.

En toch breken veel luchtvaartmaatschappijen zich vandaag het hoofd over de snel stijgende kosten die ze vanaf dit jaar hebben, als gevolg van de steeds strenger wordende Europese milieuregels. Een voorbeeld daarvan is de grote verandering in het zogenaamde Emissions Trading System (ETS). Dat is een systeem waarbij luchtvaartmaatschappijen betalen voor de broeikasgassen die ze uitstoten, zoals CO 2. Een overdaad aan broeikasgassen zorgt voor een te snelle opwarming van de aarde, met extreme weerfenomenen tot gevolg. Volgens de Europese Commissie is de luchtvaart verantwoordelijk voor 3,8 procent van de broeikasuitstoot in de Europese Unie.

Tot hiertoe kregen luchtvaartmaatschappijen hun meeste uitstootrechten voor broeikasgassen gratis. Vanaf nu moeten ze elk jaar voor een steeds groter deel van hun uitstootrechten betalen. In 2024 krijgen ze 25 procent minder gratis rechten. In 2025 wordt dat 50 procent minder, en vanaf 2026 moeten luchtvaartmaatschappijen voor elke ton CO 2-uitstoot betalen. Er is wel een belangrijke kanttekening: de extra CO 2-heffing geldt alleen voor vluchten binnen Europa.

Prijsstijging voor de consument

Gaan de luchtvaartmaatschappijen die extra belasting doorrekenen aan de consument? “Ja”, zegt Wouter Dewulf, transporteconoom aan de Universiteit Antwerpen. “Hoeveel de prijs precies zal stijgen, hangt weliswaar af van het spel van vraag en aanbod in de sector. Als er veel vraag is naar vliegtuigtickets voor een bepaalde bestemming, stijgt de prijs, en omgekeerd. Er is dus geen directe link tussen de stijging van de kostprijs en de prijs die de consument betaalt. Maar als de kosten per vlucht permanent stijgen, is het logisch dat je daar wel iets van terugziet in de prijs.”

“Ik heb een berekening gemaakt voor een Airbus A3 20, een vliegtuig waarmee Brussels Airlines vliegt en waar 180 mensen in kunnen”, zegt Wouter Dewulf. “Aan de huidige marktprijs van 80 euro per ton CO 2-uitstoot, betaalt een maatschappij voor die vlucht 1.200 euro extra aan CO 2-uitstootrechten tegen 2026. Als 120 van de 180 zitjes van dat vliegtuig bezet zijn, is dat dus een extra kost van 10 euro per passagier. En een extra kost van 7,5 euro, als alle 180 zitjes van het vliegtuig bezet zijn.”

Ook Floris de Haan, senior onderzoeker voor de luchtvaart aan de Erasmus Universiteit van Rotterdam, zegt dat deze CO₂-taks vliegtuigtickets duurder zal maken. “Het zijn extra kosten die in de prijsberekening worden meegenomen”, zegt Floris de Haan. “De variabele kost voor de luchtvaartmaatschappij verhoogt, dus gaat ook de minimumprijs van een ticket naar boven.”

Drie lepeltjes suiker

Zo meteen zal in dit artikel blijken dat er vanaf volgend jaar nog een andere extra stevige kostenpost aankomt die Europa heeft opgelegd en die vliegen nog duurder zal maken. Maar om dat extra slechte financiële nieuws aan te kunnen, serveren we het met drie lepeltjes suiker.

Lepeltje 1: de 7,5 tot 10 euro extra kosten per passagier mag je voor dit jaar nog eventjes door drie delen. Het is de extra kostprijs tegen 2026. In 2024 komt die extra kost per passagier neer op een derde, dus 2,5 tot 3,5 euro.

Lepeltje 2: veel luchtvaartmaatschappijen zullen door de duurdere uitstootrechten overschakelen op groenere toestellen, en zullen dus minder moeten betalen. “Wij hebben bijvoorbeeld onlangs de eerste A3 20 neo's aan onze vloot toegevoegd”, zegt Nico Cardone, woordvoerder van Brussels Airlines. “Dat is een toestel dat 20 procent minder schadelijke stoffen uitstoot en 50 procent stiller is. We hebben sowieso de ambitie om onze uitstoot tegen 2030 te halveren tegenover 2019.”

Lepeltje 3: er is een kleiner effect dat ervoor zal zorgen dat de prijsverhoging door het emissiehandelssysteem zal worden afgeremd. “Vorige zomer waren veel vliegtickets heel duur, omdat er te weinig personeel en te weinig capaciteit was”, zegt Wouter Dewulf. “Maar intussen zijn er veel nieuwe vliegtuigen geleverd en is ook heel wat extra personeel opgeleid, waardoor er dus meer vliegtuigtickets beschikbaar zijn. Dat zal de prijsstijging afremmen. Maar ook die extra capaciteit zal niet kunnen verhinderen dat vliegen duurder wordt voor de consument.”

230 euro extra per passagier

Zo. Dat was drie keer goed nieuws. Dan ben je nu misschien klaar om een bittere pil te slikken. “Door de strenge Europese regels zal een ticket voor wie bijvoorbeeld van Barcelona naar Tokio vliegt, met een tussenstop in Frankfurt, 230 euro per passagier duurder worden tegen 2035”, zegt de Duitse luchtvaartgroep Lufthansa, de moedermaatschappij van Brussels Airlines, in een beleidsbrief.

230 euro? Per passagier? Wat is hier aan de hand? “Het ETS-systeem, waarbij we extra moeten betalen om CO₂ uit te stoten, is maar een deeltje van een groter pakket aan Europese maatregelen”, zegt Nico Cardone, woordvoerder van Brussels Airlines. “We worden voor vluchten die vanop een Europese luchthaven vertrekken, ook verplicht om de duurzame brandstof SAF (*de afkorting voor Sustainable Aviation Fuels, red.*) bij te mengen bij onze klassieke brandstof. Wij doen dat nu al, maar het zal in steeds grotere mate moeten gebeuren, en dat zal een kostprijs hebben.”

SAF bestaat uit gerecycleerde olie. Vaak gaat het om gebruikt frituurvet. Dat vet wordt dan bijgemengd bij de klassieke kerosine. Tijdens het vliegen stoot de SAF eigenlijk evenveel CO₂ uit als klassieke brandstof. Maar de milieuwinst zit in het feit dat die SAF niet meer moet worden opgepompt uit de grond. Vanaf 2025 zijn luchtvaartmaatschappijen verplicht om minimaal 2 procent van hun brandstof duurzaam te laten zijn. Dat aandeel verhoogt elk jaar, tot 6 procent tegen 2030 en 20 procent tegen 2035.

Die verplichting heeft een stevige kostprijs. “SAF is vandaag vijf keer duurder dan de klassieke vliegtuigbrandstof kerosine”, zegt Nico Cardone. “Er is geen garantie dat de prijs snel zal dalen, omdat de beschikbaarheid van biomassa beperkt is.”

Gaat de kostenstijging per vliegtuigticket dan echt zo fors zijn als Lufthansa en Brussels Airlines beweren? “Die 230 euro kan kloppen, als SAF vijf keer zo duur blijft als gewone kerosine”, zegt Wouter Dewulf. “Maar 2035 is natuurlijk nog veraf. Het aanbod van de duurzame brandstof SAF zal natuurlijk nog stijgen als de vraag hoog blijft, dus het is lang niet zeker dat SAF vijf keer duurder zal blijven dan klassieke brandstof. En daarbij: op SAF moeten geen emissierechten worden betaald, en tegen 2035 zijn de vliegtuigen van Lufthansa milieuvriendelijker dan vandaag. Maar al die nuances kunnen inderdaad niet verhinderen dat de verplichte bijmenging van extra duurzame brandstof de prijs van vliegen in de komende jaren nog verder zal laten stijgen voor de consument. Maar je kan dat ook positief bekijken: het is een mooi principe dat de vervuiler steeds meer betaalt voor de milieuschade die hij veroorzaakt.”

Lage vliegbelastingen in België

Naast de invoering van extra taksen op de CO₂-uitstoot en het verplicht gebruik van de duurdere milieuvriendelijkere brandstof SAF, is er nog een derde reden waarom vliegen in de komende jaren duurder zal worden voor de consument. “Het zou me niet verwonderen dat de volgende federale regering, in de zoektocht naar nieuwe inkomsten, de vliegtaks zal verhogen”, zegt Wouter Dewulf.

Sinds 2022 betaalt elke passagier die in België met een vliegtuig vertrekt, 2 tot 10 euro extra per ticket, afhankelijk van de afstand van de vlucht. In Nederland betaalt elke passagier sinds dit jaar 29,05 euro per vlucht. Ook in Duitsland en Frankrijk ligt de vliegtaks die door de nationale overheid wordt opgelegd, veel hoger dan in België. Misschien is het daarom dat de CO₂-uitstoot van de luchthavensector in januari van dit jaar met 2,5 procent gestegen is in vergelijking met januari 2019, terwijl de CO₂-uitstoot in onze buurlanden in dezelfde periode fors is gedaald.

“Er is zeker ruimte om die vliegtaks ook in België te verhogen”, zegt Floris de Haan, luchtvaartspecialist van de Erasmus Universiteit van Rotterdam. “Uit ons eigen onderzoek blijkt dat een hogere vliegtaks het aantal passagiers nauwelijks doet verminderen. Niet bij de zakenreizigers, omdat de prijs van een taks sowieso slechts een heel klein deel is van de totale kostprijs van een vliegticket. En ook nauwelijks bij de toeristen, omdat die de grootte van de taks afwegen tegenover de totale kostprijs van hun reis of citytrip. Iemand die naar Barcelona gaat, moet doorgaans meer betalen voor de taxi van de luchthaven van Barcelona naar de binnenstad, dan voor het vliegtuigticket met de taks erin.”

Loonkosten hoger in België

Maar Wouter Dewulf waarschuwt wel dat de vliegbelasting in België niet te veel mag worden verhoogd. “Het zou geen goede zaak zijn als we de hogere vliegbelasting van onze buurlanden zouden evenaren, omdat we dan een groot deel van onze competitiviteit zouden verliezen”, zegt Wouter Dewulf. “De loonkosten in België zijn hoger dan in onze buurlanden, en in de luchtvaart wegen de loonkosten zwaar door. De vliegbelasting wordt bij ons vaak ook gewoon in de schatkist gestort en niet gebruikt om milieumaatregelen te stimuleren.”

“Bovendien heeft de luchthaven van Zaventem al veel aan populariteit ingeboet”, zegt Wouter Dewulf. “In 2000 was Brussels Airport de tiende meest bezochte luchthaven in Europa. Vandaag staat Zaventem nog op plaats 25. Dat komt onder meer omdat Brussels Airlines een stuk kleiner is dan voorloper Sabena. En omdat de private aandeelhouders van de luchthaven van Zaventem, dat zijn vooral buitenlandse pensioenfondsen, zich meer focussen op het creëren van

aandeelhouderswaarde dan op connectiviteit en een passagiersgroei. Zaventem heeft de laatste jaren ook veel meer concurrentie van de luchthaven van Charleroi. Een verdere sterke daling van het aantal passagiers in Zaventem, bijvoorbeeld door een te hoge vliegtaks, lijkt me niet wenselijk.”

En toch: ondanks de invoering van het ETS-systeem en de hogere vliegtaks die steeds meer landen aan passagiers opleggen, is vliegen volgens veel experts nog altijd te goedkoop. “De luchtvaart rekent de maatschappelijke kosten nog steeds niet volledig door in de ticketprijs”, zegt Floris de Haan. “Als je de milieuvervuiling, de geluidsoverlast en de gezondheid van mensen meeneemt in de berekening, weerspiegelt de prijs van een vliegtuigticket nog lang niet de werkelijke kosten.”

tekst: Christof Willocx / beeld: belga, rr