

# Minimumprijzen voor vliegtickets, meer dan een groen symbool?



De Standaard\* - 18 Jun. 2020  
Pagina 18

\* De Standaard/West-Vlaanderen, De Standaard/Oost-Vlaanderen, De Standaard/Antwerpen, De Standaard/Vlaams-Brabant/Brussel, De Standaard/Limburg

*Na Oostenrijk (40 euro) lijkt ook Nederland (34 euro) van plan een bodemprijs in te stellen voor vliegtickets. Kan de maatregel helpen om de luchtvaart te vergroenen of is het vooral gerommel in de marge?*

Een enkeltje naar Berlijn voor 22 euro, of één naar Tel Aviv voor 33 euro. Wie vandaag een vlucht zoekt op de websites van EasyJet en Ryanair, stelt vast dat de coronacrisis geen einde heeft gemaakt aan de goedkope vluchten. Maar als het van de Oostenrijkse regering en de Nederlandse regeringspartijen D66 en ChristenUnie afhangt, komt daar verandering in. Zij willen de redding van 'hun' luchtvaartmaatschappijen aangrijpen om de sector te verduurzamen en een bodemprijs vast te leggen voor vliegtickets. Oostenrijk komt met een wet om tickets onder 40 euro te verbieden en in het Nederlandse voorstel mogen ze niet minder dan 34 euro kosten.

Goedkope vliegtickets zijn de afgelopen jaren een belangrijk symbool geworden om het klimaatprobleem van de luchtvaartsector aan te kaarten. Wie voor enkele euro's naar het zuiden vliegt, kan dat alleen omdat hij of zij amper de maatschappelijke kosten draagt voor de uitstoot van broeikasgassen, lawaaihinder en luchtvervuiling. Het is een reden waarom de luchtvaart, die vandaag verantwoordelijk is voor zo'n 3 procent van de Europese broeikasgasemissies, de afgelopen jaren ongebreideld kon groeien.

10 euro, veel schade

'Terwijl je voor minder dan 10 euro kunt vliegen, richt je voor het klimaat veel schade aan', zegt Andrew Murphy, luchtvaartexpert van de Europese milieukoepel Transport & Environment. 'Dat kun je niet langer volhouden.' Volgens Murphy moet er een einde komen aan 'het tijdperk van goedkope vluchten' en biedt de coronacrisis een uitgelezen kans. 'Het kan niet de bedoeling zijn dat luchtvaartmaatschappijen de miljoenen staatssteun gebruiken om de markt te overspoelen met stuntprijzen', zegt hij.

Ook de Nederlandse regeringspartijen gebruiken dat argument om hun voorstel voor een minimumprijs te schragen. 'De kans is groot dat maatschappijen na de crisis hun routes proberen vast te houden en tickets ver onder de kostprijs dumpen om hun vliegtuigen te vullen', zei D66-Kamerlid Jan Paternotte gisteren aan NOS.

Murphy juicht het voorstel toe, maar relativeert de impact. Ook Rogier Lieshout, luchtvaarteconoom aan de Universiteit van Amsterdam, denkt dat de voorgestelde minimumprijzen weinig effect zullen sorteren. 'Uit een prijzenmonitoring blijkt dat er nu al amper tickets onder de 50 euro worden verkocht', zegt hij. 'Die stuntprijzen gebruiken lagekostenmaatschappijen vooral om mensen naar hun website te lokken. In realiteit betaal je meestal meer.'

Beter een volle vlucht

Volgens de transporteconoom Wouter Dewulf (UA) zal een minimumprijs niet alleen weinig effect hebben, maar staat het principe zelfs haaks op de doelstelling om groener te vliegen. 'Een vliegtuig is het meest economisch én ecologisch als het vol zit', zegt hij. 'Als een maatschappij op een vlucht nog twintig lege zeteltjes overheeft, kan ze die beter vullen - zelfs al is dat tegen 10 euro.'

Het voorstel in Nederland en de beslissing in Oostenrijk is in de eerste plaats 'symboolpolitiek', denkt Dewulf. 'Al kan het helpen om de consument bewust te maken.' Hoewel hij geen been ziet in minimumprijzen, deelt hij wel de analyse dat vliegen nu te goedkoop is. 'De externe en maatschappelijke kosten worden niet verrekend', zegt hij. 'Vooral de klimaatkosten liggen bij vliegen heel hoog in vergelijking met andere transportmiddelen.'

Maar die kosten zijn nu amper in de prijs van een ticket verrekend. In zijn boek *Slimmer onderweg* wijst de Leuvense transporteconoom Stef Proost erop dat wie met een benzineauto rijdt, via accijnzen al snel 275 euro betaalt om een ton CO<sub>2</sub> uit te stoten. Terwijl luchtvaartmaatschappijen geen accijnzen op kerosine betalen. Binnen Europa moeten ze onder het - emissiehandelssysteem ETS wel rechten kopen, maar daarvoor betalen ze momenteel slechts 22 euro per ton CO<sub>2</sub>. Bovendien krijgen luchtvaartmaatschappijen nog tot dit jaar 82 procent van die rechten gratis.

Voor intercontinentale vluchten, volgens Lieshout goed voor zo'n driekwart van de totale luchtvaartemissies, is er zelfs geen heffing op CO<sub>2</sub>. De Internationale Burgerluchtvaartorganisatie van de Verenigde Naties wil vanaf volgend jaar een emissiehandelssysteem op wereldschaal invoeren, maar dat blijft vrijwillig. 'Bovendien zal een ton CO<sub>2</sub> zowat honderd keer minder kosten dan in Europa', merkt Lieshout op. 'Dat zou gerust wat ambitieuzer mogen.'

Kerosinetaks

Lieshout, Dewulf en Murphy klinken unisono: wie de luchtvaart wil vergroenen, moet een (hogere) prijs op uitstoot zetten, waardoor je automatisch met duurdere tickets eindigt. 'Een kerosinetaks is daarbij efficiënter dan een generieke taks op vliegtuigtickets, omdat die de luchtvaartmaatschappijen dwingt te investeren in schonere vliegtuigen', zegt Lieshout.

Maar om zo'n brandstoftaks in te voeren, moet aan internationale verdragen worden gesleuteld, terwijl ieder land zelf een vliegtaks kan opleggen. Lieshout ziet zelf vooral heil in het aanscherpen van het emissiehandelssysteem. Iets waar ook de Europese Commissie bij haar Green Deal werk van wil maken. 'Zo krijg je een harde bovengrens van de hoeveelheid CO<sub>2</sub> die mag worden uitgestoten', zegt hij.

Dewulf sluit zich aan bij zijn collega. 'In vergelijking daarmee zijn de klimaatvoorwaarden die landen als Oostenrijk en Frankrijk nu snel aan reddingspakketten willen koppelen, toch wat gerommel in de marge.' De lat ligt inderdaad laag, zegt Murphy, en er moeten - absoluut meer structurele maatregelen op lange termijn komen. 'Maar als we blijven wachten op de rest, komen we hopeloos te laat.'

Korneel Delbeke

Copyright © 2020 Mediahuis. Alle rechten voorbehouden