

'Vliegen is veel te goedkoop en dat is onhoudbaar'

De drukte op Schiphol is het resultaat van decennia bewust overheidsbeleid

artikel De luchtvaartsector draait op subsidies en belastingvoordelen. Hou daarmee op, schrijft Bart de Koning. Zelfs de klant zal profiteren van duurdere maar eerlijke ticketprijzen.

Door: Bart de Koning 15 juli 2017, 11:30

Met mijn gezin vlieg ik in augustus naar Portugal, richting de bosbranden - daarover straks meer. Dat kost met de KLM 600 euro, met zijn vieren. Geen geld, als je bedenkt dat je binnen een paar uur 1.600 kilometer wordt verplaatst. En dan is de KLM nog een relatief dure maatschappij. Buiten de schoolvakanties hadden we met een beetje slim boeken via een prijsbeuker vast voor een paar tientjes per persoon kunnen vliegen. Daar komen meestal nog wat toeslagen bij, maar het blijft spotgoedkoop.

Overheidssteun



[Drukke op de luchthaven Schiphol. © ANP](#)

Hoe kan het dat vliegen zo weinig kost? Dat reizen naar een badplaats in Spanje vaak goedkoper is met het vliegtuig dan met de bus? Hoe kan een low-budgetmaatschappij tickets naar New York aanbieden voor 68 euro? Je gezonde verstand zegt dat dat helemaal niet kan voor die prijs. En dat klopt: het kán ook niet. Vliegen is alleen zo goedkoop doordat overheden wereldwijd de luchtvaartsector al vanaf het prille begin, een eeuw geleden, met honderden miljarden euro's subsidie en belastingvoordelen hebben gesteund. Werkelijk alles, van vliegtuigen tot landingsbanen, is gesubsidieerd of vrijgesteld van belasting.

Dat weten we doordat bedrijven in de luchtvaartsector zélf het hardste klagen over oneerlijke subsidies en concurrentievervalsing. Toen Norwegian in februari aankondigde te gaan stunten met tickets naar Amerika voor 68 euro, klaagde de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers over 'onverantwoordelijk gedrag'. De prijsstunter zou goedkoop personeel uit Azië inzetten, dat via Ierse belastingconstructies ingehuurd wordt. KLM-topman Pieter Elbers had al eerder geklaagd over die Ierse route en sprak van een 'neerwaartse spiraal richting goedkoop werk'.



[Een vliegtuig van de Hongaarse prijsvechter Wizz Air op luchthaven Eindhoven Airport. © ANP](#)

De prijsvechters zelf stellen dat ze moderne, zuinige toestellen gebruiken, waardoor ze minder brandstof gebruiken. Bovendien vliegen ze op populaire bestemmingen, maar dan wel op kleinere en dus goedkopere vliegvelden. Dat ze goedkoper werken dan Air France-KLM is ongetwijfeld waar, maar dan nog blijft 68 euro surrealistisch weinig geld.

Prijsbeukers zoals Norwegian zijn niet de enige bedreiging voor de gevestigde orde. De grote Amerikaanse maatschappijen Delta, United en American klagen dat de Golfstaten 42 miljard dollar subsidie hebben gestoken in hun nationale maatschappijen Emirates, Qatar en Etihad en daarmee in korte tijd veel marktaandeel hebben veroverd. Met miljarden aan zachte leningen, kapitaalinjecties, vrijstelling van landingsgelden en gratis grond in de Golfstaten hebben ze heel snel hubs opgebouwd: vliegvelden die als een spin in een web van verbindingen tussen Azië en Europa zitten.

De Amerikaanse federale overheid zou tussen 1918 en 1998 155 miljard dollar steun hebben gegeven aan luchtvaartmaatschappijen

Luchtvaartexperts wijzen erop dat de Amerikanen boter op hun hoofd hebben. De Chinese overheid heeft recentelijk 865 miljoen euro subsidie gegeven aan China Eastern en China Southern, en dat zijn partners van Delta - een maatschappij die zelf in 2012 met subsidie een eigen raffinaderij heeft gekocht. Volgens luchtvaartdenktank Centre for Aviation heeft geen enkele maatschappij schone handen als het gaat om subsidies. In 2009 onthulde WikiLeaks een geheim rapport, opgesteld in opdracht van het Amerikaanse Congres. De onderzoekers becijferden daarin dat de Amerikaanse federale overheid tussen 1918 en 1998 155 miljard dollar steun heeft gegeven aan Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen. Dat dateert dus nog van voor de miljarden die Washington heeft uitgegeven om noodlijdende maatschappijen na 9/11 in de lucht te houden.

Alle landen steunen hun luchtvaartmaatschappijen: zo redde Zuid-Afrika begin juli South African Airways nog met honderden miljoenen van een bankroet. Ook de vliegtuigbouwers krijgen allemaal steun. Het zal niet verbazen dat ook vliegvelden flink gesubsidieerd worden én zelf subsidies uitdelen. Schiphol kondigde vorige maand aan te stoppen met zijn Airline Reward Programme, waarmee de luchthaven maatschappijen subsidieert als ze een nieuwe bestemming openen. Sinds 2007 heeft Schiphol (volledig in overheidshanden) 43 miljoen euro subsidie betaald. Het programma was iets té succesvol en vergrootte de drukte op Schiphol alleen maar. Volgens de Europese Commissie hebben lidstaten de afgelopen tien jaar 4,7 miljard euro subsidie uitgekeerd aan vliegvelden.

Belastingvoordelen



[Op kerosine wordt geen belasting geheven. © ANP](#)

Maar de echt serieuze staatssteun zit in de belastingvoordelen die de luchtvaartsector krijgt. Belastingvrij winkelen levert alleen al in Europa zo'n tien miljard euro omzet op - vliegvelden verdienen veel meer geld aan winkels dan aan luchthavengelden.

Er zit geen belasting op kerosine. Om een idee te geven: een liter benzine kost aan de pomp 1,60 euro. Daarvan is 1,05 euro accijns en btw. Belastingvrije kerosine levert de sector jaarlijks wereldwijd een geschat voordeel op van 60 miljard dollar. Per passagier op een transatlantische vlucht een belastingbonus van 108 dollar. Ten slotte zit er geen btw op tickets. Dat levert alleen al in Europa een belastingvoordeel op van 7,1 miljard euro per jaar, zo becijferde onderzoeksbureau CE.

Alles is duur in de luchtvaart omdat alle onderdelen licht én sterk moeten zijn. Ook de beveiliging kost, zeker na 9/11, een vermogen

De luchtvaartsector behoort (met de landbouw) tot de zwaarst gesubsidieerde bedrijfstakken. Daar waren ooit goede redenen voor. Het was al vanaf het begin duidelijk dat de militaire en de civiele luchtvaart voor alle landen van groot belang zouden zijn. Zo stopte de Amerikaanse overheid meteen na de oorlog in 1918 tientallen miljoenen dollars subsidie in het opzetten van binnenlandse luchtpost. Koloniale machten, zoals Nederland en Groot-Brittannië, hadden naast militaire toestellen ook civiele vliegtuigen nodig om hun uitgestrekte imperium te besturen. Burger- en militaire luchtvaart zijn strategisch altijd nauw verbonden geweest. Luchtmachtvliegers gaan traditioneel na hun diensttijd verder in de burgerluchtvaart. Militaire uitvindingen zoals de straalmotor, de radar en radionavigatie kwamen na de oorlog terecht in civiele kisten en waren van cruciaal belang voor de snelle groei van de luchtvaart na 1945. Om dat allemaal op te bouwen was vanaf het begin af aan veel geld nodig.

Vliegen is namelijk ontzettend duur. Als student heb ik gewerkt in de hangars van de KLM, waarbij het mijn taak was om onderdelen zoals chemische toiletten schoon te maken. Toen ik een onderdeel van een generator iets te ruw neerlegde, vroeg de chef wat ik dacht dat dat kostte. Ik dacht een paar honderd gulden. 'In de luchtvaart moet je er een drie voorzetten en dan een nul erachter.' Het onderdeel bleek van magnesium te zijn en tienduizenden guldens te kosten. Alles is duur in de luchtvaart omdat alle onderdelen licht én sterk moeten zijn. Ook de beveiliging kost, zeker na 9/11, een vermogen.

Rendement

De combinatie van hoge kosten en heftige concurrentie heeft een verwoestend effect op de prijzen. Omdat de maatschappijen hoge vaste lasten hebben (die dure toestellen moeten toch opstijgen)

worden ze min of meer gedwongen te stunts. Zo proberen ze hun lege stoelen te vullen en toch nog iets te verdienen - al is het niet genoeg om rendabel te zijn. Dat is leuk voor de consument, maar uiteindelijk funest voor de sector.

'Hoe maak je snel een klein fortuin in de luchtvaart? Simpel: je begint met een groot fortuin', luidt een bekende grap in de sector. Uit studies van McKinsey en brancheorganisatie IATA blijkt dat de kapitaalkosten van luchtvaartmaatschappijen structureel hoger zijn dan de opbrengsten - en dat investeerders dus structureel geld verliezen. In geen enkele bedrijfstak ligt het rendement op kapitaal lager dan in de luchtvaart.

De drukte op Schiphol is het resultaat van decennia bewust overheidsbeleid

Het is dus begrijpelijk dat politici de luchtvaartsector al honderd jaar met veel geld overeind houden. Maar daarmee houden ze ook een economisch onhoudbare situatie in stand. En ondanks al die miljarden steun is niemand blij. De directies van vliegvelden, maatschappijen en vliegtuigfabrieken klagen wereldwijd over de subsidies die anderen krijgen. Het vliegend personeel en het beveiligingspersoneel op de grond voelt zich uitgeperst en overwerkt. De passagiers klagen over drukte, vertragingen en onbeschofte behandeling. Omwonenden klagen over herrie. De drukte op Schiphol is geen natuurramp die ons is overkomen - ze is het resultaat van decennia bewust overheidsbeleid.

Beprijzen



[De luchtvaartsector zou via belastingen ook moeten bijdragen aan de schadelijke effecten van CO2-uitstoot. © AFP](#)

En dan is er nog klimaatverandering. De steeds extremere bosbranden in Portugal waar we naartoe vliegen worden deels veroorzaakt door klimaatverandering - waar ons gezin ook aan bijdraagt door kerosineklokkend naar het zuiden te vliegen. De luchtvaartsector is goed voor 4,9 procent van alle CO2-uitstoot, vergelijkbaar met Duitsland. Maar in tegenstelling tot Duitsland doet de luchtvaartsector niet veel aan duurzaamheid. Zeker, de motoren zijn zuiniger dan vroeger en er bestaat tegenwoordig biokerosine (met subsidie uiteraard). En je kunt als passagier zelf je CO2-uitstoot compenseren. Dat kan via de KLM, maar na het lezen van een aantal kritische artikelen op internet heb ik gekozen voor Trees for all, een stichting zonder winstoogmerk die in landbouw in

Bolivia investeert. Voor 32 euro is onze CO2-uitstoot gecompenseerd.

Dat is geen structurele oplossing. Schadelijk gedrag (roken, drinken, autorijden) belasten is een beproefd principe. Daarmee wordt het gebruik afgeremd en met de opbrengst kan de overheid externe schade compenseren. Omdat er geen belasting wordt geheven op kerosine zit er niet zo'n fiscale rem op de luchtvaart en betaalt de sector niet mee aan de externe schade. En de tientallen miljarden die de luchtvaart krijgt, groeien niet aan een boom: die worden opgebracht door andere sectoren.

Voor al die problemen hebben economen een klassieke oplossing: beprijzen. Maak van de luchtvaart een gewone sector die belasting betaalt en schaf de subsidies af. Dat zal uiteraard geleidelijk moeten gaan, omdat je anders in één keer het tapijt onder de de hele branche wegtrekt. Zo'n groen-liberale aanpak maakt vliegen duurder: de sector zal minder hard groeien of misschien zo hier en daar wat krimpen, maar dat is niet erg.

De klant is meer kwijt aan tickets, maar verdient dat terug als belastingbetaler

Een eerlijke luchtvaartsector, zonder marktversturende subsidies en belastingvoordelen, is voor iedereen beter. Het maakt een eind aan de race naar de bodem op kosten van de belastingbetaler. Bij eerlijke ticketprijzen krijgt al het personeel fatsoenlijke contracten en een fatsoenlijk salaris. De aandeelhouders krijgen eindelijk een behoorlijk rendement en de sector betaalt voor de CO2 die ze uitstoot. De grote winnaar is de belastingbetaler, omdat overheden wereldwijd jaarlijks tientallen miljarden euro's extra binnenkrijgen. De klant is meer kwijt aan tickets, maar verdient dat terug als belastingbetaler.

Hoeveel duurder een ticket zou worden is onmogelijk te voorspellen omdat de subsidies overal in verstopt zitten en een vluchtje binnen Europa niet te vergelijken is met een vlucht naar Australië. Maar gemiddeld een paar honderd euro per ticket lijkt een aardige indicatie. Het zou kunnen betekenen dat sommige mensen minder gaan vliegen en andere keuzes maken. Maar dat zijn dan wel eerlijke en subsidievrije keuzes.