



Instituut voor de nationale rekeningen

ANALYSE VAN DE PRIJZEN  
TWEDEKWARTAALVERSLAG 2019 VAN HET  
INSTITUUT VOOR DE NATIONALE REKENINGEN

Deel IV.2 Prijsverloop vliegtuigtickets en een overzicht  
van de verschillende prijsmechanismen om de lucht-  
vaart duurzamer te maken

PRIJZENOBSEVATORIUM

FOD Economie, K.M.O., Middenstand en Energie  
Algemene Directie Economische Analyses en Internationale Economie  
Vooruitgangstraat 50  
1210 Brussel  
Tel.: 0800 120 33  
<https://economie.fgov.be>

Verantwoordelijke uitgever:                      Regis Massant  
   Vooruitgangstraat 50  
   1210 Brussel

Internetversie

**Meer informatie:**

FOD Economie, K.M.O., Middenstand en Energie  
Peter Van Herreweghe  
City Atrium  
Vooruitgangstraat 50  
1210 Brussel  
Tel.: +32 2 277 83 96  
E-mail: [Peter.Vanherreweghe@economie.fgov.be](mailto:Peter.Vanherreweghe@economie.fgov.be)

# Inhoud

IV Inflatie voor niet-energetische industriële goederen en diensten in het tweede kwartaal 2019.....	4
IV.2 Inflatie voor niet-energetische industriële goederen en diensten in de voornaamste buurlanden .....	4
Focus: Prijsverloop vliegtuigtickets en een overzicht van de verschillende prijsmechanismen om de luchtvaart duurzamer te maken.....	4
1. Statistische analyse: Prijsverloop in België en de voornaamste buurlanden.....	4
2. Evolutie van de vraag in de luchtvaartsector .....	7
3. Welke marktinstrumenten bestaan er om de CO <sub>2</sub> -uitstoot van vliegverkeer te beperken? .....	9
4. Overzicht van de taksen en heffingen om de luchtvaartsector duurzamer te maken .....	11
5. Conclusie .....	12

# IV Inflatie voor niet-energetische industriële goederen en diensten in het tweede kwartaal 2019

## IV.2 Inflatie voor niet-energetische industriële goederen en diensten in de voornaamste buurlanden

---

### Focus: Prijsverloop vliegtuigtickets en een overzicht van de verschillende prijsmechanismen om de luchtvaart duurzamer te maken

Op basis van de GICP, de geharmoniseerde indexcijfers van de consumptieprijzen, blijkt dat de consumptieprijzen voor personenvervoer door de lucht (COICOP 07.3.3) tussen 2010 en 2018 sterk zijn toegenomen in België (+29,4 %). Ook in het tweede kwartaal 2019 is de inflatie voor deze categorie hoog uitgekomen (7,0 %).

In deze focus wordt de prijsevolutie voor vliegtuigtickets in België vergeleken met deze in de buurlanden en de eurozone. Vervolgens wordt gekeken naar de vraag naar vliegtuigtickets en de invloed hiervan op de prijs voor vliegtuigtickets. In een laatste hoofdstuk komen twee marktinstrumenten aan bod die als doel hebben om de CO<sub>2</sub>-uitstoot van vliegverkeer te beperken. Daarnaast wordt ook een overzicht gegeven van de bestaande taksen in Europese landen.

#### 1. Statistische analyse: Prijsverloop in België en de voornaamste buurlanden

In het tweede kwartaal 2019 kwam de inflatie voor vliegtuigtickets in België uit op 7,0 %. Deze categorie heeft in deze periode 0,05 procentpunt bijgedragen tot de diensteninflatie (1,6 %) <sup>1</sup>. Op langere termijn is de consumptieprijs voor vliegtuigtickets in België tussen 2010 en 2018 met 29,4 % toegenomen. De gemiddelde jaarlijkse groei (GJG) bedroeg 3,3 %, wat hoger is dan de gemiddelde jaarlijkse totale inflatie (1,8 %). In dezelfde periode is de consumptieprijs voor vliegtuigtickets in de eurozone met 22,5 % toegenomen, of een GJG van 2,6 %. Gemiddeld zijn vliegtuigtickets in de voornaamste buurlanden in deze periode amper met 8,5 % gestegen (GJG 1,0 %), maar dat komt voornamelijk door een zeer beperkte prijsdaling in Frankrijk in de beschouwde periode (-0,1 %). In Duitsland en Nederland zijn vliegtuigtickets tussen 2010 en 2018 respectievelijk gemiddeld 21,3 % en 38,4 % duurder geworden.

Ter vergelijking van de prijsevolutie voor vliegtuigtickets, werd ook gekeken naar de prijsevolutie van internationale treinritten. Deze worden sinds 2017 opgevolgd in de Belgische consumptieprijsindex. In 2018 lagen de prijzen voor internationale treinritten vanuit België gemiddeld 3,4 % hoger dan in 2017, tegenover 4,7 % voor vliegtuigtickets in België. Vliegtuigreizen vanuit België binnen Europa waren in 2018 gemiddeld echter maar 1,3 % duurder dan in 2017.

---

<sup>1</sup> De gecumuleerde bijdrage tot de diensteninflatie in de periode 2010-2018 bedroeg 0,23 procentpunt op een gecumuleerde diensteninflatie van 16,7 %. Deze categorie had een impact van 0,12 procentpunt tot het totale gecumuleerde inflatieverschil voor diensten met de buurlanden (ten belope van 5,7 %). Hiermee komt deze categorie op de 15<sup>e</sup> plaats van de categorieën die het meest bijdragen tot het inflatieverschil met de buurlanden.

**Tabel 1. Jaarlijks veranderingspercentage voor personenvervoer door de lucht in België, de voornaamste buurlanden en de Eurozone en GICP (België)**

(In %, wijziging op jaarbasis, tenzij anders vermeld)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Gecumuleerde groei 2010-2018	GJG 2010-2018
<b>Eurozone 19 landen</b>	4,5	4,4	4,3	0,8	0,6	-1,7	6,1	1,7	22,5	2,6%
<b>België</b>	7,5	3,8	6,0	3,8	6,0	0,2	-5,3	4,7	29,4	3,3%
<b>Gemiddelde buurlanden</b>	4,1	3,7	0,3	1,0	0,1	-3,1	2,1	0,1	8,5	1,0%
<b>Duitsland</b>	13,4	7,6	0,6	1,6	-0,7	-0,3	0,5	-2,3	21,3	2,4%
<b>Frankrijk</b>	0,8	1,5	-0,7	0,2	-0,6	-4,0	2,4	0,5	-0,1	0,0%
<b>Nederland</b>	5,8	5,5	7,6	5,2	5,4	-4,7	4,2	4,6	38,4	4,1%
<b>GICP (België)</b>	3,4	2,6	1,2	0,5	0,6	1,8	2,2	2,3	15,6	1,8%

Bronnen: EC, Insee, FOD Economie, Statbel.

De dienstencategorie personenvervoer door de lucht (CP 07.3.3) had in België in 2019 een gewicht van 3,24 ‰ in de totale goederen en dienstenkorf. Het gewicht voor deze categorie schommelde de afgelopen jaren tussen 2,64 ‰ (2015) en 4,15 ‰ (2013). In 2019 bedroeg het gewicht in Duitsland, Frankrijk en Nederland respectievelijk 6,23 ‰, 11,32 ‰ en 8,22 ‰, merkbaar hoger dan in België. Het hogere gewicht is grotendeels te verklaren door de aanwezigheid van internationaal en intercontinentaal belangrijke luchthavens in de buurlanden. Vooral in Duitsland steeg het gewichtsaandeel in 2019 tegenover 2018 met 0,24 procentpunt. In Nederland nam het gewicht toe met 0,13 procentpunt in België met 0,03 procentpunt en in Frankrijk met 0,04 procentpunt.

Sinds 2015 publiceert Eurostat ook gegevens op het meer gedetailleerdere COICOP 5-niveau. Op COICOP 5-niveau is de productgroep personenvervoer door de lucht (CP 07.3.3) opgedeeld in binnenlandse vluchten (CP 07.3.3.1) en internationale vluchten (CP 07.3.3.2). Net als in Nederland, zijn er in België vrijwel alleen internationale vluchten en is het gewicht voor binnenlandse vluchten dan ook nul. In Duitsland en Frankrijk daarentegen hebben binnenlandse vluchten in 2019 een respectievelijk gewicht van 0,45 ‰ en 3,26 ‰ in de totale consumptiekorf (respectievelijk aandeel van 7,2 ‰ en 28,8 ‰ in de categorie personenvervoer door de lucht). Internationale vluchten hebben een gewicht van respectievelijk 5,8 ‰ en 8,1 ‰ (respectievelijk aandeel van 92,8 ‰ en 71,2 ‰ in de categorie personenvervoer door de lucht). In Frankrijk is de stijging van het gewicht van de categorie personenvervoer door de lucht tussen 2015 en 2019 voornamelijk te wijten aan een stijging van het gewicht voor binnenlandse vluchten. In Duitsland is dit dan weer eerder te wijten aan een stijging van het gewicht voor internationale vluchten.

**Tabel 2. Evolutie van de gewichten toegekend aan personenvervoer door de lucht en onderliggende getuigen binnen de totale goederen en dienstenkorf in België en de buurlanden**

(In %)

		2010	2015	2019
<b>CP0733 - Personenvervoer door de lucht</b>	<b>BE</b>	3,40 <sup>2</sup>	2,64	3,24
	<b>DE</b>	3,28	3,75	6,23
	<b>FR</b>	10,05	10,95	11,32
	<b>NL</b>	5,39	7,23	8,22

Bron : EC.

Zowel in Duitsland als in Frankrijk zijn de binnenlandse vluchten tussen 2015 en 2018 sterker in prijs gedaald dan de internationale vluchten. In Duitsland zijn de binnenlandse vluchten tussen 2015 en 2018 gemiddeld 5,1 % goedkoper geworden tegenover een prijsdaling van gemiddeld 1,9 % voor de internationale vluchten. In Frankrijk zijn binnenlandse vluchten in deze periode gemiddeld 3,7 % in prijs gedaald, tegenover 0,1 % voor de internationale vluchten.

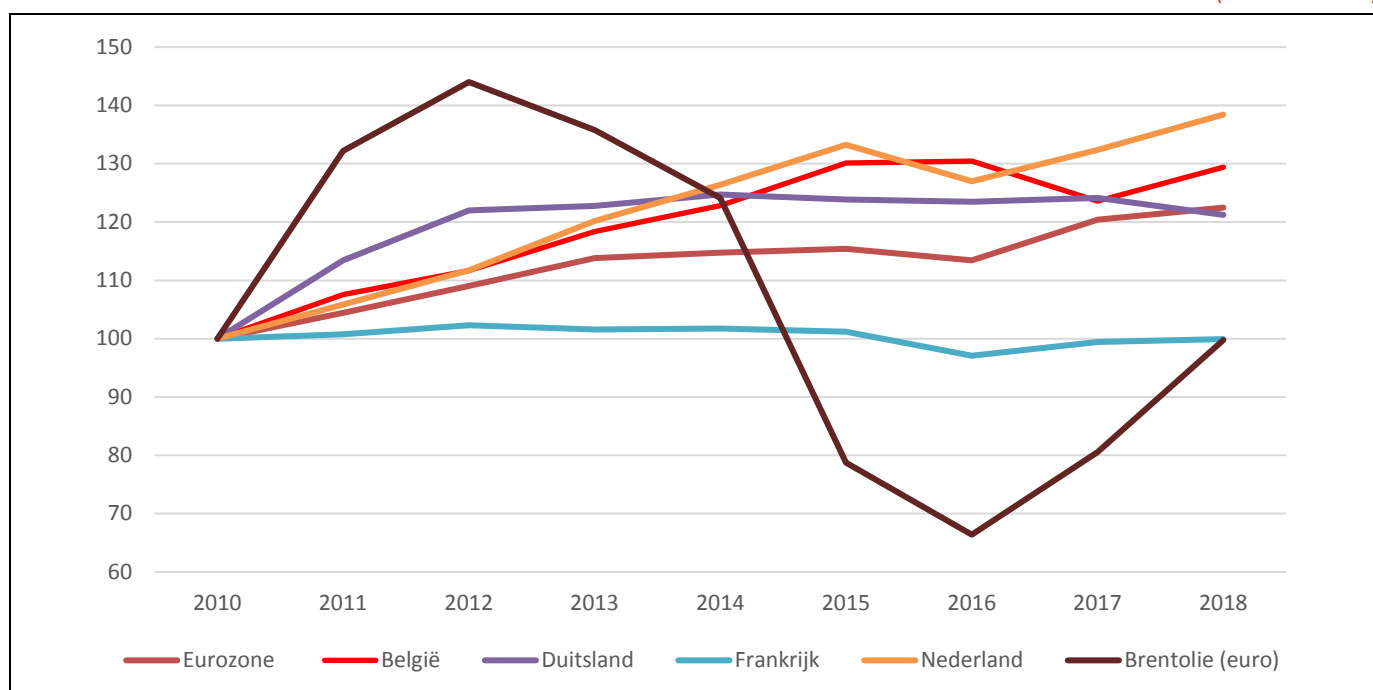
<sup>2</sup> Het hogere gewicht in België in 2010 ten opzichte van 2015 en 2019 is te verklaren door het gebruik van een andere bron bij de bepaling van de gewichten. In 2010 werd nog gebruik gemaakt van de huishoudbudgetenquête, daarna is men overgeschakeld op de Nationale Rekeningen.

Uit analyse van de microgegevens voor België blijkt dat de prijs voor vluchten vanuit België naar bestemmingen binnen Europa tussen 2015 en 2018 duurder zijn geworden (gemiddeld +3,8 %), daar waar vluchten met bestemmingen buiten Europa goedkoper zijn geworden (gemiddeld -12,5 %). Het aandeel voor vluchten met bestemming binnen Europa bedraagt ongeveer 75 %, tegenover een aandeel van ongeveer 25 % voor verre bestemmingen.

Een van de voornaamste kosten van een vliegtuigreis is de brandstof, zijnde kerosine<sup>3</sup>. Het verloop van de Brentolieprijs benadert goed de evolutie van de kerosineprijs<sup>4</sup>. Hoewel de brandstof een belangrijke kostenpost is voor een vliegtuigreis, is uit een analyse van de HICP-gegevens voor de vliegtickets voor België en de prijs van de Brent (in euro's) gebleken dat er geen simultane of vertraagde kruiscorrelatie bestaat tussen de prijs van de Brent en de geharmoniseerde index van vliegtickets in België. (Deze vaststelling geldt ook voor de stationaire en seizoensgebonden series)<sup>5</sup>.

**Grafiek 1. Prijsverloop voor vliegtuigtickets in België, de voornaamste buurlanden en de eurozone en de Brentolie**

(Index 2010=100)



Bronnen: EC, Insee.

<sup>3</sup> Andere belangrijke kostenposten zijn enerzijds de operationele kost. Hieronder valt onder andere het onderhoud van het vliegtuig en de kosten van de crew. Een andere kost zijn de toeslagen die aan de luchthaven betaald dienen te worden voor het gebruik van infrastructuur en aangeboden diensten. Deze kosten zouden goed zijn voor 4 % - 8 % van de totale kosten voor een traditionele luchtvaartmaatschappij en 15 % - 20 % voor een lagekostenmaatschappij. Ook zijn er nog de toeslagen die dienen betaald te worden voor de luchtverkeersleiders bij het overvliegen van een land.

<sup>4</sup> Bron: Jet Fuel Price Monitor van IATA.org (<https://www.iata.org/publications/economics/fuel-monitor/Pages/index.aspx>).

<sup>5</sup> Experts van de FOD Mobiliteit geven aan dat elke luchtvaartmaatschappij zijn eigen tarificatiesysteem heeft. Zowat elke stoel tijdens een vlucht wordt aan een verschillende prijs verkocht. Hierbij speelt vraag en aanbod een zeer grote rol. Eenzelfde methode is terug te vinden bij hotels en vakantiewoningen. Het zijn, net als in de luchtvaart, producten met een vaste capaciteit, waarbij de omzet gemaximaliseerd moet worden op dagen met hoge vraag én dagen met beperkte vraag. Een extra vliegtuig inzetten of schrappen is geen optie. Het boekingssysteem van de luchtvaartmaatschappij hoeveel stoelen voor een bepaalde prijs kunnen worden verkocht. De laagste prijsklassen worden het vroegst aangeboden. De opzet daarbij is stoelen te bewaren voor passagiers die meer willen betalen, de zakelijke passagiers. Vliegtuigtickets worden over het algemeen ook duurder naarmate de vluchtdatum nadert. Zelfs als een vliegtuig niet vol is, zijn veel luchtvaartmaatschappijen niet geneigd lastminute-kortingen aan te bieden. Dat zou consumenten ertoe aanzetten om te wachten met boeken, waardoor het onderscheid niet langer gemaakt kan worden tussen de zakelijke klant en de toerist.

## 2. Evolutie van de vraag in de luchtvaartsector<sup>6</sup>

Zoals in het voorgaande hoofdstuk werd beschreven, zijn de prijzen voor vliegtuigtickets in België, Duitsland en Nederland tussen 2010 en 2018 sneller gestegen dan de totale inflatie. In Frankrijk daarentegen zijn de prijzen licht gedaald.

Als gekeken wordt naar de vraag naar vliegtuigtickets, dan valt op dat het passagiersaantal in België tussen 2010 en 2018 zeer sterk gestegen is (+50,0 %). Het aantal passagiers nam jaarlijks toe, enkel in 2016 werd er een daling opgetekend als gevolg van de terroristische aanslag op Brussels Airport. In 2017 was de toename van het aantal passagiers dan ook het meest uitgesproken (+10,4 % op jaarbasis).

België heeft één nationale luchthaven (Brussels Airport) en vijf regionale luchthavens (Antwerpen, Charleroi of Brussels South Charleroi airport, Luik, Oostende en Kortrijk-Wevelgem). Brussels Airport heeft in 2018 meer dan 25,6 miljoen passagiers mogen verwelkomen, wat een stijging is van 48,2 % ten opzichte van 2010 en toename van 3,6 % ten opzichte van het jaar ervoor. In 2018 was Brussels Airport goed voor 74 % van alle passagiers. Op 2016 na is het aantal passagiers op de luchthaven van Zaventem jaarlijks toegenomen, met jaarlijks nieuwe records.<sup>7</sup>

Charleroi is de tweede grootste luchthaven van België wat betreft passagiersaantallen. In 2018 telde deze luchthaven meer dan 8 miljoen passagiers (of 23 % van alle passagiers), oftewel een stijging van 55,0 % ten opzichte van 2010. De grootste toename deed zich voor in 2015 (+8,2 %) na een terugval van het aantal passagiers in 2014 (-5,2 %).

De vier andere regionale luchthavens verwerken jaarlijks minder passagiers (420.000 in Oostende, bijna 300.000 in Antwerpen, 170.000 in Luik en 7.000 in Kortrijk-Wevelgem in 2018).

Wereldwijd is het aantal passagiers tussen 2010 en 2018 met 62,3 % toegenomen tot meer bijna 4,4 miljard passagiers. De sterkste stijging wereldwijd heeft zich net in 2016 voorgedaan (+8,0 %) gevolgd door 2017 (+7,3 %). In 2018 vertraagde de groei dan tot 6,9 %. De stijging van het aantal passagiers is deels te danken aan de groei van low-cost vluchten. In 2015 vlogen 984 miljoen passagiers met low-cost maatschappijen, oftewel 28,1 % van het totaal aantal passagiers wereldwijd<sup>8</sup>.

De luchthavens in de EU-28 verwelkomden in 2017 meer dan 1 miljard passagiers, oftewel een toename met 30,5 % ten opzichte van 2010<sup>9</sup>.

---

<sup>6</sup> Tweejaarlijks publiceert de Nationale Bank van België een rapport over het economisch belang van luchtvervoer en luchthavenactiviteiten in België. Het meest recente rapport dateert van juli 2017 en betreft de periode 2013-2015. In dit rapport komt onder andere de tewerkstelling en de toegevoegde waarde van de sectoren verbonden aan luchtvervoer en luchthavenactiviteiten aan bod. <https://www.nbb.be/nl/artikels/economic-importance-air-transport-and-airport-activities-belgium-report-2015>.

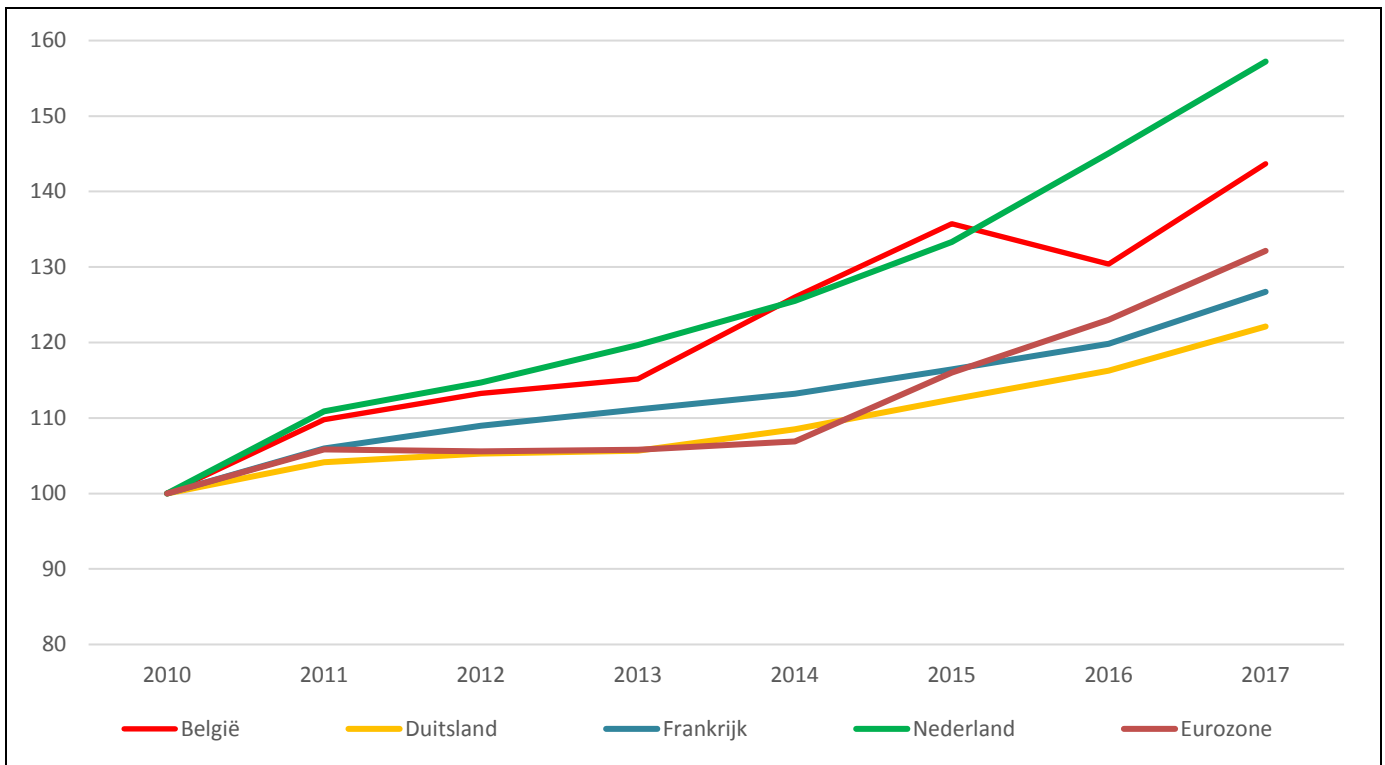
<sup>7</sup> In 2018 verwerkte de belangrijkste luchthaven in Duitsland, Frankfurt, 69,5 miljoen passagiers. In Frankrijk is Parijs Charles De Gaulle de belangrijkste luchthaven, met 72,2 miljoen passagiers in 2018. Amsterdam Schiphol is met 71,1 miljoen passagiers in 2018 de belangrijkste luchthaven in Nederland.

<sup>8</sup> Bron: <http://www.ICAO.int>. International Civil Aviation Organization (ICAO) is een agentschap van de Verenigde Naties dat in 1944 is opgericht om de administratie en het beheer van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Verdrag van Chicago) op te volgen.

<sup>9</sup> Door de toename van het aantal passagiers is de bezettingsgraad van de vluchten toegenomen van 70,2 % in 2005 tot 80,3 % in 2017.

Grafiek 2. Evolutie van het aantal vertrekkende passagiers in België, de voornaamste buurlanden en de Eurozone

(Index 2010=100)



Bronnen: EC, eigen berekeningen.

In Europa is het aantal vluchten de afgelopen jaren toegenomen (+4,9 % tussen 2010 en 2017) voornamelijk door een stijging van het aantal low-cost vluchten. Het aandeel low-cost vluchten in het totaal aantal vluchten kwam in 2017 uit op 31,7 %, tegenover 28,6 % in 2014 en amper 13,7 % in 2005. Sinds 2014 wordt een continue toename van het aantal vluchten van en naar Europese en EFTA-luchthavens opgetekend. Naast de continue toename van het aantal low-cost vluchten, is er sinds 2015 ook opnieuw een toename van het aantal traditionele vluchten<sup>10</sup>. In 2008 werd een absoluut record van aantal vluchten van of naar een EU28 + EFTA<sup>11</sup> luchthaven genoteerd, gevolgd door de sterkste daling in de afgelopen decennia in 2009 als gevolg van de economische crisis. In 2018 kwam het aantal vluchten 17,7 % lager uit dan in 2008, maar de bezettingsgraad is de afgelopen jaren toegenomen van 70,2 % in 2005 tot 80,3 % in 2017 en ook is er een shift naar langere vluchten met grotere toestellen.

Volgens het European Aviation Environmental Report 2019 van European Union Aviation Safety Agency (EASA), Europees Milieuagentschap (EMA) en EUROCONTROL zullen het aantal vluchten en het aantal passagiers nog verder toenemen. Volgens het meest waarschijnlijke scenario zal het aantal vluchten met 42 % toenemen tussen 2017 en 2040. Dit toenemend aantal vluchten heeft uiteraard een enorme impact op de CO<sub>2</sub>-uitstoot. In 2016 was de luchtvaartsector goed voor 3,6 % van de totale broeikasgasuitstoot van de EU28 en voor 13,4 % van de uitstoot van de broeikasgassen door de transportsector.

De ticketprijs voor vliegtuigtickets wordt onder andere bepaald door de vraag naar vliegtuigtickets. Grafiek 16 geeft een vergelijking weer tussen het gemiddeld aantal passagiers op Brussels Airport per maand voor de periode 2014<sup>12</sup>-2018 en de consumptieprijsindex voor vliegtuigtickets per maand voor de periode 2014-2019. De consumptie-

<sup>10</sup> European Aviation Environmental Report 2019, EASA, EEA en EUROCONTROL <https://www.easa.europa.eu/eaer/>.

<sup>11</sup> IJsland, Lichtenstein, Noorwegen en Zwitserland.

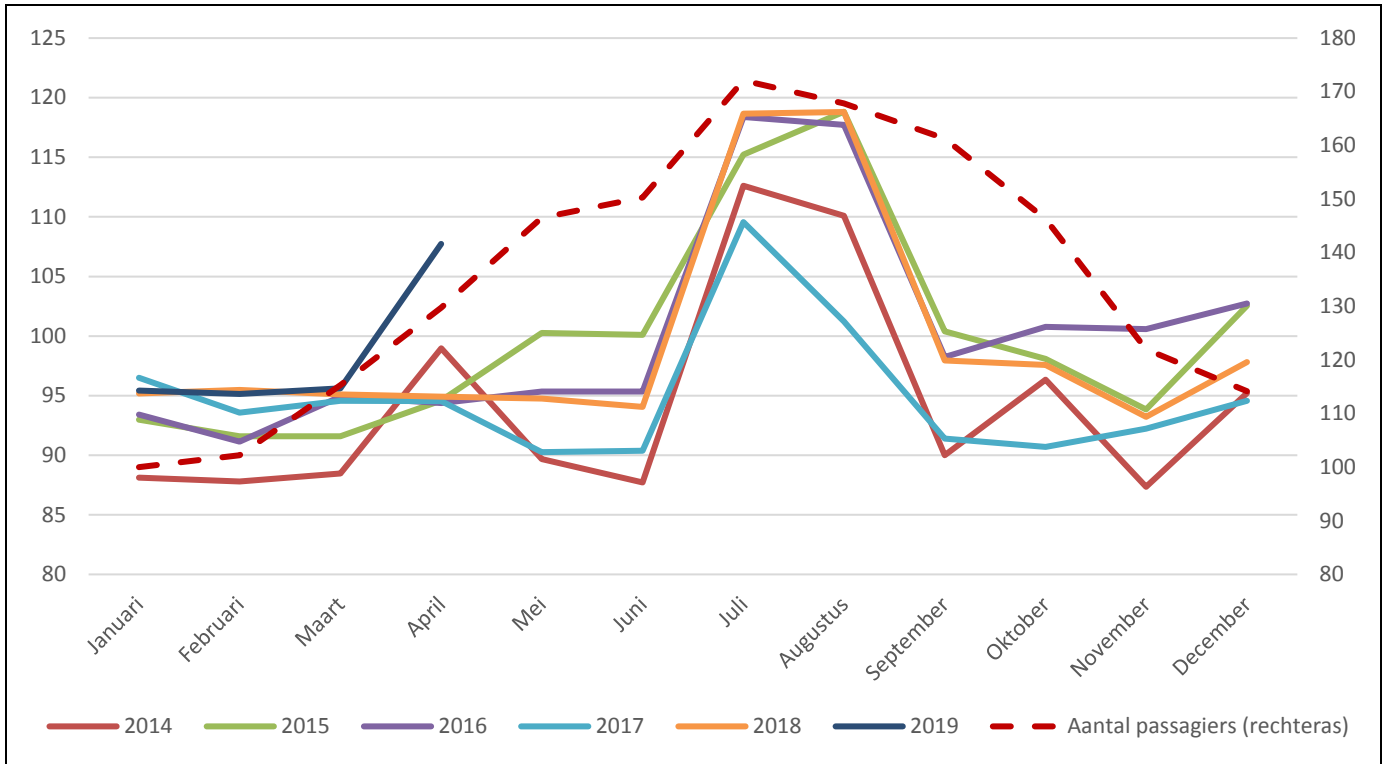
<sup>12</sup> Tot en met 2013 werd er seizoenszuivering toegepast voor de categorie personenvervoer door de lucht. De consumptieprijsindex voor de periode 2010-2013 geeft dan ook geen seizoenspatroon weer. Om deze reden werd voor deze analyse de periode 2014-2019 weerhouden.



prijsindex voor vliegtuigtickets is weergegeven in index 2015=100 en het gemiddeld aantal passagiers is weergegeven in index januari =100 (rechteras). Het hoge aantal passagiers in de zomermaanden juli en augustus vertaalt zich in een hogere consumptieprijis voor vliegtuigtickets. Uit de statistische analyse blijkt dat vluchten in de maanden juli en augustus gemiddeld ongeveer 20 % duurder zijn dan in de rest van het jaar.

**Grafiek 3. Vergelijking tussen het seizoenspatroon van de prijs voor vliegtuigtickets (2014 – 2019) en van het aantal passagiers (gemiddelde per maand 2014-2018) (rechteras)**

(Consumptieprijisindex vliegtuigtickets: index 2015=100, gemiddelde aantal passagiers: index januari=100)



Bronnen: Brussels airport, Statbel, eigen berekeningen.

### 3. Welke marktinstrumenten bestaan er om de CO<sub>2</sub>-uitstoot van vliegverkeer te beperken?

Er bestaan twee internationale systemen die als doel hebben de CO<sub>2</sub>-uitstoot door de luchtvaartsector terug te dringen en die een invloed kunnen hebben op de prijs voor vliegtuigtickets. Enerzijds is er het Europese Emission Trading System (ETS) waarbij de luchtvaartsector sinds 2008 is opgenomen. Anderzijds hebben Europese landen, alsook andere landen die lid zijn van het International Civil Aviation Organization (ICAO) zich verbonden aan het Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA).

Emissiereductie in de luchtvaart is niet evident aangezien vliegtuigen een lange levensduur kennen van 25 jaar of zelfs meer. Cap- and trade systemen - waarbij een plafond wordt gezet op de totale uitstoot, maar waarbij emissierechten kunnen verhandeld worden - en compensatie-systemen - waarbij de uitstoot wordt gecompenseerd in andere sectoren - laten de luchtvaartsector toe om bij te dragen tot de uitstootreductie in sectoren waar dit eenvoudiger te verwezenlijken is.

#### European Emission Trading System of Europees EmissieHandel Systeem<sup>13</sup>

Het Europese Emissiehandelssysteem ('Emissions trading system' of EU ETS) is een cap-and-trade systeem, dat van toepassing is op alle sectoren die opgenomen zijn in het systeem. Meer concreet gaat het om industriële installaties en energiecentrales, maar dus ook om de luchtvaart. Installaties of luchtvaartoperatoren die onder het systeem vallen

<sup>13</sup> Bronnen: EC, DG Climate Action, [https://ec.europa.eu/clima/policies/ets\\_en](https://ec.europa.eu/clima/policies/ets_en); Vlaanderen, Departement Omgeving, <https://www.lne.be/wat-is-het-eu-emissiehandelssysteem>.

moeten voor elke ton CO<sub>2</sub>-uitstoot één emissierecht indienen. Het totaal aantal beschikbare emissierechten is op globaal niveau beperkt ('cap'), maar installaties mogen deze rechten vrij uitwisselen onder elkaar ('trade'). Doordat het aantal beschikbare emissierechten elk jaar daalt, ontstaat er schaarste op de markt. Installaties hebben dan de keuze: ofwel minder CO<sub>2</sub> uitstoten, ofwel emissierechten aankopen (waardoor de installatie onrechtstreeks betaalt voor emissiereducties in een andere installatie). Dit systeem leidt ertoe dat de reductiedoelstelling gegarandeerd wordt behaald (de 'cap' of totale limiet staat immers vast), maar dat dit gebeurt op een zo kostenefficiënt mogelijke manier (de emissies worden gereduceerd daar waar reducties het goedkoopst zijn). De EU heeft als doelstelling om tegen 2020 de uitstoot van broeikasgassen met 20 % te verminderen en tegen 2030 met 40 % ten opzichte van de waarden van 1990.

In 2008 heeft de EU beslist om ook de luchtvaartsector op te nemen in dit systeem, wat sinds 2012 een feit is. Dit betekent dat alle luchtvaartmaatschappijen die binnen de Europese Economische Ruimte (EER)<sup>14</sup> actief zijn, zowel Europese als niet-Europese maatschappijen, dienen te voldoen aan de regelgeving omtrent de EU ETS. Oorspronkelijk werden in 2008 alle vluchten van, naar en binnen de Europese Economische Ruimte beoogd. De EU heeft echter beslist om het EU ETS te beperken tot vluchten binnen de Europese Economische Ruimte en dit tot en met 2023, om zo de uitwerking van een wereldwijd actieplan door de International Civil Aviation Organization (ICAO) te ondersteunen.

Aangezien de luchtvaartsector internationaal moet concurreren en de kosten voor emissierechten dus niet (volledig) kan doorrekenen aan de klanten, heeft zij een speciaal statuut binnen het ETS-systeem. In de periode 2013-2020 krijgt de sector 82 % van de emissierechten die voor de luchtvaartsector zijn voorbehouden, gratis toegewezen. 15 % van de emissierechten voor de luchtvaartsector worden geveild en nog eens 3 % wordt opgenomen in een speciaal reservefonds voor snelgroeïende luchtvaartmaatschappijen of nieuwe toetreders. De 15 % geveilde emissierechten worden geveild op 1 van de 2 veilingplatforms, European Energy Exchange (EEX) in Leipzig of ICE Futures Europe (ICE) in Londen. De opbrengst van de veiling van emissierechten wordt verdeeld onder de EU-lidstaten volgens een verdeelsleutel op basis van de geverifieerde emissie. Ten minste 50 % van deze opbrengst dient vervolgens door de lidstaten aangewend te worden voor klimaat- en energiebeleid, zoals energie-efficiëntie, hernieuwbare energie, onderzoek en duurzaam vervoer.

In de periode 2013-2017 is de totale geverifieerde CO<sub>2</sub>-uitstoot door de luchtvaartsector toegenomen van 53,5 Megaton (Mt) in 2013 tot 64,3 Mt in 2017, oftewel een toename van gemiddeld 4,7 % per jaar. De jaarlijkse hoeveelheid emissierechten voorbehouden voor de luchtvaartsector schommelt rond 37,5 Mt, waarvan 82 % gratis wordt toegekend en 15 % op de veiling dient aangekocht te worden. De luchtvaartsector dient bijkomende emissierechten van andere sectoren aan te kopen op de veiling om de CO<sub>2</sub>-uitstoot bovenop de voorbehouden emissierechten te compenseren. Deze extra emissierechten zijn toegenomen van 14,9 Mt in 2013 tot 26,8 Mt in 2017. In de periode 2013-2017 schommelde de prijs voor emissierechten tussen 4 euro en 6 euro per ton CO<sub>2</sub>. De totale kost voor de luchtvaartmaatschappijen gelinkt aan de aankoop van emissierechten is dan ook toegenomen van 89 miljoen euro in 2013 tot 189 miljoen euro in 2017. Deze kost vertegenwoordigde in 2017 ongeveer 0,3 % van de operationele kosten voor luchtvaartmaatschappijen. Vanaf september 2018 werden emissierechten verhandeld voor meer dan 20 euro per ton CO<sub>2</sub>, waardoor de operationele kost hoger zal liggen.

## **CORSIA**

In oktober 2016 bevestigden de lidstaten van de International Civil Aviation Organization (ICAO) de doelstelling om een wereldwijd systeem op te zetten om de CO<sub>2</sub> uitstoot boven het 2020-niveau te compenseren door internationale kredieten. Dit systeem is gekend onder de naam 'Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation' (CORSIA).

CORSIA is van toepassing op internationale vluchten, zijnde vluchten tussen twee ICAO-lidstaten. In praktijk is elke internationale vlucht toegewezen aan een luchtvaartmaatschappij en elke luchtvaartmaatschappij is toegewezen aan een staat. De gemiddelde jaarlijkse CO<sub>2</sub>-uitstoot die in 2019 en 2020 wordt gerapporteerd, vormt het basisniveau. Na 2020 zal de luchtvaartsector de CO<sub>2</sub>-uitstoot boven dit basisniveau dienen te compenseren. Luchtvaartmaatschappijen

---

<sup>14</sup> De Europese Economische Ruimte (EER) bestaat uit de lidstaten van de EU28 aangevuld met IJsland, Liechtenstein en Noorwegen.

hebben vervolgens drie jaar de tijd om aan hun compensatieverplichtingen te voldoen. Het project omvat drie implementatiefases: de pilootfase (2021-2023), de eerste fase (2024-2026) en de tweede fase (2027-2035). In de pilootfase en de eerste fase zijn de compensatievoorwaarden enkel van toepassing op vluchten tussen landen die vrijwillig deelnemen. Vanaf de tweede fase dienen alle leden van de ICAO deel te nemen<sup>15</sup>.

Alle lidstaten van de Europese Unie hebben reeds aangegeven om vanaf de pilootfase deel te nemen aan het CORSIA-project. Ook andere landen zoals de Verenigde Staten, Australië, Canada, Turkije, Saoedi-Arabië en enkele Afrikaanse landen hebben aangegeven deel te nemen aan het project. Rusland, China, India en Brazilië hebben nog niet aangegeven dat ze deelnemen, maar als lid van ICAO worden zij verondersteld deel te nemen vanaf 2027.

CORSIA is een compensatie-systeem, wat de meest kosten-efficiënte manier is voor de luchtvaartsector. Op deze manier kan de toename van de CO<sub>2</sub>-uitstoot gecompenseerd worden door vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot in andere sectoren waar er meer potentieel is voor een snelle reductie van de uitstoot en waar dus de gerelateerde kosten lager zijn.

#### **4. Overzicht van de taken en heffingen om de luchtvaartsector duurzamer te maken<sup>16</sup>**

De luchtvaartsector compenseert de externe effecten inzake CO<sub>2</sub>-uitstoot via het Europees Emissiehandelsstelsel en vanaf 2021 via CORSIA. De luchtvaartsector is echter ook verantwoordelijk voor andere externaliteiten zoals onder andere luchtverontreiniging en geluidsoverlast, dewelke momenteel niet gecompenseerd worden via specifieke marktinstrumenten. In sommige landen zijn hiervoor wel bepaalde taken in voege, die al dan niet gelinkt kunnen worden met deze externaliteiten.

Een voorbeeld hiervan zijn ticket taken. Ticket taken zijn taken die aan passagiers opgelegd worden. In de EU heffen momenteel zes landen specifieke tickettaken, namelijk Duitsland, Frankrijk, Italië, Oostenrijk, Verenigd Koninkrijk en Zweden<sup>17</sup>. Alle luchtvaarttaken die in de EU in voege zijn, zijn variaties op tickettaken. Sommige landen leggen verschillende tarieven op naargelang de afstand van de vlucht of de klasse. Andere landen leggen een vast tarief op voor elke passagier. Deze taken hebben evenwel niet specifiek tot doel bepaalde externaliteiten te verminderen. Zowel Frankrijk als Nederland plannen om in 2020 en 2021 een heffing in te voeren op de luchtvaart. In Frankrijk zou het effectief gaan om een milieuheffing waarbij de hoogte van de heffing afhankelijk is van de bestemming en klasse van de vlucht. In Nederland zou het gaan om een vast bedrag per ticket, met daarnaast nog bijkomende heffingen voor vervuilde en lawaaierige vliegtuigen<sup>18</sup>.

Binnen de EU is kerosine vrijgesteld van accijnzen. Volgens de ICAO conventie van Chicago (1944) is de brandstof die reeds aan boord is van een vliegtuig bij landing vrijgesteld van heffingen en toeslagen, maar niets verbiedt een heffing op het tanken van brandstof in de internationale luchtvaart. Een mondiaal systeem van bilaterale akkoorden verhindert echter de invoering van een dergelijke heffing.

---

<sup>15</sup> Alle lidstaten van de ICAO dienen vanaf 2027 deel te nemen aan CORSIA op een aantal uitzonderingen na zoals minst ontwikkelde landen, kleine eilandstaten en niet aan zee grenzende ontwikkelingslanden.

<sup>16</sup> Bronnen: Aviation taxes in Europe, Conference paper for the Netherlands' conference Carbon Pricing and Aviation, Nederlands Ministerie van Financiën; Taxes in the Field of Aviation and their impact, Europese Commissie, juni 2019.

<sup>17</sup> In Oostenrijk bijvoorbeeld is de Austria Air Transport Levy in voege. Deze bedraagt 3,50 euro per ticket voor een korte afstands-vlucht, 7,50 euro per ticket voor een middellange afstands-vlucht en 17,50 euro per ticket voor een langeafstands-vlucht. Frankrijk heft onder andere de France Civil Aviation Taks, 4,48 euro per ticket voor vluchten binnen de EER en 8,06 euro per ticket voor alle andere vluchten. In Duitsland bedraagt de German Air Transport Taks 7,47 euro per ticket voor korte afstands-vluchten, 23,32 euro per ticket voor middellange afstands-vluchten en 41,99 euro per ticket voor langeafstands-vluchten.

<sup>18</sup> In Frankrijk zal deze heffing tussen 1,5 euro en 18 euro per ticket bedragen, afhankelijk van de bestemming van de vlucht en de klasse. In Nederland zal de belasting 7 euro per ticket bedragen ongeacht de afstand van de vlucht of de klasse.

De internationale luchtvaart is ook vrijgesteld van btw, in tegenstelling tot binnenlandse vluchten. Voor vluchten binnen België geldt het verlaagd btw-tarief van 6 %. Ook in Frankrijk geldt het verlaagd btw-tarief (10 %), terwijl Duitsland en Nederland het standaard btw-tarief toepassen op binnenlandse vluchten (respectievelijk 19 % en 21 %).

Naast taken opgelegd door de overheid, kunnen luchthavens ook milieutoeslagen opleggen aan de luchtvaartmaatschappijen, bijvoorbeeld via landingsrechten. Zo kan de luchthaven de luchtvaartmaatschappijen aanzetten tot het gebruik van stillere vliegtuigen of vliegtuigen met een lagere uitstoot of ze kan de opbrengst van de toeslag gebruiken om lokale maatregelen te ondersteunen die de overlast verminderen. Brussels airport heft geluidsgebonden vergoedingen voor het gebruik van de start- en landingsbanen. Luchtvaartmaatschappijen die luide vliegtuigen inzetten, betalen meer voor het gebruik van de start- en landingsbanen. Nachtvluchten zijn duurder dan dagvluchten. Ook de voornaamste luchthavens in Frankrijk en Nederland leggen geluidsgerelateerde toeslagen op, terwijl de voornaamste luchthavens in Duitsland zowel emissie- als geluidsgerelateerde toeslagen aanrekenen<sup>19</sup>.

## 5. Conclusie

In de periode 2010-2018 zijn de consumptieprijzen voor personenvervoer door de lucht in België met 29,4 % toegenomen, wat sterker is dan de stijging van de totale gecumuleerde inflatie (+15,6 %). Ook in het tweede kwartaal 2019 kwam de inflatie voor vliegtuigtickets hoog uit (+7,0 %). Gemiddeld in de buurlanden zijn vliegtuigtickets in de periode 2010-2018 minder sterk gestegen (+8,5 %), voornamelijk door de lichte prijsdaling voor vliegtuigtickets in Frankrijk (-0,1 %). In Duitsland en Nederland zijn vliegtuigtickets in deze periode gemiddeld met respectievelijk 21,3 % en 38,4 % toegenomen. In België zijn vliegreizen naar Europese bestemmingen tussen 2015 en 2018 duurder geworden (+3,8 %), daar waar verre reizen net goedkoper zijn geworden (-12,5 %).

De vraag naar vliegtuigtickets is in de periode 2010-2018 sterk toegenomen, zowel in België (+50,0 %) als wereldwijd (+62,3 %). De stijging van het aantal passagiers is deels te danken aan de toename van het aantal low cost vluchten. In 2017 betrof 31,7 % van het totaal aantal vluchten in de EU-28 en EFTA-lidstaten low cost vluchten.

De toename van het vliegverkeer heeft een invloed op de CO<sub>2</sub>-uitstoot. In 2016 was de luchtvaartsector goed voor 3,6 % van de totale broeikasgasuitstoot van de EU28. Er bestaan twee systemen om de CO<sub>2</sub>-uitstoot door het vliegverkeer in te perken, het EU Emissiehandelsstelsel (EU-ETS) en het Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA). Het EU-ETS systeem is voor de luchtvaart in voege sinds 2012 en geldt alleen voor intra-EU vluchten. Hierbij moeten luchtvaartmaatschappijen emissierechten geven voor elke uitgestoten ton CO<sub>2</sub>. 82 % van de aan de luchtvaart toegewezen emissierechten zijn gratis en 15 % dient aangekocht te worden op de veiling, net als de emissierechten ter vergoeding van de uitstoot bovenop de "cap". Volgens het European Aviation Environmental Report 2019 van het European Aviation Safety Agency (EASA) vertegenwoordigde de aankoop van emissierechten ongeveer 0,3 % van de operationele kosten voor luchtvaartmaatschappijen in 2017, maar door de prijsstijging voor emissierechten het afgelopen jaar zal de kostprijs hiervan wel toenemen. CORSIA is in tegenstelling tot het EU-ETS een wereldwijd systeem, waarvan de pilootfase in 2021 opgestart wordt en waaraan alle lidstaten van de EU deelnemen. Hierbij dient de CO<sub>2</sub>-uitstoot bovenop het basisniveau (de gemiddelde uitstoot in 2019 en 2020) gecompenseerd te worden door vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot in andere sectoren waar er meer potentieel is voor een snelle reductie van de uitstoot en waar dus de gerelateerde kosten lager zijn. Naast deze internationale emissiesystemen, kunnen ook individuele landen beslissen om de externaliteiten die gepaard gaan met vliegverkeer (niet alleen CO<sub>2</sub>-uitstoot maar ook luchtvervuiling en geluidshinder) in rekening te brengen in de (kost)prijs. Veelal gebeurt dit onder de vorm van taken op vliegtuigtickets. In de EU heffen momenteel zes landen tickettaksen, waaronder Duitsland, Oostenrijk en het Verenigd Koninkrijk, maar deze hebben niet als specifiek doel bepaalde externaliteiten te verminderen. Frankrijk en Nederland hebben echter wel beslist om de komende jaren een milieuheffing in te voeren. Binnen de Europese Unie, is de luchtvaartsector vrijgesteld van btw (op uitzondering van binnenlandse vluchten in specifieke landen) en accijnzen op brandstof.

---

<sup>19</sup> De Europese Commissie geeft echter aan dat het belang van deze milieuheffingen in de totale luchthaventoeslagen vooralsnog zeer beperkt zijn.