

# OPEN BRIEF AAN DE MINISTERS VAN FINANCIËN EN I&W EN DE LEDEN VAN DE KAMERCOMMISSIES FINANCIËN EN I&W

Den Haag, 6 april 2020

## **Red de mensen, niet de vliegtuigen: strikte voorwaarden voor staatssteun aan de luchtvaart**

**Wereldwijd vechten mensen op dit moment een strijd op leven en dood tegen het corona-virus. Miljoenen mensen verliezen hun baan wegens de economische gevolgen van het virus. Middenin deze ongekende crisis vraagt de luchtvaartsector enorme bedragen van de belastingbetaler.**

De luchtvaartsector die zich al sinds 1944 verzet tegen iedere vorm van belastingheffing, wil nu wel gebruikmaken van het vangnet van de staat. De sector die steeds opnieuw probeerde de oneerlijke en onredelijke belastingvrijstellingen in stand te houden.

De sector ook, die steeds weigerde om een bijdrage te leveren aan het terugdringen van de uitstoot van CO2 en andere schadelijke stoffen. Die nog steeds niet inziet dat een significante vermindering van het vliegverkeer de enige mogelijkheid is om de klimaatdoelstellingen te realiseren.

De luchtvaart is nu al verantwoordelijk voor 5 tot 8 procent van de wereldwijde klimaatimpact. Een impact die bovendien wordt veroorzaakt door een kleine minderheid van rijke veelvliegers. Desondanks blijft de sector inzetten op verdere groei.

We mogen als samenleving niet toestaan dat de luchtvaartsector wel de winsten incasseert, maar de verliezen afwentelt op de maatschappij. Wij vinden het van groot belang om de medewerkers in de sector te steunen, maar pleiten ervoor om niet de multinationale luchtvaartbedrijven te steunen zonder harde voorwaarden aan die steun.

Als we nu niet de structurele problemen aanpakken die deze branche oplegt aan onze samenleving en economie, zijn we bij een volgende crisis zo mogelijk nog kwetsbaarder. De ongelijkheid tussen rijk en arm en tussen landen neemt immers alleen maar toe en de ecologische en klimaatproblemen worden steeds urgenter.

Steun van de maatschappij aan de luchtvaartsector mag er niet toe leiden dat er na de Covid-19 crisis weer kan worden teruggekeerd naar het oude verdienmodel dat gepaard gaat met grote nadelige effecten op woonomgeving, klimaat en milieu. Steun aan de sector mag dan ook alleen worden gegeven als er strikte grenzen worden gesteld aan de overlast, de vervuiling en de klimaat-impact.

Wij vragen:

### **1. Mensen op één**

In plaats van het schadelijke bedrijfsmodel van directies en aandeelhouders te redden, dient de staatssteun in eerste instantie gericht te zijn op de medewerkers. Geef hen met de Noodmaatregel Overbrugging Werkgelegenheid een goed sociaal vangnet. Bied hen daarnaast opleidingen aan om zich in de toekomst te kunnen inzetten in duurzamer sectoren als de energietransitie, de ICT of de zorg. Zodat zij de kans krijgen zich af te keren van de luchtvaartindustrie die voorzienbaar niet duurzaam kan worden.

## **2. Transitie naar klimaatvriendelijke mobiliteit**

Stel de voorwaarde aan de staatssteun dat de luchtvaartsector zich onverkort verbindt aan de wereldwijde klimaatdoelstelling - het beperken van de temperatuurstijging tot maximaal anderhalve graad. De uitstootvermindering dient absoluut te zijn en mag niet op derden afgewenteld worden met dubieuze compensatieclaims of gerealiseerd worden met biobrandstoffen die zo mogelijk nog schadelijker zijn voor het milieu, de voedselveiligheid en de landrechten. Groen vliegen zal nog decennialang een illusie zijn, zodat moet worden aangestuurd op het terugdringen van het aantal vluchten.

Het is de hoogste tijd dat de overheid weer vat krijgt op de luchtvaartindustrie en dat wordt ingezet op klimaatvriendelijke mobiliteit. De overheid dient deze belangrijke taak onmiddellijk ter hand te nemen en daarom weer grip krijgen op de luchtvaartindustrie. En zorgen voor betaalbare toegang tot minder vervuilende transportvormen zoals de trein.

## **3. Géén belasting? Dan ook geen steun!**

Het is principieel onrechtvaardig om luchtvaartbedrijven te redden met publiek geld terwijl ze zelf nauwelijks bijdragen aan de publieke zaak. Door het niet betalen van gangbare belastingen (energiebelasting, btw, CO<sub>2</sub>-uitstoot) verkrijgt de luchtvaart een oneerlijk en onterecht concurrentievoordeel op andere vervoersvormen. Steun dient dan ook gepaard te gaan met het beëindigen van deze belastingvrijstellingen.

Er moeten accijnzen op kerosine komen, een hogere CO<sub>2</sub>-heffing en een einde aan het nultarief voor de omzetbelasting. Ook dient er een einde te komen aan de perverse prikkels die frequent flyer-programma's opleveren. In plaats daarvan zou er juist een progressief toenemende belasting moeten worden ingesteld voor veelvliegers. Ook is het een goed moment om de nu ingevoerde ticketbelasting fors te verhogen en ook - en vooral - te laten gelden voor transferpassagiers.

**Het is van het grootste belang om de huidige onbedoelde pauze in de luchtvaart te benutten om een grote stimulans te geven aan het verduurzamen en eerlijker maken van de transportsector. Een sector die daarmee ook beter bestand wordt tegen toekomstige crises.**

### **Ondertekening:**

Bewoners Omgeving Schiphol

<https://www.bewonersomgevingschiphol.nl/>

SchipholWatch

<https://schipholwatch.nl/>

LBBL

<https://lbbl.nl/>

WTL

<https://www.toekomstluchtvaart.nl/>