

Zienswijze Groningen Airport Eelde op (voorgenomen wijziging) Vliegbelasting

Groningen Airport Eelde (GAE) heeft kennisgenomen van de Consultatie Differentiatie vliegbelasting. Middels deze zienswijze reageert zij op de vliegbelasting in het algemeen en op de voorgenomen wijziging.

GAE wordt nu reeds geconfronteerd met negatieve en onbedoelde bijeffecten van de huidige vliegbelasting, zijnde hogere kosten voor airlines en passagiers en een ongelijk speelveld in relatie tot luchthavens in onze buurlanden. Dit leidt tot economische schade. Zij is daarom voorstander van het schrappen van de huidige vliegbelasting, in ieder geval voor de regionale luchthavens. Wanneer de vliegbelasting wordt gehandhaafd, pleit GAE voor een eenduidige Europese vliegbelasting. Bij handhaving dan wel aanpassing mag de vliegbelasting tenslotte niet leiden tot een (nog) hogere administratieve last bij de luchthavens.

Ongelijk speelveld; moeite met het aantrekken van luchtvaartmaatschappijen.

GAE is van mening dat Nederland niet eenzijdig een hoog vliegbelasting-tarief zou moeten hanteren. Het huidige tarief in Nederland is EUR 29. Duitsland hanteert een tarief van EUR 15 en België brengt de vliegtuigpassagier slechts EUR 2 in rekening. Dit zorgt voor een concurrentienadeel voor GAE en economische schade voor Nederland. Dit verschil maakt het voor luchtvaartmaatschappijen namelijk moeilijker om winstgevende routes naar GAE te ontwikkelen.

GAE worstelt al met het aantrekken van luchtvaartmaatschappijen. Een verdere eenzijdige verhoging van de vliegbelasting vergroot het reeds bestaande ongelijke speelveld en zet Nederlandse luchthavens verder op achterstand.

GAE pleit daarom voor een gelijk tarief voor alle lidstaten.

Dit ongelijke speelveld en de ongewenste gevolgen worden door diverse onderzoeksbureaus/organisaties onderschreven. Zoals:

- Passagiers kiezen er steeds meer voor om vanaf Duitse en Belgische luchthavens te vliegen. CE Delft 2022: *“Van de passagiers die hun reisgedrag veranderen door een verhoogde vliegbelasting gaat ongeveer 50% vliegen van een luchthaven in het buitenland...”*¹, en *“Ten eerste leidt een nationale belasting tot de uitwijk van passagiers naar buitenlandse luchthavens....”*²
- Met name Nederlandse luchthavens die dicht bij een landsgrens liggen (bijna alle regionale velden), lijden hieronder. Zij zijn fors duurder dan hun concurrenten in België en Duitsland en verliezen hierdoor marktaandeel. Het aantal mensen dat vliegt, daalt niet maar groeit met 2,3% (EU) per jaar door. *Bron: IATA-voorspelling 2023-2043*³.

Groningen Airport Eelde nv

PO Box 50
9765 ZH Paterswolde
Machlaan 14a
9761 TK Eelde
The Netherlands

T +31 (0)50 309 70 70

E info@gae.nl

www.groningenairport.nl

Rabobank: 1130.50.763
IBAN: NL15RABO0113050763
BIC: RABONL2U

KvK Drenthe H04049842
BTW NL 003186635 B 01

¹ Grebe, S. & Meijer, C. (2022). *Effecten van een verhoging van de vliegbelasting*. CE Delft. CE Delft. https://ce.nl/wp-content/uploads/2022/09/CE_Delft_220273_Effecten_verhoging_vliegbelasting_DEF.pdf

² Lieshout, R., Boonekamp, T. & Zuidberg, J. (2018). *Effecten van een nationale vliegbelasting*. SEO Amsterdam. https://www.seo.nl/wp-content/uploads/2020/04/2018-99_Effecten_van_een_nationale_vliegbelasting_in_2025.pdf

³ IATA, juni 2024. <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/global-outlook-for-air-transport-june-2024-report/>

**Afstand afhankelijk**

GAE is geen voorstander van de vliegbelasting. Wanneer er wél een vliegbelasting wordt geheven, is zij geen voorstander van een gedifferentieerde vliegbelasting op afstand, waarbij vluchten binnen Europa lager belast worden dan langeafstandsvluchten naar andere continenten. Indien deze wél geïmplementeerd wordt, is zorgvuldige afstemming met de buurlanden nodig om gelijke heffingen met -in ieder geval- Duitsland en België, te hanteren om daarmee het level playing field terug te brengen en de concurrentiepositie van Nederlandse luchthavens te verbeteren.

Samenvattend is GAE van mening dat de vliegbelasting, in ieder geval voor de regionale luchthavens, die allemaal lijden onder de afwezigheid van een level playing field met de luchthavens in België en Duitsland, zou moeten worden afgeschaft of tenminste zou moeten worden gedifferentieerd; een lagere belasting voor regionale luchthavens. Regionale luchthavens lijden immers het meest onder het weglekken van passagiers naar Duitsland en België. Wanneer de vliegbelasting toch wordt gehandhaafd, is GAE geen voorstander van een op afstand gedifferentieerde vliegbelasting. Wordt deze afstandsdifferentiatie wél ingevoerd, dan zou dat in volledige afstemming met (in ieder geval) onze buurlanden moeten gebeuren om het level playing field terug te brengen -inclusief gelijke belastingbedragen- en verdere economische schade te voorkomen.