



## PERSINFORMATIE

### KORT GEDING VAN DE BARIN TEGEN DE STAAT INZAKE DE VliegBELASTING

#### ZITTING RECHTBANK DEN HAAG, 5 MAART 2008 OM 11.00 UUR

#### **1. DE KORT GEDING PROCEDURE VAN DE BARIN TEGEN DE STAAT**

- 1.1 De Board of Airline Representatives in the Netherlands (**BARIN**) is een vereniging die opkomt voor de belangen van alle luchtvaartmaatschappijen die vanuit Nederland vertrekken. Ruim 80 luchtvaartmaatschappijen zijn lid van de BARIN
- 1.2 De BARIN heeft de Staat der Nederlanden (Ministerie van Financiën) gedagvaard in kort geding voor de rechtbank Den Haag. De BARIN vordert dat de Staat wordt verboden de vliegbelasting ten uitvoer te leggen.
- 1.3 De advocaten van de BARIN zijn prof. mr. H.J. de Ru en prof. mr. R.P.J.L. Tjittes van het advocatenkantoor Allen & Overy LLP in Amsterdam. Het pleidooi wordt alleen gehouden door mr. De Ru.
- 1.4 Andere partijen hebben zich bij het door de BARIN begonnen kort geding aangesloten, zoals de Schiphol Groep met de ANVR, Maastricht Aachen Airport met Ryanair en reisorganisator Corendon.

#### **2. DE VliegBELASTING**

- 2.1 De vliegbelasting is een belasting voor het vertrek van een passagier met een vliegtuig vanaf een luchthaven in Nederland. Het tarief bedraagt 11,25 euro per passagier als de bestemming ligt binnen de Europese Unie (met uitzondering van de zogenaamde ultra perifere gebieden, zoals de Canarische eilanden en Madeira), dan wel maximaal 2500 kilometer van de luchthaven van vertrek, en 45 euro in andere gevallen
- 2.2 De luchtvaartmaatschappijen zijn verplicht om de luchthaven alle relevante passagiersinformatie te geven (aantallen en bestemming) en om de belasting te innen en af te dragen aan de luchthaven, die de belastingplichtige is. De vliegbelasting is van toepassing op alle vluchten vanaf 1 juli 2008.
- 2.3 De vliegbelasting moet jaarlijks 350 miljoen euro opbrengen. Zij gaat naar de algemene middelen en niet naar milieudoelinden.



### **3. BARIN: DE VliegBELASTING IS IN STRIJD MET HET VERDRAG VAN CHICAGO**

- 3.1 De Grondwet bepaalt dat een wet, zoals de vliegbelasting, buiten toepassing blijft als zij in strijd is met een direct werkende verdragsbepaling.
- 3.2 Nederland is gebonden aan het Verdrag van Chicago van 7 december 1944, waarin is bepaald dat een Staat geen heffingen mag opleggen voor het enkele recht van vertrek uit zijn grondgebied vaneen vliegtuig of van een daarmee vervoerde persoon. Bij het Verdrag zijn ongeveer 190 landen aangesloten.
- 3.3 Dat een vliegbelasting in strijd is met het Verdrag van Chicago is eerder vastgesteld door de hoogste administratieve rechter in België (de Belgische Raad van State). Leidende hoogleraren luchtrecht die de BARIN heeft geconsulteerd (prof. dr. P.P.C. Haanappel, hoogleraar Luchtrecht en Ruimterecht aan de Universiteit Leiden en aan de McGill University in Canada, alsmede prof. B. Havel, hoogleraar luchtrecht aan de DePaul University of Chicago en Director of the International Aviation Law Institute) onderschrijven dit. .
- 3.4 Dat een vliegbelasting niet onder het verbod van het Verdrag van Chicago valt is enkel beslist door een Engelse rechter in laagste aanleg in een overweging ten overvloede. Die uitspraak is in de vakliteratuur ernstig bekritiseerd.
- 3.5 In zijn advies over het wetsvoorstel heeft de Raad van State de regering gewaarschuwd dat de vliegbelasting mogelijk in strijd zou zijn met het Verdrag van Chicago. De regering heeft die waarschuwing gebagatelliseerd en heeft geen juridisch advies ingewonnen bij onafhankelijke deskundigen of de vliegbelasting geoorloofd is volgens het Verdrag van Chicago.
- 3.6 Dat de vliegbelasting mogelijk een milieudoel dient, doet niet af aan het Verdrag van Chicago.

### **4. MAATSCHAPPELIJKE GEVOLGEN VAN DE VliegBELASTING**

- 4.1 Indien de rechter in kort geding uitspreekt dat de vliegbelasting in strijd is met artikel 15, laatste zin, Verdrag van Chicago, doet dit ook recht aan de maatschappelijke realiteit.
- 4.2 Uit onafhankelijk onderzoek blijkt dat de vliegbelasting geen milieueffect heeft omdat passagiers vetrekken vanaf nabijgelegen vliegvelden in België of Duitsland.
- 4.3 In de Europese Unie zal op korte termijn (2012) een Europees systeem van emissieregels gaan gelden om de milieueffecten van het vliegverkeer te verminderen. KLM en Schiphol hebben de regering gesuggereerd om dit nu al in Nederland te introduceren op een vrijwillige basis, maar de regering wilde niet afzien van de belastingheffing en heeft dit van de hand gewezen .



- 4.4 Verder zal de vliegbelasting enorm nadelige economische gevolgen hebben. Uit onafhankelijk onderzoek (bevestigd door de regering) blijkt dat als gevolg daarvan in 2011 het aantal passagiers op Schiphol zal afnemen met 8-10% en voor andere luchthavens met 11-13%. De Kamer van Koophandel voor Amsterdam, de vakbeweging en de verenigingen van werkgevers hebben begroot dat de invoering van de vliegbelasting zal leiden tot een verlies van 12.000 banen in de regio Amsterdam en dat de toeristenindustrie een verlies van 285 miljoen euro zal leiden. In Denemarken heeft de invoering van een vliegbelasting inderdaad tot vergelijkbare dramatische effecten geleid, zodat de Deense regering die vliegbelasting in 2007 heeft afgeschaft.
- 4.5 Een groot aantal nationale en internationale vakorganisaties in de luchtvaart (IATA, AEA-Association of European Airlines, ELFAA - European Low Fares Airline Association, de Nederlandse Vereniging van Luchthavens), in de reis- en toeristenbranche (de ANVR, het Nederlands Bureau voor Toerisme en Congressen), passagiersorganisaties (waaronder de Consumentenbond en de ANWB) en individuele passagiers die via website acties zoals 'Ikverticket.nl' van de BARIN (waar ruim 70.000 adhesiebetuigingen zijn geregistreerd) zich hebben uitgesproken tegen de vliegbelasting.
- 4.6 Ook al heeft de regering 350 miljoen euro nodig voor de algemene middelen, zij mag die niet heffen in strijd is met een internationaal verdrag.

### **Gaat vliegen en een schoner milieu samen?**

Luchtvaart is verantwoordelijk voor 2 % van de door de mens geproduceerde CO2 uitstoot wereldwijd!

De luchtvaart zet zich juist in voor een schoner milieu. Zij steekt miljarden in:

- Investeren in zuiniger vliegtuigmotoren / nieuwe vliegtuigtypen
- Zijn een voorstander van een Emissiehandel Systeem
- Zijn voor de introductie van een Europees Luchtruim met een besparing van -10% CO2 uitstoot

BARIN voert sinds 19 september 2007 een consumenten steunbetuiging actie tegen de vliegbelasting: [www.ikverticket.nl](http://www.ikverticket.nl) en gaat daar net zo lang mee door als nuttig blijkt. Zij mobiliseert met succes de consument en de medewerker in het, aan de luchtvaart gelieerde, bedrijfsleven en houdt hen via deze website op de hoogte van verdere ontwikkelingen i.z. deze ticket tax.

Schiphol – 5 maart 2008.



The BARIN is the trade association for the civil air transportation in The Netherlands, and is one of the larger BAR's in Europe, with 82 airlines in membership.

**BARIN Objectives**

1. To encourage and promote, in The Netherlands and elsewhere, the interests of regular airlines engaged in the carriage of passengers and cargo to, from and within The Netherlands.

2. To represent the interests of the member airlines so that the best possible conditions for successful civil aviation in The Netherlands are created.

Our objectives are achieved by representing our members in dealings with many industry participants, including:

- Politicians
- Government Departments
- Regulators
- Airport Operators

Bezoek voor de volledige BARIN ledenlijst de BARIN website [www.barin.nl](http://www.barin.nl) , knop BARIN members

BARIN Media Relations, email [office@barin.nl](mailto:office@barin.nl) , tel./sms: 023-5267207, fax.: 023 5265811

**Nadere informatie:**

BARIN, Tel. 023-5267 207 Frank Allard – Secretaris Generaal

Allen & Overy, Amsterdam, Tel. 020 6741000 Prof. mr H.J. de Ru en prof. mr R.J. Tjittes, advocaten

Websites BARIN : [www.barin.nl](http://www.barin.nl) [www.ikverticket.nl](http://www.ikverticket.nl) . BARs in Europe [www.barinfo.org](http://www.barinfo.org)

