



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 02.03.2000  
COM(2000) 110 definitief

**MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN DE RAAD, HET EUROPESE  
PARLEMENT, HET ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ EN  
HET COMITÉ VAN DE REGIO'S**

**Belasting op vliegtuigbrandstof**

**MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN DE RAAD, HET EUROPESE  
PARLEMENT, HET ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ EN  
HET COMITÉ VAN DE REGIO'S**

**Belasting op vliegtuigbrandstof**

**ACHTERGROND**

De structuur van de belastingheffing op minerale oliën in de Gemeenschap wordt thans geregeld bij Richtlijn 92/81/EEG van de Raad van 19 oktober 1992 betreffende de harmonisatie van de structuur van de accijns op minerale oliën<sup>1</sup>. Artikel 8, lid 1, onder b), van deze Richtlijn voorziet in een verplichte vrijstelling voor brandstof voor de commerciële luchtvaart. Op grond van artikel 8, lid 7, van dezelfde Richtlijn diende de Raad deze verplichte vrijstelling aan een onderzoek te onderwerpen “op basis van een verslag van de Commissie, rekening houdend met de door deze vervoermiddelen teweeg gebrachte externe kosten en met de gevolgen voor het milieu”, en “op voorstel van de Commissie met eenparigheid van stemmen” te besluiten “of deze vrijstellingen moeten worden afgeschaft of gewijzigd”.

Dit onderzoek werd in 1996 uitgevoerd en de Commissie deed in haar verslag<sup>2</sup> de aanbeveling de heffing van accijns op minerale oliën uit te breiden tot vliegtuigkerosine “zodra de internationale wetgeving de Gemeenschap in staat stelt om alle maatschappijen, met inbegrip van die in derde landen, aan een dergelijke heffing te onderwerpen”. Deze conclusie vond haar neerslag in artikel 13, lid 1, onder c), van het voorstel van de Commissie voor een Richtlijn inzake de belasting van energieproducten<sup>3</sup>, die in de plaats zou moeten komen van Richtlijn 92/81. In artikel 13, lid 2, wordt eveneens voorzien in de mogelijkheid voor de lidstaten om binnenlandse vluchten en vluchten tussen lidstaten te belasten in het kader van bilaterale overeenkomsten.

Zowel het onderzoek als het daaropvolgende voorstel inzake de belasting van energieproducten zijn in de verschillende werkgroepen van de Raad besproken. Het resultaat van deze besprekingen was dat de Raad in zijn resolutie betreffende belasting op vliegtuigbrandstof van 9 juni 1997 de Commissie verzocht om nadere informatie te verstrekken over alle aspecten van de belasting van vliegtuigbrandstof.

---

<sup>1</sup> PB L 316 van 31.10.1992, blz. 12.

<sup>2</sup> Verslag van de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement overeenkomstig artikel 8, lid 6, van Richtlijn 92/81/EEG van de Raad over de situatie met betrekking tot vrijstellingen en tariefverlagingen van de accijns uit specifieke beleidsoverwegingen zoals vastgesteld in artikel 8, lid 4, van Richtlijn 92/81/EEG en over de verplichte vrijstelling voor minerale oliën die worden gebruikt als brandstof voor andere luchtvaart dan de particuliere plezierluchtvaart en de vrijstellingen en verlagingen die mogen worden toegepast voor minerale oliën die worden gebruikt als brandstof voor de binnenvaart, met uitzondering van de particuliere pleziervaart, zoals vastgesteld in de artikelen, 8, lid 1, onder b), en 8, lid 2, onder b), van dezelfde richtlijn; COM/96/0549 definitief van 14.11.1996.

<sup>3</sup> PB C 139 van 6.5.1997, blz. 14.

Naar aanleiding van dit verzoek heeft de Commissie, met de medewerking van een onafhankelijk adviesbureau, een alomvattende studie<sup>4</sup> van dit onderwerp gemaakt. In deze mededeling zijn de resultaten van deze studie en de reactie van de Commissie vervat<sup>5</sup>.

## **SAMENVATTING VAN DE STUDIE**

In de studie werden vijf dekkingsmogelijkheden voor belastingheffing onderzocht, variërend van de belasting van uitsluitend binnenlandse vluchten tot de belasting van alle vluchten door alle maatschappijen voor alle bestemmingen in de wereld. Voor elk van die mogelijkheden werden voorts drie mogelijke niveaus van belastingheffing – laag, middelmatig en hoog – toegepast, hetgeen resulteerde in een totaal van 15 mogelijke belastingopties. Deze opties werden vervolgens onderzocht met behulp van een geavanceerd econometrisch model om de waarschijnlijke gevolgen te voorspellen van belastingheffing op vijf specifieke gebieden, rekening houdend met zowel de sociaal-economische aspecten als de milieueffecten.

Daarnaast is een analyse gemaakt van de huidige situatie met betrekking tot de internationale, communautaire en nationale wetgeving; tevens werden de mogelijkheden tot belastingvermijding onderzocht en ten slotte werd de doorberekening van de kosten in het luchtvervoer geëvalueerd in vergelijking met andere takken van vervoer.

De resultaten zijn verwerkt in de vorm van een complete kwantitatieve analyse voor het jaar 2005, vertrekkend van het basisjaar 1992 en ervan uitgaand dat de belasting in 1998 wordt ingevoerd. Voorts is een gevoeligheidsanalyse gemaakt voor hetzelfde jaar en voor de verdere toekomst is een selectieve kwantitatieve analyse gemaakt voor het jaar 2015.

## **SAMENVATTING VAN DE CONCLUSIES**

### **Algemeen**

In de studie wordt geconcludeerd dat de milieueffecten, de gevolgen voor de belastingopbrengsten en andere effecten in hoofdzaak afhankelijk zijn van twee factoren: de hoogte van de belasting en de omvang van de dekking. Voorts wordt geconcludeerd dat het totale milieueffect van de belasting relatief gering zal zijn, tenzij alle vluchten naar alle bestemmingen worden belast<sup>6</sup>. De gunstige milieueffecten zouden verband houden met een in ieder geval aanmerkelijk minder snel dan verwacht toenemende vraag. Er bestaan ook juridische beperkingen ten aanzien van sommige scenario's. De resultaten zijn hieronder kort samengevat en in de bijgevoegde tabel weergegeven.

### **Sociaal-economische gevolgen**

In de studie worden de gevolgen van de belasting op een aantal gebieden onderzocht. Dit omvat de vraag naar luchtvervoer voor zowel passagiers als vracht, het aanbod van luchtvervoer, de gevolgen voor de exploitatie van vliegtuigen en de operationele

---

<sup>4</sup> Analysis of the taxation of aircraft fuel, Resource Analysis, Delft 1998

<sup>5</sup> Zie eveneens de Mededeling van de Commissie aan de Raad, het Europees Parlement, het Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de regio's - Luchtvervoer en het milieu - Werken aan duurzame ontwikkeling; COM(1999)640 definitief van 1.12.1999.

<sup>6</sup> Bovendien zouden de gunstige milieueffecten in alle scenario's kunnen worden afgezwakt doordat naar andere mogelijkheden wordt uitgeweken, zoals het tanken van extra brandstof, of doordat passagiers van luchtvaartmaatschappij of bestemming veranderen.

doeltreffendheid, alsmede de regionale samenhang. De economische gevolgen voor specifieke actoren (luchtvaartmaatschappijen, vliegtuigfabrikanten, consumenten) en de macro-economische gevolgen (bruto toegevoegde waarde, werkgelegenheid, opbrengsten van brandstofbelasting) evenals de verschuiving in de verkeersstroomdeling naar het overlandvervoer worden eveneens geraamd.

In de studie wordt, zoals was te verwachten, geconcludeerd dat de verschillende belastingopties – vergeleken met een scenario van geen belasting – meer gevolgen voor de vraag hebben naarmate de belasting hoger is en een grotere dekking heeft. Het effect op de RTK (Revenue Tonne Kilometres – renderende tonkilometers)<sup>7</sup> op routes binnen de EU varieert van een daling met 0,5% voor de opties die uitgaan van een lage belasting, tot 7% in geval van een hoog belastingniveau. De gevolgen voor de concurrentiepositie van de luchtvaartmaatschappijen van de EU hangen evenwel in aanzienlijke mate af van de vraag of de concurrenten van buiten de EU op dezelfde manier worden behandeld. Indien alleen de luchtvaartmaatschappijen uit de Gemeenschap zouden worden belast, zou niet alleen hun concurrentiepositie worden aangetast maar zou ook de verhouding tussen de milieuvoordelen en de sociaal-economische gevolgen voor de luchtvaartindustrie in de Gemeenschap verslechteren.

Ofschoon de economische analyse een lichte overcompensatie van de ongunstige sociaal-economische gevolgen voor de communautaire luchtvaartindustrie door gunstige gevolgen voor andere economische actoren te zien geeft, blijven in het kader van de huidige juridische beperkingen de implicaties van een discriminerende behandeling van de eigen ondernemingen een ernstig probleem.

Er werd speciaal gekeken naar de gevolgen voor de landen van het Cohesiefonds, ten einde na te gaan of de brandstofbelasting tegen het beleid van het Cohesiefonds indruist. Er werden geen aanwijzingen gevonden dat in hun geval de rechtstreekse gevolgen voor de luchtvaart groter zijn in vergelijking met de andere lidstaten. Bij nader onderzoek bleek evenwel dat een zekere procentuele verandering in de passagiersvraag naar verhouding grotere economische nadelen zou kunnen opleveren voor de landen van het Cohesiefonds, omdat deze meer op het luchtvervoer zijn aangewezen.

## **Milieueffecten**

De gunstige milieueffecten nemen eveneens toe naarmate de hoogte en de dekking van de belasting toenemen, ondanks divers ontwijkgedrag. Uit de studie blijkt dat de nettoverlaging van de CO<sub>2</sub>-uitstoot in 2005 varieert van 55.000 ton bij een belastingtarief van 10 €/1000 liter toegepast op uitsluitend nationale routes tot 15 miljoen ton bij een belastingtarief van 245 €/1000 liter toegepast op alle routes. Het hoogste cijfer komt neer op een verlaging met ongeveer 1,4% van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van het vervoer in de EU en 0,34% van de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot in de EU ten opzichte van het referentiescenario. De overeenkomstige cijfers voor NO<sub>x</sub> zijn 110 ton en 70.000 ton. Ook hier komt het hoogste cijfer neer op verlagingen met ongeveer 0,84% respectievelijk 0,47%. Indien alleen intracommunautaire vluchten door communautaire luchtvaartmaatschappijen worden belast, zouden de overeenkomstige dalingen slechts 0,26% (CO<sub>2</sub>) en 0,12% (NO<sub>x</sub>) van de totale uitstoot van het vervoer bedragen.

---

<sup>7</sup> Dit is vervoer tegen betaling van een nuttige lading van 1 ton die over een afstand van 1 kilometer wordt vervoerd. (1 passagier is 100 kg).

## **Juridische beperkingen**

Het Verdrag van Chicago van 1944 regelt de behandeling van brandstof die zich reeds aan boord van een luchtvaartuig bevindt. De behandeling van brandstof die aan boord van een luchtvaartuig wordt geladen, wordt geregeld bij een groot aantal bilaterale luchtvaartovereenkomsten (Air Service Agreements – ASA's) die tussen de afzonderlijke lidstaten en eveneens tussen de lidstaten en derde landen bestaan. Deze bevatten meestal een clausule waarbij zowel de brandstof die zich in doorvoer bevindt als de brandstof die geleverd wordt op het grondgebied van de overeenkomstsluitende partijen, zijn vrijgesteld van belasting. Er zou echter opnieuw kunnen worden onderhandeld over al deze bestaande ASA's ten einde de vrijstelling ongedaan te maken voor brandstof die geleverd wordt op het grondgebied van de partijen bij de overeenkomst. Dit zou echter veel tijd kunnen vergen en zeer omslachtig zijn.

Zolang de belastingstatus van brandstof die zich in doorvoer bevindt, niet is gewijzigd door middel van nieuwe onderhandelingen over de bilaterale luchtvaartovereenkomsten en de terzake geldende bepalingen van het Verdrag van Chicago, zal het gevaar van belastingvermijding blijven bestaan. Bovendien zal de huidige verplichte vrijstelling die vervat is in Richtlijn 92/81 van toepassing blijven tot zij wordt vervangen door de optionele belastingbepaling die vervat is in het voorstel inzake de belasting van energieproducten.

## **Belastingvermijding**

Er zijn verschillende manieren om de gevolgen van de belasting te ontwijken. De voornaamste is "tankering", waarbij meer brandstof wordt getankt dan nodig is voor een deel van een vlucht, waarmee bijtanken wordt voorkomen. Voor korte vluchten in de EU zou het mogelijk zijn om genoeg brandstof aan boord te hebben voor een retourvlucht in plaats van bij te tanken na de heenreis. Voor vluchten van Noord-Amerika kan door "tankering" slechts in ongeveer 25% van de brandstofbehoefte voor de retourvlucht worden voorzien. Dit zou niettemin een verlaging met 25% van de brandstofbelasting betekenen.

De mate waarin luchtvaartondernemingen voordeel halen uit dergelijke methoden, hangt af van de hoogte van de belasting en de mate waarin elders langs de route onbelaste brandstof verkrijgbaar is. Bovendien zou er meer brandstof moeten worden verbruikt om de extra brandstof te vervoeren en dit zou weer de milieuvoordelen van de maatregel verminderen. Andere ontduikingsmogelijkheden zijn dat, indien niet alle maatschappijen worden belast, passagiers gebruik maken van een andere luchtvaartmaatschappij of van bestemming veranderen.

## **Doorberekening van de kosten**

De mate waarin de externe kosten worden gedekt, wordt in aanmerking genomen met bijzondere aandacht voor terreinen als luchtvervuiling – met inbegrip van smog-vorming en verzuring – en klimaatverandering als gevolg van de uitstoot van CO<sub>2</sub> en NO<sub>x</sub>. Voorts wordt gelet op meer specifieke verschijnselen zoals de uitstoot van water op grote hoogte, SO<sub>x</sub>-emissies en roetverspreiding en het effect van NO<sub>x</sub> op de verarming van de ozonlaag.

Rekening houdend met een aantal wetenschappelijke onzekerheden bij de vaststelling van de externe kosten, wordt in de studie geconcludeerd dat, wanneer alle factoren in aanmerking worden genomen, met inbegrip van de kosten voor de samenleving van ongelukken, geluidsoverlast, luchtvervuiling en infrastructuurkosten, naast het feit dat een aantal duidelijke verschillen bestaan wat betreft fiscale behandeling en dekking van externe kosten, het

luchtvervoer momenteel niet de externe kosten dekt. De Commissie is van oordeel dat verder onderzoek met betrekking tot de berekening van de externe kosten van luchtvervoer en de milieu-implicaties op lange termijn nodig is voor een beter inzicht en een duidelijke beleidskeuze.

## **Conclusies**

De resultaten van deze studie bevestigen de conclusies die de Commissie in haar verslag van 1996 over dit vraagstuk trok. Vooral om “economische” redenen zou het op dit ogenblik voor de Gemeenschap als geheel niet haalbaar of wenselijk zijn om een belasting op vliegtuigbrandstof in te voeren die uitsluitend geldt voor intracommunautaire vluchten van luchtvaartmaatschappijen uit de Gemeenschap. Andere bevindingen van de studie, waaruit blijkt dat de milieueffecten van een dergelijke unilaterale maatregel aanzienlijk kleiner zouden zijn, laten deze conclusie onverlet.

Anderzijds wordt in de studie ook bevestigd dat de milieuvoordelen aanzienlijker zouden zijn wanneer kerosinebelasting zou worden ingevoerd voor alle vluchten vanuit de luchthavens van de Gemeenschap. Aangezien een dergelijke maatregel aanzienlijke belastingopbrengsten zou opleveren, zouden de lidstaten bovendien hun andere belastingen en heffingen kunnen verlagen, met name de lasten die op arbeid drukken, zoals in artikel 2 van het voorstel van de Commissie inzake de belasting van energieproducten wordt aanbevolen.

De Commissie beveelt derhalve aan dat:

1. De Raad overgaat tot de goedkeuring van het voorstel van de Commissie voor een Richtlijn van de Raad houdende herstructurering van de communautaire regeling voor de belasting van energieproducten, waarbij de lidstaten de mogelijkheid wordt geboden om belasting te heffen op vliegtuigbrandstof die verbruikt wordt op binnenlandse vluchten of, in het kader van bilaterale overeenkomsten, op het intracommunautaire verkeer.
2. De lidstaten, in nauwe samenwerking met de Commissie, in het kader van de ICAO intensiever gaan ijveren voor de invoering van een belasting op vliegtuigbrandstof of van andere instrumenten met hetzelfde effect.
3. De Raad met het oog op de 33e algemene vergadering van de ICAO de situatie opnieuw bekijkt op basis van een verslag van de Commissie over de resultaten van de lopende besprekingen en onderhandelingen in het kader van de ICAO.

## BIJLAGE

Synoptische tabel: overzicht van de belangrijkste effecten van de belastingopties voor 2005  
– 245 ECU/1000 liter

Indicator	Eenheid	EU2005	Belastingopties (belastingniveau: 245 ECU/1000 liter)				
			(1) Alle routes vanuit de EU	(2) Alle routes vanuit de EU – alleen EU-luchtvaartmaatschappijen	(3) Intra-communautaire routes	(4) Intra-communautaire routes – alleen EU-maatschappijen	(5) Binnenlandse routes in de EU
<b><i>Luchtvervoer en exploitatie van luchtvaartuigen</i></b>							
<b>Routes binnen de EU</b>							
Renderende tonkm	10 <sup>11</sup> RTK/jaar	0,3	-7,0 %	-6,8 %	-7,0 %	-6,8 %	-1,4 %
<b>Routes van/naar EU</b>							
Renderende tonkm	10 <sup>11</sup> RTK/jaar	1,7	-7,5 %	-3,7 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
<b><i>Gevolgen voor luchtvaartmaatschappijen</i></b>							
<b>EU-maatschappijen</b>							
Bedrijfsresultaten	10 <sup>9</sup> 1992 ECU	3,6	-14,7 %	-74,6 %	-7,1 %	-11,7 %	-2,7 %
Werkgelegenheid	10 <sup>5</sup> Werknemers	7,2	-6,7 %	-6,8 %	-2,6 %	-2,7 %	-1,0 %
<b>Andere maatschappijen</b>							
Bedrijfsresultaten,	10 <sup>9</sup> 1992 ECU	8,6	-4,0 %	19,3 %	-0,2 %	2,1 %	0,0 %
Werkgelegenheid	10 <sup>5</sup> Werknemers	2,7	-1,2 %	0,2 %	0,1 %	0,1 %	0,0 %
<b><i>Economische gevolgen voor andere actoren</i></b>							
Wijziging cons. overschot	10 <sup>6</sup> 1992 ECU	n.b.	-10 223	-6 572	-3 397	-3 284	-944
Belastingopbrengsten	10 <sup>6</sup> 1992 ECU	n.b.	10 822	7 070	3 678	3 551	1 154
<b><i>Milieueffecten</i></b>							
Brandstofverbruik	10 <sup>8</sup> ton/jaar	2,0	-2,4 %	-1,1 %	-0,5 %	-0,5 %	-0,2 %
<b><i>Juridische belemmeringen</i></b>							
Wijziging van ASA's vereist		n.b.	Ja	Neen	Jas	Neen	Neen
<b><i>Belastingvermindering door "tankering"</i></b>							
Daling belastingopbrengsten		n.b.	10-25%	10%	5-10%	5-10%	25-50%
Vermindering milieuvoordelen		n.b.	35-70%	35%	10-20%	10-20%	35-70%
<b><i>Belastingvermindering door wijziging</i></b>							
Economische gevolgen van vraageffecten		n.b.	+	+/o	+	+	+

Tabel: Economische gevolgen en milieueffecten van beleidsopties in de context van het EU2005-scenario  
(tarief van 245 euro per 1000 liter).

		Scenario		Beleidsresultaten van belastingheffing op brandstof van 245 euro per 1000 liter (wijziging m.b.t. scenario)									
		EU 2005		(1) Alle routes vanuit de EU		(2) Alle routes vanuit de EU - alleen EU-luchtvaartmaatschappijen		(3) Intracommunautaire routes		(4) Intracommunautaire routes - alleen EU-maatschappijen		(5) Binnenlandse routes in de EU	
Indicator	Eenheid	EU	Andere	EU	Andere	EU	Andere	EU	Andere	EU	Andere	EU	Andere
<b>Economische gevolgen voor specifieke actoren</b>													
<b>Luchtvaartmaatschappijen</b>													
Brandstofkosten	1992 ecu/jaar	7,5E+09	2,8E+10	86,5 %	12,3 %	86,5 %	0,4 %	44,4 %	0,6 %	44,4 %	0,0 %	13,9 %	0,0 %
Exploitatiekosten	1992 ecu/jaar	9,7E+10	3,1E+11	1,0 %	0,2 %	0,4 %	0,4 %	0,7 %	0,0 %	0,6 %	0,0 %	0,1 %	0,0 %
Exploitatieopbrengst	1992 ecu/jaar	1,0E+11	3,1E+11	0,5 %	0,0 %	-2,3 %	0,9 %	0,4 %	0,0 %	0,2 %	0,1 %	0,0 %	0,0 %
Wijz. bedrijfsresultaten	1992 ecu/jaar	3,6E+09	8,6E+09	-5,3E+08	-3,4E+08	-2,7E+09	1,7E+09	-2,6E+08	-1,5E+07	-4,2E+08	1,8E+08	-9,9E+07	0,0
Resultaten als % opbrengsten <sup>1)</sup>	%	3,6 %	2,7 %	3,1 %	2,6 %	0,9 %	3,2 %	3,3 %	2,7 %	3,2 %	2,8 %	3,5 %	2,7 %
Kosten per RTK	1992 ecu/ RTK	0,8	0,7	8,3 %	1,6 %	8,7 %	0,2 %	2,4 %	0,0 %	2,4 %	0,0 %	0,5 %	0,0 %
<b>Vliegtuigconstructeurs</b>													
Omvang vloot	Vliegtuigen	4,3E+03	2,0E+04	-6,3 %	-0,4 %	-6,4 %	0,2 %	-4,5 %	0,0 %	-4,5 %	0,0 %	-2,5 %	0,0 %
<b>Consumenten</b>													
Wijz. uitgaven cons.	1992 ecu/jaar	<i>n.b.</i>	<i>n.b.</i>	4,5E+08	1,4E+08	-2,3E+09	2,8E+09	4,5E+08	2,4E+07	1,8E+08	2,8E+08	3,0E+07	0,0
Wijz. baten cons.	1992 ecu/jaar	<i>n.b.</i>	<i>n.b.</i>	-6,7E+09	-3,6E+09	-4,8E+09	-1,8E+09	-3,3E+09	-1,4E+08	-3,1E+09	-1,5E+08	-9,4E+08	0,0



<b>Macro-economische gevolgen</b>													
Bruto toegevoegde waarde	1992 ecu/jaar	4,8E+10	1,7E+11	-6,9 %	-1,1 %	-11,7 %	1,2 %	-2,8 %	0,0 %	-3,3 %	0,2 %	-1,1 %	0,0 %
Totale werkgelegenheid	Werknemers	7,2E+05	2,7E+06	-6,7 %	-1,2 %	-6,8 %	0,2 %	-2,6 %	0,1 %	-2,7 %	0,1 %	-1,0 %	0,0 %
Belastinginkomsten	1992 ecu/jaar	<i>n.b.</i>	<i>n.b.</i>	1,1E+10	0,0	7,0E+09	0,0	3,7E+09	0,0	3,5E+09	0,0	1,2E+09	0,0
<b>Vervoermarkt</b>													
<b><i>Distortie van de concurrentie tussen luchtvaartmaatschappijen</i></b>													
Pax lijnvluchten	Pax- km/jaar	6,3E+11	3,0E+12	-6,1 %	-1,1 %	-7,3 %	0,3 %	-1,0 %	0,0 %	-1,1 %	0,0 %	-0,4 %	0,0 %
Pax chartervluchten	Pax- km/jaar	2,6E+11	1,7E+11	-8,5 %	-3,9 %	-8,8 %	1,1 %	-4,2 %	-0,2 %	-4,3 %	0,0 %	-0,3 %	0,0 %
Totaal pax	Pax- km/jaar	8,9E+11	3,2E+12	-6,8 %	-1,2 %	-7,7 %	0,3 %	-1,9 %	0,0 %	-2,0 %	0,0 %	-0,4 %	0,0 %
Vracht lijnvluchten	Tonkm/jaar	2,9E+10	1,2E+11	-6,6 %	-1,8 %	-7,5 %	0,0 %	-0,8 %	0,0 %	-0,8 %	0,0 %	-0,3 %	0,0 %
Vracht chartervluchten	Tonkm/jaar	2,5E+09	2,0E+10	-5,4 %	-2,6 %	-4,8 %	-0,6 %	-1,3 %	0,0 %	-1,5 %	0,0 %	-0,5 %	0,0 %
Totaal vracht	Tonkm/jaar	3,2E+10	1,4E+11	-6,5 %	-1,9 %	-7,3 %	-0,1 %	-0,8 %	0,0 %	-0,9 %	0,0 %	-0,3 %	0,0 %
Totaal renderende tonkm	Tonkm/jaar	1,2E+11	4,6E+11	-6,7 %	-1,4 %	-7,6 %	0,2 %	-1,6 %	0,0 %	-1,7 %	0,0 %	-0,3 %	0,0 %
<b><i>Wijziging voor het overlandvervoer</i></b>													
Wegvervoer (personen) <sup>2)</sup>	Voertuig m/jaar	<i>n.b.</i>	<i>n.b.</i>	3,3E+08	1,3E+07	3,1E+08	6,8E+06	3,2E+08	0,0	3,1E+08	0,0	2,0E+08	0,0
Wegvervoer (goederen) <sup>2)</sup>	Voertuig m/jaar	<i>n.b.</i>	<i>n.b.</i>	1,1E+07	3,9E+05	9,6E+06	1,9E+05	1,0E+07	0,0	9,3E+06	0,0	4,7E+06	0,0
HST-vervoer <sup>2)</sup>	Pax- km/jaar	<i>n.b.</i>	<i>n.b.</i>	5,2E+07	0,0E+00	4,8E+07	0,0E+00	5,2E+07	0,0	4,8E+07	0,0	2,2E+07	0,0
Ander railvervoer <sup>2)</sup>	Pax- km/jaar	<i>n.b.</i>	<i>n.b.</i>	3,8E+08	1,1E+07	3,6E+08	5,5E+06	3,6E+08	0,0	3,6E+08	0,0	2,8E+08	0,0

<b>Milieueffecten</b>													
<b><i>Brandstofverbruik en -emissies luchtvaartsector</i></b>													
Totaal	Kg/jaar	4,1E+10	1,6E+11	-7,1 %	-1,2 %	-7,1 %	0,4 %	-2,3 %	0,0 %	-2,3 %	0,0 %	-0,8 %	0,0 %
brandstofverbruik													
CO2-emissies	Kg/jaar	1,3E+11	5,0E+11	-7,1 %	-1,2 %	-7,1 %	0,4 %	-2,3 %	0,0 %	-2,3 %	0,0 %	-0,8 %	0,0 %
NOx-emissies	Kg/jaar	5,6E+08	2,2E+09	-7,3 %	-1,4 %	-7,2 %	0,3 %	-2,2 %	0,1 %	-2,3 %	0,1 %	-0,7 %	0,0 %
<b><i>Emissies overlandvervoer</i></b>													
CO2-emissies <sup>2)</sup>	Kg/jaar	7,9E+11	3,7E+12	7,7E+07	3,0E+06	7,3E+07	1,5E+06	7,4E+07	0,0	7,1E+07	0,0	4,6E+07	0,0
NOx-emissies <sup>2)</sup>	Kg/jaar	7,6E+09	3,2E+10	5,0E+05	2,0E+04	4,7E+05	1,0E+04	4,8E+05	0,0	4,6E+05	0,0	2,9E+05	0,0

<sup>1)</sup> Zowel voor het scenario EU2005 als voor de verschillende beleidsopties zijn de bedrijfsresultaten weergegeven als een percentage van de opbrengsten.

<sup>2)</sup> Voor deze indicatoren hebben “EU” en “Andere” betrekking op respectievelijk de geografische EU-regio en andere geografische regio's. Voor alle andere indicatoren hebben “EU” en “Andere” betrekking op vervoerconcerns.