

C49 – FIN2

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2008-2009

5 november 2008

# HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR ALGEMEEN BELEID, FINANCIEN EN BEGROTING

## INHOUD

Interpellatie van de heer Eric Van Rompuy tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media, Toerisme, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de gevolgen van de nieuwe federale vliegtaks voor economie en werkgelegenheid

Interpellatie van de heer Stefaan Sintobin tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de impact van de invoering van een vliegtaks op de regionale luchthavens

Vraag om uitleg van de heer Gino De Craemer tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media, Toerisme, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de vliegtaks en de mogelijke gevolgen voor de toeristische sector

Met redenen omklede motie

1

5

**Waarnemend voorzitter: de heer Thieu Boutsen**

**Interpellatie van de heer Eric Van Rompuy tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media, Toerisme, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de gevolgen van de nieuwe federale vliegtaks voor economie en werkgelegenheid**

**Interpellatie van de heer Stefaan Sintobin tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de impact van de invoering van een vliegtaks op de regionale luchthavens**

**Vraag om uitleg van de heer Gino De Craemer tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media, Toerisme, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de vliegtaks en de mogelijke gevolgen voor de toeristische sector**

**De voorzitter:** Het antwoord wordt gegeven door minister Crevits.

De heer Van Rompuy heeft het woord.

**De heer Eric Van Rompuy:** Mevrouw de minister, mijnheer de voorzitter, geachte collega's, begin oktober hebben wij kennis genomen van de federale begrotingsbeslissingen. Daar was onder meer een nieuwe vliegtaks bij. Die beslissing is zonder veel overleg genomen, noch met de sector, noch met de gewesten. Plots verscheen die vliegtaks, zonder goed te weten wat hij inhoudt. Sommigen zeggen dat het over 10 euro per vliegticket gaat, voor vluchten binnen Europa, en over 45 euro voor vluchten buiten Europa en voor businessvluchten. Ik weet het niet.

In Nederland is er op Schiphol ook een vliegtaks ingevoerd. Toen ik 'vliegtaks' op Google intikte, leverde dat zo'n 600 resultaten op. Het heeft er aanleiding gegeven tot enorme discussies met de Nederlandse regering omdat die een vliegtaks heeft ingevoerd van 25 euro. Dat zou hebben geleid tot 100.000 passagiers per maand minder. De vliegtaks leverde jaarlijks 350 miljoen euro op. Bij ons zou de opbrengst 135 miljoen euro zijn.

– *De heer Gabriëls treedt als voorzitter op.*

Er is het START-project (Strategisch Actieplan voor de Reconversie en Tewerkstelling luchthaven Zaventem)

voor de luchthavenregio, waarin de Vlaamse Regering tot nu toe 150 miljoen euro heeft geïnvesteerd. De opbrengst van die vliegtaks zou dus een 135 miljoen euro zijn. Wat je dus in de ene investeert, pak je bij de andere af.

De werkgelegenheid rond Zaventem is zwaar getroffen geweest: Sabena, DHL, Sobelair. Er werken nu 21.000 mensen op de luchthaven, wat een stijging van 1.000 mensen betekent op twee jaar tijd. Maar als men extra gaat belasten, vreest men in Zaventem dat een aantal maatschappijen minder passagiers zullen hebben en dat een aantal lowcostmaatschappijen zullen wegtrekken. Voor 10 euro zal men niet van luchthaven veranderen, maar 45 euro is niet niks. Men riskeert hetzelfde gevolg te hebben als in Nederland, waar men 100.000 passagiers per maand minder heeft. Het kan dus gevolgen hebben voor de werkgelegenheid.

De heer De Craemer was de eerste die namens de N-VA met een communiqué reageerde op de vliegtaks. De tweede die reageerde, was de Waalse regering, die vreest dat Charleroi vluchten zal verliezen, waardoor werkgelegenheid in Wallonië zou verloren gaan. Onze bekommernis is de luchthaven van Zaventem.

Er komt de volgende jaren een nieuwe milieutaks op het vliegverkeer. Vanaf 2011 moet men deelnemen aan de European Union Emissions Trading Scheme. De Europese luchtvaart zal onderworpen worden aan een emissiebelasting. Dan is er een soort dubbele belasting. Zaventem is al de derde duurste luchthaven van Europa, na Heathrow en Amsterdam.

Het Waalse Gewest heeft de vliegtaks op de agenda van het Overlegcomité geplaatst. Ik zou er willen op aandringen dat de Vlaamse Regering dat ook zou doen. Want het principe van de vliegtaks is één ding, maar hoe gaat men hem toepassen? Ik hoor via de Franstalige pers dat de vliegtaks niet van toepassing zou worden op de lowcostmaatschappijen zodat Charleroi eraan ontsnapt. In het kader van de wafelijzerpolitiek moeten wij er dan ook aan kunnen ontsnappen. We stoten daar op een communautaire discussie. Als de Walen iets willen, dan weten we dat ze 'non' zeggen en daar ook op doorgaan.

Mevrouw de minister, wat is het standpunt van de Vlaamse Regering? Is zij bereid om dat ook in het Overlegcomité te bespreken?

**De voorzitter:** De heer Sintobin heeft het woord.

**De heer Stefaan Sintobin:** Mijnheer de voorzitter, collega's, premier Letermé trok in 2007 naar de kiezer,

niet alleen met een uitgesproken communautair programma, maar ook met de slogan ‘goed bestuur’.

Met zijn nu al legendarische woorden ‘wie gelooft die mensen nog’, bezorgde Leterme toenmalig premier Verhofstadt een uppercut van jewelste en won hij, tussen een woud van leeuwenvlaggen – maar die tijd is ook al lang voorbij –, glansrijk de verkiezingen.

Nu, bijna 17 maanden later, is het resultaat ontluisrend. De communautaire eisen van CD&V zitten in de diepvries van de dialoog van gemeenschap tot gemeenschap, de vorming van Leterme Un, zoals de heer Jambon de regering-Leterme pleegt te noemen, was een schertsvertoning zonder weerga en van de fetisj ‘goed bestuur’ is ook al lang geen sprake meer.

Ook de opmaak van de federale begroting had alles weg van een commedia dell’ arte. Leterme paste alles toe wat hij acht jaar lang had verketterd bij paars: te hoog ingeschatte economische groeicijfers, eenmalige ingrepen, fictieve inkomsten en, als klap op de vuurpijl, verdoken belastingen zoals het cliquetsysteem en de vliegtaks. U weet wel, het cliquetsysteem waarvan de staatssecretaris van Begroting de dag na de bespreking van de begroting in de Kamer doodleuk wist te melden dat hij het was vergeten.

Collega’s, de vraag is dus niet langer ‘wie gelooft die mensen nog’, maar wel ‘wie gelooft Leterme nog’. Opvallend was ook dat de avond van de stemming in de Kamer over de federale begroting een meerderheidspartij, met name Open Vld, al aandrang op een begrotingsherziening, wat nog nooit gezien was in de Belgische politiek. Dat wijst er uiteraard op, collega’s, dat deze federale regering als los zand aan elkaar hangt.

Dit, voorzitter, bij wijze van inleiding op mijn interpellatie.

Leterme, die in het Vlaams Parlement, als minister-president, in andere dossiers altijd pleitbezorger was van het overlegmodel – en dat heeft ook de heer Van Rompuy gesteld – voerde zomaar een vliegtaks in. De invoering van deze vliegtaks zorgde inderdaad voor heel wat ophef en ontketende een storm van protest. Ik wil hier, collega’s, dan ook graag de spreekbuis zijn van de belangrijkste tegenstanders van de vliegtaks.

Volgens de CEO van Brussels Airport zal de vliegtaks van Zaventem de op twee na duurste luchthaven van Europa maken. Volgens het bestuur van Brussels Airport zal de invoering van een vliegtaks duizenden banen kosten en de heropbouw van de luchthaven in gevaar brengen, omdat passagiers dreigen te vertrekken vanuit goedkopere buurlanden, iets dat – hij is hier niet, maar ik zal het toch zeggen – de heer Verstrepen van Lijst Dedecker op zijn weblog promoot. Maar dit terzijde.

Mijnheer Van Rompuy, u hebt ook verwezen naar de cijfers van Schiphol, waar men tijdens de zomer honderdduizenden passagiers verloren heeft. Naast het banenverlies komt ook de dienstverlening voor de consument in gevaar. Het is niet ondenkbeeldig dat verschillende maatschappijen geen langeafstandsvluchten meer zullen aanbieden in Zaventem.

Maar niet alleen Zaventem, maar ook de regionale luchthavens zullen de dupe worden van deze ondoordachte maatregelen. Dit, mevrouw de minister, net op een moment dat de Vlaamse Regering probeert – want we hebben onlangs het decreet over de luchthavens Brugge-Oostende en Kortrijk-Wellegem bijna unaniem goedgekeurd – om via PPS-constructies de toekomst van de regionale luchthavens veilig te stellen.

Ook de reissector, mijnheer de voorzitter, is woedend en vreest eveneens dat de passagiers massaal zullen uitwijken naar luchthavens in Frankrijk of Duitsland. De reissector, althans volgens hun interne gegevens, stelt rechtstreeks 217.000 mensen te werk en nog eens evenveel onrechtstreeks. Er wordt gevreesd dat 5 procent daarvan bij de invoering van de vliegtaks zijn of haar werk zal verliezen.

Wat nog niet aan bod kwam, zijn natuurlijk de duizenden vakantiegangers, wier vakantiebudget door deze maatregel extra wordt aangetast. Enkele jaren geleden, collega’s, lanceerde CD&V de slogan ‘midden de mensen’. Wel nu, ik zou niet graag midden de mensen staan voor wie op vakantie gaan stilaan onbetaalbaar wordt.

Mijnheer de voorzitter, ik verwijs graag naar de heer Van Rompuy: het gaat hier om een verdoken belasting op de reissector, en dat heeft niets te maken met een milieuheffing.

Mijnheer de voorzitter, net als de heer Van Rompuy vraag ik aan de Vlaamse Regering om tegen deze vliegtaks protest aan te tekenen op het Overlegcomité.

Mevrouw de minister, wat is het standpunt van de Vlaamse Regering? Hoe schat u de impact van deze maatregel in, niet alleen voor Zaventem, maar ook voor het Vlaamse beleid op de regionale luchthavens? Welke initiatieven neemt u ter zake? Zal iemand namens de Vlaamse Regering protest aantekenen op het Overlegcomité? Als het protest niets uithaalt, wat dan?

**De voorzitter:** De heer De Craemer heeft het woord.

**De heer Gino De Craemer:** Aangezien we in het Vlaams Parlement zitten, zal ik de federale inleiding overslaan, maar ik sluit me aan bij de vorige sprekers.

Op dinsdag 14 oktober 2008 stelde de federale regering het akkoord over de begroting 2009 voor. Eén van de

opvallende elementen is de taks op vliegtuigtickets, voor 120 tot 130 miljoen euro. De toeristische sector is hiermee allerminst tevreden. Dat is logisch en nog zacht uitgedrukt ook. Het is bovendien terecht, want de eenzijdige invoering van een vliegtaks door de federale regering is een totaal ondoordachte maatregel.

Bovendien is het betreurenswaardig dat de aangekondigde maatregel er zonder overleg is gekomen. Noch de reissector, noch de luchtvaartsector werd gecontacteerd. Door de economische crisis worden die beide sectoren al met voldoende problemen geconfronteerd. In landen waar een dergelijke belasting werd ingevoerd, vertrekken passagiers vanuit goedkopere buurlanden. Ik vrees dus voor negatieve gevolgen voor de tewerkstelling in het toerisme en op de luchthavens. De maatregel kan dan ook meer kosten dan hij zou opbrengen.

Mevrouw de minister, is er overleg geweest met de minister-president of de minister van Toerisme over de nieuwe federale taks op vliegtuigtickets en de mogelijke gevolgen voor de toeristische sector? Indien wel, kunt u dit toelichten? Indien niet, hoe staat u tegenover deze maatregel? Zult u iets ondernemen?

**De voorzitter:** Minister Crevits heeft het woord.

**Minister Hilde Crevits:** De interpellaties en de vraag om uitleg dragen mijn bezorgdheid weg, en ook die van minister-president Peeters. Noch met hem, noch met mijzelf heeft de federale overheid vooraf enig overleg gepleegd over de invoering van een vliegtaks.

Vanuit mijn bevoegdheid over de regionale luchthavens heb ik de federale regering om overleg over dit dossier gevraagd. Gisteren heeft hierover een interkabinettenoverleg plaatsgevonden op het kabinet van federaal vice-eerste minister en minister van begroting Didier Reynders. Op dat overleg hebben we aangekaart: de opportuniteit van de taks, de gevolgen van de taks voor de tewerkstelling in de reissector, de gevolgen voor het beleid inzake de regionale luchthavens, de gevolgen voor het vinden van een oplossing voor de luchthaven van Zaventem – mijnheer Van Rompuy, u hebt in dat verband terecht gewezen op de inspanningen van Vlaanderen –, en de juridische vormgeving van de taks.

Inzake de juridische vormgeving moeten bij het invoeren van een dergelijke taks, de internationaalrechtelijke en Europese regels worden gerespecteerd. Zeker het Verdrag van Chicago bevat een aantal bepalingen die minstens aanleiding geven tot enige juridische vraagstelling. Ook in Vlaanderen kunnen we nadenken over een hindertaks. Dat zou een mogelijke maatregel kunnen zijn, maar dan wel causaal gelinkt aan de opbrengsten, die we kunnen investeren in het beperken van hinder voor omwonenden. Als we daaraan denken, moeten we ons afvragen of dat juridisch kan of niet.

Een juridische analyse die we hebben laten maken, heeft aangetoond dat de Belgische Raad van State dat verdrag zeer restrictief interpreteert, terwijl de Nederlandse rechtbanken naar aanleiding van de invoering door de Nederlandse overheid van een dergelijke vliegtaks, het verdrag, dat dateert van 1944, veel ruimer interpreteren en plaatsen binnen de internationale context van vandaag. In elk geval is het op basis van die analyse duidelijk dat de invoering van een vliegtaks minstens met enige omzichtigheid moet gebeuren. Men, niet wij, moet zorgen dat dat correct gebeurt.

Ook de interne Belgische bevoegdheidsverdeling maakt dat de invoering van een dergelijke taks door de federale, dan wel de gewestelijke overheden, een ingewikkelde materie is. De invoering van een federale vliegtaks mag er in elk geval – in toepassing van het evenredigheidsprincipe – niet toe leiden dat de gewestelijke overheden hun bevoegdheden inzake de ontwikkeling van de regionale luchthavens niet zouden kunnen uitoefenen. Daarenboven geldt dat als Vlaanderen een dergelijke taks zou willen invoeren in functie van een reductie van het vliegtuiglawaai, dit niet meer bespreekbaar is. Omwille van het ‘non bis in idem’-principe worden mogelijkheden beperkt. Ik zeg niet dat dat ook zou gebeuren, maar het is een beperking van mogelijke toekomstige pistes. We stoten daar op een bevoegdheidsgrens die niet onbelangrijk is en zeker mee in het oog moet worden gehouden.

Het voorstel dat mee door de federale regering op tafel is gelegd, behelst een taxatie van alle vliegtuigtickets. Ik weet dat sinds gisteren in de namiddag. Het is een taks op de zogenaamde burgerluchtvaart. Het is een algemene taks. De lowcost zit daar misschien niet inbegrepen, zei de heer Van Rompuy. Maar het voorstel dat gisteren op tafel kwam, spreekt niet van uitzonderingen en is dus algemeen geldend.

De volgende cijfers zijn daarin opgenomen: 5 euro taks voor vluchten binnen Europa tot en met 1.000 km en 12 euro voor vluchten van meer dan 1.000 km binnen Europa, 50 euro taks voor intercontinentale vluchten in business class of first class en 20 euro voor alle andere vluchten. Dat zijn de voorlopige cijfers die gisteren zijn bekendgemaakt. De taks zou verschuldigd zijn door de luchthavenuitbater. Op de overlegvergadering gisteren werd zowel door het Waalse Gewest als door het Vlaamse Gewest – het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest was verontschuldigd – een uitdrukkelijke vraag gesteld naar de opportuniteit van deze taks. Overwegingen inzake de gevolgen voor de sector van het toerisme en de tewerkstelling, alsook de verdere ontwikkeling van enerzijds de regionale luchthavens en anderzijds de toekomst van Brussels Airport, Zaventem, lagen aan de basis van de opportuniteitsvraag.

Gelet op het belang ook voor Vlaanderen, zal ik vrijdag aan de Vlaamse Regering voorstellen om dit

dossier te agenderen op het eerstvolgende Overlegcomité met de bedoeling de opportuniteit, de legaliteit en de gevolgen van deze potentiële maatregel blijvend aan de orde te stellen.

Met betrekking tot de vragen over de impact op de toeristische sector, kan ik u zeggen dat deze maatregel een impact zal hebben op de ontwikkeling van de toeristische sector in Vlaanderen. Hoe ver deze gevolgen zullen reiken, is vandaag moeilijk te voorspellen. De prijsverhoging moet worden getoetst aan de vraag in welke mate deze een invloed kan hebben op het gedrag van de toerist om al dan niet zijn reisbestemming te wijzigen. Te verwachten is dat de impact van een prijsverhoging veel meer zal doorwegen bij de beslissing van de recreatieve toerist dan bij de zakentoeurist. Dat is een logische vaststelling. Reizigers die het vliegtuig nemen om naar Vlaanderen te komen, bezoeken voornamelijk de steden. De concurrentiestrijd in de toeristische sector neemt toe – en zeker het citytripsegment is de laatste jaren sterker geworden. Door diverse evoluties zoals het internet, de globalisering en de low-costcarriers, zijn er altijd meer steden die als toeristische bestemming op de kaart worden gezet en waarmee de Vlaamse steden de concurrentie moeten aangaan.

In dat perspectief, waarbij de prijs een belangrijk gegeven is, is de invoering van de taks een negatief gegeven. De luchtvaartsector vreest ervoor dat een opstapeling van belastingmaatregelen een negatief effect zouden sorteren. De heer Van Rompuy heeft het al aangehaald, vanaf 2012 wordt de luchtvaartsector opgenomen in het Europese emissiehandelssysteem. Dat is een maatregel die niet zonder consequenties blijft. Dat betekent dat de sector, zelf toegewezen aan een land, een gedeelte gratis emissierechten zal krijgen maar de rest moet aankopen. Hoe dan ook wordt dat een extra belasting voor de sector. Alle landen en regio's in Europa worden wel op een gelijke basis behandeld. Er zal dus geen concurrentienadeel optreden want het is globaal voor Europa beslist.

De gevolgen op de tewerkstelling zijn vandaag nog niet achterhaalbaar omdat er te weinig gegevens voorhanden zijn. Als de taks alleen in België en Nederland wordt ingevoerd, dan is het waarschijnlijk dat prijsgevoelige toeristen naar naburige luchthavens zoals Bonn of Keulen zullen afzakken. Brussels Airport stelt dat de tarieven in Brussel de op twee na hoogste tarieven van Europa zullen worden, na London Heathrow en Amsterdam. Het zal zorgen voor een vermindering van de activiteiten in Vlaanderen. We kunnen de gevolgen op de tewerkstelling nog niet evalueren, maar er zijn al wel signalen opgevangen.

Ik maak graag de vergelijking met Schiphol. Op de luchthaven van Schiphol stelt men vast dat het aantal passagiers fors gedaald is tijdens de afgelopen zomermaanden na de invoering van een vliegtaks door de

Nederlandse regering, terwijl in de luchthavens in de buurt van Nederland het aantal passagiers fors is toegenomen. Dat is een significant signaal. De Nederlandse regering stelt ook vast dat de invoering van deze taks naast de rechtstreekse opbrengst, ook een hoge kost heeft. Men spreekt van 5.000 tot 10.000 banen die zouden verloren gaan bij de luchthavengerelateerde bedrijven op Schiphol. Dat is ook een argument. We hebben dus al een beeld van de gevolgen in Nederland. Het is niet onwaarschijnlijk dat de taks bij ons op dezelfde manier zal doorwerken.

De volgende vraag was wat kon ondernomen worden. Ik heb het dossier in ieder geval al vrijdag op de agenda van de Vlaamse Regering geplaatst. Daar moet worden uitgemaakt welke stappen kunnen worden ondernomen. Ik zal voorstellen het dossier te agenderen op het Overlegcomité, niet alleen om de gevolgen van de maatregel van nabij te bekijken maar ook om de opportuniteit ervan duidelijk op de agenda te zetten en in het verhaal te blijven meenemen. De diverse actoren, waaronder ook de sector, komen op dit ogenblik met cijfergegevens naar buiten. Er worden studies uitgevoerd. Ik heb ook gevraagd om alle gegevens op te lijsten en mij daarover te rapporteren. Op basis van die cijfers kan een correcte inschatting gemaakt worden van de gevolgen van de invoering van een vliegtaks.

Over dit alles is een overleg lopende met de reissector. Het is immers belangrijk om de vinger aan de pols te houden. Binnen afzienbare tijd zullen we dus in staat zijn om een nauwkeurig beeld te schetsen van de mogelijke gevolgen. Het eerste dat moet gebeuren is dit dossier te agenderen op het Overlegcomité.

**De voorzitter:** De heer Van Rompuy heeft het woord.

**De heer Eric Van Rompuy:** Ik dank de minister voor haar grondige en volledige antwoord. Het heeft me nog meer gesterkt in mijn overtuiging dat de vliegtaks niet alleen niet opportuun is, maar ook juridisch betwistbaar. De taks schiet economisch zijn doel voorbij. Ik vind mij volledig terug in het antwoord. Het is belangrijk dat het punt op het Overlegcomité komt. Op die manier kunnen we beletten dat de luchthaven van Zaventem die net aan een remonte bezig is, en met de recessie weer wat moeilijkheden ondervindt, niet weer de dieperik ingaat. Ik heb de laatste cijfers gezien. Het is te hopen dat Zaventem niet de hindernis van deze taks, die eigenlijk geen milieutaks is maar een taks om het begrotingstekort op te vangen, moet meedragen. We zullen zien of de agendering op het Overlegcomité tot resultaten leidt.

**De voorzitter:** De heer Sintobin heeft het woord.

**De heer Stefaan Sintobin:** Ik dank eveneens de minister voor haar positieve antwoord om dit punt niet alleen

te agenderen op de Vlaamse Regering, maar ook op het Overlegcomité. De minister heeft ook een grondige analyse van de vliegtaks meegegeven. Haar antwoord bewijst hoe lichtzinnig de federale regering een dergelijke begrotingsmaatregel neemt. Ik hoor dat er niet alleen geen studie of onderzoek naar een mogelijke impact van een dergelijke maatregel is gebeurd, maar dat er zelfs juridische bezwaren zijn. Dan stel ik de vraag hoe men tot de invoering van een dergelijke maatregel is gekomen? Dat bewijst nog maar eens hoe de huidige federale regering in elkaar steekt. Ze heeft met knip- en plakwerk geprobeerd om de begroting in evenwicht in te dienen. Het is waarschijnlijk wat vooruitlopen op de zaak, maar mijn vraag was ook – en ik veronderstel dat de minister daar moeilijk nu kan op antwoorden – wat er gaat gebeuren als de vliegtaks gehandhaafd blijft?

**De voorzitter:** De heer De Craemer heeft het woord.

**De heer Gino De Craemer:** Ik dank de minister voor haar antwoord. Het antwoord voldoet enigszins aan mijn verwachtingen. Als men dat allemaal aanhoort, kan men wel stellen dat de federale regering goed bezig is met erop los te schieten. Ze heeft getracht om zonder juridische onderbouw zomaar een taks in te voeren, die bovendien niets vervangt maar boven op de luchthaventaksen komt, boven de landingsrechten en de kosten voor de veiligheid en de toekomstige maatregelen die nog op het Europese vlak zullen worden getroffen. Het is alleen maar een bijkomende taks en een bijkomende kost voor de sector die zwaar zal doorwegen.

Het is logisch dat men de impact van de maatregel nog niet volledig kan becijferen. Men zal moeten afwachten, maar ik vrees het ergste.

Het belangrijkste is dat het op de Vlaamse Regering en ook op het Overlegcomité wordt besproken. Toch dring ik er op aan dat de Vlaamse Regering erop staat dat deze eenzijdige maatregel wordt ingetrokken.

**De voorzitter:** Minister Crevits heeft het woord.

**Minister Hilde Crevits:** Ik kan niet vooruitlopen op de beslissingen. Ik heb u duidelijk de knelpunten en kapstokken van de discussie meegegeven. Ik ben de federale overheid niet. Of deze taks er komt of niet, het blijft een bevoegdheid van de federale overheid. We moeten wel zorgvuldig de zaak opvolgen en waakzaam blijven, niet alleen omwille van de effecten maar ook omwille van de opportuniteit. We moeten alle aspecten blijven aftoetsen aan onze eigen bevoegdheden.

Ik heb ook gezegd dat dit dossier misschien wel een gedeeltelijk Vlaamse bevoegdheid kan betreffen. Het is evenwel goed te stellen: 'bezint eer ge begint'. Ik heb getracht duidelijk te zijn in mijn antwoord en in het samenvatten van de bezorgdheden vanuit Vlaanderen.

**De voorzitter:** Wellicht wordt op het Overlegcomité de mogelijkheid geboden aan het confederaal verzet tegen deze federale taks.

#### **Met redenen omklede motie**

**De voorzitter:** Door de heer Stefaan Sintobin werd tot besluit van deze interpellatie een met redenen omklede motie aangekondigd. Ze moet zijn ingediend uiterlijk om 17 uur op de tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering.

Het incident is gesloten.

---

