



Vlaams
Parlement

stuk **131** (2014-2015) – Nr. 11
ingediend op 3 december 2014 (2014-2015)

Ontwerp van decreet

houdende bepalingen tot begeleiding
van de tweede aanpassing van de begroting 2014

Amendementen

voorgesteld na indiening van het verslag

Stukken in het dossier:

- 131** (2014-2015) – Nr. 1: Ontwerp van decreet
- Nr. 2 en 3: Amendementen
 - Nr. 4: Verslag van de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting
 - Nr. 5: Verslag van de Commissie voor Cultuur, Jeugd, Sport en Media
 - Nr. 6: Verslag van de Commissie voor Economie, Werk, Sociale Economie, Innovatie en Wetenschapsbeleid
 - Nr. 7: Verslag van de Commissie voor Landbouw, Visserij en Plattelandsbeleid
 - Nr. 8: Verslag van de Commissie voor Onderwijs
 - Nr. 9: Verslag van de Commissie voor Welzijn, Volksgezondheid en Gezin
 - Nr. 10: Tekst aangenomen door de commissies

INHOUD

Amendementen.....	3
Bijlage 1: Ontwerpen van amendement	7
Bijlage 2: Advies van de Raad van State op de ontwerpen van amendement.	13
Bijlage 3: Advies van de Mobiliteitsraad op de ontwerpen van amendement..	23

AMENDEMENT Nr. 8**voorgesteld door de Vlaamse Regering na indiening van het verslag**

Hoofdstuk 11/1. Regionale luchthavens (nieuw)

Een hoofdstuk 11/1, dat bestaat uit een artikel 28/1 tot een artikel 28/4, invoegen, dat luidt als volgt:

"Hoofdstuk 11/1. Regionale luchthavens

Art. 28/1. In artikel 3, 6°, van het decreet van 10 juli 2008 betreffende het beheer en de uitbating van de regionale luchthavens Oostende-Brugge, Kortrijk-Wevelgem en Antwerpen wordt na de woorden "het geheel van de roerende en onroerende goederen" de zinsnede ", al dan niet met inbegrip van de grondzate," ingevoegd.

Art. 28/2. Aan artikel 27 van hetzelfde decreet, ingevoegd bij het decreet van 8 mei 2009, waarvan het enige lid paragraaf 1 wordt, wordt een paragraaf 2 toegevoegd, die luidt als volgt:

"§2. Uiterlijk op datum van aanvang van de commerciële uitbating door de LEM Oostende-Brugge, zoals bedoeld in artikel 32 van dit decreet, treedt de LOM Oostende-Brugge van rechtswege in de rechten en de plichten van de DAB Luchthaven Oostende-Brugge, voor wat betreft de door deze laatste, in naam en voor rekening van het Vlaamse Gewest aangegane, nog lopende overeenkomsten, waarvoor een vastlegging genomen is. Op diezelfde datum worden de voordien aan de DAB Luchthaven Oostende-Brugge door het Vlaamse Gewest toegekende investeringssubsidies ter beschikking gesteld van de LOM Oostende-Brugge, teneinde:

- de door de DAB Luchthaven Oostende-Brugge opgestarte, doch nog niet voltooide investeringsprojecten, waartoe investeringssubsidies werden toegekend, te volbrengen; en*
- de door de DAB Luchthaven Oostende-Brugge nog niet aangevatte investeringsprojecten, waartoe investeringssubsidies werden toegekend, te (laten) realiseren.*

Tot slot zal op diezelfde datum de DAB Luchthaven Oostende-Brugge de gelden van reeds ontvangen doch nog niet aangewende investeringssubsidies overdragen aan de LOM Oostende-Brugge."

Art. 28/3. In artikel 66/1, 6°, van hetzelfde decreet, wordt na de woorden "het geheel van de roerende en onroerende goederen" de zinsnede ", al dan niet met inbegrip van de grondzate," ingevoegd.

Art. 28/4. Aan artikel 66/25 van hetzelfde decreet, ingevoegd bij het decreet van 8 mei 2009, waarvan het enige lid paragraaf 1 wordt, wordt een paragraaf 2 toegevoegd, die luidt als volgt:

"§2. Uiterlijk op datum van aanvang van de commerciële uitbating door de LEM Antwerpen, zoals bedoeld in artikel 66/30 van dit decreet, treedt de LOM Antwerpen van rechtswege in de rechten en de plichten van de DAB Luchthaven Antwerpen, voor wat betreft de door deze laatste, in naam en voor rekening van het Vlaamse Gewest aangegane, nog lopende overeenkomsten, waarvoor een vastlegging genomen is. Op diezelfde datum worden de voordien aan de DAB Luchthaven Antwerpen door het Vlaamse Gewest toegekende investeringssubsidies ter beschikking gesteld van de LOM Antwerpen, teneinde:

- *de door de DAB Luchthaven Antwerpen opgestarte, doch nog niet voltooide investeringsprojecten, waartoe investeringssubsidies werden toegekend, te volbrengen; en*
- *de door de DAB Luchthaven Antwerpen nog niet aangevatte investeringsprojecten, waartoe investeringssubsidies werden toegekend, te (laten) realiseren.*

Tot slot zal op diezelfde datum de DAB Luchthaven Antwerpen de gelden van reeds ontvangen doch nog niet aangewende investeringssubsidies overdragen aan de LOM Antwerpen.”.”.

VERANTWOORDING

Artikel 28/1 en 28/3

De luchthaveninfrastructuur is momenteel gedefinieerd in artikel 3, 6°, en artikel 66/1, 6°, van het decreet van 10 juli 2008, als het geheel van roerende en onroerende goederen die door het Vlaamse Gewest worden aangewend in het kader van de werking van de regionale luchthavens Oostende-Brugge en Antwerpen, met inbegrip van de zogenaamde basisinfrastructuur (gedefinieerd in artikel 3, 7°, en artikel 66/1, 7°, van het decreet als het openbaar domein, noodzakelijk om het vliegverkeer te garanderen, dat wil zeggen de start- en landingsbanen, de controletoren en dergelijke). De LOM Oostende-Brugge en de LOM Antwerpen dienen over deze luchthaveninfrastructuur te beschikken, aangezien zij in respectievelijk artikel 14, §1, en 66/12, §1, van het decreet belast worden met de duurzame ontwikkeling, het beheer en het onderhoud ervan, alsook de terbeschikkingstelling ervan, geheel of gedeeltelijk, aan respectievelijk de LEM Oostende-Brugge en de LEM Antwerpen. Om die reden voorzien de artikelen 31 respectievelijk 66/29 van het decreet in de inbreng door het Vlaamse Gewest van de luchthaveninfrastructuur en de daaraan verbonden goederen, rechten en verplichtingen, die vereist zijn voor de verwezenlijking van het doel door de LOM Oostende-Brugge respectievelijk de LOM Antwerpen en voor de uitvoering van haar taken, zoals vermeld in het decreet, in de respectievelijke LOM's. Bij de verdere vormgeving van de LOM Oostende-Brugge en de LOM Antwerpen is gebleken dat de grondzate, waarop de luchthaveninfrastructuur zich bevindt (inz. de onroerende goederen behorende tot de luchthaveninfrastructuur) niet noodzakelijk het voorwerp moet uitmaken van de hierboven bedoelde beheersoverdracht met betrekking tot de luchthaveninfrastructuur vanuit het Vlaamse Gewest naar de LOM's. Bovendien lijkt het aangewezen dat het Vlaamse Gewest een zo groot mogelijke eenheid houdt in het door hem aangehouden openbare domein. Voorgesteld wordt om de Vlaamse Regering de mogelijkheid te bieden om de grondzate uit de inbreng van de luchthaveninfrastructuur in de LOM te houden. Gelet op het wederkerend karakter van het begrip luchthaveninfrastructuur doorheen het decreet, is het aangewezen dit te voorzien in de definitie van luchthaveninfrastructuur zoals opgenomen in artikel 3, 6°, en artikel 66/1, 6°, van het decreet.

Artikel 28/2 en 28/4

De LOM Oostende-Brugge en de LOM Antwerpen nemen de beheerstaken over van respectievelijk de DAB Luchthaven Oostende (zoals bedoeld in artikel 3, 1°, van het decreet) en de DAB Luchthaven Antwerpen (zoals bedoeld in artikel 66/1, 1°, van het decreet). Zulks geschiedt uiterlijk op de datum van aanvang van de commerciële exploitatie door respectievelijk de LEM Oostende-Brugge en de LEM Antwerpen (cf. artikel 32 en 66/30 van het decreet).

Vooreerst wordt verduidelijkt dat vanaf de datum van aanvang van de commerciële exploitatie door de respectievelijke LEM, de LOM de rechtsopvolger zijn van de DAB, voor wat betreft de door deze laatste aangegane, nog lopende overeenkomsten, waarvoor een vastlegging is genomen.

Daarnaast moet in een regeling worden voorzien voor de reeds aan de DAB toegekende investerings-subsidies.

Momenteel ontvangen voornoemde DAB investeringssubsidies van het Vlaamse Gewest ter ondersteuning van welbepaalde investeringsprojecten met betrekking tot de luchthaveninfrastructuur.

Bedoeling is dat op het ogenblik van daadwerkelijke overname van de beheerstaken door de LOM, deze laatste beschikt over deze investeringsmiddelen, onder andere om de reeds door de DAB opgestarte doch niet voltooide investeringsprojecten te voleindigen. Meer bepaald zullen de LOM, elk voor hun luchthaven:

- de reeds door de DAB opgestarte investeringsprojecten, waarvoor een investeringssubsidie werd voorzien op de begroting van het Vlaamse Gewest verder uitvoeren;
- de reeds vastgelegde investeringssubsidies die nog niet zijn uitbetaald aan de DAB, eens uitbetaald, blijvend aanwenden voor de bedoelde investeringen.

Daarnaast zullen de DAB de investeringsmiddelen, die ze reeds verkregen door middel van een investeringssubsidie maar die ze nog niet moesten aanwenden, overdragen aan de LOM, elk voor hun luchthaven.

■

BIJLAGE 1

Ontwerpen van amendement

AMENDEMENT Nr.

voorgesteld door de Vlaamse Regering

Ontwerp van decreet houdende bepalingen tot begeleiding van de tweede aanpassing van de begroting 2014 m.b.t. de regionale luchthavens

Art. [X]

In artikel 3, 6° van het decreet van 10 juli 2008 betreffende het beheer en de uitbating van de regionale luchthavens Oostende-Brugge, Kortrijk-Wevelgem en Antwerpen wordt na de woorden “het geheel van de roerende en onroerende goederen” de zinsnede “, al dan niet met inbegrip van de grondzate,” ingevoegd.

Art. [Xbis]

In artikel 66/1, 6° van het decreet van 10 juli 2008 betreffende het beheer en de uitbating van de regionale luchthavens Oostende-Brugge, Kortrijk-Wevelgem en Antwerpen wordt na de woorden “het geheel van de roerende en onroerende goederen” de zinsnede “, al dan niet met inbegrip van de grondzate,” ingevoegd.

Art. [X+1]

Aan artikel 27 van het decreet van 10 juli 2008 betreffende het beheer en de uitbating van de regionale luchthavens Oostende-Brugge, Kortrijk-Wevelgem en Antwerpen wordt de volgende paragraaf toegevoegd: “Uiterlijk op datum van aanvang van de commerciële uitbating door de LEM Oostende-Brugge, zoals bedoeld in artikel 32 van dit decreet, treedt de LOM Oostende-Brugge van rechtswege in de rechten en de plichten van de DAB Luchthaven Oostende-Brugge, voor wat betreft de door deze laatste, in naam en voor rekening van het Vlaams Gewest aangegane, nog lopende overeenkomsten, waarvoor een vastlegging genomen is. Op diezelfde datum worden de voordien aan de DAB Luchthaven Oostende-Brugge door het Vlaams Gewest toegekende investeringssubsidies ter beschikking gesteld van de LOM Oostende-Brugge, teneinde:

- de door de DAB Luchthaven Oostende-Brugge opgestarte, doch nog niet voltooide investeringsprojecten, waartoe investeringssubsidies werden toegekend, te volbrengen; en
- de door de DAB Luchthaven Oostende-Brugge nog niet aangevatte investeringsprojecten, waartoe investeringssubsidies werden toegekend, te (laten) realiseren.

Tot slot zal op diezelfde datum de DAB Luchthaven Oostende-Brugge de gelden van reeds ontvangen doch nog niet aangewende investeringssubsidies overdragen aan de LOM Oostende-Brugge.”

Art. [X+2]

Aan artikel 66/25 van datzelfde decreet wordt de volgende paragraaf toegevoegd: “Uiterlijk op datum van aanvang van de commerciële uitbating door de LEM Antwerpen, zoals bedoeld in artikel 66/30 van dit decreet, treedt de LOM Antwerpen van rechtswege in de rechten en de plichten van de DAB Luchthaven Antwerpen, voor wat betreft de door deze laatste, in naam en voor rekening van het Vlaams Gewest aangegane, nog lopende overeenkomsten, waarvoor een vastlegging genomen

is. Op diezelfde datum worden de voordien aan de DAB Luchthaven Antwerpen door het Vlaams Gewest toegekende investeringssubsidies ter beschikking gesteld van de LOM Antwerpen, teneinde:

- de door de DAB Luchthaven Antwerpen opgestarte, doch nog niet voltooide investeringsprojecten, waartoe investeringssubsidies werden toegekend, te volbrengen; en
- de door de DAB Luchthaven Antwerpen nog niet aangevatte investeringsprojecten, waartoe investeringssubsidies werden toegekend, te (laten) realiseren.

Tot slot zal op diezelfde datum de DAB Luchthaven Antwerpen de gelden van reeds ontvangen doch nog niet aangewende investeringssubsidies overdragen aan de LOM Antwerpen.”

Verantwoording

Art. [X en Xbis]

De luchthaveninfrastructuur is momenteel gedefinieerd in artikel 3, 6° en artikel 66/1, 6° van het decreet van 10 juli 2008 als het geheel van roerende en onroerende goederen die door het Vlaams Gewest worden aangewend in het kader van de werking van de regionale luchthavens Oostende-Brugge en Antwerpen, met inbegrip van de zgn. basisinfrastructuur (gedefinieerd in art. 3, 7° en artikel 66/1, 7° van het decreet als het openbaar domein, noodzakelijk om het vliegverkeer te garanderen, d.w.z. de start-en landingsbanen, de controletoren e.d.). De LOM Oostende-Brugge en de LOM Antwerpen dienen over deze luchthaveninfrastructuur te beschikken, aangezien zij in resp. artikel 14, §1 en 66/12, §1 van het decreet belast worden met de duurzame ontwikkeling, het beheer en het onderhoud ervan, alsook de terbeschikkingstelling ervan, geheel of gedeeltelijk, aan resp. de LEM Oostende-Brugge en de LEM Antwerpen. Om die reden voorzien de artikelen 31 resp. 66/29 van het decreet in de inbreng door het Vlaams Gewest van de luchthaveninfrastructuur en de daaraan verbonden goederen, rechten en verplichtingen, die vereist zijn voor de verwezenlijking van het doel door de LOM Oostende-Brugge resp. de LOM Antwerpen en voor de uitvoering van haar taken, zoals vermeld in het decreet, in de resp. LOM's. Bij de verdere vormgeving van de LOM Oostende-Brugge en de LOM Antwerpen is gebleken dat de grondzate, waarop de luchthaveninfrastructuur zich bevindt (inz. de onroerende goederen behorende tot de luchthaveninfrastructuur) niet noodzakelijk het voorwerp moet uitmaken van de hierboven bedoelde beheersoverdracht m.b.t. de luchthaveninfrastructuur vanuit het Vlaams Gewest naar de LOM's. Bovendien lijkt het aangewezen dat het Vlaams Gewest een zo groot mogelijke eenheid houdt in het door hem aangehouden openbare domein. Voorgesteld wordt om de Vlaamse regering de mogelijkheid te bieden om de grondzate uit de inbreng van de luchthaveninfrastructuur in de LOM te houden. Gelet op het wederkerend karakter van het begrip luchthaveninfrastructuur doorheen het decreet, is het aangewezen dit te voorzien in de definitie van luchthaveninfrastructuur zoals opgenomen in artikel 3, 6° en artikel 66/1, 6° van het decreet.

Art. [X+1 en X+2]

De LOM Oostende-Brugge en de LOM Antwerpen nemen de beheerstaken over van resp. de DAB Luchthaven Oostende (zoals bedoeld in artikel 3, 1° van het decreet) en de DAB Luchthaven Antwerpen (zoals bedoeld in artikel 66/1, 1° van het decreet). Zulks geschiedt uiterlijk op de datum

van aanvang van de commerciële exploitatie door resp. de LEM Oostende-Brugge en de LEM Antwerpen (cf. art. 32 en 66/30 van het decreet).

Vooreerst wordt verduidelijkt dat vanaf de datum van aanvang van de commerciële exploitatie door de resp. LEM, de LOM de rechtsopvolger zijn van de DAB, voor wat betreft de door deze laatste aangegane, nog lopende overeenkomsten, waarvoor een vastlegging is genomen.

Daarnaast moet in een regeling worden voorzien voor de reeds aan de DAB toegekende investeringssubsidies.

Momenteel ontvangen voornoemde DAB investeringssubsidies van het Vlaams Gewest ter ondersteuning van welbepaalde investeringsprojecten m.b.t. de luchthaveninfrastructuur.

Bedoeling is dat op het ogenblik van daadwerkelijke overname van de beheerstaken door de LOM, deze laatste beschikt over deze investeringsmiddelen, o.a. om de reeds door de DAB opgestarte doch niet voltooide investeringsprojecten te voleindigen. Meer bepaald zullen de LOM, elk voor hun luchthaven:

- de reeds door de DAB opgestarte investeringsprojecten, waarvoor een investeringssubsidie werd voorzien op de begroting van het Vlaams Gewest verder uitvoeren;
- de reeds vastgelegde investeringssubsidies die nog niet zijn uitbetaald aan de DAB, eens uitbetaald, blijvend aanwenden voor de bedoelde investeringen.

Daarnaast zullen de DAB de investeringsmiddelen, die ze reeds verkregen d.m.v. een investeringssubsidie maar die ze nog niet moesten aanwenden, overdragen aan de LOM, elk voor hun luchthaven.

BIJLAGE 2

Advies van de Raad van State op de ontwerpen van amendement



RAAD VAN STATE

afdeling Wetgeving

advies 56.767/3
van 14 november 2014

over

een amendement bij het ontwerp van decreet ‘houdende
bepalingen tot begeleiding van de tweede aanpassing van de
begroting 2014 m.b.t. de regionale luchthavens’

Op 5 november 2014 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn verzocht binnen een termijn van vijf werkdagen een advies te verstrekken over een amendement bij het ontwerp van decreet ‘houdende bepalingen tot begeleiding van de tweede aanpassing van de begroting 2014 m.b.t. de regionale luchthavens’.

Het ontwerp is door de derde kamer onderzocht op 12 november 2014. De kamer was samengesteld uit Jo BAERT, kamervoorzitter, Jeroen VAN NIEUWENHOVE en Kaat LEUS, staatsraden, en Annemie GOOSSENS, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Brecht STEEN, auditeur.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 14 november 2014.

*

*

1. Volgens artikel 84, § 1, eerste lid, 3°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, moeten in de adviesaanvraag de redenen worden opgegeven tot staving van het spoedeisende karakter ervan.

In dit geval wordt het spoedeisende karakter van de adviesaanvraag verantwoord “door de omstandigheid dat het programmadecreet wegens de nauwe band met de begrotingsdecreten en de gelijktijdige behandeling in het Vlaams Parlement in dezelfde periode ingediend moet worden.”

*

2. Overeenkomstig artikel 84, § 3, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, heeft de afdeling Wetgeving zich moeten beperken tot het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond, alsmede van de vraag of aan de voorgeschreven vormvereisten is voldaan.

*

STREKKING EN RECHTSGROND VAN HET ONTWERP

3. De om advies voorgelegde bepalingen strekken ertoe het decreet van 10 juli 2008 ‘betreffende het beheer en de uitbating van de regionale luchthavens Oostende-Brugge, Kortrijk-Wevelgem en Antwerpen’ te wijzigen teneinde de hervorming van de beheersstructuren van de regionale luchthavens Oostende-Brugge en Antwerpen verder te faciliteren nadat, zo blijkt uit de adviesaanvraag, op 27 oktober 2014 de exploitatie is aangevat van beide regionale luchthavens door de luchthavenexploitatiemaatschappij (hierna: LEM) Oostende-Brugge, respectievelijk de LEM Antwerpen. Deze twee LEM’s zijn de entiteiten waaraan de commerciële uitbating van de betrokken regionale luchthaven is toevertrouwd ter uitvoering van artikel 32 respectievelijk artikel 66/30 van het decreet van 10 juli 2008.

Eenzijds wordt het mogelijk gemaakt, althans wat de luchthaven Oostende-Brugge betreft, dat de “grondzate” van die luchthaven niet noodzakelijk eigendom wordt van de LOM Oostende-Brugge, dit is het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap ‘Luchthavenontwikkelingsmaatschappij Oostende-Brugge’, naamloze vennootschap van publiek recht. Daartoe wordt de definitie van het begrip “luchthaveninfrastructuur” aangepast (ontworpen artikel 3, 6°).

Anderzijds strekt het ontwerp ertoe te bepalen, zowel wat de LOM Oostende-Brugge als de LOM Antwerpen¹ betreft, dat de betrokken LOM van rechtswege in de rechten en de plichten treedt van de dienst met afzonderlijk beheer (hierna: DAB) Luchthaven Oostende, respectievelijk de DAB Luchthaven Antwerpen² wat betreft de door de betrokken

¹ Dit is het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap ‘Luchthavenontwikkelingsmaatschappij Antwerpen’, naamloze vennootschap van publiek recht.

² Dit zijn de diensten met afzonderlijk beheer genoemd in, respectievelijk, artikel 3, 1°, en artikel 66/1, 1°, van het decreet van 10 juli 2008.

DAB, in naam en voor rekening van het Vlaamse Gewest aangegane, nog lopende overeenkomsten waarvoor een vastlegging gebeurd is en dit uiterlijk op de datum van commerciële uitbating door de betrokken exploitatiemaatschappij van de regionale luchthaven (lees: 27 oktober 2014). Op dat ogenblik worden ook de aan de betrokken DAB toegekende investeringssubsidies ter beschikking gesteld van de LOM en dient deze DAB de gelden van reeds ontvangen doch nog niet aangewende middelen over te dragen aan de betrokken LOM.

VORMVEREISTEN

4.1. De artikelen X+1 en X+2 van het ontwerp hebben tot gevolg dat aan de betrokken LOM's³ investeringssubsidies worden verleend die voorheen aan de betrokken DAB's werden toegekend. Uit de ontworpen regeling kan de omvang van die subsidies niet worden afgeleid.

Ook staan de LOM's niet zelf in voor de commerciële uitbating van de betrokken luchthaven, toch lijkt het niet uitgesloten dat de ontworpen regeling valt aan te merken als een staatssteunregeling in de zin van artikel 107, lid 1, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU), in welk geval aanmelding vereist is op grond van artikel 108, lid 3, van het VWEU. Het is immers niet onmogelijk dat ook andere marktdeelnemers opdrachten inzake luchthavenontwikkeling kunnen uitoefenen en dat de investeringssubsidies marktverstoring kunnen werken.

Daarover om toelichting gevraagd, verklaarde de gemachtigde:

“De overdracht van investeringsmiddelen van de DAB's naar de LOM's dient niet beschouwd te worden als staatssteun.

Immers worden enkel de investeringsmiddelen overgedragen voor de investeringen die heden reeds opgestart zijn binnen de DAB's. De LOM's worden – voor wat betreft deze specifieke investeringen – belast met de verdere uitvoering van deze investeringen. Naast de rechten (de investeringsmiddelen) worden aan de LOM's evenwaardige plichten (de verderzetting van de lopende overeenkomsten) overgedragen. Er is dan ook louter sprake van een bevoegdheidsoverdracht tussen de DAB's en de LOM's, en er is geen sprake van enige (staats)steun vanuit de DAB's naar de LOM's toe.

Bovendien betreft het enkel de verderzetting van lopende investeringen, die reeds opgestart zijn binnen de Vlaamse overheid (met name binnen de DAB's). Indien deze contractuele verplichtingen en de bijhorende investeringsmiddelen niet zouden overgedragen worden naar de LOM's, dienen de DAB's deze contractuele verplichtingen verder na te komen (met de middelen die hiertoe reeds zijn toegekend). Inzake staatssteun is er geen onderscheid of deze investeringen uitgevoerd worden door de DAB's dan wel door de LOM's.

Algemeen werd het LOM-LEM dossier d.m.v. een prenotificatie aangemeld bij de Europese Commissie op 9 september 2014. Op korte termijn zal ook een formele notificatie ingediend worden, teneinde een formele uitspraak te bekomen van de Europese Commissie inzake het LOM-LEM dossier. Het dossier dat werd ingediend bij de Europese Commissie behelst zowel de financiering van de LOM (door middel van participatie en terbeschikkingstelling van een dotatie), de financiering van de LEM (subsidies voor taken

³ Die te beschouwen zijn als publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigde agentschappen.

inzake veiligheid en beveiliging) en de betalingsstromen in kader van de concessieovereenkomst (concessievergoeding in ruil voor de concessie van openbare dienst voor de exploitatie van de luchthaven).”

4.2. Het korte tijdsbestek waarover de Raad van State nog beschikte nadat dit antwoord van de gemachtigde werd bekomen, liet niet toe één en ander verder grondig te onderzoeken. Uit de stukken die bij de adviesaanvraag zijn gevoegd, blijkt in elk geval niet dat een aanmelding van de ontworpen regeling reeds is gebeurd.

Voorshands dient te worden opgemerkt dat de situatie zoals die bestond met de DAB's niet geheel dezelfde is als de situatie in de LOM-LEM-structuur waarbij de LEM actief is als economische marktoperator (namelijk de exploitant van een luchthaven) in een gebied met een, gelet op de aard van de activiteit (vluchtvervoer), eerder beperkte reikwijdte waarbinnen meerdere luchthavens vergelijkbare activiteiten ontwikkelen. De LEM geniet in die hoedanigheid, weliswaar “tegen marktconforme vergoeding” zoals blijkt uit de artikelen 14, § 1, en 66/12, § 1, van het decreet van 10 juli 2008, van de investeringen in de (basis)luchthaveninfrastructuur verricht door een door de overheid opgerichte (organieke) infrastructuurbeheerder waarbij die investeringen worden gefinancierd met publieke middelen. De stellers van het ontwerp zullen er dan ook op moeten toezien dat bij het bepalen (en gebeurlijk herzien) van die vergoeding rekening wordt gehouden met de investeringen die worden gedaan.

Omdat het, zoals hiervoor is opgemerkt, niet uit te sluiten valt dat de ontworpen regeling wordt beschouwd als een regeling betreffende staatssteun in de zin van de artikelen 107 en 108 van het VWEU dient, behoudens zo ze onder één van de vrijstellingscategorieën zou vallen, tijdig elk voornemen tot invoering of wijziging van steunmaatregelen bij de Europese Commissie te worden aangemeld. Gelet op de sanctie die aan niet-aanmelding is verbonden (nietigheid van de staatssteun zelfs indien ze verenigbaar zou kunnen worden verklaard met het Unierecht mocht ze zijn aangemeld)⁴, doen de stellers van het ontwerp er goed aan hieromtrent contact op te nemen met de Europese Commissie.

ONDERZOEK VAN DE TEKST

ALGEMENE OPMERKING

5.1. De ontworpen regeling geldt deels voor de regionale luchthaven “Oostende Brugge” (artikel X en X+1) en deels voor de regionale luchthaven “Antwerpen” (artikel X+2), doch niet voor de regionale luchthaven “Kortrijk-Wevelgem”. De vraag rijst of hierdoor geen ongelijke behandeling wordt gecreëerd.

5.2. Gevraagd naar de verantwoording van die onderscheiden behandeling, antwoordde de gemachtigde, wat de luchthaven van Kortrijk-Wevelgem betreft, wat volgt:

⁴ Investeringssteun voor luchthavens – in de vorm van individuele steun of in het kader van een steunregeling – zal overigens als verenigbaar met de interne markt worden beschouwd wanneer bepaalde cumulatieve voorwaarden zijn vervuld: zie hierover de mededeling 2014/C 99/03 van de Commissie (richtsnoeren voor staatssteun aan luchthavens en luchtvaartmaatschappijen), p. 19 e.v.

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/PDF/?uri=OJ:C:2014:099:FULL&from=NL>.

“Op basis van het decreet van 10 juli 2008 werd ook voor de luchthaven Kortrijk-Wevelgem een gunningsprocedure opgestart teneinde een geschikte LEM-kandidaat te vinden die de commerciële uitbating op zich zou kunnen nemen. Tijdens de onderhandelingen bleek echter dat de beheershervorming van de Luchthaven Kortrijk-Wevelgem een te grote financiële impact voor de LOM en zijn aandeelhouders zou betekenen. Bovendien maakte de complexe bestaande structuur, met lopende concessieovereenkomsten inzake de exploitatie van de luchthaven, het niet mogelijk om een snelle transitie naar de voorgestelde beheersstructuur te verwezenlijken.

Op 19 juli 2013 besliste de Vlaamse Regering daarom om een aangepaste beheersstructuur uit te werken. Met name wordt een NV naar privaat recht opgericht door de POM West-Vlaanderen, de Intercommunale Leiedal en het Vlaamse Gewest. Deze NV zal het beheer en de ontwikkeling van de regionale luchthaven Kortrijk-Wevelgem tot doel hebben. Op deze manier wordt het Vlaamse Gewest betrokken bij de exploitatie van de luchthaven, wat heden niet het geval is. Heden wordt de luchthaven Kortrijk-Wevelgem immers uitgebaat door de Intercommunale WIV.

De nieuw op te richten NV zal als rechtsopvolger van WIV alle lopende contracten overnemen. Binnen de LOM-LEM structuur is de situatie anders. Voor Antwerpen en Oostende-Brugge worden (i) de commerciële contracten d.m.v. een driepartijenovereenkomst overgedragen van de DAB naar de LEM, terwijl (ii) de Lopende Investerings die werden opgestart door de DAB verder uitgevoerd zullen worden door de LOM. Om deze laatste overdracht mogelijk te maken was een aanpassing van het decreet noodzakelijk.

Voor de luchthaven Kortrijk-Wevelgem is dergelijke aanpassing van het decreet niet noodzakelijk, enerzijds gelet heden niet onmiddellijk naar een LOM-LEM structuur wordt geëvolueerd, anderzijds omdat het Vlaamse Gewest niet betrokken is bij de huidige exploitatie van de luchthaven en dus geen Lopende Investerings dient over te dragen naar de nieuwe exploitant. Alle contracten die door WIV werden afgesloten, worden d.m.v. de overdracht van rechtswege automatisch overgedragen aan de nieuwe NV Kortrijk-Wevelgem.”

Onverminderd hetgeen *sub* 6 wordt opgemerkt met betrekking tot de luchthaven van Antwerpen, lijkt de verschillende behandeling niet onredelijk, maar de decreetgever zal er niettemin over dienen te waken dat een gelijkaardige regeling zal worden ingevoerd wanneer voor de luchthaven “Kortrijk-Wevelgem” de nieuwe beheersstructuur van kracht wordt, tenzij er dan alsnog verantwoorde redenen bestaan om een dergelijke regeling niet in te voeren.

BIJZONDERE OPMERKING

Artikel X (ontworpen artikel 3, 6°)

6. De bij artikel X in te voegen bepaling strekt ertoe enkel de definitie van “luchthaveninfrastructuur” zoals bedoeld in artikel 3, 6°, van het decreet van 10 juli 2008 aan te passen teneinde te bewerkstelligen, wat de luchthaven “Oostende-Brugge” betreft, dat de grondzate niet noodzakelijk in de LOM moet worden ingebracht onder meer opdat het Vlaamse Gewest “een zo groot mogelijke eenheid houdt in het door hem aangehouden openbaar domein”.

Eenzelfde aanpassing van artikel 66/1, 6°, van het decreet van 10 juli 2008 wordt niet voorgesteld. Uit de verantwoording bij het ontworpen artikel 3, 6°, blijkt nochtans dat de

bedoeling voorligt om de voornoemde mogelijkheid ook te creëren wat de regionale luchthaven van Antwerpen betreft. Indien dat effectief het geval is, redigere men artikel X van het ontwerp als volgt:

“In de artikelen 3, 6°, en 66/1, 6°, van het decreet van 10 juli ...”.

DE GRIFFIER

DE VOORZITTER

Annemie GOOSSENS

Jo BAERT

BIJLAGE 3

Advies van de Mobiliteitsraad op de ontwerpen van amendement



De heer Ben Weyts
Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken,
Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn
Martelaarsplein 7

1000 BRUSSEL

contactpersoon
Frank Van Thillo
fvthillo@serv.be
02 209 01 20

ons kenmerk
MORA_BR_20141117_regionale luchthavens

Brussel
17 november 2014

Advies over het amendement bij het ontwerp van decreet houdende bepalingen tot begeleiding van de tweede aanpassing van de begroting 2014 m.b.t. de regionale luchthavens

Geachte heer minister,

Op 5 november 2014 vroeg u de Mobiliteitsraad van Vlaanderen bij hoogdringendheid om advies over het bovenvermelde amendement, binnen een periode van 10 werkdagen.

De Vlaamse Regering keurde op 6 juni 2006 de strategische visie voor de herstructurering van de Vlaamse regionale luchthavens Oostende-Brugge, Kortrijk-Wevelgem en Antwerpen goed. Daarin besliste ze om de organisatie- en beleidsstructuur van de regionale luchthavens te herzien, waarbij de luchthavens bedrijfseconomisch moeten kunnen functioneren, met meer autonomie en een aangepaste beheersstructuur los van de historisch gegroeide structuren. Meerdere decreten en beslissingen van de Vlaamse Regering maakten de realisatie van deze LOM-LEM-structuur mogelijk.

De LOM Antwerpen en de LOM Oostende-Brugge kunnen heden de luchthavengronden en luchthaveninfrastructuur aanwenden in het kader van de uitvoering van hun decretale taken. Op 27 oktober 2014 ving de exploitatie van de beide regionale luchthavens door de private partner, de LEM, aan.

Het amendement waarop de adviesvraag betrekking heeft, maakt het mogelijk om ook de voorziene investering in luchthaveninfrastructuur decretaal te verankeren en stelt de LOM's in staat om de lopende investeringswerken verder uit te voeren. De MORA kreeg inzage in de bedoelde investeringsprojecten en vraagt de Vlaamse Regering er op toe te zien dat deze projecten ook daadwerkelijk worden uitgevoerd.

Het amendement regelt tevens het ter beschikking stellen aan de LOM van de luchthavengronden zonder de inbreng van de grondzate. De MORA vindt het positief dat de Vlaamse Regering zo de controle over het openbaar domein behoudt.

Mobiliteitsraad

Wetstraat 34-36 • 1040 Brussel • T +32 2 209 01 11 • info@mobiliteitsraad.be • www.mobiliteitsraad.be

De MORA heeft verder geen inhoudelijke opmerkingen op het voorliggende amendement. De raad formuleert bijkomend volgende bemerkingen.

De Mobiliteitsraad stelt vast dat met dit amendement enkel de situatie op de luchthavens van Antwerpen en Oostende-Brugge wordt geregeld. De MORA vraagt de Vlaamse Regering om zo snel mogelijk duidelijkheid te verschaffen over de stand van zaken van het dossier van de luchthaven van Kortrijk-Wevelgem.

Daarnaast merkt de MORA op dat de Vlaamse Regering over het amendement geen advies heeft gevraagd aan de Vlaamse Luchthavencommissie. Hoewel deze adviesvraag niet decretaal verplicht is, acht de MORA het zinvol om dit platform dat door de Vlaamse Regering is opgericht om structureel overleg te voeren over het Vlaamse luchtvaart- en luchthavenbeleid in de toekomst te gebruiken.

De MORA heeft dit briefadvies goedgekeurd via schriftelijke procedure. De formele goedkeuring van dit advies is geagendeerd op de MORA-raadsvergadering van 21 november 2014.

Met vriendelijke groeten



Daan Schalck
Voorzitter