

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 907
van **GWENNY DE VROE**
datum: 2 maart 2017

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

Heffingstelsel voor luchtnavigatiediensten - Samenwerkingsakkoord

Luchthavens staan onderling met elkaar in concurrentie. In de mate dat de concurrentie eerlijk verloopt, is het aan de luchthaven zelf om die strijd te leveren. De overheid moet zich terughoudend opstellen wanneer die concurrentie eerlijk verloopt.

Sinds begin 2006 is de Verordening (EG) nr. 1794/2006 van 6 december 2006 tot vaststelling van een gemeenschappelijk heffingstelsel voor luchtnavigatiediensten van toepassing. Deze regelgeving verplicht luchthavens met meer dan 50.000 commerciële bewegingen per jaar tot een duidelijke en doorzichtige berekening van de luchthaventarieven en voorziet in de mogelijkheid luchthavens met minder dan 50.000 commerciële bewegingen per jaar en ongeacht de tonnenmaat van de vliegtuigen een vrijstelling te verlenen.

Hierdoor zijn de regionale luchthavens in België niet onderworpen aan deze berekeningsformule, waardoor de luchtvaartnavigatieheffingen in Luik en Charleroi uitermate laag zijn. Vandaag lijkt het onwaarschijnlijk dat Charleroi de 50.000 'commerciële' bewegingen per jaar niet overschrijdt en bijgevolg niet aan de voorwaarden zou moeten voldoen. Nochtans wordt Charleroi door de federale regering nog altijd vrijgesteld van de toepassing van deze verordening.

Daarbij komt nog de verplichte nagenoeg gratis dienstverlening door Belgocontrol op de regionale luchthavens als gevolg van het samenwerkingsakkoord tussen de federale regering en de gewesten van 30 november 1989.

Nochtans zou een eventuele herziening van het samenwerkingsakkoord ertoe moeten bijdragen dat er een 'level-playing field' ontstaat tussen de diverse luchthavens, waarbij ook rekening wordt gehouden met de specifieke aard van elke luchthaven.

1. Kan de minister bevestigen dat de luchthaven van Charleroi meer dan 50.000 commerciële bewegingen per jaar kent?
2. Is de Vlaamse Regering overgegaan tot overleg met de federale overheid om de vrijstelling, voor luchthavens met minder dan 50.000 commerciële bewegingen per jaar en ongeacht de tonnenmaat van de vliegtuigen, niet op de regionale luchthavens toe te passen?
3. Is de Vlaamse Regering van oordeel dat het samenwerkingsakkoord van 1989 de concurrentiepositie van de luchthaven Zaventem verzwakt?

4. Heeft de Vlaamse Regering contacten gehad met de federale overheid over het herzien van het samenwerkingsakkoord van 1989? Zo ja, wanneer? Welke beslissingen werden genomen?
5. Welke voorwaarden stelt de Vlaamse Regering desgevallend aan een nieuw samenwerkingsakkoord?

ANTWOORD

op vraag nr. 907 van 2 maart 2017

van **GWENNY DE VROE**

1. De uitvoeringverordeningen van de Europese Commissie 390/2013 en 391/2013 trekken de limiet voor het verplicht doorrekenen van de kosten voor de lokale luchtvaartnavigatiedienstverlening aan de gebruiker van 50.000 IFR bewegingen (instrumentvluchten) op naar 70.000 IFR bewegingen. IFR bewegingen vallen nagenoeg volledig samen met commerciële bewegingen.

Dit heeft tot gevolg dat uit de EU-verordeningen geen verplichting volgt om de lokale luchtvaartnavigatiekosten op de regionale luchthavens door te rekenen aan de gebruikers (luchtvaartmaatschappijen). Volgens Statbel (http://statbel.fgov.be/nl/statistieken/cijfers/verkeer_vervoer/vervoer/luchtvaart/) telde de luchthaven Charleroi in 2015 in totaal 44.216 commerciële bewegingen. Hiermee blijft de luchthaven Charleroi onder de grens van 50.000/70.000 commerciële (of IFR) bewegingen per jaar.

2. Dienaangaande is nog geen overleg opgestart. Uit de EU-verordeningen volgt geen verplichting om de lokale luchtvaartnavigatiekosten op de regionale luchthavens door te rekenen aan de gebruikers (luchtvaartmaatschappijen). Deze kosten kunnen dus ten laste worden genomen van de overheid. Het samenwerkingsakkoord bepaalt dat de kosten van de diensten voor de regionale luchthavens overeenkomstig het prestatieniveau van 1989 worden gedragen door de Federale overheid.

Momenteel wordt de lokale luchtvaartnavigatiekost voor de luchthavens Antwerpen en Oostende-Brugge, cf. het samenwerkingsakkoord, volledig ten laste genomen van de Federale overheid (dienstverlening op prestatieniveau 1989). Voor de Waalse regionale luchthavens worden deze kosten deels door de Federale overheid (diensten op prestatieniveau 1989) en deels door het Waalse gewest (bijkomende diensten t.o.v. prestatieniveau 1989) gedragen.

3. Het samenwerkingsakkoord van 1989 kan tot een beperkt concurrentienadeel leiden voor de luchthaven van Zaventem t.o.v. de regionale luchthavens. Gelet op het relatief hoog aantal bewegingen op de luchthaven van Zaventem, is de eenheidskost per beweging die wordt doorgerekend aan de gebruikers (en dus ook het mogelijke concurrentienadeel), relatief klein. In deze context wordt verwezen naar de EU-regelgeving waarin een duidelijk onderscheid wordt gemaakt tussen de omvang en scope van luchthavens met meer en minder dan 70.000 IFR bewegingen op jaarbasis.
4. Er zijn nog geen contacten geweest met de federale overheid over het herzien van het samenwerkingsakkoord van 1989.
5. Het Vlaamse gewest is geen vragende partij om het samenwerkingsakkoord te wijzigen aangezien de Federale overheid de kosten voor de luchthavens Antwerpen en Oostende-Brugge ingevolge dit samenwerkingsakkoord volledig voor haar rekening neemt.