



# ADVIES

Voorontwerpen van ordonnanties houdende instemming met de volgende bilaterale luchtvaartovereenkomsten :

1. de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Federale Republiek Brazilië betreffende luchtdiensten, gedaan te Brussel op 4 oktober 2009;
2. de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van Australië betreffende luchtvervoer, gedaan te Canberra op 23 november 2012;
3. de Overeenkomst tussen het Koninkrijk België en de Republiek Senegal betreffende het luchtvervoer, gedaan te Dakar op 18 januari 2013;
4. de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Democratische Republiek Congo betreffende het luchtvervoer, gedaan te Kinshasa op 2 februari 2013;
5. de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van Guinea betreffende het luchtvervoer, gedaan te Conakry op 2 april 2015;
6. de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Democratische Volksrepubliek Algerije betreffende het luchtvervoer, gedaan te Brussel op 27 februari 2017;
7. de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Republiek Mali betreffende het luchtvervoer, gedaan te Bamako op 29 augustus 2017;
8. de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Republiek Ivoorkust betreffende het luchtvervoer, gedaan te Abidjan op 25 oktober 2017;
9. de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van Kaapverdië betreffende het luchtvervoer, gedaan te Brussel op 26 oktober 2017;

Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest  
Bischoffsheimlaan 26 – 1000 Brussel

Tel : 02 205 68 68 – Fax : 02 502 39 54 – [www.esr.brussels](http://www.esr.brussels)

10. de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van Benin betreffende het luchtvervoer, gedaan te Cotonou op 9 januari 2018;
11. de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Staat Qatar betreffende het luchtvervoer, gedaan te Brussel op 6 maart 2018;
12. de Overeenkomst tussen de Regering van de Republiek Gabon en de Regering van het Koninkrijk België betreffende het luchtvervoer, gedaan te Brussel op 28 mei 2018;
13. de Overeenkomst tussen het Koninkrijk België en Burkina Faso betreffende het luchtvervoer, gedaan te Brussel op 5 juni 2018;
14. de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Republiek Congo betreffende het luchtvervoer, gedaan te Brussel op 12 juni 2018;
15. de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van Togo betreffende het luchtvervoer, gedaan te Lomé op 13 juni 2019;
16. de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Republiek Sierra Leone betreffende het luchtvervoer, gedaan te Freetown op 3 juli 2019;
17. de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van Liberia betreffende het luchtvervoer, gedaan te Monrovia op 17 juli 2019.

<b>Aanvrager</b>	Minister Sven Gatz
<b>Aanvraag ontvangen op</b>	4 mei 2020
<b>Aanvraag behandeld door</b>	Commissie Economie - Werkgelegenheid - Fiscaliteit - Financiën
<b>Advies uitgebracht door de Plenaire zitting op</b>	18 juni 2020

## Vooraf

In het kader van de bepalingen die werden vastgesteld door het Verdrag van Chicago van 7 december 1944, dat een veilige en geordende ontwikkeling van het luchtvaartverkeer moet waarborgen, heeft België bilaterale luchtvaartovereenkomsten gesloten waarin de voorwaarden zijn vastgelegd voor de exploitatie van geregelde internationale luchtvaartdiensten boven of binnen de verdragsluitende Staten.

Intussen werden bepaalde bevoegdheden op vlak van luchtvaart naar het Europese niveau overgeheveld en werd België door het Hof van Justitie van de Europese Unie veroordeeld omdat zijn bilaterale luchtvaartakkoorden vier bepalingen bevatten die niet conform het Europees recht waren. Bovendien moesten bepaalde bilaterale luchtvaartakkoorden worden bijgewerkt om te beantwoorden aan de nieuwe behoeften van de belanghebbenden en aan de evoluties die deze sector heeft ondergaan. De bestaande bilaterale Akkoorden dienden dus opnieuw te worden onderhandeld.

De voorliggende bilaterale Akkoorden sluiten aan op deze logica. Ze hernemen grotendeels de standaardbepalingen van het Verdrag van Chicago en van de Europese Unie en doen geen bijkomende verplichtingen voor de Gewesten ontstaan.

De 17 voorontwerpen van ordonnanties, die ter advies aan de Raad worden voorgelegd, stemmen in met deze nieuwe reeks van bilaterale luchtvaartovereenkomsten.

## Advies

**De Raad** wenst voor de toekomst dat zijn aanhangigmaking in de beslissing van de Regering zou worden bekendgemaakt, overeenkomstig artikel 6, §2 van de ordonnantie van 8 september 1994 houdende oprichting van de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

**De Raad** benadrukt het huidige belang van de luchtvaartsector in de Belgische en Brusselse economie en de bedreigingen die vandaag als gevolg van de Covid-19-epidemie op deze sector wegen. Hij herhaalt met aandrang dat zonder een heropleving van de luchtvaartsector ook enkele duizenden banen in de horecasector op de tocht komen te staan. Deze sector is echter al sterk getroffen door de Covid-19-crisis !

Voorts benadrukt **de Raad** dat de ontwikkeling van de tewerkstelling en de economie door middel van toerisme, evenementen en de Europese en internationale roeping van Brussel nauw samenhangt met de functies van een nationale luchthaven.

Niettemin wijst **het ACV** erop dat de voorgelegde akkoorden bepalingen bevatten, zoals de non-taxatie van kerosine, die het voorwerp van discussies uitmaken indien men de toekomst van het luchtvervoer vanuit het oogpunt van de ecologische transitie overweegt. Deze vrijstelling vervalst de concurrentie met andere internationale vervoermiddelen en geeft aan de gebruiker een verkeerd signaal wat betreft de milieuimpact van het luchtvervoer. Een normale taxatie van de brandstof zou financiële middelen opleveren voor de ondersteuning van meer duurzaam internationaal vervoer. Andere voorstellen, zoals de onderwerping van de vliegtickets aan de BTW of een kilometerheffing voor vliegtochten, die vaak worden aangehaald tijdens het debat over de plaats van het luchtvervoer in de mobiliteit, komen daarentegen niet in deze akkoorden voor.

**Het ACV** vraagt bijgevolg in de eerste plaats dat de internationale akkoorden ook op de duurzaamheid en de doeltreffendheid van het luchtvervoer betrekking zouden hebben. Het ACV is er zich terdege van bewust dat deze vraagstukken op het internationale niveau moeten worden behandeld en niet op unilaterale wijze door de Belgische Staat, en al zeker niet door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Dat is trouwens de reden waarom de organisatie van oordeel is dat deze bezorgdheden hun plaats hebben in een advies over internationale verdragen.

Omdat het zich bewust is van het belang van de luchtvaartsector voor de Belgische en Brusselse economie, is **het ACV** het er echter mee eens dat de gevolgen van een taxatie van kerosine zich niet zullen toevoegen aan de gevolgen van de Covid-19-crisis, omwille van een eenvoudig tijdsgebonden aspect. Dit aspect houdt verband met de onderhandelingen over internationale akkoorden en de doorvoering ervan (sommige akkoorden die hier ter goedkeuring worden voorgelegd, werden bijna vijf jaar geleden ondertekend). **Het ACV** denkt daarentegen dat men, om de luchtvaartsector van een duurzame toekomst te verzekeren, deze zo vlug mogelijk het kader moet verstrekken dat rekening houdt met de verplichtingen van de duurzame ontwikkeling waarin zijn activiteiten zich in de toekomst zullen moeten ontplooiën.

**De andere representatieve werknemersorganisaties** zijn van mening dat de evolutie van de luchtvaartsector in de richting van meer duurzaamheid en efficiëntie een echte uitdaging is en een doelstelling moet zijn. In dit verband zullen de vragen inzake de taxatie van kerosine, de BTW-plicht op vliegtickets of een kilometerheffing op vliegzeizen moeten worden behandeld. Deze organisaties zijn echter van oordeel dat deze debatten niet moeten plaatsvinden in het kader van de instemming met deze 17 bilaterale Overeenkomsten.

**De representatieve werkgevers- en middenstandsorganisaties** wensen van hun kant de centrale rol van de sector van het luchtvervoer in en voor de Belgische en Brusselse economie nogmaals te benadrukken, en dit zowel op rechtstreekse als onrechtstreekse wijze. De huidige dreiging van het coronavirus voor de continuïteit van de activiteiten van de ondernemingen van de nationale luchthaven heeft nefaste gevolgen voor de economie en de werkgelegenheid in het algemeen.

**De representatieve werkgevers- en middenstandsorganisaties** zijn de mening toegedaan dat de taxatie van kerosine, de BTW-plicht op vliegtickets of een kilometerheffing op vliegzeizen de economische situatie van deze ondernemingen enkel zullen verergeren en ernstige gevolgen zullen hebben voor de tewerkstelling van duizenden personen en gezinnen. Dit terwijl de Brusselse, Belgische en Europese overheden momenteel alles in het werk stellen om de Belgische luchtvaartindustrie en zijn werkgelegenheid te steunen en te vrijwaren. Deze organisaties betreuren dan ook de boodschap die door deze voorstellen wordt verspreid.

\*  
\*       \*  
\*