

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: Standpuntbepaling van de Vlaamse Regering inzake het ontwerp van koninklijk besluit tot aanwijzing van een bevoegde autoriteit voor luchtvaartuigexploitanten en Unieluchthavenbeheerders zoals bedoeld in de verordening (EU) 2023/2405 van het Europees Parlement en de Raad van 18 oktober 2023 inzake het waarborgen van een gelijk speelveld voor duurzaam luchtvervoer.

Samenvatting

Voorliggend ontwerp van KB heeft tot doel de bevoegde autoriteiten aan te wijzen voor luchtvaartuigexploitanten en Unieluchthavenbeheerders zoals bedoeld in de verordening (EU) 2023/2405 van het Europees Parlement en de Raad van 18 oktober 2023 inzake het waarborgen van een gelijk speelveld voor duurzaam luchtvervoer. In het ontwerpKB wordt het DGLV als bevoegde autoriteit aangewezen voor wat betreft de luchtvaartuigexploitanten en de Unieluchthavenbeheerders.

Momenteel zijn de volgende Belgische luchthavens “Unieluchthavens” in de zin van de verordening: Brussels Airport en de luchthavens van Charleroi en Luik. De EU verordening 2023/2405 is momenteel niet van toepassing op de Vlaamse regionale luchthavens aangezien de drempels van 800.000 passagiers of 100.000 ton vracht niet overschreden worden.

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Beleidsveld : Mobiliteit.

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

/

2. INHOUD

2.1. Context

Bij brief d.d. 20 januari 2025 vroeg de voormalige federale Minister van Mobiliteit om, in toepassing van het Protocol van 24 april 2001, binnen een termijn van 30 kalenderdagen vanaf ontvangst van de brief advies uit te brengen over het ontwerp van koninklijk besluit tot aanwijzing van een bevoegde autoriteit voor luchtvaartuigexploitanten en Unieluchthavenbeheerders zoals bedoeld in

de verordening (EU) 2023/2405 van het Europees Parlement en de Raad van 18 oktober 2023 inzake het waarborgen van een gelijk speelveld voor duurzaam luchtvervoer.

Overeenkomstig artikel 6, §4, 3° en 4° van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming van de instellingen (verder BWHI) worden de Gewestregeringen betrokken bij “het ontwerpen van de regels van de algemene politie met uitzondering van de regels van politie over het verkeer op waterwegen bedoeld in §1, X, 10°, en de reglementering op het verkeer en vervoer, alsook van de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen”, en bij “het ontwerpen van de regels betreffende de organisatie en de uitwerking van de veiligheid van het luchtverkeer op de regionale luchthavens en de openbare vliegvelden”.

2.2. Algemene bespreking

Voorliggend ontwerp van KB

Via dit ontwerpKB wordt de bevoegde autoriteit aangeduid voor luchtvaartuigexploitanten en Unieluchthavenbeheerders zoals bedoeld in de verordening (EU) 2023/2405 van het Europees Parlement en de Raad van 18 oktober 2023 inzake het waarborgen van een gelijk speelveld voor duurzaam luchtvervoer.

Via verordening (EU) 2023/2405 worden verplichtingen opgelegd voor het verbruik van duurzame vliegtuigbrandstoffen in de luchtvaartsector, de verordening voorziet een verplicht bijmengpercentage van duurzame vliegtuigbrandstoffen dat toeneemt in de tijd.

Deze verordening is van toepassing op luchtvaartuigexploitanten, Unieluchthavenbeheerders en luchtvaartbrandstofleveranciers. De bevoegde autoriteit voor luchtvaartbrandstofleveranciers wordt in een aparte regeling aangewezen.

In het ontwerpKB wordt het DGLV als bevoegde autoriteit aangewezen voor wat betreft de luchtvaartuigexploitanten en de Unieluchthavenbeheerders. Er zijn geen opmerkingen bij de aanduiding van het DGLV als bevoegde autoriteit voor luchtvaartuigexploitanten.

Bij de aanduiding van het DGLV als bevoegde autoriteit voor de Unieluchthavens dient een voorbehoud geformuleerd te worden. Het ontwerpKB vermeldt dat momenteel de volgende Belgische luchthavens “Unieluchthavens” zijn in de zin van de verordening: Brussel-Nationaal, Charleroi en Luik.

De Unieluchthavens worden als volgt gedefinieerd in de verordening :

‘een luchthaven zoals gedefinieerd in artikel 2, punt 1, van Richtlijn 2009/12/EG van het Europees Parlement en de Raad (12) waar tijdens de vorige rapportageperiode het passagiersverkeer hoger was dan 800.000 passagiers of het vrachtverkeer hoger dan 100.000 ton, en die niet gelegen is in een ultraperifeer gebied, zoals vermeld in artikel 349 VWEU’.

De Vlaamse regionale luchthavens blijven momenteel ruim beneden de drempelwaarden van 800.000 passagiers en 100.000 ton vracht¹. Momenteel is er geen probleem om het DGLV aan te duiden als bevoegde autoriteit voor de Unieluchthavens op voorwaarde dat een voorbehoud wordt geformuleerd voor de situatie waarbij de trafiek op de Vlaamse regionale luchthavens gevoelig stijgt waardoor één of meerder luchthavens wel onder de definitie van Unieluchthaven vallen.

Beoordeling op bevoegdheid

Algemene opmerking in verband met bevoegdheden – Art. 6, § 1, X, eerste lid, 7°, BWHI bepaalt dat de gewesten bevoegd zijn voor “de uitrusting en de uitbating van de luchthavens en de openbare vliegvelden, met uitzondering van de luchthaven Brussel-Nationaal”.

¹ Cijfers 2024 : Luchthaven Antwerpen (209.000 pax en 1,8 ton vracht), Luchthaven Oostende (353.000 pax en 18.000 ton vracht). Cijfers 2023 : Luchthaven Kortrijk-Wevelgem (63.000 pax).

De bevoegdheid voor de uitbating van de luchthavens en de openbare vliegvelden is een “beheersbevoegdheid in ruime zin”. Het uitgangspunt is dus dat, voor zover ze er niet anders over hebben beschikt, de grondwetgever en de bijzondere wetgever worden geacht aan de gewesten de *volledige* bevoegdheid van de hun toegewezen aangelegenheden te hebben overgedragen. Het verticaliteitsbeginsel impliceert dat de overheid die bevoegd is voor een specifieke materie, bevoegd is voor de wetgeving, de uitvoering, de financiering, controle en handhaving in een binnenlandse en buitenlandse context.

Concrete bevoegdheidsscreening – Artikel 6 van Verordening 2023/2405 bepaalt dat Unieluchthavenbeheerders alle nodige maatregelen moeten nemen om de toegang van luchtvaartuigexploitanten tot luchtvaartbrandstoffen met een minimaal percentage duurzame luchtvaartbrandstoffen te faciliteren. “Unieluchthavenbeheerder” wordt, met een verwijzing naar richtlijn 2009/12/EG gedefinieerd als *“de instantie die, al dan niet in combinatie met andere activiteiten, op grond van de nationale wet- of regelgeving of van overeenkomsten de taak heeft de luchthaven- of luchthavennetwerkinfrastructuur te besturen en te beheren en de activiteiten van de verschillende in de betrokken luchthavens of luchthavennetwerken aanwezige ondernemingen te coördineren en te controleren.”*

Unieluchthavenbeheerders moeten overeenkomstig artikel 6 van Verordening 2023/2405 alle nodige maatregelen treffen om de toegang van luchtvaartuigexploitanten tot luchtvaartbrandstoffen met een minimaal percentage duurzame luchtvaartbrandstoffen te faciliteren.

Artikel 12, lid 5 voorziet in een sanctiemechanisme voor luchthavenbeheerders die hun verplichtingen onder artikel 6 niet nakomen:

“De lidstaten zorgen ervoor dat een boete wordt opgelegd aan een Unieluchthavenbeheerder die nalaat de nodige maatregelen te nemen om een gebrek aan adequate toegang van luchtvaartuigexploitanten tot luchtvaartbrandstoffen die minimumpercentages duurzame luchtvaartbrandstoffen bevatten, op grond van artikel 6, lid 3, te verhelpen.”

In het ontwerpKB wordt het DGLV als bevoegde autoriteit aangewezen voor wat betreft de luchtvaartuigexploitanten en de Unieluchthavenbeheerders.

Een klacht van een luchtvaartuigexploitant bij de bevoegde autoriteit zou zodoende kunnen leiden tot het nemen van een beslissing door die laatste over het nemen van concrete maatregelen en, bij gebreke daaraan tot een boete ten aanzien van de luchthavenbeheerders.

Aangezien hierboven werd geduid dat (i) de gewesten bevoegd zijn voor de uitrusting en de uitbating van de luchthavens en de openbare vliegvelden en (ii) de overheid die bevoegd is voor een specifieke materie ook bevoegd is voor controle en handhaving binnen die context, is het in principe een gewestelijke bevoegdheid om de autoriteit voor het toezicht op de Unieluchthavenbeheerders, wat betreft de Vlaamse regionale luchthavens, aan te duiden.

Hoewel de Vlaamse regionale luchthavens momenteel ruim beneden de drempelwaarden blijven om als Unieluchthaven gekwalificeerd te kunnen worden, dient er dus wel voorbehoud gemaakt te worden over de aanduiding van DGLV als (exclusieve) bevoegde autoriteit. Het is immers niet uitgesloten dat de definitie van “Unieluchthaven” op termijn wordt bijgesteld, of dat bepaalde drempelwaarden toch bereikt worden. In voorkomend geval zal het departement MOW als bevoegde autoriteit de werkzaamheden van het DGLV overnemen.

Conclusie – In de mate dat DGLV op grond van het ontworpen KB als bevoegde autoriteit ten aanzien van de regionale luchthavens zou kunnen aanzien worden, wanneer de regionale luchthavens onder de definitie van “Unieluchthaven” zouden vallen, is het in strijd met de bevoegdheidsverdelende regels.

3. BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

Het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op de begroting van de Vlaamse Gemeenschap. Dit wordt bevestigd door het advies van de Inspectie van Financiën van 30 april 2025 (dat als bijlage bij deze nota is gevoegd). Het akkoord van de minister, bevoegd voor de begroting, moet dus niet worden ingewonnen.

B. ESR-TOETS

Niet van toepassing.

C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op het personeelsbestand en de personeelsbudgetten, zodat het akkoord van de Vlaamse minister, bevoegd voor de interne dienstverlening van de Vlaamse overheid, niet vereist is.

D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

- "a. personeel: het voorstel heeft geen weerslag op gebied van personeelsinzet"
- "b. werkingsuitgaven: het voorstel heeft geen weerslag op de lopende uitgaven"
- "c. investeringen en schulden : het voorstel heeft geen investeringen als gevolg"
- "d. ontvangsten: het voorstel resulteert niet in bijkomende ontvangsten"
- "e. conclusie: het voorstel heeft geen weerslag op de lokale en provinciale besturen"

4. VERDER TRAJECT

Aangezien er geen sprake is van een regelgevend initiatief van de Vlaamse overheid, is er voor deze nota aan de Vlaamse Regering geen wetgevingstechnisch advies of taalkundig advies vereist. JoKER is hier tevens niet van toepassing.

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1° negatief advies te verlenen aan het ontwerp van koninklijk besluit tot aanwijzing van een bevoegde autoriteit voor luchtvaartuigexploitanten en Unieluchthavenbeheerders zoals bedoeld in de verordening (EU) 2023/2405 van het Europees Parlement en de Raad van 18 oktober 2023 inzake het waarborgen van een gelijk speelveld voor duurzaam luchtvervoer;

2° de heer minister-president van de Vlaamse Regering te gelasten deze beslissing ter kennis te brengen van de federale overheid.

Annick De Ridder

Bijlagen:

- Ontwerp van koninklijk besluit ontwerp tot aanwijzing van een bevoegde autoriteit voor luchtvaartuigexploitanten en Unieluchthavenbeheerders zoals bedoeld in de verordening (EU) 2023/2405 van het Europees Parlement en de Raad van 18 oktober 2023 inzake het waarborgen van een gelijk speelveld voor duurzaam luchtvervoer.
- Brief van kabinet minister Georges Gilkinet aan minister De Ridder
- Advies van de Inspectie van Financiën dd. 30 april 2025