

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

25 januari 2019

WETSONTWERP

**houdende instemming met het Akkoord
tussen de Regering van het Koninkrijk België
en de Regering van Australië betreffende
de luchtdiensten, en zijn bijlage, gedaan te
Canberra op 23 november 2012**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE BUITENLANDSE BETREKKINGEN
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **Tim VANDENPUT**

INHOUD

Blz.

I. Inleidende uiteenzetting door de vice-eerste-minister en minister van Buitenlandse en Europese Zaken, en van Defensie, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen	3
II. Bespreking.....	3
III. Stemmingen	10

Zie:

Doc 54 **3396/ (2018/2019):**
001: Wetsontwerp.

Zie ook:

003: Tekst aangenomen door de commissie.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

25 janvier 2019

PROJET DE LOI

**portant assentiment à l'Accord entre le
Gouvernement du Royaume de Belgique et
le Gouvernement de l'Australie relatif aux
services aériens, et à son annexe, faits à
Canberra le 23 novembre 2012**

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES RELATIONS EXTÉRIEURES
PAR
M. **Tim VANDENPUT**

SOMMAIRE

Pages

I. Exposé introductif du vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères et européennes, et de la Défense, chargé de Beliris et des Institutions culturelles fédérales	3
II. Discussion	3
III. Votes.....	10

Voir:

Doc 54 **3396/ (2018/2019):**
001: Projet de loi.

Voir aussi:

003: Texte adopté par la commission.

10055

**Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag/
Composition de la commission à la date de dépôt du rapport**

Voorzitter/Président: Dirk Van der Maelen

A. — Vaste leden / Titulaires:

N-VA	Rita Bellens, An Capoen, Peter De Roover, Peter Luykx
PS	Philippe Blanchart, Gwenaëlle Grovonius, Olivier Henry
MR	Jean-Jacques Flahaux, Kattrin Jadin, Richard Miller
CD&V	Els Van Hoof, Vincent Van Peteghem
Open Vld	Patricia Ceysens, Tim Vandenput
sp.a	Dirk Van der Maelen
Ecolo-Groen	Wouter De Vriendt
cdH	Georges Dallemagne

B. — Plaatsvervangers / Suppléants:

Rita Gantois, Karolien Grosemans, Koen Metsu, Yoleen Van Camp, Brecht Vermeulen
Nawal Ben Hamou, Michel Corthouts, Frédéric Daerden, Sébastian Pirlot, Özlem Özen
Gilles Foret, Philippe Goffin, N. Benoît Piedboeuf
Leen Dierick, Raf Terwingen, Veli Yüksel
Patrick Dewael, Egbert Lachaert, Dirk Van Mechelen
Maya Detiège, Fatma Pehlivan
Véronique Waterschoot, Evita Willaert
Francis Delpérée, Vanessa Matz

C. — Niet-stemgerechtigd lid / Membre sans voix délibérative:

DéFI	Véronique Caprasse
------	--------------------

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GO!	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
DéFI	:	Démocrate Fédéraliste Indépendant
PP	:	Parti Populaire
Vuye&Wouters	:	Vuye&Wouters

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000:	Parlementair document van de 54 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV:	Beknopt Verslag
CRIV:	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN:	Plenum
COM:	Commissievergadering
MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000:	Document parlementaire de la 54 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA:	Questions et Réponses écrites
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral
CRABV:	Compte Rendu Analytique
CRIV:	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
PLEN:	Séance plénière
COM:	Réunion de commission
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel.: 02/ 549 81 60
Fax: 02/549 82 74
www.dekamer.be
e-mail: publicaties@dekamer.be

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél.: 02/ 549 81 60
Fax: 02/549 82 74
www.lachambre.be
courriel: publications@lachambre.be

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft het wetsontwerp houdende instemming met het Akkoord tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van Australië betreffende de luchtdiensten, en zijn bijlage, gedaan te Canberra op 23 november 2012 besproken tijdens haar vergadering van 15 januari 2019.

**I. — INLEIDENDE UITEENZETTING
DOOR DE VICE-EERSTEMINISTER EN MINISTER
VAN BUITENLANDSE EN EUROPESE
ZAKEN, EN VAN DEFENSIE, BELAST MET
BELIRIS EN DE FEDERALE CULTURELE
INSTELLINGEN**

De heer Didier Reynders, vice-eersteminister en minister van Buitenlandse en Europese Zaken, en van Defensie, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen verwijst in zijn inleidende uiteenzetting naar de belangrijkste elementen van de memorie van toelichting (DOC 54 3396/001). De minister wijst er bovendien op dat het akkoord niet voor gevolg heeft dat de passagiers persoonlijk worden gebonden en dat het akkoord geen invloed heeft op het budget van de staat. Ook de belangen van de gewesten worden gerespecteerd. Er wordt geen onderscheid wordt gemaakt tussen de verschillende Belgische luchthavens met betrekking tot de toegankelijkheid. De luchtvaartmaatschappijen beslissen zelf welke luchthaven ze willen gebruiken.

Het gaat om een gemengd akkoord. Tot nu toe hebben noch de Gewesten noch de Australische overheid het ratificatieproces afgerond.

II. — BESPREKING

A. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Tim Vandenput (Open Vld), wijst op het belang dat zijn partij hecht aan de luchtvaartakkoorden. Voorlopig zijn er geen directe vluchten van Belgische luchtvaartmaatschappijen naar Australië en van Australische maatschappijen naar België. Brussels Airport wil nieuwe connecties openen. Kadert dit akkoord in de plannen van de luchthaven om meer luchtvaartmaatschappijen, bijvoorbeeld Qantas, aan te trekken?

De heer Olivier Henry (PS), wenst uitleg over compatibiliteit van de ter bespreking voorliggende tekst met de EU verordening 847/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 “inzake onderhandelingen

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné le projet de loi portant assentiment à l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de l'Australie relatif aux services aériens, et à son annexe, faits à Canberra le 23 novembre 2012, au cours de sa réunion du 15 janvier 2019.

**I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF
DU VICE-PREMIER MINISTRE ET MINISTRE
DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES ET
EUROPÉENNES, ET DE LA DÉFENSE,
CHARGÉ DE BELIRIS ET DES INSTITUTIONS
CULTURELLES FÉDÉRALES**

M. Didier Reynders, vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères et européennes, et de la Défense, chargé de Beliris et des Institutions culturelles fédérales, renvoie dans son exposé introductif aux principaux éléments de l'exposé des motifs (DOC 54 3396/001). Le ministre souligne en outre que cet accord n'a pas pour effet de lier personnellement les passagers et qu'il n'a aucune incidence sur le budget de l'État. Les intérêts des Régions sont également respectés. Aucune distinction n'est établie entre les différents aéroports belges en ce qui concerne l'accessibilité. Les entreprises de transport aérien décideront elles-mêmes quels aéroports elles souhaitent utiliser.

Il s'agit d'un accord mixte. À l'heure actuelle, ni les Régions ni les autorités australiennes n'ont bouclé le processus de ratification.

II. — DISCUSSION

A. Questions et observations des membres

M. Tim Vandenput (Open Vld) souligne l'importance que son parti attache aux accords aériens. Pour l'instant, il n'y a pas de vols directs de compagnies aériennes belges vers l'Australie ni de compagnies aériennes australiennes vers la Belgique. Brussels Airport veut ouvrir de nouvelles liaisons. Cet accord s'inscrit-il dans le cadre des plans de l'aéroport visant à attirer davantage de compagnies aériennes, telles que Qantas?

M. Olivier Henry (PS) demande des explications concernant la compatibilité du texte en discussion avec le règlement (CE) n° 847/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 “concernant la négociation

over en de uitvoering van overeenkomsten inzake luchtdiensten tussen lidstaten en derde landen”.

De Raad van State merkt op dat de bepalingen van het verdrag “inzake de internationale Burgerluchtvaart” getekend te Chicago op 7 december 1944 (verder het verdrag van Chicago) niet tegenstelbaar zijn aan de Belgische burgers indien ze niet in het *Belgische Staatsblad* worden gepubliceerd? Wat kan de minister daarover zeggen?

De oorspronkelijke tekst van het akkoord is in het Engels. Welke taal zal voor het akkoord worden gebruikt?

De heer Wouter De Vriendt (Ecolo–Groen), heeft opmerkingen bij artikel 10, punt 2, van het ter goedkeuring voorliggende akkoord. Die bepaling stelt volgens de spreker dat brandstof vrijgesteld is van accijnzen. Betekent dit artikel dat indien een vliegtuig van een Australische maatschappij landt in Brussel om te tanken er zelfs indien België of de Europese Unie (EU) in de toekomst een kerosinetaks zou invoeren, geen mogelijkheid bestaat om die taks te heffen?

B. Antwoorden van de minister

De minister bevestigt dat de Europese verordening 847/2004 wordt nagevolgd. De verordening stelt dat de lidstaten aan de EU moeten notificeren wanneer ze onderhandelingen over overeenkomsten inzake luchtdiensten aanvangen en wat de resultaten ervan zijn. De bepaling heeft als doel te verzekeren dat de overeenkomsten conform zijn aan de bepalingen van de Europese verordeningen en het beleid met betrekking tot het sluiten van luchtvaartakkoorden.

Met betrekking tot de tegenstelbaarheid van de bepalingen van het verdrag van Chicago werden zowel de Raad van State als de Gewesten ervan op de hoogte gebracht dat de bijlage van het verdrag van Chicago deel uitmaken van Europese reglementen. Die reglementen worden zijn gekend en worden toegepast.

Het akkoord werd onderhandeld en afgesloten in het Engels. De vertalingen naar het Nederlands en het Frans zijn beschikbaar.

Sinds de inwerkingtreding van het verdrag van Chicago van 1944 zijn alle luchtvaartmaatschappijen vrijgesteld van alle soorten belastingen en accijnzen op de ingevoerde brandstoffen.

et la mise en œuvre d'accords relatifs à des services aériens entre États membres et pays tiers”.

Le Conseil d'État observe que les dispositions de la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 (ci-après dénommée la Convention de Chicago) ne sont pas opposables aux citoyens belges si elles ne sont pas publiées au *Moniteur belge*? Que peut dire le ministre à ce sujet?

Le texte original de l'accord est en anglais. Quelle langue sera utilisée pour l'accord?

M. Wouter De Vriendt (Ecolo–Groen) a des remarques à formuler à propos de l'article 10, 2, de l'accord soumis pour approbation. Selon l'intervenant, cette disposition stipule que le carburant est exonéré des droits d'accise. Cet article signifie-t-il que si un avion d'une compagnie aérienne australienne atterrit à Bruxelles pour se ravitailler en carburant, il n'y a aucune possibilité de percevoir cette taxe même si la Belgique ou l'Union européenne (UE) instaure dans le futur une taxe sur le kérosène?

B. Réponses du ministre

Le ministre confirme que le règlement européen 847/2004 est respecté. Le règlement impose aux États membres d'informer l'UE lorsqu'ils entament des négociations sur des accords relatifs à des services aériens et d'indiquer les résultats obtenus. L'objectif de cette disposition est de s'assurer que les accords sont conformes aux règlements européens et à sa politique relative à la conclusion d'accords aériens.

En ce qui concerne l'opposabilité des dispositions de la Convention de Chicago, tant le Conseil d'État que les Régions ont été informés que les annexes de la Convention de Chicago font partie des réglementations européennes. Ces réglementations sont connues et appliquées.

L'accord a été négocié et conclu en anglais. Il en existe des traductions néerlandaise et française.

Depuis l'entrée en vigueur de la convention de Chicago de 1944, toutes les compagnies aériennes sont exemptées de toutes sortes de taxes et d'accises sur les carburants importés.

C. Replieken

De voorzitter, de heer Dirk Van der Maelen verduidelijkt dat de vraag van de heer De Vriendt was of artikel 10, punt 2, al dan niet toelaat om, indien in de toekomst een kerosinetaks wordt ingevoerd, die ook effectief te heffen.

De minister herhaalt dat overeenkomstig het verdrag van Chicago van 1944 waar aan moet worden gerefereerd, geen accijnzen of andere heffingen mogen worden geheven. Dit verdrag moet worden toegepast door de landen die het hebben geratificeerd.

De heer Wouter De Vriendt (Ecolo-Groen), merkt op dat in het akkoord gesloten tussen België en Qatar dat recent door het Vlaamse parlement werd goedgekeurd een mogelijkheid wordt gecreëerd om, indien in de toekomst een kerosinetaks wordt ingevoerd, die ook effectief kan worden geïnd.

Artikel 11 punt 6 van dat akkoord luidt als volgt: “Niets in deze overeenkomst belet het Koninkrijk België echter om op niet-discriminerende wijze belastingen, heffingen, accijnzen, kosten of lasten in rekening te brengen voor de brandstof die op haar grondgebied wordt geleverd voor gebruik in een vliegtuig van een aangewezen luchtvervoerder van de staat Qatar die vluchten exploiteert tussen een punt op het grondgebied van het Koninkrijk België en een ander punt op het grondgebied van het Koninkrijk België of op het grondgebied van een andere lidstaat van de Europese Unie”.

Het ter bespreking voorliggend akkoord met Australië laat dit niet toe en dat is een probleem voor de Ecolo-Groen Fractie.

De minister verduidelijkt dat de EU aanbeveelt een bepaling zoals artikel 11 punt 6 van de overeenkomst met Qatar toe te voegen aan luchtvaartakkoorden. De EU zou de mogelijkheid willen hebben om in de (verre) toekomst dergelijke taks te kunnen opleggen. Het gaat dan enkel om de mogelijkheid om een kerosinetaks te heffen voor de intra-Europese tussenstoppen van vluchten buiten de EU. Deze mogelijkheid bestaat trouwens enkel indien het akkoord in een “*fifth freedom rights*” vergunning voorziet. Dit handelt over het recht van de luchtvaartmaatschappijen om passagiers tijdens tussenlandingen van directe vluchten tussen verschillende landen te laten inschepen of van boord te laten gaan. Niet alle landen zijn bereid te aanvaarden die bepaling in de akkoorden voor luchtvervoer in te voegen.

De heer Wouter De Vriendt (Ecolo-Groen), hoopt dat in een niet zo verre toekomst een eerlijke kerosinetaks

C. Répliques

M. Dirk Van der Maelen, président, précise que M. De Vriendt souhaitait savoir si, dans l’hypothèse où une taxe sur le kérosène était instaurée à l’avenir, l’article 10, 2, permettrait ou non de prélever effectivement ladite taxe.

Le ministre répète que conformément à la convention de Chicago de 1944 à laquelle il y a lieu de se référer, il ne peut être prélevé d’accises ou d’autres taxes. Cette convention doit être appliquée par les États qui l’ont ratifiée.

M. Wouter De Vriendt (Ecolo-Groen) fait observer que l’accord conclu entre la Belgique et le Qatar, récemment approuvé par le parlement flamand, prévoit la possibilité de prélever effectivement une taxe sur le kérosène, si celle-ci devait être instaurée à l’avenir.

L’article 11, 6, de cet accord est rédigé comme suit: “Toutefois, aucune disposition du présent Accord n’empêche le Royaume de Belgique d’appliquer, sur une base non discriminatoire, des prélèvements, impôts, droits, taxes ou redevances sur le carburant fourni sur son territoire en vue d’une utilisation par un aéronef d’un transporteur aérien désigné de l’État du Qatar qui exploite une liaison entre un point situé sur le territoire du Royaume de Belgique et un autre point situé sur le territoire du Royaume de Belgique ou sur le territoire d’un autre État membre de l’Union européenne”.

L’accord à l’examen conclu avec l’Australie ne le permet pas, ce qui pose problème pour le groupe Ecolo-Groen.

Le ministre précise que l’Union européenne recommande d’ajouter, dans les accords aériens, une disposition analogue à celle contenue à l’article 11, 6, de la Convention avec le Qatar. L’Union aimerait avoir la possibilité d’imposer semblable taxe à l’avenir (un avenir lointain). On ne parle donc que de la possibilité de taxer le kérosène sur les itinéraires intraeuropéens de vols internationaux. Cette possibilité n’existe d’ailleurs que s’il y a eu concession dans l’accord aérien de “la cinquième liberté de l’air” qui porte sur le droit des compagnies aériennes d’embarquer ou de débarquer des passagers lors d’escales de vols directs entre différents pays. Tous les pays ne sont pas prêts à insérer cette disposition dans les accords qui régissent le transport aérien.

M. Wouter De Vriendt (Ecolo-Groen) espère qu’une taxe kérosène équitable verra le jour dans un avenir pas

zal worden opgelegd. Daarom stelt hij dat het opportuun zou zijn om de tekst nu te verwerpen en opnieuw te onderhandelen. Dit zou toelaten om de bepaling die toelaat een kerosinetaks te heffen nu al in het akkoord op te nemen. Zoals blijkt uit het akkoord met Qatar bestaan er precedënten.

De minister is van oordeel dat indien de landen waarmee werd onderhandeld de clause tijdens de onderhandelingen niet hebben willen aanvaarden dat nu ook niet zullen doen. Australië is een zeer liberaal land en het heeft jaren geduurd voordat het akkoord dat nu moet worden geratificeerd met dit land kon worden gesloten. Het zal moeilijk zijn om daarop terug te komen. Bovendien is ook het verdrag van Chicago dat het thema van de taksen regelt nog steeds van toepassing.

De heer Georges Dallemagne (cdH), vraagt of het ten opzichte van sommige luchtvaartmaatschappijen niet tot discriminatie kan leiden als in sommige akkoorden de mogelijkheid wordt geboden om taksen op te leggen terwijl dit in andere wordt verboden? Zou het niet opportuun zijn meer coherentie te ambiëren tussen de akkoorden betreffende de luchtdiensten die worden getekend? De mogelijkheid voor het instellen van kerosinetaks wordt politiek gezien steeds belangrijker en daar moet rekening mee worden gehouden.

De minister wijst erop dat de luchtvaartmaatschappijen en het departement bij Buitenlandse Zaken geen voorstander zijn om de clause automatisch in alle akkoorden in te schrijven. Op grond van de wederkerigheid kan dit ertoe leiden dat partners van België bij toekomstige onderhandelingen van verdragen in de luchtvaart ook taksen zouden willen opleggen. De clause wordt enkel op vraag van de Europese Unie in de akkoorden opgenomen.

België is bovendien van oordeel dat het eventueel opleggen van kerosinetaksen op EU vlak moet worden beslist. De minister stelt vast dat dit dossier op EU niveau niet evolueert. De lidstaten staan niet op dezelfde lijn en hebben het moeilijk om er eensgezind over te worden. Indien de EU een kerosinetaks zou opleggen kan de EU beslissen om in dit kader het geheel van de akkoorden in de luchtvaart opnieuw te onderhandelen en eventueel aan te passen. Indien men in dit kader niet tot een akkoord kan komen kan, overeenkomstig artikel 20 van het akkoord, elke Overeenkomstsluitende partij beslissen het akkoord te beëindigen.

De tekst nu opnieuw onderhandelen zou de mogelijkheden om met Australië samen te werken wegnemen. Dit zou enkel afhangen van een eventuele mogelijkheid dat een kerosinetaks zou worden ingevoerd. De tekst

trop lointain. C'est pourquoi il estime qu'il serait opportun de rejeter le texte aujourd'hui et de le renégocier. Ce faisant, on pourrait insérer dès à présent dans l'accord la disposition qui permet de taxer le kérosène. Ainsi que le montre l'accord avec le Qatar, des précédents existent.

Le ministre considère que si les pays ayant participé aux négociations ont refusé cette clause pendant les négociations, ils ne seront pas plus disposés à l'accepter aujourd'hui. L'Australie est un pays ultralibéral et il a fallu attendre des années pour que l'accord qui doit être ratifié aujourd'hui puisse être conclu avec ce pays. Il sera difficile de revenir sur ce point. D'autre part, la Convention de Chicago, qui régit l'aspect fiscal, est toujours d'application.

M. Georges Dallemagne (cdH) demande si le fait que certains accords permettent de lever des taxes, alors que d'autres l'interdisent ne risque pas d'entraîner une discrimination pour certaines compagnies aériennes. Ne serait-il pas opportun d'ambitionner une plus grande cohérence entre les accords relatifs aux services aériens en passe d'être signés? D'un point de vue politique, la possibilité d'instaurer une taxe sur le kérosène ne cesse de gagner en importance et il faut également en tenir compte.

Le ministre fait observer que les compagnies aériennes et le département des Affaires étrangères ne sont guère favorables à l'insertion automatique de cette clause dans tous les accords. En vertu du principe de la réciprocité, des partenaires de la Belgique pourraient, lors de négociations futures de conventions relatives à l'aviation, être amenés à prélever également des taxes. La clause ne sera inscrite dans les accords que si l'Union européenne le demande.

La Belgique estime en outre que la taxation éventuelle du kérosène doit être décidée au niveau de l'Union. Or, le ministre constate que ce dossier n'évolue pas au niveau de l'UE. Les États membres sont divisés et ont du mal à s'accorder. Si elle instaurait une taxe sur le kérosène, l'Union européenne pourrait décider de renégocier, dans ce cadre, l'ensemble des accords conclus en ce qui concerne l'aviation et d'adapter ceux-ci, le cas échéant. A défaut de parvenir à un accord dans ce cadre, chaque partie contractante peut décider, conformément à l'article 20 de l'accord, de mettre fin à celui-ci.

Renégocier le texte aujourd'hui nous priverait de toute possibilité de collaboration avec l'Australie. Tout dépendra de l'éventuelle possibilité d'instaurer une taxe sur le kérosène. Il sera toujours possible de renégocier

kan in de toekomst als effectief een kerosinetaks wordt ingesteld altijd opnieuw worden onderhandeld.

De heer Georges Dallemagne (cdH) vraagt of de minister zich kan engageren om, wanneer op EU niveau een kerosinetaks zou worden ingesteld dat alle akkoorden betreffende de luchtdiensten die de clause niet bevatten automatisch opnieuw zullen worden onderhandeld?

De minister onderstreept dat dit een moeilijk punt is. De niet – Europese partners van de EU hebben het Europese initiatief om ETS op de luchtvaart te heffen zeer slecht onthaald. Sommigen hebben gedreigd om een verbod om over hun luchtruim te vliegen in te voeren en China heeft de EU en België op het matje geroepen. Wanneer de EU een kerosinetaks zal willen opleggen bestaat het risico dat hetzelfde probleem rijst. Het is derhalve niet opportuun om het akkoord nu al opnieuw te onderhandelen.

De minister herhaalt dat het thema van het invoeren van een mogelijke kerosinetaks in het kader van de EU moet worden gestudeerd om alle vervoermiddelen gelijk te behandelen. Het zal moeilijk zijn om iedereen in het kader van de EU op dezelfde lijn te krijgen. Indien dit akkoord binnen de EU zal worden bereikt zullen de akkoorden opnieuw moeten worden onderhandeld omdat de beslissingen van de EU moeten worden uitgevoerd. Niet alleen België zal dan maatregelen moeten nemen maar ook de andere landen die het verdrag van Chicago hebben geratificeerd en toepassen. De minister ziet geen meerwaarde in het nu al opnieuw onderhandelen van de akkoorden. Indien de kerosinetaks wordt ingevoerd zal de heronderhandeling in ieder geval noodzakelijk zijn. In afwachting daarvan is het beter om de goede relaties met de partners in de luchtvaartsector te behouden.

Sommigen vinden dat een kerosinetaks moet worden ingevoerd, maar die opvatting wordt niet gedeeld met alle EU lidstaten. Wanneer België in de huidige context het akkoord niet ratificeert is er geen akkoord en is er ook geen relatie in de luchtvaartsector met Australië.

De heer Wouter De Vriendt (Ecolo-Groen) onderstreept dat hij geen akkoord kan goedkeuren dat het heffen van een kerosinetaks onmogelijk maakt. De spreker is ook voorstander van de invoering van een kerosinetaks op een EU niveau. Maar in de huidige stand van de regelgeving bestaan al voorbeelden, zoals het bilaterale akkoord met Qatar, die de clause die het innen van de kerosinetaks mogelijk maakt, bevatten. Het is niet nodig om te wachten om de overeenkomst te heronderhandelen totdat de kerosinetaks zou worden

le texte dans le futur si une taxe sur le kérosène est effectivement instaurée.

M. Georges Dallemagne (cdH) demande si le ministre peut s'engager, dans l'hypothèse où une taxe sur le kérosène serait instaurée au niveau européen, à faire en sorte que tous les accords relatifs aux services aériens ne contenant pas cette clause soient automatiquement renégociés.

Le ministre souligne qu'il s'agit d'un point délicat. Les partenaires non européens de l'Union ont très mal accueilli l'initiative européenne consistant à appliquer l'ETS à l'aviation. D'aucuns ont menacé d'instaurer une interdiction de survoler leur espace aérien et la Chine a rappelé l'Union européenne et la Belgique à l'ordre. En taxant le kérosène, l'Union risque de faire naître la même problématique. Il n'est donc pas opportun de renégocier l'accord dès à présent.

Le ministre répète que la question de l'instauration d'une éventuelle taxe sur le kérosène doit être examinée dans le cadre de l'UE afin de traiter sur le même pied tous les moyens de transport. Il sera difficile de parvenir à un consensus au sein de l'UE à ce sujet. Si l'on parvient à un tel accord au niveau européen, les accords devront à nouveau être négociés, étant donné que les décisions de l'UE doivent être exécutées. La Belgique devra alors prendre des mesures, de même que les autres pays qui ont ratifié et appliquent la Convention de Chicago. Le ministre ne voit pas l'intérêt de renégocier dès à présent ces accords. Si une taxe sur le kérosène est instaurée, il sera de toute façon nécessaire de renégocier. En attendant, il est préférable de maintenir de bonnes relations avec les partenaires du secteur aérien.

Certains estiment qu'une taxe sur le kérosène doit être instaurée, mais ce point de vue n'est pas partagé par tous les États membres de l'UE. Si, dans le contexte actuel, la Belgique ne ratifie pas l'accord, il n'y aura pas d'accord et il n'y aura pas non plus de relation avec l'Australie dans le secteur aérien.

M. Wouter De Vriendt (Ecolo-Groen) souligne qu'il ne peut approuver un accord qui rendrait d'emblée impossible le prélèvement d'une taxe sur le kérosène. L'intervenant est également en faveur de l'instauration d'une telle taxe au niveau de l'UE, mais même dans l'état actuel de la réglementation, il y a déjà des exemples, comme dans le cas de l'accord bilatéral avec le Qatar, où une clause permet la perception d'une taxe sur le kérosène. Il n'est pas nécessaire d'attendre l'instauration de la taxe sur le kérosène pour renégocier

ingesteld. Ook op dat moment zal het opnieuw onderhandelen moeilijk zijn.

Het is oordeelkundig om het akkoord nu al opnieuw te onderhandelen. Daardoor geeft België een duidelijk signaal aan Australië dat ons land niet akkoord gaat om akkoorden te sluiten die het heffen van kerosinetaksen uitsluiten.

De minister haalt aan dat er momenteel nergens kerosinetaksen worden geheven. Dus moet België beslissen om of de overeenkomst te aanvaarden zodat de operatoren in dezelfde situatie dan operatoren van andere landen kunnen werken; of de overeenkomst niet te aanvaarden en dan zijn er geen relaties in de luchtdiensten tussen beide landen.

Het mogelijk maken van directe relaties met Australië is positief voor de Belgische en de Australische operatoren en luchthavens. Momenteel worden nergens kerosinetaksen geheven omdat iedereen refereert aan het verdrag van Chicago. Indien de clause wordt ingevoerd laat ze in ieder geval niet toe een kerosinetaks te heffen op de vluchten tussen Brussel en een eindbestemming in Australië (bijvoorbeeld Sydney). Er zou overeenkomstig die Europese clause/aanbeveling wel een dergelijke taks kunnen worden geheven voor een intra-Europees traject (bijvoorbeeld tussen Brussel en Rome) van de vlucht waar een tussenstop wordt gemaakt vooraleer verder te vliegen naar Australië. De taks heeft dan enkel betrekking op de kerosine nodig voor het traject tussen Brussel en Rome en enkel indien de Australische vervoerder een "fifth freedom rights" vergunning in die sector heeft verkregen die hem toelaat om tussen twee steden te vervoeren en indien in de toekomst een Europese beslissing zou worden genomen om een kerosinetaks te heffen.

De heer Peter Luykx (N-VA) steunt het ter bespreking voorliggend ontwerp. De kerosinetaks is vandaag niet aan de orde. Dit debat moet op een ander ogenblik en niveau worden gevoerd.

De heer Wouter De Vriendt (Ecolo-Groen), vraagt waarom het zeven jaar heeft geduurd om het akkoord goed te keuren en te ratificeren. Het is politiek belangrijk vast te stellen dat hoe meer akkoorden zonder de mogelijkheid om kerosinetaksen te heffen worden goedgekeurd, hoe minder landen bereid zullen die mogelijkheid te aanvaarden. Het is zaak consequent te zijn en geen luchtvaartakkoorden af te sluiten die het heffen van een kerosinetaks onmogelijk maken.

De heer Vincent Van Peteghem (CD&V) wijst erop dat de overeenkomst in haar artikel 20 duidelijk de

l'accord. Même à ce moment-là, la renégociation sera difficile.

Il serait judicieux de renégocier l'accord dès à présent. La Belgique enverrait ainsi un signal clair à l'Australie, lui indiquant que notre pays s'oppose à la signature d'accords qui excluent le prélèvement de taxes sur le kérosène.

Le ministre souligne qu'à l'heure actuelle, il n'y a aucun endroit dans le monde où des taxes sont prélevées sur le kérosène. La Belgique doit donc décider soit d'accepter l'accord, de sorte que les opérateurs puissent travailler dans les mêmes conditions que ceux d'autres pays, soit de ne pas accepter l'accord, auquel cas il n'y aura pas de relations entre les deux pays dans les services aériens.

La possibilité d'établir des liaisons directes avec l'Australie est positive pour les opérateurs et les aéroports belges et australiens. Pour le moment, aucune taxe n'est prélevée sur le kérosène, étant donné que tout le monde se réfère à la Convention de Chicago. Si une telle clause était insérée, elle ne permettrait de toute façon pas de prélever une taxe sur le kérosène sur les vols reliant Bruxelles à la destination finale australienne (Sydney par exemple). La perception de cette taxe pourrait en revanche être possible, selon cette clause/recommandation européenne, sur un éventuel tronçon intraeuropéen (entre Bruxelles et Rome par exemple), où l'avion ferait escale avant de continuer vers l'Australie. La taxe concernerait donc uniquement le kérosène correspondant au trajet intraeuropéen entre Bruxelles et Rome et encore uniquement si le transporteur australien avait obtenu des droits dits de 5^e liberté sur ce secteur, lui permettant d'emporter du trafic entre ces deux villes, et si une décision européenne intervenait dans le futur en faveur de la taxation du carburant aviation.

M. Peter Luykx (N-VA) soutient le projet de loi à l'examen. À l'heure actuelle, la taxe sur le kérosène n'est pas à l'ordre du jour. Cette discussion doit être menée à un autre moment et à un autre niveau.

M. Wouter De Vriendt (Ecolo-Groen) demande pourquoi il a fallu sept ans pour approuver et ratifier l'accord. Il est important, sur le plan politique, de constater que plus on approuvera des accords excluant toute possibilité de taxe le kérosène, moins il y aura de pays disposés à accepter une telle éventualité. Il importe de se montrer cohérent et de ne pas conclure d'accords aériens qui rendent le prélèvement d'une taxe sur le kérosène impossible.

M. Vincent Van Peteghem (CD&V) souligne qu'en son article 20, l'accord précise clairement quelles sont

wijze waarop akkoord kan worden beëindigd bepaalt. Dus indien een kerosinetaks wordt opgelegd kan België gewoon de overeenkomst beëindigen. Het lid kan het ontwerp dan ook steunen.

De heer Dirk Van der Maelen (sp.a), merkt op dat hij zich zal onthouden omdat het verdrag van Chicago van 1944 dateert en dat er op dat ogenblik nog geen ongerustheid over het klimaat bestond. Nu blijkt dat de luchtvaart vervuilerder is dan veel andere bronnen van vervuiling door vervoer die nu worden aangepakt zoals bijvoorbeeld door de invoering van het rekeningrijden voor het vrachtvervoer. De reden om een kerosinetaks op EU gebied in te voeren is om korte afstandsvluchten te ontraden. Het is zaak maatregelen te nemen voor alle vormen van vervuilend vervoer. Daarom is het nodig om een "Qatar clause" meer bepaald de mogelijkheid om een kerosinetaks te heffen, in de akkoorden op te nemen.

De heer Vincent Van Peteghem (CD&V), onderstreept dat hij het ontwerp zal steunen maar dat dat niet belet dat hij voorstander is om korte afstandsvluchten te beperken. Hij is echter pragmatisch en wil de vooruitgang die het ter bespreking liggend wetsontwerp biedt steunen.

De heer Wouter De Vriendt (Ecolo-Groen) herhaalt dat de tekst rekening houdend met de huidige stand van de klimaatproblematiek gedateerd is. Het akkoord werd zeven jaar geleden afgesloten.

De heer Tim Vandenput (Open Vld) zegt dat vrachtvervoer over zee en in rivieren tot in de havensteden ook zeer vervuilend zijn. Indien een klimaatdebat wordt georganiseerd moeten alle elementen worden meegenomen en dit debat moet niet in dit kader worden gevoerd.

De minister preciseert dat België bereid is om op EU vlak te werken aan de invoering van een niet – discriminerende kerosinetaks. Het is vooral zaak om dit debat in het kader van de EU te voeren niet met betrekking tot onze relaties met Australië.

Bij de onderhandelingen over het akkoord waren er vele moeilijkheden met de Gewesten. Ook het akkoord met Benin werd al geruime tijd onderhandeld maar kon pas begin dit jaar worden getekend. De beslissing werd genomen om samen met de Gewesten deze akkoorden te sluiten en uit te voeren en eventueel in de toekomst de akkoorden aan te passen.

les modalités de résiliation de l'accord. Si une taxe sur le kérosène est imposée, la Belgique pourra donc simplement mettre fin à la convention. Par conséquent, le membre indique qu'il peut apporter son soutien au projet.

M. Dirk Van der Maelen (sp.a) fait observer qu'il s'abstiendra, étant donné que la Convention de Chicago de 1944 ne date pas d'hier et qu'à cette époque, il n'y avait pas encore d'inquiétude à propos du climat. Aujourd'hui, il s'avère toutefois que la navigation aérienne pollue plus que de nombreuses autres sources de pollution par les transports, face auxquelles des mesures sont bel et bien prises comme, par exemple, l'instauration de la tarification routière pour le transport de marchandises. Le but de l'instauration d'une taxe sur le kérosène sur le territoire de l'UE serait de décourager les vols courts-courriers. Il importe de prendre des mesures pour toutes les formes de transport polluant. C'est pourquoi il est nécessaire d'inclure dans les accords une "clause Qatar", c.-à-d., plus précisément, la possibilité de prélever une taxe sur le kérosène.

M. Vincent Van Peteghem (CD&V) souligne qu'il soutiendra le projet de loi à l'examen, ce qui ne l'empêche pas d'être favorable à une limitation du nombre des vols courts-courriers. Il reste cependant pragmatique et entend soutenir les avancées permises par le projet de loi à l'examen.

M. Wouter De Vriendt (Ecolo-Groen) rappelle que, compte tenu de l'état actuel de la problématique climatique, le texte à l'examen est obsolète. En effet, l'accord a été conclu il y a sept ans.

M. Tim Vandenput (Open Vld) indique que le transport de marchandises par voie maritime et fluviale jusque dans les villes portuaires pollue aussi énormément. Si l'on veut organiser un débat sur le climat, il faut prendre en considération tous les éléments et il convient de ne pas mener ce débat dans le cadre présent.

Le ministre précise que la Belgique est prête à œuvrer à l'instauration d'une taxe non discriminatoire sur le kérosène au niveau européen. Il importe surtout de mener ce débat à l'échelon européen, et pas dans le cadre de nos relations avec l'Australie.

Lors des négociations sur l'accord, les Régions ont posé de nombreux problèmes. L'accord avec le Bénin était également en négociations depuis longtemps déjà, mais n'a pu être signé qu'au début de cette année. Il avait été décidé de conclure et de mettre en œuvre ces accords conjointement avec les Régions, et éventuellement de les modifier à l'avenir.

Het ter bespreking voorliggend akkoord kan worden goedgekeurd en tegelijkertijd kunnen de onderhandelingen met Australië en/of Benin worden aangevat om na te gaan of het mogelijk is om het akkoord aan te passen.

Het niet ratificeren van het akkoord zou enkel voor gevolg hebben dat de Belgische operatoren en luchthavens minder mogelijkheden hebben dan de buurlanden voor het verder uitwerken van de luchtvaartverbindingen met Australië.

De heer Wouter De Vriendt (Ecolo-Groen), besluit dat dit een belangrijk aandachtspunt is voor zijn fractie. De klimaatproblemen moeten worden aangepakt en in dit kader kan de Ecolo-Groen fractie niet instemmen met een akkoord waarbij het heffen van kerosinetaks wordt uitgesloten.

III. — STEMMINGEN

Artikel 1

Het artikel wordt eenparig aangenomen.

Art 2 en 3

De artikelen worden achtereenvolgens met 10 stemmen tegen 1 en 5 onthoudingen aangenomen.

Het wetsontwerp wordt, met inbegrip van technische verbeteringen, aangenomen met 10 stemmen tegen 1 en 5 onthoudingen

De rapporteur,

Tim VANDENPUT

De voorzitter,

Dirk VAN der MAELEN

L'accord à l'examen peut être approuvé et, dans le même temps, les négociations visant à examiner la possibilité de le modifier peuvent être entamées avec l'Australie et/ou le Bénin.

La non ratification de cet accord aurait pour seule conséquence que les opérateurs et aéroports belges disposeraient de moins de possibilités de développer davantage leurs liaisons aériennes avec l'Australie que les opérateurs et aéroports des pays voisins.

M. Wouter De Vriendt (Ecolo-Groen) conclut en indiquant qu'il s'agit d'un point particulièrement important pour son groupe. Il est crucial de résoudre les problèmes climatiques et, dans ce contexte, le groupe Ecolo-Groen ne peut souscrire à un accord excluant l'instauration d'une taxe sur le kérosène.

III. — VOTES

Article 1^{er}

Cet article est adopté à l'unanimité.

Art. 2 et 3

Ces articles sont successivement adoptés par 10 voix contre une et 5 abstentions.

Le projet de loi, y compris des corrections de nature technique, est adopté par 10 voix contre une et 5 abstentions.

Le rapporteur,

Tim VANDENPUT

Le président,

Dirk VAN der MAELEN