

**BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS**

16 april 2026

WETSVOORSTEL**tot de afschaffing van de taks
op de inscheping van een luchtvaartuig**

(ingediend door mevrouw Britt Huybrechts c.s.)

**CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE**

16 avril 2026

PROPOSITION DE LOI**visant à supprimer la taxe
sur l'embarquement dans un aéronef**

(déposée par Mme Britt Huybrechts et consorts)

SAMENVATTING

Dit wetsvoorstel strekt ertoe de taks op de inscheping van een luchtvaartuig – beter gekend als de vliegtaks – af te schaffen. Deze belasting, geheven bij het inschepen van passagiers op commerciële vluchten, wordt door de indieners beschouwd als een ondoelmatige, sociaal onevenwichtige en economisch schadelijke maatregel die haar vooropgestelde klimaatdoelstellingen niet realiseert.

RÉSUMÉ

Cette proposition de loi vise à supprimer la taxe sur l'embarquement dans un aéronef – mieux connue sous le nom de taxe sur les billets d'avion. Les auteurs considèrent en effet que cette taxe, qui est prélevée lors de l'embarquement de passagers sur des vols commerciaux, constitue une mesure inefficace, socialement déséquilibrée et économiquement dommageable, qui ne répond pas aux objectifs climatiques fixés.

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
PS	: Parti Socialiste
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Les Engagés	: Les Engagés
Vooruit	: Vooruit
cd&v	: Christen-Democratisch en Vlaams
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
Anders.	: Anders.
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
ONAFH/INDÉP	: Onafhankelijk-Indépendant

Afkorting bij de nummering van de publicaties:		Abréviations dans la numérotation des publications:	
DOC 56 0000/000	Parlementair document van de 56 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 56 0000/000	Document de la 56 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi
QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA	Questions et Réponses écrites
CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag	CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral
CRABV	Beknopt Verslag	CRABV	Compte Rendu Analytique
CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)	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	Plenum	PLEN	Séance plénière
COM	Commissievergadering	COM	Réunion de commission
MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)	MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Dit wetsvoorstel strekt ertoe de taks op de inscheping van een luchtvaartuig (hierna: TILEA of vliegtaks) geheel af te schaffen. Deze belasting, geheven bij het inschepen van passagiers op commerciële vluchten, beschouwen wij als een ondoelmatige, sociaal onevenwichtige en economisch schadelijke maatregel die haar vooropgestelde klimaatdoelstellingen niet realiseert.

De vliegtaks en haar recentelijke verhogingen vormen een bijkomende belastingdruk voor burgers en luchtvaartondernemingen, zonder dat deze kaderen binnen een coherent en doordacht mobiliteits- of klimaatbeleid. Bovendien verzwakt de taks de concurrentiepositie van Belgische luchthavens en ondermijnt zij de economische activiteit en werkgelegenheid in en rond de luchtvaartsector.

Het kernprobleem van de federale vliegtaks is dat deze wordt ingevoerd in een context waarin voor reizigers geen reëel alternatief bestaat voor korte afstands-vluchten. In tegenstelling tot andere nabije Europese luchthavens zoals Schiphol (Amsterdam), Charles de Gaulle (Parijs), Frankfurt of Düsseldorf, beschikt de luchthaven in Zaventem niet over rechtstreekse hogesnelheidstreinverbindingen. Hogesnelheidstreinen rijden langs de luchthaven, maar stoppen er niet, en er bestaan momenteel geen concrete plannen om dit structurele probleem te verhelpen.

Dit gebrek aan alternatieven vertaalt zich in aanzienlijk langere reistijden per trein, die in de meeste gevallen niet aantrekkelijk en praktisch zijn voor de reiziger. Zo bedraagt de reistijd Brussel-Straatsburg ongeveer één uur per vliegtuig tegenover circa vier en een half uur per trein. Voor Brussel-München loopt dit verschil op tot anderhalf uur per vliegtuig tegenover bijna acht uur per trein. In deze omstandigheden treft de vliegtaks vooral reizigers voor wie het vliegtuig geen luxe-, maar een noodzakelijke vervoerskeuze is.

De inschepingstaks is bovendien geen echte klimaatmaatregel. Het tarief is niet gekoppeld aan de daadwerkelijke uitstoot of aan het type vliegtuigmotor, maar louter aan het feit van inscheping. Voor emissies bestaat reeds een Europees, op uitstoot gebaseerd systeem: het *Emissions Trading System* of Europese Emissiehandelssysteem (hierna: ETS-mechanisme). Van echte ecofiscaliteit zou pas sprake zijn indien de

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La présente proposition de loi vise à supprimer intégralement la taxe sur l'embarquement dans un aéronef (ci-après: TILEA, ou taxe sur les billets d'avion). En effet, nous considérons que cette taxe, qui est prélevée lors de l'embarquement de passagers sur des vols commerciaux, constitue une mesure inefficace, socialement déséquilibrée et économiquement dommageable, qui ne répond pas aux objectifs climatiques fixés.

La taxe sur les billets d'avion et ses augmentations récentes imposent une charge fiscale supplémentaire aux citoyens et aux compagnies aériennes, sans s'inscrire dans un cadre cohérent et bien pensé en termes de mobilité et de climat. En outre, cette taxe fragilise la compétitivité des aéroports belges et ruine l'activité économique et l'emploi au sein et autour du secteur aérien.

Le problème majeur de la taxe fédérale sur les billets d'avion vient du fait qu'elle est imposée dans un contexte où les voyageurs n'ont pas de réelle alternative pour se déplacer sur de courtes distances. Contrairement à d'autres aéroports européens proches de chez nous comme Schiphol (Amsterdam), Charles de Gaulle (Paris), Frankfurt ou Düsseldorf, l'aéroport de Zaventem n'est pas relié par des connexions ferroviaires directes à grande vitesse. Des trains à grande vitesse y passent mais ne s'y arrêtent pas, et il n'existe aucun projet concret à ce stade pour remédier à ce problème structurel.

Cette absence d'alternatives se traduit par des trajets notablement plus longs en train, qui, dans la majeure partie des cas, ne sont ni attrayants ni pratiques pour le voyageur. C'est ainsi que la durée du trajet entre Bruxelles et Strasbourg est d'environ une heure en avion contre plus ou moins quatre heures et demie en train. Pour rallier Munich depuis Bruxelles, cette différence est encore plus flagrante: une demi-heure en avion contre près de huit heures en train. Dans de telles conditions, la taxe sur les billets d'avion touche surtout les voyageurs pour lesquels l'avion n'est pas un luxe, mais un choix de transport nécessaire.

La TILEA n'est du reste pas une véritable mesure climatique: son taux n'est pas lié aux émissions effectives, ni au type de moteur de l'aéronef, mais simplement au fait d'embarquer à bord d'un avion. Les émissions sont déjà encadrées par un système européen basé sur les rejets de CO₂: le système européen d'échange de quotas d'émission (ci-après: mécanisme SEQE, ou ETS en anglais). Il ne pourrait être question de véritable

opbrengsten van de taks integraal zouden worden aangewend om investeringen in duurzamere luchtvaarttechnologieën of spooralternatieven te ondersteunen. Dit is echter niet het geval: de inkomsten vloeien naar de algemene middelen van de federale overheid, zonder enige oormerking voor klimaat- of mobiliteitsdoeleinden.¹

Aangezien de kosten van de federale vliegtaks in de praktijk door de luchtvaartmaatschappijen rechtstreeks doorgerekend worden aan de reizigers, zorgt deze taks ervoor dat vliegtuigreizen duurder worden voor de burger. Deze taks komt er bovendien op de reeds bestaande kosten. Zo bestaat er voor treinreizigers richting de luchthaven van Zaventem reeds een specifieke toeslag – de zogenaamde diabolotaks –, wat de multimodale bereikbaarheid verder ondergraaft. Daarnaast zullen vanaf 2026 de kosten van het Europese ETS-mechanisme, waarbij luchtvaartmaatschappijen uitstootrechten moeten aankopen voor intra-Europese vluchten, jaarlijks significant duurder worden. Deze verhogingen zullen onvermijdelijk opnieuw worden doorgerekend aan de passagiers en kunnen op korte termijn en afhankelijk van de afstand binnen de Europese Unie oplopen tot enkele tientallen euro's extra per retourvlucht. De inschepingstaks betekent dus een dubbele belasting voor dezelfde activiteit, zonder dat rekening wordt gehouden met de reeds bestaande Europese klimaatregulering.

Bovendien wordt de vliegtaks op forfaitaire basis geheven. Hierdoor treft de maatregel disproportioneel gezinnen uit de middenklasse en lagere inkomensgroepen, voor wie een vliegpreis steeds minder betaalbaar wordt. De vliegtaks werkt op deze manier regressief en vergroot de sociale ongelijkheid. Door de recente verhoging van de vliegtaks en de reeds bestaande lasten, dreigen vliegpreizen opnieuw een privilege te worden voor hogere inkomens, terwijl andere bevolkingsgroepen hun mobiliteitsvrijheid zien afnemen.

Daarboven staat de luchtvaartsector in dit land reeds onder aanzienlijke druk door terugkerende stakingsdagen, operationele hinder (zoals drone-incidenten) en het gradueel wegvallen van de gratis emissierechten binnen het Europese ETS-systeem vanaf 2026. De luchthaven van Zaventem schat dat ze door de stakingsdagen alleen reeds 175 miljoen euro aan economische schade heeft geleden.² De federale vliegtaks versterkt deze negatieve dynamiek. De maatregel leidt tot een verzwakking van de concurrentiepositie van onze luchthavens en stimuleert

écofiscalité que si les recettes de cette taxe étaient intégralement consacrées à soutenir des investissements dans des technologies aéronautiques plus durables ou des alternatives ferroviaires. Or, ce n'est pas le cas: ces recettes alimentent les ressources générales de l'autorité fédérale, sans la moindre assignation à des finalités climatiques ou de mobilité.¹

Étant donné qu'en pratique, le coût de la taxe fédérale sur les billets d'avion est répercuté directement sur les voyageurs par les compagnies aériennes, cette taxe augmente le prix des voyages en avion pour les citoyens. Elle s'ajoute en outre aux coûts déjà existants. Ainsi, les voyageurs qui se rendent en train à l'aéroport de Zaventem doivent déjà acquitter un supplément – la redevance Diabolo –, ce qui sape encore davantage l'accessibilité multimodale. Par ailleurs, à partir de 2026, les coûts liés au mécanisme européen du SEQE, qui oblige les compagnies aériennes à acheter des quotas d'émission pour les vols intra-européens, augmenteront significativement chaque année. Ces hausses seront inévitablement répercutées à leur tour sur les passagers et pourraient, à court terme et en fonction de la distance parcourue au sein de l'Union européenne, atteindre quelques dizaines d'euros supplémentaires par vol aller-retour. En conséquence, la taxe sur les billets d'avion constitue une double imposition pour une même activité, sans tenir compte de la réglementation européenne existante en matière de climat.

De plus, la TILEA étant prélevée sur une base forfaitaire, cette mesure touche de manière disproportionnée les ménages de la classe moyenne et les catégories à faibles revenus, pour qui un voyage en avion devient de moins en moins abordable. La taxe sur les billets d'avion a ainsi un effet régressif et accentue les inégalités sociales. En raison de la récente augmentation de cette taxe et des charges déjà existantes, les voyages en avion risquent de redevenir un privilège réservé aux plus hauts revenus, tandis que d'autres tranches de la population verront leur liberté de déplacement rabaissée.

En outre, le secteur aérien est déjà soumis, en Belgique, à une pression considérable du fait de journées de grève répétées, de perturbations opérationnelles (telles que les incidents liés au survol de drones) et de la suppression progressive des quotas d'émission gratuits au sein du système européen SEQE à partir de 2026. L'aéroport de Zaventem estime avoir déjà subi 175 millions d'euros de préjudice économique rien qu'à cause des journées de grève.² La taxe fédérale sur les billets d'avion renforce cette dynamique négative.

¹ Antwoord van minister Jan Jambon op schriftelijke vraag nr. 773 van Britt Huybrechts, 9 december 2025.

² Antwoord van minister Jean-Luc Crucke op schriftelijke vraag nr. 614 van Britt Huybrechts, 21 oktober 2025.

¹ Réponse du ministre Jan Jambon à la question écrite n° 773 de Britt Huybrechts, 9 décembre 2025.

² Réponse du ministre Jean-Luc Crucke à la question écrite n° 614 de Britt Huybrechts, 21 octobre 2025.

uitwijkgedrag naar buitenlandse luchthavens net over de grens. Dit heeft directe nefaste gevolgen voor de economische activiteit en de werkgelegenheid in België.

Tegelijkertijd maken verschillende andere Europese landen een tegengestelde beleidskeuze door hun luchtvaartfiscaliteit te versoepelen. Zweden schafte onlangs haar vliegtaks af en Duitsland, Italië, Slowakije en Hongarije verlaagden elk het tarief van hun bestaande vliegtaks om de concurrentiepositie van hun luchthavensector te versterken. Onze eigen luchtvaartsector dreigt hiermee haar marktaandeel te verliezen aan andere Europese landen die niet of minder zwaar belast worden door dergelijke vliegtaks. De taks vergroot hiermee opnieuw het risico op structureel verlies van activiteit in België, inclusief de hieruit voortvloeiende inkomsten.

Opvallend is bovendien dat de aankondiging van een nieuwe verhoging van de taks volgt minder dan vier maanden na de vorige verhoging, wat wijst op een gebrek aan beleidsstabiliteit en voorspelbaarheid. Deze houding heeft een negatief effect op het aantal toekomstige en bestaande luchtvaartinvesteringen in ons land.

Illustratief is de beslissing van Ryanair om in 2026 1,1 miljoen passagierszetels te schrappen als rechtstreeks gevolg van de invoering van de vliegtaks, met een bijkomende geplande schrapping van nog eens 1,1 miljoen zetels in 2027 indien de taks behouden blijft. Dit gaat ongeveer over een inkrimping van het aanbod van telkens 22 % ten opzichte van het aanbod in 2025.³ De gevolgen voor de ongeveer 700 à 800 tewerkgestelden binnen Ryanair in dit land zijn nog niet duidelijk. Het is daarnaast onzeker of andere luchtvaartmaatschappijen dit aanbod zullen compenseren, en evenmin kan worden uitgesloten dat andere spelers hetzelfde voorbeeld zullen volgen.

Deze onzekerheden worden tot slot nog versterkt door het feit dat de recente verhoging van de vliegtaks wordt ingevoerd zonder grondige voorafgaande evaluatie van de effecten op het reisgedrag. Er werd namelijk geen analyse gemaakt van mogelijke uitwijking naar buitenlandse luchthavens of van de bredere economische impact.⁴ De federale regering heeft weinig inzicht in de economische gevolgen van haar eigen beslissingen. Dit gebrek aan evaluatie en studiewerk maakt de recente

Cette mesure affaiblit la compétitivité de nos aéroports et incite les voyageurs à se tourner vers les aéroports étrangers situés de l'autre côté de la frontière, ce qui a des conséquences néfastes directes sur l'activité économique et l'emploi en Belgique.

Dans le même temps, plusieurs autres pays européens font un choix politique inverse en assouplissant leur fiscalité aérienne. La Suède vient de supprimer sa taxe sur les billets d'avion, et l'Allemagne, l'Italie, la Slovaquie et la Hongrie ont toutes baissé le taux de leur taxe pour renforcer la compétitivité de leur secteur aérien. Notre propre secteur aérien risque ainsi de perdre des parts de marché en faveur d'autres pays européens dans lesquels la taxe sur les billets d'avion est moins élevée, voire inexistante. La taxe accroît ainsi de nouveau le risque de perte structurelle d'activité en Belgique et le risque de perte de revenus qui en découle.

Il est par ailleurs frappant de constater qu'une nouvelle augmentation de la taxe est annoncée moins de quatre mois après la hausse précédente, ce qui traduit un manque de stabilité politique et de prévisibilité. Ce mode de travail a des répercussions négatives sur le nombre d'investissements aériens qui sont réalisés aujourd'hui ou qui le seront à l'avenir dans notre pays.

À titre d'illustration, on peut citer la décision de Ryanair de supprimer en 2026 1,1 million de sièges passagers en conséquence directe de l'introduction de la taxe sur les billets d'avion, une nouvelle suppression de 1,1 million de sièges étant prévue en 2027 si la taxe est maintenue. Ces deux suppressions représenteront chacune une réduction de 22 % par rapport à l'offre de 2025.³ Les conséquences pour les quelque 700 à 800 employés de Ryanair dans notre pays ne sont pas encore claires. Il n'est pas non plus certain que d'autres compagnies aériennes compenseront cette perte d'offre, ni exclu que d'autres acteurs suivent cet exemple.

Enfin, cette incertitude est encore renforcée par le fait que la récente augmentation de la taxe est introduite sans évaluation approfondie préalable de son impact sur les habitudes de voyage. En effet, aucune analyse n'a été réalisée sur une potentielle fuite vers des aéroports étrangers ou sur l'impact économique plus large.⁴ Le gouvernement fédéral n'a guère de visibilité sur les conséquences économiques de ses propres décisions. Ce manque d'évaluation et d'analyse rend les récentes

³ <https://www.brusselstimes.com/belgium/1.874.082/ryanair-scraps-1-million-passengers-and-20-routes-from-belgium-after-wholly-stupid-tax-hikes>

⁴ Antwoord van minister Jean-Luc Crucke op schriftelijke vraag nr. 771 van Britt Huybrechts, 9 december 2025.

³ <https://www.brusselstimes.com/belgium/1.874.082/ryanair-scraps-1-million-passengers-and-20-routes-from-belgium-after-wholly-stupid-tax-hikes>

⁴ Réponse du ministre Jean-Luc Crucke à la question écrite n° 771 de Britt Huybrechts, 9 décembre 2025.

beslissingen omtrent de verhoging van de vliegtaks des te onbegrijpelijker.

Gelet op het ontbreken van volwaardige alternatieven, het regressieve sociale karakter, de economische schade, de verzwakking van de concurrentiepositie van onze luchthavens en het gebrek aan klimaatdoeltreffendheid, achten wij de taks op de inschepping van een luchtvaartuig een ondoelmatige en contraproductieve maatregel.

Dit wetsvoorstel beoogt dan ook de volledige afschaffing van de TILEA, in het belang van een evenwichtig, sociaal rechtvaardig en economisch verantwoord mobiliteits- en klimaatbeleid.

TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

Art. 2

De op te heffen artikelen⁵ behelzen de definities en toepassingsbegrippen, de toepassingsmodaliteiten en hoogte van de taks, uitzonderingen en boetes betreffende de taks op de inschepping van luchtvaartuigen.

Art. 3 en 4

Deze artikelen wijzigen de relevante uitvoeringsbesluiten of heffen ze op.

Art. 5

Dit artikel voorziet in een overgangsmaatregel voor tickets die werden geboekt vóór het afschaffen van de taks op de inschepping van een luchtvaartuig, maar waarvan de vertrekdatum voorzien is op de dag van of na de inwerkingtreding van deze wet.

⁵ Oorspronkelijke titel X (art. 159-166), opnieuw opgenomen bij art. 4 K.B. 18 november 1996 (*B.S.*, 6 december 1996), met ingang van 1 januari 1997 (art. 6) en vernummers tot titel III bij art. 42 wet 19 december 2006 (*B.S.*, 29 december 2006 (zesde uitg.)), met ingang van 1 januari 2007 (art. 95, eerste lid, K.B. 21 december 2006 (*B.S.*, 29 december 2006 (zesde uitg.)) werd opgeheven bij art. 131 wet 26 januari 2021 (*B.S.*, 10 februari 2021), met ingang van 20 februari 2021 en opnieuw opgenomen bij art. 28 wet 28 maart 2022 (*B.S.*, 31 maart 2022), met ingang van 1 april 2022 (art. 42).

décisions concernant l'augmentation de la taxe sur les billets d'avion encore plus incompréhensibles.

Compte tenu de l'absence d'une véritable alternative, du caractère social régressif, des dommages économiques, de l'affaiblissement de la compétitivité de nos aéroports et du manque d'efficacité environnementale, nous estimons que la taxe sur l'embarquement dans un aéronef est une mesure inopérante et contre-productive.

La présente proposition de loi vise donc à supprimer totalement la TILEA, dans l'intérêt d'une politique climatique et de mobilité qui soit équilibrée, socialement juste et économiquement responsable.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Art. 2

Les articles à abroger⁵ contiennent les définitions et les notions applicables, les modalités d'application et le montant de la taxe sur l'embarquement dans un aéronef, ainsi que les exceptions et les amendes y afférentes.

Art. 3 et 4

Ces articles modifient les arrêtés d'exécution pertinents ou les abrogent.

Art. 5

Cet article prévoit une mesure transitoire pour les billets qui ont été réservés avant la suppression de la taxe sur l'embarquement dans un aéronef, lorsque la date de départ prévue coïncide avec le jour de l'entrée en vigueur de la loi ou est postérieure à celle-ci.

⁵ Le titre Initial X (articles 159-166), rétabli par l'article 4 de l'arrêté royal du 18 novembre 1996 (*Moniteur belge du*, 6 décembre 1996) à compter du 1^{er} janvier 1997 (article 6) et renuméroté en titre III par l'article 42 de la loi du 19 décembre 2006 (*Moniteur belge du*, 29 décembre 2006 (sixième éd.)) à compter du 1^{er} janvier 2007 (article 95, alinéa 1^{er}, de l'arrêté royal du 21 décembre 2006 (*Moniteur belge du*, 29 décembre 2006 (sixième éd.)), a été abrogé par l'article 131 de la loi du 26 janvier 2021 (*Moniteur belge du*, 10 février 2021) à compter du 20 février 2021 et rétabli par l'article 28 de la loi du 28 mars 2022 (*Moniteur belge du*, 31 mars 2022) à compter du 1^{er} avril 2022 (article 42).

WETSVOORSTEL

Artikel 1

Dit wetsvoorstel regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Art. 2

In het Wetboek diverse rechten en taksen wordt Boek II, Titel III, opgeheven bij de wet van 26 januari 2021 en hersteld bij de wet van 28 maart 2022 als “Titel III – Taks op de inschepping van een luchtvaartuig”, die de artikelen 159 tot 166/3 bevat, opgeheven.

Art. 3

Boek II, Titel III van het koninklijk besluit van 3 maart 1927 houdende uitvoering van het Wetboek diverse rechten en taksen, vernummerd en gewijzigd bij het koninklijk besluit van 21 december 2006, opgeheven bij het koninklijk besluit van 6 februari 2022, en hersteld bij het koninklijk besluit van 10 april 2022 als “Titel III – Taks op de inschepping van een luchtvaartuig”, die de artikelen 221 tot 221*undecies* bevat, wordt opgeheven.

Art. 4

In artikel 240⁷*noniesdecies*, § 2, van hetzelfde koninklijk besluit, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 6 februari 2022, worden de woorden “de taks op de inschepping van een luchtvaartuig” opgeheven.

Art. 5

De belasting op het inschepen van een luchtvaartuig is niet langer verschuldigd voor vluchten waarvan de geplande vertrekdatum valt op of na de datum van inwerkingtreding van deze wet, ongeacht de datum van boeking.

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Art. 2

Dans le Code des droits et taxes divers, le livre II, titre III, abrogé par la loi du 26 janvier 2021 et rétabli par la loi du 28 mars 2022 dans la rédaction “Titre III – Taxe sur l'embarquement dans un aéronef”, contenant les articles 159 à 166/3, est abrogé.

Art. 3

Le livre II, titre III, de l'arrêté royal du 3 mars 1927 portant exécution du Code des droits et taxes divers, renuméroté et modifié par l'arrêté royal du 21 décembre 2006, abrogé par l'arrêté royal du 6 février 2022 et rétabli par l'arrêté royal du 10 avril 2022 dans la rédaction “Titre III – Taxe sur l'embarquement dans un aéronef”, contenant les articles 221 à 221*undecies*, est abrogé.

Art. 4

Dans l'article 240⁷*noniesdecies*, § 2, du même arrêté royal, inséré par l'arrêté royal du 6 février 2022, les mots “, la taxe sur l'embarquement dans un aéronef,” sont abrogés.

Art. 5

La taxe sur l'embarquement dans un aéronef n'est plus due lorsque la date de départ prévue pour le vol coïncide avec la date d'entrée en vigueur de la présente loi ou est postérieure à celle-ci, quelle que soit la date de réservation.

Art. 6

Deze wet treedt in werking op de eerste dag van de maand die volgt op het verstrijken van een termijn van tien dagen die ingaat de dag na de bekendmaking ervan in het *Belgisch Staatsblad*.

12 februari 2026

Britt Huybrechts (VB)
Frank Troosters (VB)
Barbara Pas (VB)

Art. 6

La présente loi entre en vigueur le premier jour du mois qui suit l'expiration d'un délai de dix jours prenant cours le jour suivant sa publication au *Moniteur belge*.

12 février 2026