

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1995-1996 (*)

13 DECEMBER 1995

WETSVOORSTEL

**houdende vaststelling van de
vergoedingen verschuldigd voor het
gebruik van de luchthaven
Brussel-Nationaal**

(Ingediend door de heer Jacques Vandenhaute)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Dit wetsvoorstel beoogt de opheffing van het koninklijk besluit van 22 december 1989 houdende vaststelling van de vergoedingen verschuldigd voor het gebruik van de luchthaven Brussel-Nationaal, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 18 juli 1991. Het onderhavige voorstel legt vast welke vergoedingen verschuldigd zijn voor het gebruik van de luchthaven Brussel-Nationaal (om er te landen of op te stijgen) en maakt een duidelijk onderscheid tussen de vergoedingen voor het gebruik van de luchthaven 's nachts of overdag. Het strekt ertoe een einde te maken aan de voorkeursbehandeling van al-vracht-luchtvaartuigen en die toestellen aldus zwaarder te belasten.

Tal van studies hebben aangetoond dat de vergoedingen verschuldigd voor het gebruik van de luchthavens (met name een hogere vergoeding voor de meest dan voor de minst lawaaierige vliegtuigen) het doeltreffendste middel zijn om vliegtuiglawaai te bestrijden.

(*) Tweede zitting van de 49^e zittingsperiode.

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1995-1996 (*)

13 DÉCEMBRE 1995

PROPOSITION DE LOI

**fixant les redevances
dues pour l'utilisation
de l'aéroport de
Bruxelles-National**

(Déposée par M. Jacques Vandenhaute)

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La présente proposition de loi abroge l'arrêté royal du 22 décembre 1989 fixant les redevances dues pour l'utilisation de l'aéroport de Bruxelles-National, modifié par l'arrêté royal du 18 juillet 1991. La présente proposition fixe les redevances d'atterrissage ou de décollage dues pour l'utilisation de l'aéroport de Bruxelles-National et fait une distinction précise entre les redevances dues pour une utilisation de jour ou de nuit. Elle a pour objectif de ne plus favoriser le trafic d'avions tout cargo en le taxant plus lourdement.

Diverses études ont démontré que le taux des redevances d'utilisation des aéroports était l'instrument le plus efficace dans la lutte contre les nuisances des avions, notamment en taxant différemment les avions bruyants et les avions silencieux.

(*) Deuxième session de la 49^e législature.

Tijdens de algemene vergadering van de Europese unie tegen vliegtuiglawaai, die in het Europees Parlement in Luxemburg werd gehouden op 6 mei 1995, heeft de Zwitserse ingenieur en voorzitter van die unie, André Looten, een uitmuntende « Vergelijken-de studie inzake de landingsrechten en de heffingen voor geluidsoverlast die op een aantal Europese luchthavens van toepassing zijn » voorgesteld.

Deze belangrijke studie onderzoekt de situatie in Duitsland, Engeland, België, Frankrijk, Luxemburg, Nederland en Zwitserland. In die zeven landen zijn aanzienlijke verschillen waar te nemen in de heffingen die op vliegtuigen worden toegepast.

In Duitsland kon de geluidsoverlast rond de grote luchthavens aanzienlijk worden verminderd dankzij de invoering van zeer hoge heffingen op lawaaierige vliegtuigen. De opbrengst van die heffingen werd door de Duitse luchthavens aangewend om een streng en bestendig saneringsbeleid te voeren met betrekking tot hun geluidzones en die sanering zelfs uit te breiden tot zones buiten de officiële limieten. De verbeterde kwaliteit van de vloot die de Duitse luchthavens aandoet, heeft ook zeer positieve gevolgen gehad voor de luchtkwaliteit in de omgeving van de banen en onder de vluchtroutes van de vliegtuigen.

In Engeland zijn op te luidruchtige vliegtuigen 's nachts extra hoge heffingen van toepassing, die een ontradend effect hebben op de geluidsoverlast 's avonds en 's nachts. In Luxemburg houden de heffingen rekening met de door de OIBL toegekende geluidcertificatie en met de landingsuren. Tijdens de nacht geldt een dubbel landingsrecht.

Doordat landingsrechten als economisch instrument worden gebruikt om het lawaai rond de Duitse luchthaven München te beperken, is tussen 1988 en 1991 het aantal « Chapter I-vliegtuigen » met 47,3 % en het aantal « Chapter II-vliegtuigen » met 48,8 % gedaald, terwijl het gebruik van de recentere « Chapter III-vliegtuigen » met 193,8 % is toegenomen. In München heeft dat op het stuk van het geluidsniveau van de vliegtuigen geleid tot een gelijkmatige daling van het Leq dat wordt gemeten door de meetposten van het net van geluidmeters.

In zijn voortreffelijk onderzoek maakt ingenieur André Looten zelfs een vergelijking tussen de landingsrechten die 's nachts op bepaalde vliegtuigtypes worden geheven :

— een Boeing 737-200 betaalt 9 881 FF in Frankfurt, 4 888 FF in Zürich, 3 539 FF in Brussel, ± 2 500 FF in Heathrow, Schiphol en Orly en 2 068 FF in Luxemburg;

— een Boeing 727-200 betaalt 15 401 FF in Frankfurt, 7 263 FF in Brussel, 6 999 FF in Zürich, ± 4 500 FF in Orly, Schiphol en Luxemburg en 2 490 FF in Heathrow;

— een Boeing 747-200 betaalt 66 887 FF in Frankfurt, 24 340 FF in Zürich, 19 900 FF in Parijs en Luxemburg, 18 800 FF in Brussel en Schiphol en 2 490 FF in Heathrow.

Lors de l'assemblée générale de l'Union Européenne contre les nuisances des avions (UECNA) qui s'est tenue au Parlement Européen de Luxembourg, le 6 mai 1995, l'ingénieur suisse André Looten, Président de l'UECNA, a présenté une excellente « Etude comparative des redevances d'atterrissage et des taxes de bruit en vigueur sur quelques aéroports d'Europe ».

Cette importante étude examine les situations en Allemagne, Angleterre, Belgique, France, Luxembourg, Pays-Bas et Suisse. D'importantes différences existent ainsi entre les niveaux de taxation des avions dans les 7 pays analysés.

En Allemagne, l'introduction de redevances d'atterrissage très élevées sur les avions bruyants a permis de diminuer sensiblement la charge de bruit autour des grands aéroports. Les fonds obtenus par ces taxes ont permis aux aéroports allemands de conduire une politique rigoureuse et constante d'assainissement de leurs zones de bruit et de l'étendre même à des zones situées en dehors des limites officielles. L'amélioration qualitative des flottes aériennes transitant sur les aéroports allemands a eu aussi un effet très positif sur la qualité de l'air du voisinage des pistes et sous les trajectoires des avions.

En Angleterre, des redevances supplémentaires élevées, frappent les avions de nuit trop bruyants et constituent des moyens dissuasifs contre les nuisances sonores excessives en soirée et la nuit. Au Luxembourg, les redevances tiennent compte de la certification acoustique attribuée par l'OACI et des heures d'atterrissage. Durant la période nocturne, les taxes d'atterrissage sont doublées.

Suite à l'utilisation des taxes d'atterrissage comme instruments économiques pour réduire le bruit autour de l'aéroport allemand de Munich, le nombre d'avions anciens du type Chapitre 1^{er} a diminué de 47,3 % entre 1988 et 1991, celui des avions du type Chapitre 2 a diminué de 48,8 % tandis que l'utilisation des avions plus récents et relevant du Chapitre 3 a augmenté de 193,8 %. Le résultat au niveau du bruit des avions s'est traduit à Munich par une diminution régulière du Leq mesuré par les stations du réseau de sonomètres.

Poursuivant ses brillantes recherches, l'ingénieur André Looten établit même une comparaison des redevances d'atterrissage de nuit pour certains types d'avions :

— un Boeing 737-200 paye 9 881 FF à Francfort, 4 888 FF à Zürich, 3 539 FF à Bruxelles, ± 2 500 FF à Heathrow, Schiphol et Orly, 2 068 FF à Luxembourg;

— un Boeing 727-200 paye 15 401 FF à Francfort, 7 263 FF à Bruxelles, 6 999 FF à Zürich, ± 4 500 FF à Orly, Schiphol et Luxembourg, 2 490 FF à Heathrow;

— un Boeing 747-200 paye 66 887 FF à Francfort, 24 340 FF à Zürich, 19 900 FF à Paris et Luxembourg, 18 800 FF à Bruxelles et Schiphol, 2 490 FF à Heathrow.

Verderop in zijn studie heeft ingenieur André Looten ook aandacht voor de huidige toestand op de nationale luchthaven van Zaventem : de toegepaste regeling bevoordeelt heel duidelijk de vrachtluchten, aangezien op al-vrachtvliegtuigen tijdens de dag een lagere heffing van toepassing is dan op de passagiersvliegtuigen. Voor vrachtvliegtuigen geldt 's nachts dezelfde heffing als voor passagiersvliegtuigen. Spreker onderstreept dat er noch overdag noch 's nachts maximum lawaai grenzen gelden voor de vliegtuigen. De verhoging van de heffingen voor nachtluchten volstaat niet om het nachtelijk vliegverkeer te ontraden.

Aangezien de al-vrachtvliegtuigen tijdens de dag een lagere heffing genieten, is het interessant een vergelijking te maken tussen de heffingen die overdag op de luchthaven van Brussel-Nationaal gelden voor vliegtuigen van hetzelfde type die de luchthaven aandoen als passagiersvliegtuig dan wel als al-vrachtvliegtuig :

Type toestel	Heffing passagiersvliegtuig	Heffing vrachtvliegtuig
Boeing 727-200	4 748 FF	1 105 FF
Boeing 707	8 337 FF	1 940 FF
DC-8	8 889 FF	2 069 FF
L-1011	7 730 FF	1 799 FF
DC 10-30	10 254 FF	2 386 FF
Boeing 747-100	14 056 FF	3 271 FF

De regeling op de Brusselse luchthaven waarbij de al-vrachtvliegtuigen een speciaal tarief genieten, doet de resultaten van de aanpassing van de heffing aan de geluidscategorieën afnemen en in bepaalde gevallen zelfs teniet. Een Boeing 747-100 en een DC10-30 die door de OIBL als « Chapter II-vliegtuigen » worden gecertificeerd, betalen op die manier overdag lagere landings- en opstijgingsrechten dan de modernere vliegtuigen met dezelfde tonnage die door de OIBL als « Chapter III-vliegtuigen » worden gecertificeerd maar passagiers vervoeren.

Zelfs tijdens de nacht betalen de al-vrachtvliegtuigen die door de OIBL als « Chapter III-vliegtuigen » worden gecertificeerd, verlaagde heffingen. Voor een Airbus 300 van 172 ton bijvoorbeeld, die tot geluidscategorie 5 behoort, bedragen de heffingen om 's nachts te landen en op te stijgen 7 528 FF als het vliegtuig passagiers vervoert en 6 105 FF als het vracht vervoert, wat neerkomt op een verschil van 1 421 FF.

Zowel het BIM (Brussels Instituut voor Milieubeheer) als de Belgische afdeling van de Europese unie tegen vliegtuiglawaai (de BUTV) zijn van oordeel dat een groter verschil tussen de landings- en opstijgingsrechten voor de meest en de minst lawaaiërende vliegtuigen daadwerkelijk het krachtigste, doeltreffendste en eenvoudigste middel is om de geluidsoverlast veroorzaakt door op geringe hoogte overvliegen van vliegtuigen in de omgeving van de luchthaven van Brussel-Nationaal te verminderen.

Continuant ses analyses, l'ingénieur suisse André Looten s'intéresse à la situation en vigueur à l'aéroport de Bruxelles-National : le système adopté favorise très clairement le trafic cargo, car les avions « tout cargo » bénéficient d'une redevance de jour plus réduite que les avions passagers, quant à la redevance cargo de nuit elle est la même que pour les avions passagers. L'auteur souligne qu'il n'y a pas de niveaux limites de bruit pour les avions en période nocturne ou diurne. La majoration des taxes la nuit n'est pas suffisamment élevée que pour dissuader le trafic de nuit.

Comme les avions « tout cargo » bénéficient d'un taux de redevance inférieur la journée, il est intéressant de comparer les taxes dues pour les mêmes types d'avions pour une utilisation de jour de l'aéroport de Bruxelles-National soit en configuration passager soit en configuration « tout cargo » :

Type d'appareil	Redevance Passagers	Redevance Cargo
Boeing 727-200	4 748 FF	1 105 FF
Boeing 707	8 337 FF	1 940 FF
DC-8	8 889 FF	2 069 FF
L-1011	7 730 FF	1 799 FF
DC 10-30	10 254 FF	2 386 FF
Boeing 747-100	14 056 FF	3 271 FF

Le système bruxellois de tarif spécial pour les avions « tout cargo » réduit, et dans certains cas annule les effets de la modulation de la redevance selon les catégories acoustiques. Ainsi des Boeing 747-100 et DC 10-30 qui sont certifiés selon le Chapitre 2 de l'OACI paieront, de jour, des redevances d'atterrissage et de décollage plus faibles que celles des avions plus modernes et de même tonnage certifiés selon le Chapitre 3 de l'OACI mais transportant des passagers.

Même pendant la période de nuit, les avions « tout cargo » certifiés selon le Chapitre 3 de l'OACI paient des redevances allégées. Ainsi pour un Airbus 300 de 172 tonnes, classé en catégorie acoustique 5, les redevances pour un atterrissage et un décollage de nuit s'élèvent à 7 528 FF s'il transporte des passagers et à 6 105 FF s'il transporte du fret, soit une différence de 1 421 FF.

Tant l'IBGE (Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement) que la branche belge de l'UECNA (UBCNA) estiment qu'une accentuation des différences de taxes d'atterrissage et de décollage entre avions bruyants et avions silencieux constituerait réellement l'arme la plus puissante, la plus efficace et la plus simple pour réduire les nuisances acoustiques engendrées par le passage d'avions à basse altitude autour de l'aéroport de Bruxelles-National.

Philippe Touwaide, licentiaat luchtvaartrecht en gedelegeerd bestuurder van de BUTV, betoogt in zijn werk « *Pistes de réflexion pour une diminution sensible des nuisances d'avions dans toutes les communes situées autour de l'aéroport de Zaventem* » (Denkpatronen voor een aanzienlijke vermindering van de vliegtuighinder in alle gemeenten rond de luchthaven van Zaventem) dat het noodzakelijk is de rechten voor het landen en opstijgen gedurende de nacht sterk te verhogen en tegelijk de lijst te herzien en aan te passen van de vliegtuigen die verbod hebben om 's nachts op Brussel-Nationaal te vliegen.

De auteur steunt daarbij op de vaststellingen die tijdens nachtelijke inspecties rond de luchthaven zijn gedaan. Hij heeft vastgesteld dat er op het stuk van de geluidsemissie grote verschillen bestaan tussen de vliegtuigmotoren van de verschillende geluidscategorieën (1 tot 5) en pleit voor strengere maatregelen ten opzichte van de zeer luidruchtige categorieën 1 en 2 en voor een tijdelijk moratorium voor de categorie 3. Gelet op de overeenkomsten die tussen de luchthavenautoriteiten en de maatschappijen voor vrachtvervoer zijn gesloten, is het onmogelijk het nachtverkeer tijdelijk te onderbreken, maar het is niettemin de bedoeling uiteindelijk te komen tot de radicale uitbanning van alle oude, luidruchtige of niet-geluidgecertificeerde vliegtuigen en gedurende de nacht uitsluitend nog de vliegtuigen van de geluidscategorieën 4 en 5 toe te laten.

Dit voorstel strekt ertoe het bedrag aan te passen van de vergoedingen die verschuldigd zijn voor het gebruik van de luchthaven Brussel-Nationaal voor landen en opstijgen, enerzijds, door de periode van zogenaamde dagexploitatie duidelijk te onderscheiden van de periode van nachtexploitatie en, anderzijds, door de afschaffing van de flagrante wanverhouding tussen het bedrag van de vergoedingen naar gelang het om een passagiersvliegtuig of een alvrachtluchtvaartuig ging.

De modulatiecoëfficiënt voor de berekening van de vergoeding wordt eveneens gewijzigd, zowel voor de dag- als voor de nachtvluchten, maar kent vooral een sterke stijging naar gelang van de geluidscategorieën van de vliegtuigen.

Dans ses « Pistes de réflexion pour une diminution sensible des nuisances d'avions dans toutes les communes situées autour de l'aéroport de Zaventem », Philippe Touwaide, licencié en droit aérien et administrateur-délégué de l'UBCNA, retient comme moyen indispensable l'augmentation des taxes d'atterrissage et de décollage de manière très significative la nuit, tout en révisant et adaptant la liste des avions interdits de vol la nuit à Bruxelles-National.

L'auteur se base sur les constatations effectuées lors des inspections de nuit autour de l'aéroport, et se fonde sur les fortes différences existant, du point de vue des émissions sonores, entre les moteurs d'avions des diverses catégories acoustiques (1 à 5), il défend une plus grande sévérité à l'égard des catégories 1 et 2 réputées très bruyantes, et un moratoire temporaire pour la catégorie 3. Le but étant d'arriver, puisque l'existence du trafic de nuit à Bruxelles-National ne peut être temporairement remis en cause sur base des conventions établies entre les autorités aéroportuaires et les compagnies de fret, vers l'élimination radicale de tous les avions anciens, bruyants ou non certifiés, pour ne plus agréer, de nuit, que les seuls avions appartenant aux catégories acoustiques 4 et 5.

La présente proposition tend à adapter le montant des redevances d'atterrissage et de décollage dues pour l'utilisation de l'aéroport de Bruxelles-National, d'une part en différenciant clairement la période d'exploitation dite de jour de celle de nuit et d'autre part en supprimant la disproportion flagrante qui existait entre le montant de la redevance selon la configuration passagers ou tout cargo des aéronefs.

De même, le coefficient de modulation de la redevance voit son taux fortement modifié de jour comme de nuit, mais surtout avec une forte augmentation du taux selon les catégories acoustiques des avions.

J. VANDENHAUTE

WETSVOORSTEL**Artikel 1**

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Art. 2

Het koninklijk besluit van 22 december 1989 houdende vaststelling van de vergoedingen verschuldigd voor het gebruik van de luchthaven Brussel-Nationaal, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 18 juli 1991, wordt opgeheven.

Art. 3

Voor iedere landing op en iedere opstijging vanop de luchthaven Brussel-Nationaal wordt een vergoeding geheven, waarvan de grondslag wordt gevormd door het hoogst toegelaten startgewicht vermeld op het bewijs van luchtwaardigheid, in de vluchthandleiding of in ieder ander stuk dat bij het bewijs van luchtwaardigheid is gevoegd.

Art. 4

Het bedrag van de vergoeding is gelijk aan het produkt van de formule $T \times W \times K$, waarin :

- T het eenheidstarief van de vergoeding is;
- W het gewicht van het luchtvaartuig is, uitgedrukt in ton;
- K een modulatiecoëfficiënt is, variërend naar gelang van :
 - a) het tijdstip waarop de landing of de opstijging plaatsvindt;
 - b) de geluidscategorie (1 tot 5) waartoe het luchtvaartuig behoort.

Art. 5

Het eenheidstarief van de vergoeding wordt vastgesteld als volgt :

- al-vrachtluchtvaartuigen, behorend tot de geluidscategorieën 1 tot 3, bij landing of opstijging gedurende de nacht tussen 22 uur en 7 uur plaatselijke tijd : 200 frank per ton of per fractie ervan;
- al-vrachtluchtvaartuigen, behorend tot de geluidscategorieën 4 en 5, bij landing of opstijging gedurende de nacht tussen 22 uur en 7 uur plaatselijke tijd : 180 frank per ton of per fractie ervan;
- al-vrachtluchtvaartuigen, behorend tot de geluidscategorieën 1 tot 3, bij landing of opstijging ge-

PROPOSITION DE LOI**Article 1^{er}**

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2

L'arrêté royal du 22 décembre 1989 fixant les redevances dues pour l'utilisation de l'aéroport de Bruxelles-National, modifié par l'arrêté royal du 18 juillet 1991, est abrogé.

Art. 3

Il est perçu pour chaque atterrissage et pour chaque décollage à l'aéroport de Bruxelles-National, une redevance dont la base est le poids maximum autorisé au décollage que mentionne le certificat de navigabilité, le manuel de vol ou tout autre document annexé au certificat de navigabilité.

Art. 4

Le montant de la redevance est égal au produit de la formule $T \times W \times K$, dans laquelle :

- T est le tarif unitaire de la redevance;
- W est le poids de l'aéronef exprimé en tonnes;
- K est un coefficient de modulation variant en fonction :
 - a) de la période où a lieu l'atterrissage ou le décollage;
 - b) de la catégorie acoustique (1 à 5) à laquelle appartient l'aéronef.

Art. 5

Le tarif unitaire de la redevance est fixé comme suit :

- aéronefs tout cargo, relevant des catégories acoustiques 1 à 3, lors d'un atterrissage ou décollage de nuit entre 22 heures et 7 heures locales : 200 francs par tonne ou fraction;
- aéronefs tout cargo, relevant des catégories acoustiques 4 et 5, lors d'un atterrissage ou décollage de nuit entre 22 heures et 7 heures locales : 180 francs par tonne ou fraction;
- aéronefs tout cargo, relevant des catégories acoustiques 1 à 3, lors d'un atterrissage ou décollage

durende de dag tussen 7 uur en 22 uur plaatselijke tijd : 180 frank per ton of per fractie ervan;

— al-vrachtluchtvaartuigen, behorend tot de geluidscategorieën 4 en 5, bij landing of opstijging gedurende de dag tussen 7 uur en 22 uur plaatselijke tijd : 160 frank per ton of per fractie ervan;

— andere luchtvaartuigen gebruikt gedurende de dag of de nacht : 150 frank per ton of per fractie ervan.

Art. 6

De modulatiecoëfficiënt van de vergoeding wordt bepaald volgens de hieronder weergegeven tabel :

geluidscategorie	landing of opstijging gedurende de dag (7 u tot 22 u)	landing of opstijging gedurende de nacht (22 u tot 7 u)
1	3.00	6.00
2	2.00	4.00
3	1.20	1.40
4	1.00	1.10
5	0.80	0.90

Art. 7

Het uur dat voor de landing in aanmerking moet worden genomen, is dat van het tijdstip waarop het luchtvaartuig de grond raakt. Het uur dat voor de opstijging in aanmerking moet worden genomen, is dat van het tijdstip waarop het luchtvaartuig de grond verlaat. Het minimumbedrag van de vergoeding per landing of per opstijging bedraagt 1 000 frank.

Art. 8

Deze wet treedt in werking de dag waarop ze in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt.

9 november 1995.

de jour entre 7 heures et 22 heures locales : 180 francs par tonne ou fraction;

— aéronefs tout cargo, relevant des catégories acoustiques 4 et 5, lors d'un atterrissage ou décollage de jour entre 7 heures et 22 heures locales : 160 francs par tonne ou fraction;

— autres aéronefs utilisés de jour comme de nuit : 150 francs par tonne ou fraction.

Art. 6

Le coefficient de modulation de la redevance est déterminé selon le tableau ci-dessous :

catégorie acoustique	atterrissage ou décollage de jour (7 h à 22 h)	atterrissage ou décollage de nuit (22 h à 7 h)
1	3.00	6.00
2	2.00	4.00
3	1.20	1.40
4	1.00	1.10
5	0.80	0.90

Art. 7

L'heure prise en compte pour l'atterrissage est celle du moment où l'aéronef touche le sol. L'heure prise en compte pour le décollage est celle du moment où l'aéronef quitte le sol. Le montant minimum de la redevance par atterrissage ou par décollage s'élève à 1 000 francs.

Art. 8

La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

9 novembre 1995.

J. VANDENHAUTE