

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

23 décembre 2021

PROJET DE LOI

**portant assentiment à l'Accord amendant
l'Accord relatif à la fourniture et
à l'exploitation d'installations et des services
de la circulation aérienne
par EUROCONTROL au Centre de contrôle
régional de Maastricht, signé
le 25 novembre 1986
(Accord de Maastricht),
fait à Bruxelles le 17 décembre 2020**

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES RELATIONS EXTÉRIEURES
PAR
M. Guillaume DEFOSSÉ

SOMMAIRE

Pages

I. Exposé introductif de la vice-première ministre et ministre des Affaires étrangères, des Affaires européennes, du Commerce extérieur et des Institutions culturelles fédérales	3
II. Discussion	4
III. Votes	8

*Voir:*Doc 55 **2359/ (2021/2022)**:

001: Projet de loi.

Voir aussi:

003: Texte adopté par la commission.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

23 december 2021

WETSONTWERP

**houdende instemming met de Overeenkomst
tot wijziging van de Overeenkomst
inzake de terbeschikkingstelling en
exploitatie van installaties en diensten voor
het luchtverkeer door EUROCONTROL in
het Luchtverkeersleidingscentrum Maastricht,
ondertekend op 25 november 1986
(Overeenkomst van Maastricht),
gedaan te Brussel op 17 december 2020**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR BUITENLANDSE BETREKKINGEN
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **Guillaume DEFOSSÉ**

INHOUD

Blz.

I. Inleidende uiteenzetting van de vice-eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken, Europese Zaken en Buitenlandse Handel, en van de Federale Culturele Instellingen	3
II. Bespreking	4
III. Stemmingen	8

*Zie:*Doc 55 **2359/ (2021/2022)**:

001: Wetsontwerp.

Zie ook:

003: Tekst aangenomen door de commissie.

06063

**Composition de la commission à la date de dépôt du rapport/
Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag**
Président/Voorzitter: Els Van Hoof

A. — Titulaires / Vaste leden:

N-VA	Peter De Roover, Darya Safai, Anneleen Van Bossuyt
Ecolo-Groen	Samuel Cogolati, Wouter De Vriendt, Guillaume Defossé
PS	Malik Ben Achour, André Flahaut, Christophe Lacroix
VB	Annick Ponthier, Ellen Samyn
MR	Michel De Maegd, Katrin Jadin
CD&V	Els Van Hoof
PVDA-PTB	Steven De Vuyst
Open Vld	Goedeke Liekens
Vooruit	Vicky Reynaert

B. — Suppléants / Plaatsvervangers:

Björn Anseeuw, Kathleen Depoorter, Michael Freilich, Koen Metsu
Séverine de Laveleye, Kim Buyst, Simon Moutquin, Evita Willaert
Hugues Bayet, Mélissa Hanus, Daniel Senesael, Özlem Özen
Steven Creyelman, Pieter De Spiegeleer, Kurt Ravyts
Daniel Bacquelaine, Emmanuel Burton, Nathalie Gilson
N , Jan Briers
Nabil Boukili, Marco Van Hees
Christian Leysen, Marianne Verhaert
Melissa Depraetere, Kris Verduyck

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

cdH	Georges Dallemagne
-----	--------------------

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
PS	: Parti Socialiste
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
CD&V	: Christen-Democratisch en Vlaams
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Open Vld	: Open Vlaamse liberalen en democraten
Vooruit	: Vooruit
cdH	: centre démocrate Humaniste
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	: Indépendant - Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkorting bij de numerering van de publicaties:	
DOC 55 0000/000	Document de la 55 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi	DOC 55 0000/000	Parlementair document van de 55 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV	Compte Rendu Analytique	CRABV	Beknopt Verslag
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigegekleurd papier)

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné ce projet de loi au cours de sa réunion du 20 décembre 2021.

I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DE LA VICE-PREMIÈRE MINISTRE ET MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES, DES AFFAIRES EUROPÉENNES, DU COMMERCE EXTÉRIEUR ET DES INSTITUTIONS CULTURELLES FÉDÉRALES

Mme Sophie Wilmès, vice-première ministre et ministre des Affaires étrangères, des Affaires européennes, du Commerce extérieur et des Institutions culturelles fédérales, indique que le présent projet de loi porte assentiment à l'Accord amendant l'accord relatif à la fourniture et à l'exploitation d'installations et des services de la circulation aérienne par EUROCONTROL; soit l'Accord dit "d'amendement MUAC" (*Maastricht Upper Area Control Centre*).

Ce traité multilatéral conclu entre la Belgique, les Pays-Bas, l'Allemagne, le Luxembourg et EUROCONTROL modifie le Traité MUAC initial afin d'adapter le fonctionnement du Centre de contrôle de l'espace aérien supérieur de Maastricht (MUAC) au contexte modifié depuis sa création dans les années 1980.

La ministre indique que le MUAC est un organisme important qui gère l'espace aérien supérieur au-dessus de la Belgique, des Pays-Bas, du Luxembourg et du nord-ouest de l'Allemagne, qui est l'un des espaces aériens les plus fréquentés et les plus complexes d'Europe.

Le Traité MUAC initial a été signé par les quatre États contractants (Belgique, Allemagne, Luxembourg et Pays-Bas) et EUROCONTROL le 25 novembre 1986. Tout en disposant que les quatre États contractants conservent leurs compétences de réglementation et obligations en ce qui concerne l'espace aérien supérieur au-dessus de leurs territoires respectifs, ce Traité a confié à EUROCONTROL la fourniture et l'exploitation des installations et services de route de la circulation aérienne.

La ministre indique que l'ambition initiale, lors de la création du *Maastricht Upper Area Control Centre* en 1986, était d'inciter d'autres États membres d'EUROCONTROL à se joindre aux quatre États contractants de MUAC. Cet objectif n'a jamais été atteint et depuis 1986, les quatre États sont restés les seuls à confier à MUAC la fourniture et l'exploitation d'installations et de

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsontwerp besproken tijdens haar vergadering van 20 december 2021.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE VICE-EERSTEMINISTER EN MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN, EUROPESE ZAKEN EN BUITENLANDSE HANDEL, EN VAN DE FEDERALE CULTURELE INSTELLINGEN

Mevrouw Sophie Wilmès, vice-eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken, Europese Zaken en Buitenlandse Handel, en van de Federale Culturele Instellingen, geeft aan dat dit wetsontwerp strekt tot instemming met de Overeenkomst tot wijziging van de Overeenkomst inzake de terbeschikkingstelling en exploitatie van installaties en diensten voor het luchtverkeer door EUROCONTROL; het zogeheten "MUAC-wijzigingsverdrag" (*Maastricht Upper Area Control Centre*).

Dit multilateraal verdrag dat werd gesloten tussen België, Nederland, Duitsland, Luxemburg en EUROCONTROL, wijzigt het originele MUAC-Verdrag teneinde de uitbating van het luchtverkeersleidingscentrum "*Maastricht Upper Area Control Centre*", ofwel "MUAC", zoals al aangegeven, af te stemmen op de gewijzigde context sinds de oprichting hiervan in de jaren '80 van de vorige eeuw.

De minister geeft aan dat het MUAC een belangrijke instelling is die het bovenste luchtruim over België, Nederland, Luxemburg en noordwest Duitsland beheert, wat een van de drukste en meest complexe stukken luchtruim van Europa uitmaakt.

Het originele MUAC-Verdrag werd door de vier verdragsluitende Staten (België, Duitsland, Luxemburg en Nederland) en EUROCONTROL ondertekend op 25 november 1986. In dit verdrag wordt bepaald dat de vier verdragsluitende Staten hun regelgevende bevoegdheden en verplichtingen met betrekking tot het hoge luchtruim boven hun respectieve grondgebied behouden, maar dat EUROCONTROL wordt belast met de terbeschikkingstelling en exploitatie van installaties en diensten voor het en-route luchtverkeer.

De minister geeft aan dat het aanvankelijk, bij de oprichting van het *Maastricht Upper Area Control Centre* in 1986, de ambitie was andere EUROCONTROL-lidstaten te overhalen zich bij de vier verdragsluitende MUAC-landen te voegen. Daar is echter nooit iets van gekomen. Sinds 1986 zijn de genoemde vier landen dan ook de enige die de terbeschikkingstelling en de exploitatie van

services pour le trafic aérien en route au-dessus de leur territoire. L'Accord d'amendement MUAC sert à adapter l'accord initial à ce contexte modifié.

Les modifications apportées sont les suivantes:

- Le processus décisionnel concernant le centre de contrôle du trafic aérien MUAC est modifié et un organe directeur permanent est établi dans lequel les États contractants sont représentés;
- Deuxièmement, le mandat du directeur de ce centre pour organiser les services de soutien est défini;
- Enfin, il y a le rééchelonnement de certains coûts liés aux changements susmentionnés et l'intention de faire fonctionner le centre de contrôle du trafic aérien MUAC uniquement pour le compte des États contractants. À l'inverse de ce qui était prévue préalablement, puisque l'objectif était d'en rassembler d'autres. Cela implique notamment la réalisation d'un équilibre durable entre les intérêts des États contractants et des autres États membres d'EUROCONTROL. Cela nécessite le transfert des coûts liés au MUAC du budget commun, supporté par les 41 États membres d'EUROCONTROL, vers un budget séparé du MUAC, à la charge des États contractants.

La ministre précise enfin que les Pays-Bas et l'Allemagne ont déjà ratifié cet Accord d'amendement, dont la Belgique est dépositaire. Cet Accord d'amendement est absolument nécessaire pour garantir le bon fonctionnement du MUAC et, plus généralement, la fourniture de services de contrôle du trafic aérien en Belgique et dans les pays voisins à l'avenir.

La ministre se réfère pour le surplus à l'exposé des motifs du projet de loi.

II. — DISCUSSION

1. Questions et observations des membres

Mme Anneleen Van Bossuyt (N-VA) s'interroge sur la manière dont le gouvernement a traité ce dossier. Elle relève que le gouvernement a invoqué l'urgence pour demander le 19 octobre 2021 un avis du Conseil d'État et ce endéans les 5 jours ouvrables.

installaties en diensten voor het en-routeluchtverkeer boven hun grondgebied hebben toevertrouwd aan het MUAC. Het MUAC-wijzigingsverdrag beoogt de oorspronkelijke overeenkomst aan die gewijzigde context aan te passen.

Het betreft de volgende wijzigingen:

- de besluitvorming inzake het MUAC-luchtverkeerscontrolecentrum wordt aangepast en er wordt een vast leidinggevend orgaan opgericht waarin de verdragsluitende Staten vertegenwoordigd zijn;
- ten tweede wordt het mandaat van de directeur van dat centrum om de ondersteunende diensten te regelen, afgebakend;
- tot slot worden bepaalde kosten in verband met de voormelde aanpassingen herschikt, en is het de bedoeling dat het MUAC-luchtverkeerscontrolecentrum uitsluitend voor de verdragsluitende Staten optreedt – in tegenstelling tot het oorspronkelijke opzet om ook andere lidstaten te betrekken. Een en ander houdt in dat een duurzaam evenwicht tot stand moet worden gebracht tussen de belangen van de verdragsluitende Staten en die van de overige EUROCONTROL-lidstaten. Dat betekent dat de kosten in verband met MUAC moeten worden overgeheveld van de gemeenschappelijke begroting, ten laste van de 41 EUROCONTROL-lidstaten, naar een afzonderlijke MUAC-begroting, ten laste van de verdragsluitende Staten.

Tot slot stipt de minister aan dat Nederland en Duitsland deze wijzigingsovereenkomst al hebben bekrachtigd; de akten ter zake worden bij de Belgische regering neergelegd. Dit wijzigingsverdrag is absoluut noodzakelijk om in de toekomst de goede werking van het MUAC en, meer algemeen, de terbeschikkingstelling van luchtverkeerscontrolediensten in België en in de buurlanden te garanderen.

Voor het overige verwijst de minister naar de memorie van toelichting van het wetsontwerp.

II. — BESPREKING

1. Vragen en opmerkingen van de leden

Mevrouw Anneleen Van Bossuyt (N-VA) heeft vragen bij de manier waarop de regering dit dossier heeft aangepakt. Zij wijst erop dat de regering om de spoedbehandeling heeft verzocht en op 19 oktober 2021 het advies heeft ingewonnen van de Raad van State, die daartoe vijf werkdagen de tijd had.

L'urgence était motivée notamment par le fait que la ratification de cet accord devait absolument intervenir avant la fin du mois de novembre 2021. A défaut d'une telle ratification et d'une entrée en vigueur avant la fin de l'année, les conséquences seraient très graves: "Si l'Accord amendant l'Accord de Maastricht n'entre pas en vigueur à temps, il faudrait à nouveau renouveler les deux décisions temporaires n° 128 et n° 129 de la Commission permanente et obtenir l'approbation à cet effet des 41 États membres d'EUROCONTROL. Il s'agit d'un scénario à éviter à tout prix car il entraînerait non seulement une énorme charge de travail opérationnelle mais pourrait également être politiquement sensible (...)". (notre traduction) (DOC 55 2359/001, p. 20).

Par ailleurs, malgré que l'avis du Conseil d'État a été rendu le 26 octobre 2021, le présent projet de loi n'a été déposé que le 2 décembre 2021 et il n'est débattu que ce 20 décembre 2021. Pour quelles raisons le gouvernement a-t-il attendu plus d'un an avant de s'enquérir de cet Accord qui a pourtant été conclu le 17 décembre 2020? Quelles seront les conséquences concrètes d'une ratification tardive pour la Belgique?

Enfin, en ce qui concerne les frais de fonctionnement du MUAC, quel est l'impact du présent Accord sur les redevances en route? Augmenteront-elles? Dans le même ordre d'idées, quel a été l'impact de la pandémie de COVID-19 sur le financement du MUAC?

Mme Goedele Liekens (Open Vld) constate aussi qu'il n'est plus possible de ratifier cet Accord avant le 30 novembre 2021 alors que le gouvernement a indiqué au Conseil d'État qu'un retard aurait des conséquences assez graves. La ministre peut-elle expliciter ces conséquences?

2. Réponses de la ministre

Mme Sophie Wilmès, vice-première ministre et ministre des Affaires étrangères, des Affaires européennes, du Commerce extérieur et des Institutions culturelles fédérales, confirme que l'objectif premier du gouvernement était bien de faire ratifier cet Accord avant le 30 novembre 2021 en vue de son entrée en vigueur au plus tard le 31 décembre 2021. Compte tenu du délai nécessaire pour une telle procédure de ratification et en particulier le délai incompressible nécessaire pour la phase de consultation des Régions, il n'a finalement pas été possible de respecter les délais impartis.

Het urgentieverzoek was onder meer gegrond op het feit dat de bedoelde Overeenkomst absoluut vóór eind november 2021 in werking moest treden. Zonder een dergelijke ratificatie en een inwerkingtreding vóór het einde van het jaar zouden de gevolgen bijzonder ernstig zijn: "Het niet tijdig in werking treden van de Overeenkomst tot wijziging van de Overeenkomst van Maastricht houdt in dat de twee tijdelijke Permanente Commissie-beschikkingen nr. 128 en nr. 129 opnieuw zouden dienen verlengd te worden en dat de goedkeuring hiervoor opnieuw zou dienen bekomen te worden van alle 41 EUROCONTROL-lidstaten. Dit is een scenario dat te allen prijze moet vermeden worden aangezien dit niet enkel een enorme operationele werklast met zich meebrengt maar ook politiek gevoelig zou kunnen liggen" (DOC 55 2359/001, blz. 20).

Voorts is het zo dat, hoewel de Raad van State al op 26 oktober 2021 zijn advies heeft uitgebracht, het onderhavige wetsontwerp pas op 2 december 2021 werd ingediend en het pas vandaag, 20 december 2021, wordt besproken. Om welke redenen heeft de regering meer dan een jaar gewacht om inlichtingen in te winnen over een overeenkomst die al op 17 december 2020 werd gesloten? Wat zullen voor België de concrete gevolgen zijn van een tardieve ratificatie?

Wat ten slotte de werkingskosten van het MUAC betreft, vraagt de spreker welke gevolgen deze overeenkomst zal hebben voor de en-route-heffingen. Zullen die stijgen? In dezelfde gedachtegang rijst de vraag welke weerslag de COVID-19-pandemie op de financiering van het MUAC heeft gehad.

Mevrouw Goedele Liekens (Open Vld) stelt eveneens vast dat deze overeenkomst niet meer vóór 30 november 2021 kan worden geratificeerd, terwijl de regering de Raad van State erop heeft gewezen dat een vertraging vrij zware gevolgen zou hebben. Kan de minister verduidelijken om welke gevolgen het zou gaan?

2. Antwoorden van de minister

Mevrouw Sophie Wilmès, vice-eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken, Europese Zaken en Buitenlandse Handel, en van de Federale Culturele Instellingen, bevestigt dat de regering het akkoord aanvankelijk wel degelijk vóór 30 november 2021 wou doen ratificeren met het oog op de inwerkingtreding ervan uiterlijk op 31 december 2021. Uiteindelijk was het echter onmogelijk de toegekende termijn te respecteren, aangezien een dergelijke ratificatieprocedure tijd vraagt en vooral omdat de termijn voor het raadplegen van de gewesten niet kan worden gereduceerd.

Le gouvernement a alors entrepris les démarches nécessaires en vue de proroger une nouvelle fois les décisions n^{os} 128 et n^o 129 jusqu'à l'entrée en vigueur des amendements à l'Accord de Maastricht ou jusqu'au 31 décembre 2022 au plus tard. Le 25 novembre 2021, la Commission permanente d'Eurocontrol a décidé une nouvelle prorogation des décisions n^{os} 128 et 129 à la suite du report de l'entrée en vigueur des amendements à l'Accord de Maastricht¹. Cette période transitoire implique que l'absence de ratification de l'Accord en 2021 n'aura aucun impact pour la Belgique.

La ministre indique que l'adoption du présent projet de loi d'assentiment en commission permettra son adoption par la séance plénière de la Chambre des représentants dans le courant du mois de janvier 2022.

Elle précise encore que les Pays-Bas et l'Allemagne ont ratifié le présent Accord respectivement en juillet et en novembre 2021. Par contre, le Luxembourg doit comme la Belgique encore le ratifier (probablement en janvier 2022).

En ce qui concerne les conséquences de l'Accord sur la perception des redevances de route, *M. Jonathan Piepers, Legal Advisor, Belgian Civil Aviation Authority*, indique que la répartition de ces redevances s'opère au prorata des personnels de contrôle de la circulation aérienne affectés par les États aux secteurs de contrôle desservant leur espace aérien. Avec la conclusion du traité modificatif MUAC, il a été décidé de transférer à MUAC les coûts (coûts de soutien et de pension) qui étaient jusqu'alors supportés par l'ensemble de l'Agence EUROCONTROL. Toutefois, sur la base des décisions N^{os} 128 et 129 de la Commission permanente d'EUROCONTROL (l'organe décisionnel suprême), ces coûts ont déjà été transférés à MUAC par étapes au cours des années 2018 (20%), 2019 (40%), 2020 (60%), 2021 (80%) et 2022 (100%).

Le coût total du MUAC, y compris ce transfert (échelonné), est réparti entre les quatre États membres (Belgique, Allemagne, Luxembourg, Pays-Bas) en fonction du nombre de contrôleurs affectés à leur espace aérien respectif, au moyen d'une clé de répartition fondée sur l'article 7 de l'annexe III de la convention MUAC. La contribution belge et luxembourgeoise (les deux ont une zone de redevance commune) est incluse dans l'assiette de coûts totale de l'espace aérien belgo-luxembourgeois, qui, divisée par les prévisions de trafic

De regering heeft dan de nodige stappen gezet om de beslissingen nrs. 128 en 129 andermaal te verlengen tot de inwerkingtreding van de amendementen op de Overeenkomst van Maastricht of tot uiterlijk 31 december 2022. Op 25 november 2021 heeft de Permanente Commissie van Eurocontrol beslist dat de beslissingen nrs. 128 en 129 andermaal zouden worden uitgesteld als gevolg van het uitstel van de inwerkingtreding van de amendementen op de Overeenkomst van Maastricht¹. Die overgangperiode impliceert dat het uitblijven van de ratificatie van de overeenkomsten in 2021 geen enkel gevolg zal hebben voor België.

De minister wijst erop dat indien de commissie dit wetsontwerp houdende instemming aanneemt, het ook in de plenaire vergadering van de Kamer van volksvertegenwoordigers zal kunnen worden aangenomen in de loop van januari 2022.

De minister wijst er voorts op dat Nederland en Duitsland de overeenkomst respectievelijk in juli en november 2021 hebben geratificeerd. Luxemburg daarentegen moet de overeenkomst, net als België, nog ratificeren (wellicht in januari 2022).

Wat de gevolgen van de overeenkomst voor de inning van de en-route-heffingen betreft, wijst de heer *Jonathan Piepers, Legal Advisor, Belgian Civil Aviation Authority*, erop dat de verdeling van die heffingen gebeurt naar verhouding van het aantal personeelsleden belast met de controle van het luchtverkeer die door de staten worden toegewezen aan de controlesectoren die het luchtruim van die staten voor hun rekening nemen. Met het afsluiten van het MUAC-wijzigingsverdrag werd besloten om de kosten (ondersteunings- en pensioenkosten) die aan MUAC toekwamen, maar tot op dat punt door het gehele agentschap EUROCONTROL werden gedragen, te verschuiven naar MUAC. Op basis van beslissingen nrs. 128 en 129 van de EUROCONTROL Permanent Commission (het hoogste beslissingsorgaan) werden deze kosten echter reeds getrapt verschoven richting MUAC gedurende de jaren 2018 (20%), 2019 (40%), 2020 (60%), 2021 (80%) en 2022 (100%).

De totale kosten van MUAC, inbegrepen deze (getrapt ingevoerde) verschuiving worden middels een verdeelsleutel, die zijn grondslag vindt in art. 7 Bijlage III bij het MUAC-verdrag, verdeeld over de 4 lidstaten (België, Duitsland, Luxemburg, Nederland) in functie van het aantal luchtverkeersleiders geaffecteerd aan hun respectievelijke luchtruim. De Belgische en Luxemburgse bijdrage (beiden hebben een gezamenlijke heffingszone) wordt opgenomen in de totale kostenbasis van het Belgisch-Luxemburgse luchtruim, dewelke, gedeeld

¹ <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2021-11/eurocontrol-cn-decision-21-135-fr.pdf>.

¹ <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2021-11/eurocontrol-cn-decision-21-135-fr.pdf>.

de l'année concernée, donne le coût unitaire pour le trafic aérien en route (survolé) facturé aux utilisateurs de l'espace aérien.

Pour l'assiette de coûts totale de l'espace aérien belgo-luxembourgeois, cela donne une différence de 8,4 millions d'euros en 2022, ce qui se traduit par une augmentation du coût unitaire de 4,08 euros.

L'Etat belge ne supportera pas de coût supplémentaire en raison de la modification du traité car ce coût sera répercuté sur les utilisateurs de l'espace aérien.

Enfin, la pandémie et les mesures de confinement ont causé une diminution drastique du nombre de vols. Si un transporteur aérien effectue moins de vols, il devra également payer moins de redevances en route. La réduction de l'assiette de coûts due aux économies réalisées au niveau d'EUROCONTROL et la réduction des prévisions de trafic vont dans une certaine mesure dans le même sens, ce qui permet de compenser partiellement cette situation pour les années futures. Toutefois, les économies réalisées au niveau d'EUROCONTROL et de MUAC² ne sont pas d'un ordre de grandeur tel qu'elles pourront compenser la totalité de la baisse des prévisions de trafic.

² Parce que les deux contrôleurs aériens ont une proportion élevée de coûts fixes de personnel (sans possibilité de passer à des systèmes tels que le chômage technique), ces économies sont également limitées. Ces économies ne se traduisent pas par une baisse du coût unitaire pour les usagers de l'espace aérien en raison des deux éléments suivants:

- Depuis le début de la pandémie de Covid, le niveau du trafic aérien et par conséquent les prévisions de trafic ont considérablement diminué. Puisque celles-ci sont utilisées pour déterminer le coût unitaire (l'assiette de coûts totale divisée par les prévisions de trafic donne le taux unitaire), cela entraîne une augmentation;
- À partir de 2023, les recettes moindres des années 2020 et 2021 doivent également être récupérées. Pour ces années, les taux unitaires ont été appliqués sur la base des prévisions de trafic établies pour la pandémie de Covid. Ce manque à gagner devrait néanmoins être imputé aux utilisateurs de l'espace aérien sur la base du "principe de l'utilisateur-payeur". Par le biais du règlement d'application 2020/1627 de la Commission européenne, il a été décidé de récupérer cette moindre recette sur plusieurs années au lieu de la facturer en N+2, ce qui aurait conduit à une très forte augmentation du taux unitaire en 2022 (pour la moindre recette de 2020) et 2023 (pour la moindre recette de 2021).

Les économies réalisées sont également temporaires, car la poursuite des recrutements et des investissements à l'avenir est nécessaire pour assurer la continuité du service.

door de verkeersvooruitzichten van het desbetreffende jaar resulteert in het eenheidstarief voor het en route (overvliegend) luchtverkeer die wordt aangerekend aan de luchtruimgebruikers.

Voor de totale kostenbasis van het Belgisch-Luxemburgse luchtruim geeft dit in 2022 een verschil van 8,4 miljoen euro dewelke resulteert in een stijging van de eenheidskost met 4,08 euro.

De Belgische Staat zal door de verdragswijziging geen meerkost dragen aangezien deze aan de lucht-ruimgebruikers zal worden aangerekend.

Ten slotte is het zo dat de pandemie en de lockdown-maatregelen tot een drastische daling van het aantal vluchten hebben geleid. Als een bepaalde maatschappij minder vluchten uitvoert zal zij ook minder en-route heffingen moeten betalen. De daling van de kostenbasis door besparingen op het niveau van EUROCONTROL en de daling van de verkeersvooruitzichten gaan in zekere zin dezelfde richting uit wat voor een gedeeltelijke compensatie zorgt voor volgende jaren. De besparingen op het niveau van EUROCONTROL en MUAC² zijn echter niet van de grootteorde dat zij de volledige daling in de verkeersvooruitzichten zal kunnen compenseren.

² Omdat beide luchtverkeersleiders een groot aandeel vaste personeelskosten hebben (zonder mogelijkheid om over te schakelen op systemen zoals bijvoorbeeld technische werkloosheid) bleven deze besparingen ook beperkt. Deze besparingen leiden niet tot een lagere eenheidskost voor de luchtruimgebruikers omwille van de volgende twee elementen:

- Sinds het begin van de Covid-pandemie is het niveau van luchtverkeer en bijgevolg ook de verkeersvooruitzichten sterk gedaald. Aangezien deze worden gebruikt om het eenheidstarief te bepalen (totale kostenbasis gedeeld door de verkeersvooruitzichten resulteert in het eenheidstarief) leidt dit tot een stijging;
- Vanaf 2023 dienen bijkomend ook de minderinkomsten voor de jaren 2020 en 2021 te worden gerecupereerd. Voor deze jaren werden eenheidstarieven toegepast gebaseerd op verkeersvooruitzichten die werden opgesteld voor de Covid-pandemie. Deze minderinkomsten dienen nog aan de luchtruimgebruikers te worden aangerekend op basis van het "user pays principle" (de gebruiker betaalt). Middels Implementeringsverordening 2020/1627 van de Europese Commissie werd besloten om deze minderinkomsten te recupereren over meerdere jaren in plaats van deze aan te rekenen in N+2, wat zou hebben geleid tot een zeer grote stijging van het eenheidstarief in 2022 (voor de minderinkomsten van 2020) en 2023 (voor de minderinkomsten van 2021).

De doorgevoerde besparingen zijn ook tijdelijk want blijvende aanwervingen en investeringen in de toekomst zijn noodzakelijk om de continuïteit van de dienstverlening te blijven verzekeren.

III. — VOTES

Les articles 1^{er} et 2 sont successivement adoptés à l'unanimité.

L'ensemble du projet de loi est adopté par vote nominatif à l'unanimité.

Le résultat du vote nominatif est le suivant:

Ont voté pour:

N-VA: Darya Safai, Anneleen Van Bossuyt;

Ecolo-Groen: Guillaume Defossé, Wouter De Vriendt, Simon Moutquin;

PS: André Flahaut, Christophe Lacroix;

VB: Annick Ponthier, Ellen Samyn;

MR: Michel De Maegd;

CD&V: Els Van Hoof;

PVDA-PTB: Steven De Vuyst;

Open Vld: Goedele Liekens;

Vooruit: Vicky Reynaert;

Ont voté contre: nihil.

Se sont abstenus: nihil.

Le rapporteur,

Guillaume DEFOSSÉ

La présidente,

Els VAN HOOFF

III. — STEMMINGEN

De artikelen 1 en 2 worden achtereenvolgens eenparig aangenomen.

Het gehele wetsontwerp wordt bij naamstemming eenparig aangenomen.

De naamstemming is als volgt:

Hebben voorgestemd:

N-VA: Darya Safai, Anneleen Van Bossuyt;

Ecolo-Groen: Guillaume Defossé, Wouter De Vriendt, Simon Moutquin;

PS: André Flahaut, Christophe Lacroix;

VB: Annick Ponthier, Ellen Samyn;

MR: Michel De Maegd;

CD&V: Els Van Hoof;

PVDA-PTB: Steven De Vuyst;

Open Vld: Goedele Liekens;

Vooruit: Vicky Reynaert.

Hebben tegengestemd: nihil.

Hebben zich onthouden: nihil.

De rapporteur,

Guillaume DEFOSSÉ

De voorzitter,

Els VAN HOOFF