



Vlaams
Parlement

stuk **2363** (2013-2014) – Nr. 1
ingediend op 16 januari 2013 (2013-2014)

Ontwerp van decreet

houdende instemming met de overeenkomst
inzake een gemeenschappelijke luchtvaartruimte
tussen de Europese Unie en haar lidstaten
en de Republiek Moldavië,
ondertekend in Brussel op 26 juni 2012

MEMORIE VAN TOELICHTING

I. ALGEMENE TOELICHTING

1. De relaties tussen de Europese Unie en Moldavië

Op 28 november 1994 ondertekenden de Europese Unie (EU) en Moldavië een partnerschaps- en samenwerkingsovereenkomst (PSO) die op 1 juli 1998 in werking is getreden. De overeenkomst heeft betrekking op diverse thema's zoals handel, economische samenwerking en aanpassing van de wetgeving. Moldavië zal het nodige doen om zijn wetgeving geleidelijk in overeenstemming met de EU te brengen.

Sinds 2004 heeft ook het EU-nabuschapsbeleid zich ontwikkeld met het oog op het versterken van de welvaart, de stabiliteit en de veiligheid van de buurlanden van de EU en het vermijden van nieuwe breuklijnen met de uitgebreide EU. Via nabuschapsactieplannen die de EU met elk partnerland afzonderlijk is overeengekomen, wordt dit beleid ten uitvoer gebracht. Het actieplan met Moldavië is in 2005 vastgesteld.

De Europese Commissie heeft jaarlijks voortgangsrapporten gepubliceerd over de tenuitvoerlegging van de PSO en het nabuschapsactieplan.

Teneinde de politieke associatie en de economische integratie van Moldavië in de EU te versnellen, en in overeenstemming met het oostelijk partnerschapsbeleid van de Unie, hebben de EU en Moldavië op 12 januari 2010 onderhandelingen opgestart met het oog op het sluiten van een associatieovereenkomst. De officiële parafering van deze associatieovereenkomst is gepland op 29 november 2013.

De economische betrekkingen tussen de EU en Moldavië zijn de jongste jaren aanzienlijk verbeterd. De EU is de belangrijkste handelspartner van Moldavië en het belang is nog groter geworden sinds de toetreding van buurland Roemenië tot de Unie. In 2008 heeft de EU autonome handelspreferenties toegekend aan Moldavië wat een positief effect had op de bilaterale handel.

2. Het luchtvaartbeleid van de Europese Unie

De zogenaamde 'open skies'-arresten van het Hof van Justitie van de Europese Unie vormden het vertrekpunt voor een extern luchtvaartbeleid. Juridisch gezien betekenen die arresten dat de lidstaten niet individueel kunnen onderhandelen over overeenkomsten inzake internationale luchtdiensten. De bestaande bilaterale akkoorden moeten dus worden aangepast. In economisch en politiek opzicht is het opzetten van een extern luchtvaartbeleid onderdeel van het streven om de internationale burgerluchtvaart te hervormen in de richting van meer flexibiliteit en liberalisering.

In haar mededeling 'Ontwikkeling van de agenda voor het externe luchtvaartbeleid van de Gemeenschap' van 11 maart 2005¹, beklemtoont de Europese Commissie het belang van het creëren van een gemeenschappelijke luchtvaartruimte met de oostelijke en zuidelijke buurlanden van de EU. De Commissie kent aan die landen een hoge prioriteit toe wegens economische en luchtvaartpolitieke redenen, maar ook als sectorale bijdrage aan het nabuschapsbeleid van de EU. Het uiteindelijke doel is de EU en haar partners langs haar oostelijke en zuidelijke grenzen samen te brengen teneinde dezelfde marktregels te delen. De EU-Raad verleende op 27 juni 2005 zijn steun aan deze doelstelling in zijn

¹ COM(2005) 79.

‘Conclusies betreffende de ontwikkeling van de agenda voor het externe luchtvaartbeleid van de Gemeenschap’².

De verbetering van de luchtvaartbetrekkingen met de buurlanden vormt een belangrijke stap in de verdere economische ontwikkeling van de Europese luchtvaartsector.

De Europese Commissie concludeerde in oktober 2008 in haar mededeling ‘Een gemeenschappelijke luchtvaartruimte met de buurlanden tegen 2010 – Voortgangsverslag’³ dat aanzienlijke vooruitgang werd geboekt bij het verwezenlijken van de doelstelling van een ruimere gemeenschappelijke luchtvaartruimte. Zij stelt voort te werken aan de ontwikkeling van die luchtvaartruimte, enerzijds door nauw toezicht te houden op de tenuitvoerlegging van bestaande overeenkomsten, en anderzijds door nieuwe potentiële partners te zoeken voor deelname aan het project.

De burgerluchtvaart vormt een belangrijk onderdeel van de Europese economie. De totstandbrenging van een eengemaakte luchtvaartmarkt heeft er in grote mate toe bijgedragen dat de sector dynamischer is geworden, beter presteert en grote economische en sociale voordelen heeft opgeleverd. Volgens de Europese Commissie is het onwaarschijnlijk dat het volledige potentieel van de interne markt zal worden benut, zolang de EU niet als een eengemaakte, gecoördineerde entiteit optreedt in haar luchtvaartrelaties met derde landen.

3. Het bestaande kader voor luchtdiensten tussen de EU en Moldavië

De PSO bepaalt dat Moldavië het nodige zal doen om zijn wetgeving – ook in de vervoerssector – geleidelijk in overeenstemming te brengen met die van de EU. De vervoersruimte en de behoefte van Moldavië om zijn vervoerssystemen te herstructureren en te moderniseren teneinde de samenwerking met de EU te versterken, worden daarin benadrukt. Daarbij wordt er met name op gewezen dat de samenwerking betrekking heeft op de modernisering van de luchthavens en het luchtverkeersbeheer en de bevordering van trans-Europese verbindingen.

De vervoersbepalingen van het nabuurschapsactieplan betreffen onder meer de ontwikkeling van de luchtvaartsector en het verzoek om Moldavië beter te integreren in de Europese luchtvervoersmarkt. Er zijn maatregelen opgesomd die in de luchtvaartsector ten uitvoer moeten worden gelegd zoals nauwere samenwerking op het vlak van veiligheid, beveiliging en beheer.

In 2007 heeft Moldavië een ‘Nationale ontwikkelingsstrategie 2008-2011’ voorgesteld waarin het land zich ertoe verbindt het ‘acquis communautaire’ op te nemen in zijn nationale wetgeving en toe te zien op de handhaving ervan. Wat luchtvervoer betreft, wordt opgeroepen tot de verbetering van de veiligheid, de luchthavencapaciteit en de dienstverlening aan de passagiers. De ‘ontwikkelingsstrategie voor de burgerluchtvaart 2007-2012’ vormt het kader voor de tenuitvoerlegging van maatregelen op alle belangrijke luchtvaartdomeinen. Bovendien bevat het Moldavische regeringsprogramma 2009-2013 specifieke prioriteiten zoals de totstandbrenging van een geliberaliseerde luchtvervoersmarkt teneinde lagekostenmaatschappijen aan te trekken.

Moldavië neemt deel aan diverse pan-Europese structuren. Het land is lid van de Europese Burgerluchtvaartconferentie (ECAC) en van Eurocontrol en neemt deel aan de veiligheidsbeoordeling van buitenlandse luchtvaartuigen (SAFA) op basis van een werkregeling

² 2005/C 173/01.

³ COM(2008) 596.

met het Europees agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA). In 2006 werd een ‘horizontale’ overeenkomst tussen de EU en Moldavië ondertekend waarbij de bilaterale overeenkomsten tussen verscheidene EU-lidstaten en Moldavië in overeenstemming worden gebracht met de EU-wetgeving.

Het luchtverkeer tussen de EU en Moldavië bestaat hoofdzakelijk uit passagiersvervoer. Chisinau International Airport, de draaischijf van het internationaal luchtvervoer, kende tussen 2000 en 2010 een gemiddelde jaarlijkse groei van 14%. Er werd een belangrijk investeringsprogramma opgestart om de capaciteit van de luchthaven te vergroten en zijn infrastructuur te moderniseren. De EU en de Europese Bank voor Wederopbouw en Ontwikkeling (EBWO) hebben steun verleend aan dit programma in het kader van de investeringsfaciliteit voor het nabuurschapsbeleid.

Moldavië heeft luchtdienstovereenkomsten gesloten met zestien EU-lidstaten⁴, maar die overeenkomsten zijn meestal nogal beperkend, bijvoorbeeld met betrekking tot de goedkeuring van routes, frequenties, vliegtuigcapaciteit of uurregelingen. De meeste overeenkomsten voorzien slechts in de aanwijzing van één luchtvaartmaatschappij van elke partij. Het huidige systeem verstoort dan ook de verkeerspatronen wat negatieve gevolgen heeft voor de maatschappijen en de consumenten.

In 2010 onderhielden slechts zes maatschappijen uit de EU-lidstaten een verbinding met Moldavië. Moldavische maatschappijen vertegenwoordigen meer dan 60% van de luchtvaartmarkt tussen de EU en Moldavië. Air Moldova verzorgt de meeste verbindingen.

4. Ontstaan van de overeenkomst

In april 2010 drukte de Moldavische regering de wens uit om te onderhandelen over een gemeenschappelijke luchtvaartruimte tussen de EU en Moldavië. De Europese Commissie heeft de situatie van de Moldavische luchtvervoerssector en van de toezichtstructuren onderzocht, en een economische analyse gemaakt.

Op basis van een mandaat dat de Raad in juni 2011 heeft verleend, onderhandelde de Europese Commissie met Moldavië in overleg met een bijzonder comité, overeenkomstig artikel 218, lid 4, van het Verdrag inzake de werking van de Europese Unie (VWEU). Tijdens de onderhandelingen heeft de Commissie via het Overlegforum ook overleg gepleegd met vertegenwoordigers van luchtvaartmaatschappijen, luchthavens en vakbonden. Op 26 oktober 2011 hebben de beide partijen een ontwerpovereenkomst geparafeerd.

5. Doel en inhoud van de overeenkomst

De EU streeft naar de totstandbrenging van een brede Europese gemeenschappelijke luchtvaartruimte waarin haar buurlanden worden opgenomen. De gemeenschappelijke luchtvaartruimte strookt met de ruimere doelstellingen van het beleid en is, samen met de uitgebreide luchtvervoersovereenkomsten met belangrijke mondiale partners en de horizontale overeenkomsten, een cruciaal onderdeel van dat beleid. Het sluiten van een overeenkomst betreffende een gemeenschappelijke luchtvaartruimte met Moldavië is dus een prioriteit van de EU. Bovendien is het een belangrijk element in de ontwikkeling van het Europese nabuurschapsbeleid.

⁴ Bulgarije, Cyprus, Duitsland, Estland, Frankrijk, Griekenland, Hongarije, Italië, Letland, Litouwen, Oostenrijk, Polen, Portugal, Roemenië, Tsjechië en het Verenigd Koninkrijk.

Het EU-nabuschapsbeleid beoogt de bestaande bilaterale luchtvaartakkoorden te vervangen door een gemeenschappelijke luchtvaartruimte te creëren tussen de EU en haar buurlanden. De overeenkomst heeft tot doel:

- de markt geleidelijk wederzijds open te stellen voor wat de toegang tot vluchtroutes en vluchtcapaciteit betreft;
- aanzetten tot regelgevende samenwerking en harmonisering van regels en benaderingen op basis van de EU-regelgeving op luchtvaartgebied;
- luchtdiensten bevorderen op basis van mededinging tussen luchtvaartmaatschappijen, met zo weinig mogelijk overheidsinmenging en regulering;
- niet-discriminatie en gelijke kansen voor marktdeelnemers, gebaseerd op de beginselen van de EU-verdragen.

De Europese Commissie heeft een economische analyse laten maken over de mogelijke gevolgen van het sluiten van een overeenkomst over een gemeenschappelijke luchtvaartruimte tussen de EU en Moldavië.⁵ Die studie voorspelt dat het luchtverkeer in de periode 2010-2015 met ongeveer 15% per jaar zal toenemen. De economische baten voor Moldavië worden geraamd op ongeveer 17 miljoen euro per jaar, hoofdzakelijk door lagere tarieven, een toename van het luchtverkeer en bijkomende economische activiteit. Ook wordt verwacht dat de tarieven op populaire routes aanzienlijk zullen dalen ten gevolge van de toegenomen concurrentie. De gevolgen voor de EU zullen betrekkelijk klein zijn. Toch kan de overeenkomst helpen bij het oplossen van zakelijke conflicten, nieuwe marktkansen opleveren voor luchtvaartmaatschappijen uit de Unie en de integratie van Moldavische maatschappijen in bestaande allianties vergemakkelijken. Door de marktliberalisering zullen de reismogelijkheden voor passagiers verbeteren. Die liberalisering moet gepaard gaan met een proces van regelgevende samenwerking en/of overeenstemming van de regelgeving. Dit is met name belangrijk op cruciale gebieden als veiligheid, beveiliging, milieubescherming en mededinging.

De algemene politieke overwegingen zijn echter even belangrijk als de economische voordelen omdat zulke overeenkomst de doelstellingen van het nabuschapsbeleid, de PSO en de toekomstige associatieovereenkomst in aanzienlijke mate zou ondersteunen. Er moet ook rekening worden gehouden met de sterke wens van de Moldavische regering om de overeenkomst te sluiten.

6. Vlaamse bevoegdheden in de overeenkomst

Overeenkomstig de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen (BWHI), zoals gewijzigd, zijn de gewesten krachtens artikel 6, §1, X, 7°, bevoegd voor “de uitrusting en de uitbating van de luchthavens en de openbare vliegvelden, met uitzondering van de luchthaven Brussel-Nationaal”. In de voorliggende overeenkomst blijkt de gewestbevoegdheid uit de artikelen 9, §5, (grondafhandeling) en 11 (luchthavenvergoedingen).

De bevoegdheid tot grondafhandeling wordt geregeld door het besluit van de Vlaamse Regering van 17 december 1999 betreffende de toegang tot de grondafhandelingsmarkt op de Vlaamse regionale luchthavens (BS 7 maart 2000) waarin zowel regels zijn opgenomen in verband met zelfafhandeling als in verband met grondafhandelingsdiensten. Dit besluit houdt de omzetting in van de Europese richtlijn 96/67/EG.

De ministeriële besluiten van respectievelijk 17 december 2003 (BS 31 december 2003) en 13 maart 2009 (BS 8 april 2009) stellen de luchthavenvergoedingen vast voor respectieve-

⁵ ‘Study on the economic benefit of a common aviation area agreement between the EU and the Republic of Moldova’: Steer Davies Gleave, januari 2011.

lijk de luchthavens van Oostende en Antwerpen. De aangerekende luchthavenvergoedingen (gebruikerslasten) mogen niet minder gunstig zijn dan de gunstigste voorwaarden die iedere andere luchtvaartmaatschappij kan verkrijgen op het tijdstip dat zij voor de lasten wordt aangeslagen.

Verdragsartikel 17 over milieubescherming behoort overeenkomstig artikel 6, §1, II, BWHI, eveneens tot de bevoegdheid van de gewesten.

De verdragsartikelen 2 tot 5 betreffen een federale bevoegdheid, maar de gewesten moeten op basis van artikel 6, §3, 6°, BWHI, worden betrokken voor het luchtverkeer op de regionale luchthavens en openbare vliegvelden, en voor de rechten die er betrekking op hebben.

Ook de verdragsartikelen 14 en 15 over de veiligheid en de beveiliging van de luchtvaart vormen een federale bevoegdheid. Overeenkomstig artikel 6, §4, 4°, BWHI, inzake het ontwerpen van de regels betreffende de organisatie en de uitwerking van de veiligheid van het luchtverkeer op de regionale luchthavens en de openbare vliegvelden, moeten ook hier de gewesten worden betrokken.

De federale en de gewestelijke bevoegdheid zijn dus bijzonder complementair.

II. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

De overeenkomst telt 29 artikelen en vier bijlagen.

Artikel 1 geeft een aantal begripsomschrijvingen.

Titel I – Economische bepalingen

Artikel 2 somt de rechten op die de partijen elkaar verlenen met betrekking tot de exploitatie van internationaal luchtvervoer:

- het recht om over het grondgebied te vliegen zonder te landen;
- het recht om op het grondgebied te landen voor andere doeleinden dan het in- of ontschepen van passagiers, bagage, vracht en/of luchtpost;
- het recht om te landen bij het exploiteren van een specifieke dienst;
- andere in de overeenkomst gespecificeerde rechten.

Niets in de overeenkomst verleent luchtvaartmaatschappijen het recht om op het grondgebied van de andere partij tegen vergoeding passagiers, bagage, vracht en/of post aan boord te nemen die zijn bestemd voor een ander punt op hetzelfde grondgebied.

Artikel 3 behandelt de verlening van exploitatievergunningen die aan bepaalde voorwaarden is verbonden.

Artikel 4 gaat over de wederzijdse erkenning van regelgevende vaststellingen met betrekking tot deugdelijkheid, eigendom van en zeggenschap over luchtvaartmaatschappijen. Het artikel heeft geen betrekking op de erkenning van vaststellingen met betrekking tot veiligheidscertificaten of -licenties, beveiligingsregelingen of verzekeringsdekking.

Artikel 5 biedt de bevoegde overheid van elke partij de mogelijkheid om in bepaalde gevallen een exploitatievergunning te weigeren, in te trekken, op te schorten of te beperken.

Artikel 6 staat de partijen en/of hun onderdanen toe meerderheidseigenaar te zijn of feitelijke zeggenschap uit te oefenen over een luchtvaartmaatschappij van de andere partij.

Artikel 7 verplicht luchtvaartmaatschappijen om de toepasselijke wetten en regels inzake het binnenkomen of het verlaten van het grondgebied of inzake de exploitatie van luchtvaartuigen, na te leven.

Artikel 8 gaat over de vrije mededinging en behelst een verbod op overheidssteun en op discriminatie op grond van nationaliteit. Het Gemengd Comité heeft een rol bij het behandelen van opmerkingen bij inbreuken van een van de verdragspartijen.

Artikel 9 heeft betrekking op commerciële mogelijkheden zoals het verwijderen van hinderpalen om zaken te doen, het openen van kantoren en de tewerkstelling van personeel, de grondaafhandeling (zelfafhandeling of afhandeling door of voor derden), de verkoop van diensten, het omwisselen van lokale inkomsten en de overmaking van fondsen, samenwerkingsregelingen, de leasing van luchtvaartuigen en bemanningen en het sluiten van franchising- of brandingovereenkomsten.

Artikel 10 betreft de vrijstelling van invoerbeperkingen, eigendomsbepalingen en heffingen op activa, douanerechten, accijnzen en soortgelijke vergoedingen en rechten op luchtvaartuigen, hun gebruikelijke apparatuur, brandstof, smeermiddelen, technische verbruiksgoederen, grondapparatuur, reserveonderdelen, boordproviand en andere voorwerpen die zijn bestemd voor of uitsluitend worden gebruikt in verband met de exploitatie of het onderhoud van de luchtvaartuigen. De bepalingen hebben geen gevolgen voor de belasting over de toegevoegde waarde (btw), behalve wat de omzetbelasting op invoer betreft, noch op dubbelbelastingverdragen gesloten tussen EU-lidstaten en Moldavië.

Artikel 11 stelt dat gebruikersheffingen op luchthavens correct, redelijk, niet-discriminerend en billijk gespreid over de categorieën gebruikers moeten zijn. De heffingen mogen in verhouding staan tot de gemaakte kosten, maar die niet overschrijden. Zij mogen een redelijke winst na afschrijving omvatten en moeten worden opgelegd volgens voorwaarden die niet minder gunstig zijn dan de gunstigste voorwaarden die elke andere luchtvaartmaatschappij kan verkrijgen. Er moet overleg zijn tussen de bevoegde heffingsautoriteiten en de luchtvaartmaatschappijen.

Artikel 12 staat luchtvaartmaatschappijen toe hun prijzen te bepalen op basis van vrije en eerlijke mededinging. De partijen mogen niet eisen dat de prijzen worden aangemeld.

Artikel 13 verplicht de partijen op verzoek beschikbare statistische informatie te verstrekken.

Titel II – Samenwerking op regelgevingsgebied

Artikel 14 bepaalt dat de partijen op het vlak van de veiligheid van de luchtvaart handelen volgens de bepalingen van de in bijlage III gespecificeerde wetgeving, zonder afbreuk te doen aan de overgangsbepalingen in bijlage II. De partijen werken samen om te garanderen dat Moldavië de wetgeving toepast. Vanaf de datum van inwerkingtreding van de overeenkomst wordt dat land daarom als waarnemer betrokken bij de werking van het EASA. De partijen zien erop toe dat luchtvaartuigen die worden verdacht van niet-naleving van internationale veiligheidsnormen, worden onderworpen aan platforminspecties. De bevoegde overheden nemen passende maatregelen als zij vaststellen dat een luchtvaartuig, product of activiteit niet voldoet aan de minimumnormen of die normen niet toepast en handhaaft.

Artikel 15 bepaalt dat de partijen handelen overeenkomstig de EU-wetgeving inzake luchtvaartbeveiliging. Moldavië kan worden onderworpen aan een inspectie van de

Europese Commissie. De partijen bevestigen dat hun onderlinge verplichtingen ook de beveiliging van de burgerluchtvaart tegen wederrechtelijke daden omvatten.

Artikel 16 voorziet de samenwerking op het gebied van het luchtverkeersbeheer met het doel het gemeenschappelijk Europees luchtruim uit te breiden tot Moldavië, teneinde de veiligheidsnormen en efficiëntie van de luchtverkeersactiviteiten in Europa te verhogen, de luchtverkeersleidingscapaciteit te optimaliseren, vertragingen te beperken en de milieuefficiëntie te vergroten.

Artikel 17 gaat over het belang van milieubescherming bij de ontwikkeling en tenuitvoerlegging van het luchtvaartbeleid. De partijen erkennen de behoefte aan actie om het effect van de burgerluchtvaart op het milieu tot een minimum te beperken. Samenwerking is in dit verband belangrijk. De partijen handelen volgens de bepalingen van de in bijlage III gespecificeerde wetgeving, zonder afbreuk te doen aan de overgangsbepalingen in bijlage II. De partijen worden door de overeenkomst niet beperkt in hun bevoegdheid om maatregelen te nemen om het effect van de luchtvaart op het milieu te beperken.

Artikelen 18 tot 20 stellen dat, onverminderd de overgangsbepalingen in bijlage II, de partijen overeenkomstig de in bijlage III gespecificeerde wetgeving inzake consumentenbescherming, geautomatiseerde boekingsystemen en sociale aspecten.

Titel III – Institutionele bepalingen

Artikel 21 bepaalt dat de partijen maatregelen treffen om de naleving van de verplichtingen te garanderen en zich onthouden van maatregelen die de verwezenlijking van de doelstellingen in gevaar kunnen brengen. Zij zijn op hun grondgebied verantwoordelijk voor de handhaving van de in bijlage III vermelde verordeningen en richtlijnen. De partijen informeren en helpen elkaar in het geval van onderzoeken naar mogelijke inbreuken. Zij stellen elkaar ook in kennis van acties ondernomen met betrekking tot kwesties die van wezenlijk belang zijn voor de andere partij.

Artikel 22 beschrijft de werking van het Gemengd Comité.

Artikel 23 gaat over de geschillenbeslechting en arbitrage.

Artikel 24 bepaalt ondermeer dat een partij de mogelijkheid heeft om vrijwaringsmaatregelen te treffen wanneer zij van mening is dat de andere partij haar verplichtingen niet is nagekomen. De partijen overleggen in het Gemengd Comité om een aanvaardbare oplossing te vinden.

Artikel 25 stelt dat de verdragsbepalingen voorrang hebben op relevante bepalingen van bestaande bilaterale overeenkomsten over luchtdiensten tussen Moldavië en de EU-lidstaten. Het is evenwel toegestaan bestaande verkeersrechten verder te blijven uitoefenen voor zover dit geen aanleiding geeft tot discriminatie. De partijen overleggen in het Gemengd Comité indien zij toetreden tot een multilaterale overeenkomst of overgaan tot een besluit van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) of een andere internationale organisatie.

Artikel 26 bepaalt dat de overeenkomst het recht van de partijen onverlet laat om unilateraal nieuwe wetgeving aan te nemen of bestaande wetgeving te wijzigen, voor zover zij het niet-discriminatiebeginsel en de verdragsbepalingen in acht nemen. Artikel 27 maakt het mogelijk de overeenkomst te beëindigen.

Artikel 28 gaat over de registratie van de overeenkomst bij de ICAO en het secretariaat van de Verenigde Naties (VN).

Artikel 29 bepaalt dat de overeenkomst in werking treedt één maand na de datum van de laatste mededeling waarin de partijen elkaar mededelen dat hun interne procedures zijn afgerond. In afwachting van de inwerkingtreding passen de partijen de overeenkomst voorlopig toe vanaf de ondertekening van de overeenkomst, overeenkomstig hun interne procedures en/of hun binnenlandse wetgeving.

Bijlage I – Overeengekomen diensten en gespecificeerde routes

Deze bijlage bepaalt de routes waarop luchtvaartmaatschappijen luchtvervoersdiensten kunnen exploiteren.

Bijlage II – Overgangsbepalingen

Er wordt beschreven hoe de geleidelijke overgang van Moldavië naar de volledige toepassing van de EU-wetgeving inzake luchtvervoer, verloopt.

Bijlage III – Regels die van toepassing zijn op de burgerluchtvaart

De bijlage geeft een overzicht van de verordeningen en richtlijnen van de EU die van toepassing worden krachtens de overeenkomst. Zij hebben betrekking op markttoegang en bijhorende kwesties, luchtverkeersbeheer, veiligheid en beveiliging van de luchtvaart, het milieu, sociale aspecten, consumentenbescherming en de gedragscode voor geautomatiseerde boekingsystemen.

Bijlage IV – Lijst van andere landen waarnaar wordt verwezen in de artikelen 3 en 4 en in bijlage I

IJsland, Liechtenstein, Noorwegen en Zwitserland worden betrokken geacht op het vlak van het verlenen van vergunningen en van de erkenning van regelgevende vaststellingen met betrekking tot deugdelijkheid, eigendom van en zeggenschap over luchtvaartmaatschappijen alsook wat betreft overeengekomen diensten en gespecificeerde routes.

III. PROCEDUREVERLOOP

1. Gemengd karakter en ondertekening

De Werkgroep Gemengde Verdragen (WGV), adviesorgaan van de Interministeriële Conferentie Buitenlands Beleid (ICBB), legde op 31 januari 2013 het gemengde karakter vast. Zowel de federale overheid als de gewesten worden bevoegd geacht. Overeenkomstig de beslissing van de ICBB van 9 juli 2008 worden de leden van de ICBB geacht met de in de WGV bereikte consensus in te stemmen behoudens bezwaar binnen de 30 dagen na de notificatie van het verslag door het secretariaat. De voorzitter van de ICBB meldde in zijn brief van 7 mei 2013 dat geen enkel bezwaar werd geformuleerd. De ICBB heeft de consensus in de WGV dus stilzwijgend bekrachtigd en die bijgevolg uitvoerbaar gemaakt.

De ondertekening van de overeenkomst vond plaats in Brussel op 26 juni 2012. De gewesten hebben geen machtiging tot ondertekening verleend.

2. Advies van de Strategische Adviesraad internationaal Vlaanderen

De Strategische Adviesraad internationaal Vlaanderen (SARiV) bracht op 13 september 2013 advies 2013/22 uit over de overeenkomst inzake de gemeenschappelijke luchtvaart-ruimte tussen de Europese Unie en haar lidstaten, en de Republiek Moldavië.

De SARiV wijst erop dat de voorliggende overeenkomst behoort tot de tweede pijler van het externe luchtvaartbeleid van de EU, namelijk het tot stand brengen van het Gemeenschappelijke Europese Luchtruim met de buurlanden van de EU. De eerste overeenkomsten van dit soort werden gesloten met landen van de Westelijke Balkan en Marokko. Deze overeenkomst wordt beschouwd als een belangrijke schakel in de ontwikkeling van het Europees nabuurschapsbeleid.

De adviesraad stelt vast dat de overeenkomst werd ondertekend zonder de machtiging van de gefedereerde overheden.

Verder is de SARiV van oordeel dat deze en andere luchtvervoersovereenkomsten kansen creëren op economisch vlak door de opening van diverse markten en de bevordering van investeringsmogelijkheden. De voorliggende overeenkomst kan zelfs ruimere economische gevolgen hebben voor de consumenten. De economische analyse voorspelt echter slechts kleine gevolgen voor de EU. Bovendien is de samenwerking op het vlak van regelgeving een goede manier om een eerlijker speelveld te creëren binnen de luchtvaartsector.

De SARiV verwijst ook naar het regeerakkoord en de Vlaamse beleidsnota Buitenlands Beleid, Internationaal Ondernemen en Ontwikkelingssamenwerking 2009-2014 waar de focus ligt op het gebied van de Westelijke Balkan en de nieuwe buurlanden van de EU in het Oosten.

3. Advies van de Raad van State

De Raad van State bracht advies uit op 31 oktober 2013 met kenmerk 54.161/VR. De Raad merkt op dat artikel 26, lid 2, voorziet in de toepassing van een procedure van wijziging van de bijlagen bij de voorliggende overeenkomst. Dit kan er toe leiden dat België gebonden wordt door dergelijke wijzigingen zonder instemming van de parlementen. Indien de Wetgevende Kamers de grenzen van de toekomstige wijzigingen kennen en uitdrukkelijk aangeven dat ze instemmen met die wijzigingen, bestaat er geen bezwaar. De Raad van State is van mening dat de bijlagen van de voorliggende overeenkomst duidelijk zijn afgebakend. Het ontwerp moet wel worden aangevuld met een bepaling die de regering verplicht om aan het parlement de wijzigingen mee te delen binnen een vastgestelde termijn. Dit biedt het Vlaams Parlement de mogelijkheid aan te geven dat ze een bepaalde wijziging niet goedkeurt. Latere wijzigingen van de bijlagen van de luchtvaartovereenkomst moeten in het Belgisch Staatsblad worden bekendgemaakt.

Het ontwerp van decreet werd in die zin aangepast.

Volgens de Raad van State wordt met de voorlopige toepassing, zoals vastgelegd in artikel 29, lid 2, vooruitgelopen op de instemming met het verdrag door het Vlaams Parlement. Dit is een beperking op het recht van het Vlaams Parlement om vrij te oordelen of het al dan niet zijn instemming kan verlenen. Bovendien kan een overeenkomst in het interne recht geen gevolg hebben vooraleer die instemming is gegeven, hetgeen tot moeilijkheden kan leiden. De Raad van State stelt dat aan de voorlopige toepassing enkel gevolg wordt gegeven in die gevallen waarin er reeds binnen het bestaande juridische kader een voldoende grondslag voor handen is.

De Vlaamse Regering is zich hiervan bewust en tracht dit instemmingsdossier prioritair te behandelen.

4. Inwerkingtreding en voorlopige toepassing

Artikel 29.1 bepaalt dat de overeenkomst in werking treedt één maand na de datum van de laatste nota waarin de partijen meedelen dat hun interne instemmingsprocedure is afgrond.

Overeenkomstig artikel 29.2 komen de partijen overeen dat zij de overeenkomst voorlopig zullen toepassen vanaf de datum van ondertekening, overeenkomstig hun toepasselijke interne procedures en/of binnenlandse wetgeving.

De minister-president van de Vlaamse Regering,
Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid,
Landbouw en Plattelandsbeleid,

Kris PEETERS

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Hilde CREVITS



**Voorontwerp van decreet houdende instemming met de overeenkomst
inzake een gemeenschappelijke luchtvaartruimte tussen
de Europese Unie en haar lidstaten en de Republiek Moldavië,
ondertekend in Brussel op 26 juni 2012**

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de Vlaamse minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw
en Plattelandsbeleid en de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken is ermee belast, in naam
van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te
dienen, waarvan de tekst volgt:

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. De overeenkomst inzake een gemeenschappelijke luchtvaartruimte tussen de Europese Unie en haar lidstaten en de Republiek Moldavië, ondertekend in Brussel op 26 juni 2012, zal volkomen gevolg hebben.

Brussel,

De minister-president van de Vlaamse Regering,
Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid,
Landbouw en Plattelandsbeleid,

Kris PEETERS

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Hilde CREVITS

ONTWERP VAN DECREET

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de Vlaamse minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid en de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken is ermee belast, in naam van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt:

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. Zullen volkomen gevolg hebben:

- 1° de overeenkomst inzake een gemeenschappelijke luchtvaartruimte tussen de Europese Unie en haar lidstaten en de Republiek Moldavië, ondertekend in Brussel op 26 juni 2012;
- 2° de wijzigingen van de Bijlagen bij de Overeenkomst, die beslist zijn overeenkomstig artikel 26, lid 2, van de Overeenkomst.

Brussel, 20 december 2013.

De minister-president van de Vlaamse Regering,
Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid,
Landbouw en Plattelandsbeleid,

Kris PEETERS

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Hilde CREVITS