



Grondwettelijk Hof

**PERSBERICHT
ARREST 165/2023**

Het Hof verwerpt de beroepen tegen de wet van 28 maart 2022 die een taks op het vertrek van passagiers vanaf een Belgische luchthaven invoert

Bij de wet van 28 maart 2022 wordt een taks op het vertrek van passagiers vanaf een Belgische luchthaven ingevoerd. Het bedrag ervan (2 tot 10 euro per passagier) is het hoogst wanneer de eindbestemming op minder dan 500 km is gelegen, om aan te zetten tot het gebruik van minder vervuilende vervoermiddelen dan het vliegtuig. Er wordt in verschillende vrijstellingen voorzien, onder andere voor passagiers die via een Belgische luchthaven vliegen voor een tussenlanding of een aansluitende vlucht. Ryanair, de Belgische Federatie voor Luchtvaart en twee piloten van privévliegthuigen vorderen de vernietiging van die taks.

Het Hof verwerpt de beroepen. Het oordeelt dat de federale wetgever wel degelijk bevoegd was om de bestreden taks aan te nemen. Het Hof is vervolgens van oordeel dat het beginsel van gelijkheid en niet-discriminatie en artikel 15 van het Verdrag van Chicago niet zijn geschonden. De vrijstelling voor transitpassagiers in het bijzonder wordt redelijk verantwoord door het doel van de wetgever om de concurrentiepositie van de Belgische luchthavens als knooppunt van het internationale luchtverkeer te vrijwaren. Ten slotte oordeelt het Hof dat de bestreden wet een billijk evenwicht tot stand brengt tussen de vrijheid van ondernemen en het recht op de bescherming van een gezond leefmilieu.

1. Context van de zaak

Bij de wet van 28 maart 2022 « houdende verlaging van lasten op arbeid » worden een aantal heffingen in het leven geroepen of verhoogd om verlagingen van lasten op arbeid te financieren. Zij voert een **taks op de inscheping van een luchtvaartuig in, die wordt geheven op het vertrek van een passagier vanaf een Belgische luchthaven**. Naast het **budgettaire doel** wordt met die taks een **milieudoelstelling** nagestreefd. Het bedrag van de taks, dat varieert van 2 tot 10 euro per passagier, is het hoogst wanneer de eindbestemming op minder dan 500 km is gelegen, om aan te zetten tot het gebruik van minder vervuilende vervoermiddelen dan het vliegtuig, zoals de trein. De wet voorziet in **verschillende vrijstellingen**. Zo is de taks niet verschuldigd op het vertrek van passagiers die via een Belgische luchthaven vliegen voor een tussenlanding of een aansluitende vlucht. Bovendien is de taks niet van toepassing op, onder meer, militaire luchtvaartuigen of luchtvaartuigen die worden gebruikt voor staatsdiensten, op lokale vluchten met een paramotor, op vluchten zonder tussenlanding van en naar eenzelfde luchthaven en op vluchten die noodzakelijk zijn voor het uitvoeren van een professionele activiteit in het luchtruim.

De luchtvaartmaatschappij Ryanair, de vzw « Fédération Belge d'Aviation - Belgische Federatie voor Luchtvaart » en twee piloten van privévliegthuigen vorderen de vernietiging van die taks.

2. Onderzoek door het Hof

2.1. De bevoegdheidsverdelende regels (B.6-B.14)

Ryanair voert aan dat de bestreden taks inbreuk maakt op de bevoegdheid van de gewesten inzake leefmilieu. Zij is eveneens van mening dat de federale overheid overleg had moeten plegen met de gewestregeringen alvorens de bestreden taks aan te nemen.

Het Hof merkt ten eerste op dat de bestreden taks een **belasting is die door de federale overheid wordt geheven op grond van haar eigen fiscale bevoegdheid**. Het Hof is vervolgens van oordeel dat de bestreden taks de uitoefening, door de gewesten, van hun bevoegdheden inzake leefmilieu niet onmogelijk of overdreven moeilijk maakt. De keuze van de federale wetgever om het gebruik van sommige vervoerswijzen fiscaal te stimuleren, **belet de gewesten niet hun milieubeleid voort te zetten**. De federale beleidsoptie blijkt trouwens complementair aan die van de gewesten, en niet tegenstrijdig ermee. Ten slotte is het Hof van oordeel dat de federale overheid niet ertoe was gehouden vooraf overleg te plegen met de gewestregeringen. De kritiek van Ryanair is dus niet gegrond.

2.2. Het beginsel van gelijkheid en niet-discriminatie en artikel 15 van het Verdrag van Chicago (B.15-B.30 en B.38-B.48)

2.2.1. De identieke behandeling van vluchten vanaf een Belgische luchthaven naar een eindbestemming op meer dan 500 km, ongeacht of het rechtstreekse vluchten dan wel vluchten met een tussenlanding of een aansluitende vlucht op minder dan 500 km betreft

Ryanair bekritiseert het feit dat vluchten vanaf een Belgische luchthaven naar een eindbestemming op meer dan 500 km op dezelfde manier worden belast, ongeacht of het rechtstreekse vluchten dan wel vluchten met een tussenlanding op minder dan 500 km betreft. Het zou discriminerend zijn om vluchten met een totale afstand van minder dan 500 km te belasten tegen een bedrag van 10 euro per passagier om reizigers ertoe aan te zetten de trein te nemen, terwijl de vluchten naar een tussenlanding op minder dan 500 km waarvoor er ook een alternatief per spoor bestaat, niet worden belast omdat zij deel uitmaken van langere trajecten.

Het Hof merkt op dat, om te bepalen of een vlucht wordt onderworpen aan het tarief dat van toepassing is in geval van een bestemming die op minder dan 500 km is gelegen, de afstand tussen de luchthaven Brussel-Nationaal (die steeds wordt beschouwd als het referentiepunt, om te waarborgen dat de taks dezelfde is, ongeacht de Belgische luchthaven van vertrek) en de luchthaven van de eindbestemming moet worden berekend. Zo wordt de vlucht naar een luchthaven op minder dan 500 km om er een tussenlanding te maken of een aansluitende vlucht te nemen, niet afzonderlijk belast. Het Hof beklemtoont dat de aansluitende vlucht of de tussenlanding voor de reiziger geen doel op zich vormt, maar een middel om de eindbestemming te bereiken. Gelet op het doel van de wetgever om minder vervuilende vervoerswijzen dan het vliegtuig te bevoordelen en gelet op de ruime beoordelingsbevoegdheid van de wetgever in fiscale aangelegenheden, is het Hof van oordeel dat **het niet onredelijk is dat bij de berekening van het bedrag van de taks geen rekening wordt gehouden met het feit dat de reis een aansluiting of een tussenlanding op minder dan 500 km omvat**.

2.2.2. Het verschil in behandeling tussen vluchten vanuit een Belgische luchthaven en vluchten die via een Belgische luchthaven verlopen

De verzoekende partijen bekritisieren het verschil in behandeling tussen vluchten vanuit een Belgische luchthaven en vluchten vanuit een buitenlandse luchthaven die via een Belgische luchthaven verlopen.

Het Hof verwerpt die kritiek. Volgens het Hof **verantwoordt het doel van de wetgever om de concurrentiepositie van de Belgische luchthavens als knooppunt van het internationale luchtverkeer te vrijwaren, redelijkerwijs dat de taks niet verschuldigd is op het vertrek van passagiers die via een Belgische luchthaven vliegen voor een tussenlanding of een aansluitende vlucht.**

2.2.3. Artikel 15 van het Verdrag van Chicago

De verzoekende partijen voeren aan dat de bestreden taks artikel 15 van het Verdrag van Chicago van 7 december 1944 inzake de internationale burgerluchtvaart schendt.

Het Hof merkt op dat artikel 15 van het Verdrag van Chicago verbiedt om buitenlandse luchtvaartuigen aan taksen te onderwerpen die enkel worden geheven omdat zij over het grondgebied vliegen, het grondgebied binnenvliegen of eruit vertrekken. Volgens het Hof beoogt die bepaling discriminaties tussen nationale en buitenlandse luchtvaartuigen te verbieden en te vermijden dat afbreuk wordt gedaan aan de mogelijkheden voor de luchtvaartmaatschappijen om met elkaar te concurreren. Bovendien houdt het gebruik van de term « enkele » in dat het de bedragen zijn die uitsluitend als inreis-, uitreis- of transitrechten worden geheven die verboden zijn. De heffingen waarmee een doel van milieubescherming wordt nagestreefd en die verband houden met de afgelegde afstand zijn toegestaan, voor zover zij niet discriminerend zijn. Het Hof stelt vast dat **met de bestreden taks een doel van milieubescherming wordt nagestreefd, dat het bedrag ervan varieert naargelang van de afgelegde afstand en dat de buitenlandse luchtvaartuigen eraan worden onderworpen zoals de nationale luchtvaartuigen.** Het Hof besluit daaruit dat **artikel 15 van het Verdrag van Chicago niet is geschonden.**

2.2.4. De recreatieve vluchten

De Belgische Federatie voor Luchtvaart en de twee piloten van privévliegtuigen klagen aan dat de bestreden wet de luchtvaartmaatschappijen en de sector van de recreatieve luchtvaart op dezelfde wijze behandelt. Zij bekritisieren ook het verschil in behandeling tussen de verschillende categorieën van vluchten die een vrijstelling genieten en de recreatieve vluchten, die er geen genieten.

Het Hof merkt eerst op dat de taks enkel verschuldigd is wanneer passagiers worden vervoerd, met dien verstande dat geen rekening wordt gehouden met het boordpersoneel, met inbegrip van de piloot. Recreatieve vluchten zonder passagiers worden bijgevolg niet aan de taks onderworpen. Vervolgens, gelet op de vrijstelling voor vluchten zonder tussenlanding van en naar eenzelfde luchthaven, worden recreatieve vluchten met passagiers die terugkeren naar de luchthaven van vertrek, evenmin belast. Ten slotte is het Hof van oordeel dat de wetgever recreatieve vluchten die een passagier vervoeren van punt A naar punt B, redelijkerwijs gelijk mocht stellen met vluchten met vervoer van passagiers.

Het Hof is vervolgens van oordeel dat de verschillende bekritiseerde vrijstellingen redelijk verantwoord zijn.

2.3. De vrijheid van ondernemen (B.31-B.37)

Ryanair voert aan dat de bestreden taks op onevenredige wijze afbreuk doet aan de vrijheid van ondernemen van de luchtvaartmaatschappijen.

Het Hof brengt in herinnering dat de vrijheid van ondernemen niet absoluut is. Zij belet niet dat de wetgever de economische bedrijvigheid van personen en ondernemingen regelt. De wetgever zou pas onredelijk optreden indien hij de vrijheid van ondernemen zou beperken zonder dat daartoe enige noodzaak bestaat of indien die beperking onevenredig zou zijn met het nagestreefde doel.

Het Hof is van oordeel dat de wetgever, gelet op de bedragen van de taks en op de verschillende vrijstellingen, een **billijk evenwicht** tot stand heeft gebracht **tussen de vrijheid van ondernemen en het recht op de bescherming van een gezond leefmilieu**.

3. Besluit

Het Hof verwerpt de beroepen.

Het Grondwettelijk Hof is het rechtscollege dat waakt over de inachtneming van de Grondwet door de verschillende wetgevers in België. Het Hof kan wetten, decreten en ordonnanties vernietigen, ongrondwettig verklaren en schorsen wegens schending van een fundamenteel grondrecht of een bevoegdheidsverdelende regel.

Dit persbericht, opgesteld door de cel « media » van het Hof, bindt het Grondwettelijk Hof niet. De [tekst van het arrest](#) is te vinden op de webstek van het Grondwettelijk Hof.

Contactpersonen voor de pers : [Frank Meersschaut](#) | 0475/325.218 | [Tim Souverijns](#) | 02/500.12.21 | [Thomas Leys](#) | 02/500.12.60

Volg het Hof via Twitter [@ConstCourtBE](#)