

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: Standpuntbepaling van de Vlaamse Regering inzake het ontwerp van koninklijk besluit betreffende de ultralichte motorluchtvaartuigen

Samenvatting

Momenteel is de volgende wetgeving van toepassing voor de ultralichte motorluchtvaartuigen:

- het koninklijk besluit van 25 mei 1999 tot vaststelling van de bijzondere voorwaarden opgelegd voor de toelating tot het luchtverkeer van ultralichte motorluchtvaartuigen;
- het koninklijk besluit van 16 maart 2009 tot vaststelling van de voorwaarden voor de toelating tot het luchtverkeer aan bepaalde luchtvaartuigen die niet beschikken over een bewijs van luchtwaardigheid.

Deze ULM-reglementering is ondertussen achterhaald door de evolutie van de Europese luchtvaartwetgeving en door de technologische ontwikkelingen die plaatsvonden sinds 1999.

Voorliggend ontwerp van KB heeft tot doel een hernieuwd en passend kader te voorzien voor het koninklijk besluit van 25 mei 1999 tot vaststelling van de bijzondere voorwaarden opgelegd voor de toelating tot het luchtverkeer van ultralichte motorluchtvaartuigen, hierbij wordt het KB van 25 mei 1999 opgeheven.

Het koninklijk besluit van 16 maart 2009 tot vaststelling van de voorwaarden voor de toelating tot het luchtverkeer aan bepaalde luchtvaartuigen die niet beschikken over een bewijs van luchtwaardigheid wordt op enkele punten aangepast om de overeenstemming met het voorliggend ontwerp van KB te garanderen.

De Vlaamse Regering beslist positief advies te verlenen aan dit ontwerp van KB.

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Beleidsveld : Mobiliteit.

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

Er zijn geen relevante vorige beslissingen van de Vlaamse Regering en ook geen bijhorende (strategische) adviezen.

Het advies van de Inspectie van Financiën van 7 november 2023.

2. INHOUD

2.1. Context

Bij brief d.d. 20 september 2023 vroeg de federale Minister van Mobiliteit om, in toepassing van het Protocol van 24 april 2001, binnen een termijn van 60 kalenderdagen vanaf ontvangst van de brief advies uit te brengen over het ontwerp van koninklijk besluit betreffende de ultralichte motorluchtvaartuigen (ULM).

Overeenkomstig artikel 6, §4, 3° en 4° van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming van de instellingen (verder BWHI) worden de Gewestregeringen betrokken bij “het ontwerpen van de regels van de algemene politie met uitzondering van de regels van politie over het verkeer op waterwegen bedoeld in §1, X, 10°, en de reglementering op het verkeer en vervoer, alsook van de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen”, en bij “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”.

2.2. Algemene bespreking

2.2.1. Kader

Momenteel is de volgende wetgeving van toepassing voor de ultralichte motorluchtvaartuigen:

- het koninklijk besluit van 25 mei 1999 tot vaststelling van de bijzondere voorwaarden opgelegd voor de toelating tot het luchtverkeer van ultralichte motorluchtvaartuigen;
- het koninklijk besluit van 16 maart 2009 tot vaststelling van de voorwaarden voor de toelating tot het luchtverkeer aan bepaalde luchtvaartuigen die niet beschikken over een bewijs van luchtwaardigheid.

Deze ULM-reglementering is ondertussen achterhaald door de evolutie van de Europese luchtvaartwetgeving en door de technologische ontwikkelingen die plaatsvonden sinds 1999.

Voorliggend ontwerp van KB heeft tot doel een hernieuwd en passend kader te voorzien voor het koninklijk besluit van 25 mei 1999 tot vaststelling van de bijzondere voorwaarden opgelegd voor de toelating tot het luchtverkeer van ultralichte motorluchtvaartuigen, hierbij wordt het KB van 25 mei 1999 opgeheven.

Het koninklijk besluit van 16 maart 2009 tot vaststelling van de voorwaarden voor de toelating tot het luchtverkeer aan bepaalde luchtvaartuigen die niet beschikken over een bewijs van luchtwaardigheid wordt op enkele punten aangepast om de overeenstemming met het voorliggend ontwerp van KB te garanderen.

2.2.2. Hoofdstukken

In de hoofdstukken 1 t.e.m. 11 van het ontwerp van KB komen de volgende onderwerpen aan bod:

1. definities en algemene bepalingen;
2. registratie;
3. toelating tot het luchtverkeer;
4. permanente luchtwaardigheid;
5. boorddocumenten;
6. besturing;

7. luchtverkeersregels;
8. verantwoordelijkheden van de gezagvoerder;
9. commerciële vluchtuitvoering;
10. administratieve maatregelen;
11. slotbepalingen.

2.2.3. Positief advies van de Belgische ULM Federatie

De luchtvaartwetgeving is grotendeels geharmoniseerd op Europees vlak (EU/EASA¹) en op wereldniveau (ICAO²). Deze wetgeving laat echter toe dat voor een aantal activiteiten nationale wetgeving van toepassing is. Dat is o.m. het geval voor de technische vereisten en vliegvergunningen voor ULM-toestellen. Bepaalde aspecten van deze ULM-vluchten zijn evenwel onderworpen aan Europese regels, o.m. inzake het gebruik van het luchtruim (SERA³).

De huidige ULM-reglementering is al een hele tijd fel achterhaald door de evolutie van de Europese luchtvaartwetgeving en door de technologische ontwikkelingen die plaatsvonden sinds 1999.

Dat schaaft zowel de Belgische luchtvaartindustrie als alle activiteiten die hiermee verbonden zijn in Vlaanderen en Wallonië. Zo zijn er in België 2 belangrijke bedrijven die moeilijkheden ondervinden om hun toestellen te laten inschrijven omdat de reglementering niet up-to-date is: het Vlaams-Tsjechisch bedrijf VL3 en het Waals helikopter en dronebedrijf Dynali. Veel Belgische ULM-piloten verkiezen een toestel in het buitenland in te schrijven en opleiding te volgen in het buitenland.

Het voorgestelde KB is een nodige aanpassing t.o.v. het KB van 1999 op verschillende vlakken :

ULM toestellen

Het maximumgewicht wordt opgetrokken tot 600 kg en alle klassen van ULM toestellen (vliegtuig, gyrocopter⁴, deltaplane motorised⁵ en helikopter) worden toegelaten. Hiermee wordt de Belgische wetgeving geharmoniseerd met de andere Europese landen en kunnen ook de moderne ULM-toestellen in België worden geregistreerd. De nood om toestellen buitenlands te registreren verdwijnt.

Opleiding en licentie

De opleiding en het behoud van de ULM-licentie wordt uniformer met de EASA PPL⁶-licenties. De oefenvergunning wordt afgeschaft zodat leerlingen makkelijker de stap tot piloot kunnen zetten. Het medisch attest wordt vervangen door een EASA standaard attest. De licentie is onbeperkt geldig maar recente ervaring is vereist, parallel aan een EASA PPL-licentie. De theoretische opleiding is verder uitgebreid met vakken van de PPL-opleiding. Extra voorrechten (slepen van zwevers, complex aircraft, etc.) worden ingevoerd net als ratings bij een PPL-licentie. Dit zorgt voor een betere harmonisering tussen beide licenties. Ook de voorwaarden voor de opleiding tot instructeur en examiner en het behoud van deze rechten zijn duidelijker gedefinieerd.

¹ European Aviation Safety Agency

² International Civil Aviation Organization

³ Standardised European Rules of the Air

⁴ Autogiro: ULM die in de vlucht wordt ondersteund door de reacties van de lucht op één of meer rotors die vrij rond nagenoeg verticale assen draaien.

⁵ Ultralicht gemotoriseerd vliegtuig van het type "deltavleugel" (hierna DPM): ULM waarvan de controle in vlucht gebeurt door een verplaatsing van het zwaartepunt uitgevoerd door de piloot.

⁶ Private Pilot License

Luchtverkeerregels

Het aantal uitzonderingen op luchtverkeersregels voor ULM's is sterk verminderd: enkel de Europese SERA-regels zijn van toepassing. Enkel VFR⁷-verkeer is toegelaten en ULM's volgen net dezelfde regels als EASA-toestellen voor het gebruik van het luchtruim. Ook dit is beter afgestemd op de omringende landen en voorkomt verwarring bij buitenlandse piloten.

Conclusie

Het voorgestelde ontwerp van KB is een grote stap voorwaarts: de Belgische wetgeving wordt meer uniform met de wetgeving in de andere Europese landen en de ULM-opleiding en licentie loopt meer parallel met de EASA PPL-licentie. ULM-vliegen is een ecologische manier van vliegen en gaat gepaard met een relatief laag verbruik van niet-loodhoudende benzine en relatief weinig geluidshinder. Dit voorgestelde KB vormt de basis om een ecologisch manier van sportvliegen in België te garanderen, de Belgische ULM Federatie kan dus een positief advies geven bij dit ontwerp van KB.

2.2.4. Beoordeling op bevoegdheid

Inleiding

Krachtens artikel 6, §4, 3° en 4° van de Bijzondere Wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen en volgens artikel 3 van het protocol van 24 april 2001, wordt het ontwerp van koninklijk besluit betreffende de ultralichte motorvliegtuigen voorgelegd aan de gewestregeringen.

Het ontwerp van koninklijk besluit betreffende de ultralichte motorluchtvaartuigen regelt verschillende aangelegenheden en modaliteiten omtrent de kleine motorluchtvaartuigen. Het betreft de types luchtvaartuigen die doorgaans gebruikt wordt voor het geven van opleidingen en initiaties, het slepen van zweefvliegtuigen en hobbyvluchten.

Voorliggend ontwerp van koninklijk besluit heft het koninklijk besluit van 25 mei 1999 tot vaststelling van de bijzondere voorwaarden opgelegd voor de toelating tot het luchtverkeer van ultralichte motorluchtvaartuig op. Het voorliggend ontwerp van KB vervangt het voornoemd koninklijk besluit van 25 mei 1999 integraal. Via het ontwerp van koninklijk besluit betreffende de ultralichte motorluchtvaartuigen, voorziet de federale overheid specifieke regelgeving voor de ultralichte motorluchtvaartuigen. De volgende aspecten komen hierbij aan bod :

- De registratieplicht voor ultralichte motorluchtvaartuigen, het bijhorende register en modaliteiten.
- De toelating tot het luchtverkeer, in het bijzonder de luchtvaartpas, en de boorddocumenten.
- De permanente luchtvaardigheid van de ultralichte motorluchtvaartuigen, in het bijzonder de uitrustings-, constructie- en onderhoudsvorschriften, alsook de inspectie van die voorschriften.
- De certificering van bestuurders van ultralichte motorluchtvaartuigen, alsook de voorwaarden, examens en modaliteiten voor de "leerling-piloot".
- De luchtverkeersregels voor de ultralichte motorluchtvaartuigen.
- De beperking van de commerciële vluchtuitvoeringen met ultralichte motorluchtvaartuigen tot volgende activiteiten: opleidingen, initiaties, het slepen van zweefvliegtuigen en het voeren van reclame op het luchtframe.

Algemene opmerkingen in verband met de bevoegdheden

De Gewesten zijn krachtens artikel 6, §1, X, 7° BWHI bevoegd voor de uitrusting en de uitbating van de luchthavens en de openbare vliegvelden, met uitzondering van de luchthaven Brussel-Nationaal.

⁷ Visual Flight Rules

Aangelegenheden die niet uitdrukkelijk door of krachtens de Grondwet aan enige macht zijn toegewezen, berusten bij de federale wetgevende macht. De federale overheid blijft aldus integraal bevoegd voor de reglementering van de luchtwaardigheid, inschrijving en veiligheidsinspectie van luchtvaartuigen en het opstellen van de regels van de algemene politie, met inbegrip van de luchtverkeersregels.

Ofschoon de gewesten bevoegd zijn voor de uitrusting en de uitbating van de luchthavens en de openbare vliegvelden, blijft de federale overheid integraal bevoegd voor regels betreffende de organisatie en de uitwerking van de veiligheid van het luchtverkeer op deze regionale luchthavens en de openbare vliegvelden.

Concrete bevoegdheidsscreening

De federale overheid is exclusief bevoegd voor de reglementering van de inschrijving van luchtvaartuigen. De bepalingen omtrent de registratieplicht, het register en de modaliteiten daarvan, behandelen dus een federale aangelegenheid.

De federale overheid is eveneens exclusief bevoegd voor de reglementering van de luchtvaardigheid en de veiligheidsinspectie, alsook de regels van algemene politie. De bepalingen inzake de permanente luchtvaardigheid, de inspectie op de technische voorschriften, de boorddocumenten, de certificering van de piloot, de modaliteiten van de piloot-leerling en de luchtverkeersregels, behandelen dus een federale aangelegenheid.

Het beperken van de commerciële vluchtuitvoeringen met ULM's is, gelet op de aard van de bij het ontwerp van koninklijk besluit geregelde materie, een impliciete bevoegdheid die inherent verbonden is aan de reglementering van de veiligheid inzake luchtvaart, wat een exclusief federale bevoegdheid is. De beperking van de economische activiteiten die gevoerd mogen worden met ultralichte motorluchtvaartuigen raakt zodoende niet aan de gewestelijke bevoegdheden.

Geen van de bepalingen in het voorliggend ontwerp van koninklijk besluit betreffende de ultralichte motorluchtvaartuigen regelt de uitrusting of de uitbating van de luchthavens of openbare vliegvelden.

De federale overheid blijft voorts integraal bevoegd voor de regels betreffende de veiligheid en het luchtverkeer op de regionale luchthavens en openbare vliegvelden. Dat de bepalingen in het voorliggend ontwerp van koninklijk besluit ook van toepassing zijn op motorluchtvaartuigen die zich bevinden of activiteiten uitvoeren op regionale luchthavens of de openbare vliegvelden, doet geen afbreuk aan de exclusief federale bevoegdheid in deze materie. Gezien het exclusief federale karakter is er geen sprake van bevoegdheidsoverschrijdende bepalingen.

2.2.5. Inhoudelijke opmerkingen

Er zijn geen inhoudelijke opmerkingen.

2.2.6. Tekstuele opmerkingen

In artikel 45, §4 dient 'worden aanvaarden' vervangen te worden door 'worden aanvaard'.
In artikel 59 en 61 wordt het begrip 'variabele spoed' (vertaling van 'hélice à pas variable') vermeld. Deze vertaling lijkt niet helemaal correct te zijn.
De tekst in Artikel 105 §1 is niet helemaal duidelijk.

2.3. Conclusie

Het voorliggende ontwerp van koninklijk besluit betreffende de ultralichte motorluchtvaartuigen heeft een exclusief federaal karakter en bevat geen bevoegdheidsoverschrijdende bepalingen. Er wordt aldus een positief advies verleend.

3. BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

Het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op de begroting van de Vlaamse Gemeenschap. Dit wordt bevestigd door het advies van de Inspectie van Financiën van 7 november 2023 (dat als bijlage bij deze nota is gevoegd).

Het akkoord van de minister, bevoegd voor de begroting, moet dus niet worden ingewonnen.

B. ESR-TOETS

Niet van toepassing.

C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op het personeelsbestand en de personeelsbudgetten, zodat het akkoord van de Vlaamse minister, bevoegd voor de interne dienstverlening van de Vlaamse overheid, niet vereist is.

D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

"a. personeel: het voorstel heeft geen weerslag op gebied van personeelsinzet"

"b. werkingsuitgaven: het voorstel heeft geen weerslag op de lopende uitgaven"

"c. investeringen en schulden : het voorstel heeft geen investeringen als gevolg"

"d. ontvangsten: het voorstel resulteert niet in bijkomende ontvangsten"

"e. conclusie: het voorstel heeft geen weerslag op de lokale en provinciale besturen"

4. VERDER TRAJECT

Aangezien er geen sprake is van een regelgevend initiatief van de Vlaamse overheid, is er voor deze nota aan de Vlaamse Regering geen wetgevingstechnisch advies of taalkundig advies vereist. JoKER is hier tevens niet van toepassing.

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1° positief advies te verlenen aan dit ontwerp van koninklijk besluit betreffende de ultralichte motorluchtvaartuigen;

2° de heer minister-president van de Vlaamse Regering te gelasten deze beslissing ter kennis te brengen van de federale overheid.

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Lydia PEETERS

Bijlagen:

- Schrijven van federaal minister van Mobiliteit Georges Gilkinet van 20 september 2023
- Ontwerp van koninklijk besluit betreffende de ultralichte motorluchtvaartuigen
- Advies van de Inspectie van Financiën dd. 7 november 2023