

# BELGISCHE SENAAAT

---

ZITTING 2007-2008

---

20 FEBRUARI 2008

---

## Wetsvoorstel tot instelling van een solidariteitsheffing op vliegtickets

(Ingediend door de dames Marleen Temmerman en Olga Zrihen)

---

### TOELICHTING

---

Met de Millenniumverklaring en de acht in dat verband aangenomen doelstellingen (1) hebben de lidstaten van de Verenigde Naties de handen in elkaar geslagen om de ontwikkeling te bevorderen en de armoede tegen 2015 tot de helft terug te brengen.

Het gaat om een uniek initiatief, zowel wat de aangewende methode (gedeelde verantwoordelijkheid en evaluatie), als wat de bijzonder ambitieuze doeleinden betreft. Desondanks heeft het enige glans verloren. Het rapport « Investing in Development », dat in januari 2005 werd bekendgemaakt en namens 265 deskundigen door professor Jeffrey Sachs aan Kofi Annan werd aangeboden, stelt onomwonden dat de Millenniumdoelstellingen zonder bijkomende financiële inspanningen niet kunnen worden gehaald tegen 2015.

Het lijkt weliswaar geen twijfel meer dat het ontwikkelingsvraagstuk een krachtadig en resultaatgericht antwoord vergt, alsook dat de verwezenlijking van de Millenniumdoelstellingen ter bestrijding van de armoede bovenaan op de agenda staat van de internationale gemeenschap; desondanks kunnen vraagtekens worden geplaatst bij de concrete maatregelen en de middelen die sommige actoren er veil voor hebben.

---

(1) Extreme honger en armoede terugdringen; basisonderwijs voor alle kinderen instellen; de gendergelijkheid en de autonomie van vrouwen bevorderen; de kindersterfte omlaag brengen; de moederzorg verbeteren; HIV/aids, malaria en andere ziekten bestrijden; duurzame ontwikkeling veiligstellen; een mondiaal partnerschap voor ontwikkeling tot stand brengen.

# SÉNAT DE BELGIQUE

---

SESSION DE 2007-2008

---

20 FÉVRIER 2008

---

## Proposition de loi visant à instaurer une contribution de solidarité sur les billets d'avion

(Déposée par Mmes Marleen Temmerman et Olga Zrihen)

---

### DÉVELOPPEMENTS

---

La Déclaration du millénaire et les huit objectifs (1) adoptés dans la foulée ont rassemblé les États membres des Nations unies autour d'un même projet : faire progresser le développement et réduire de moitié la pauvreté d'ici 2015.

Cette initiative sans précédent, tant par la méthode (partage des responsabilités et évaluation) que par l'ambition de ses objectifs, a néanmoins perdu quelque peu de ses couleurs. Le rapport du « Projet objectifs du millénaire », publié en janvier 2005 et rendu au nom de 265 chercheurs par Jeffrey Sachs à Kofi Annan, l'atteste sans ambages : sans nouveaux efforts financiers supplémentaires, il sera impossible de réaliser les objectifs d'ici 2015.

Même si la nécessité d'appréhender avec force et résultat la question du développement ne fait plus aucun doute et que la réalisation des objectifs du millénaire (ODM) pour éradiquer la pauvreté est une priorité de l'agenda de la communauté internationale, on peut s'interroger sur les dispositifs et les moyens avancés par certains acteurs peuvent être questionnés.

---

(1) Réduire l'extrême pauvreté et la faim; assurer l'éducation primaire pour tous; promouvoir l'égalité des sexes et l'autonomisation des femmes; réduire la mortalité infantile; améliorer la santé maternelle; combattre le VIH/sida, le paludisme et d'autres maladies; assurer un environnement durable; et mettre en place un partenariat mondial pour le développement.

Zo is iedereen het er wel over eens dat moet worden gezocht naar bijkomende financieringswijzen voor de ontwikkeling van die landen, maar tot op vandaag is het onmogelijk gebleken evenveel eensgezindheid te bereiken over een concreet voorstel. De Tobin-taks bijvoorbeeld, die ons land heeft goedgekeurd, of een heffing op de wapenhandel dan wel op aardolie, wordt door onvoldoende landen gedragen om effect te kunnen sorteren. Het ene voorstel ligt onder vuur omdat het kennelijk te ingewikkeld is, terwijl een ander dan weer wordt verworpen omdat het belangen betreft die door sommigen essentieel worden geacht.

Tal van regeringen zijn zich ervan bewust dat, zelfs wanneer zij 0,7% van het BBP als overheidssteun aan ontwikkeling besteden, de Millenniumdoelstellingen nauwelijks haalbaar zijn. Daarom zijn zij rond de tafel gaan zitten om nieuwe bijkomende financieringsbronnen voor de ontwikkeling te vinden. Op 14 september 2005, in de marge van de Top die werd georganiseerd om de voortgang van de Millenniumdoelstellingen te evalueren, hebben 70 Staten een verklaring aangenomen over de nieuwe financieringsvormen van de ontwikkelingshulp.

Aangevoerd door Algerije, Duitsland, Brazilië, Chili, Spanje en Frankrijk, heeft die groep nagegaan welke internationale heffingen kunnen worden ingesteld om ontwikkelingsprojecten te financieren. Er werden een aantal denkpistes naar voren geschoven, waarbij ruim aandacht werd besteed aan een heffing op vliegtickets, met het oog op de bestrijding van aids en pandemieën. Vervolgens stelde Frankrijk een solidariteitsheffing op vliegtickets.

De solidariteitsheffing zal 1 euro bedragen voor een binnenlandse en een intracommunautaire vlucht, en 10 euro voor vluchten naar alle andere landen, telkens in economy class. Voor vluchten in eerste klas en in business class zullen die bedragen met factor 10 worden vermenigvuldigd.

Op 28 februari en 1 maart 2006 heeft Frankrijk in Parijs een Top georganiseerd over de nieuwe bronnen ter financiering van de ontwikkelingshulp, om de stand van zaken op te maken en andere Staten ervan te overtuigen eveneens een heffing op vliegtickets in te stellen. Op die Top, waaraan 93 landen deelnamen, hebben 11 landen te kennen gegeven dat zij van plan zijn het Franse voorbeeld te volgen: Brazilië, Chili, Cyprus, de Democratische Republiek Congo, Ivoorkust, Jordanië, Luxemburg, Madagascar, Mauritius, Nicaragua en Noorwegen.

Andere landen, waaronder België, verkiezen de evaluatie van het proefproject af te wachten vooraleer zij beslissen die solidariteitsheffing op vliegtickets al dan niet in te stellen. Bovendien gaan in België stemmen op om die heffing vrijblijvend te houden, opdat alle lidstaten van de Europese Unie met het initiatief kunnen instemmen.

Ainsi, au-delà de l'unanimité qui entoure les discours sur la recherche de moyens de financement additionnels pour le développement, il est à ce jour impossible de dégager un consensus sur une proposition particulière. La taxe Tobin, par exemple, que notre pays a adoptée, ou une contribution sur la vente d'armes ou sur le pétrole ne rallient pas un nombre suffisant d'États pour pouvoir sortir leurs effets. Notamment parce qu'elles sont critiquées pour leur apparente complexité, refusées parce qu'elles touchent à des intérêts jugés essentiels par certains ...

Néanmoins, un grand nombre de gouvernements, conscients que même en consacrant 0,7% du PIB à l'aide publique au développement, il sera difficile d'atteindre les ODM, se sont rassemblés pour trouver de nouvelles sources additionnelles de financement pour le développement. Le 14 septembre 2005, en marge du sommet d'évaluation de l'avancement des Objectifs du millénaire, 79 États ont adopté une déclaration sur les sources innovantes de financement du développement.

Piloté par l'Algérie, l'Allemagne, le Brésil, le Chili, l'Espagne et la France, ce groupe étudie la mise en œuvre de contributions internationales destinées à financer des projets de développement. Parmi les pistes avancées, une attention particulière a été portée à une contribution prélevée sur les billets d'avion, qui serait destinée à lutter contre le sida et les grandes pandémies. La France, dans la foulée, a instauré une contribution de solidarité sur les billets d'avion.

Cette contribution de solidarité s'élèvera de 1 euro par trajet sur les vols intérieurs et intra-communautaires et à 10 euros pour les vols à destination du reste du monde en classe économique. Ces montants seront multipliés par 10 lorsqu'il s'agira de la première et de la business class.

La France a organisé, les 28 février et 1<sup>er</sup> mars 2006, un Sommet à Paris sur les sources innovantes de financement du développement afin de faire le point et de rallier d'autres États à la mise en œuvre d'une contribution sur les billets d'avions. Lors de ce Sommet, rassemblant 93 États, 11 pays ont affiché leur intention de suivre l'exemple de la France: le Brésil, le Chili, Chypre, la République du Congo, la Côte d'Ivoire, la Jordanie, le Luxembourg, Madagascar, l'Île Maurice, le Nicaragua et la Norvège.

D'autres pays, dont le nôtre, préfèrent attendre une évaluation de cette expérience pilote avant de se prononcer sur l'adoption de cette contribution de solidarité sur les billets d'avion. En outre, certains en Belgique préconisent une approche non obligatoire de cette contribution afin que l'ensemble des États membres de l'Union européenne adoptent l'initiative.

De indieners van dit wetsvoorstel zijn van mening dat het voorstel om de heffing vrijblijvend te houden, alsook het streven om de heffing door alle lidstaten van de Europese Unie te laten aannemen, niet meer is dan een vlucht vooruit om te verdoezelen dat men eigenlijk tegen het idee gekant is.

Als het niet om een verplichte heffing gaat, staat het instellen ervan gelijk aan het vragen van een aalmoes, en doet men een beroep op de goedheid van de reizigers. Bovendien kan aldus de jaarlijkse opbrengst van die heffing onmogelijk worden geraamd, terwijl zulks vereist is om de projecten ter bestrijding van aids en pandemieën optimaal te plannen.

Wachten tot de 25 lidstaten de solidariteitsheffing op vliegtickets hebben aangenomen, staat gelijk met een weigering om voortaan enig ander nieuw proefproject, op eender welk gebied, op te starten; hét kenmerk van een proefproject is nu eenmaal dat de initiatiefnemers ervan het voortouw nemen om te bewijzen dat de maatregel haalbaar is, en vervolgens de twijfelaars over de streep te trekken.

Volgens de Europese Commissie zelf is de solidariteitsheffing op vliegtickets de meest bescheiden heffing van alle internationale taksen, aangezien ze minder hoog zal zijn dan bijvoorbeeld de Tobin-taks. Desondanks geeft ook die Europese instantie toe dat het om een eenvoudige en efficiënte maatregel gaat.

Ook België, dat een pioniersrol speelt in de zoektocht naar nieuwe en bijkomende financieringsbronnen voor ontwikkelingshulp, moet een solidariteitsheffing op vliegtickets instellen.

Het ligt niet alleen in de bedoeling een bijkomende financieringsbron te vinden voor de overheidssteun aan ontwikkelingshulp, maar tevens de gehele internationale gemeenschap te sensibiliseren, niet voor het feit dat meer middelen moeten worden besteed aan ontwikkelingshulp (daarvan is ze immers reeds overtuigd), maar wél voor het feit dat het instellen van een internationale heffing een haalbare maatregel is, die ze het best zou toepassen.

Met dit wetsvoorstel wordt dan ook gepleit voor het instellen van een verplichte heffing op vliegtickets. Zulks is niet alleen eenvoudig en gemakkelijk uitvoerbaar, maar waarborgt tevens de nodige transparantie. De volledige opbrengst ervan zal immers in een Fonds worden gestort dat uitsluitend voor ontwikkelingshulp, meer bepaald voor de verbetering van de gezondheidszorg, zal worden aangewend.

Deze heffing zal de kwantitatieve hulp aan ontwikkelingslanden doen toenemen en ervoor zorgen dat die hulp beter kan worden gepland. Het Fonds moet worden beheerd in coördinatie met andere Staten welke die heffing in de toekomst zullen instellen.

Les auteurs de la présente proposition estiment pour leur part que tant le caractère volontaire que le souhait de voir tous les États membres de l'Union européenne adopter la contribution sont des fuites en avant pour masquer une hostilité à l'idée.

Refuser le caractère obligatoire de la contribution, c'est la placer dans le champ de la charité, c'est appeler au bon cœur des passagers. De plus, il est alors impossible de prévoir les sommes récoltées chaque année, prévision pourtant nécessaire pour déployer au mieux les projets de lutte contre le sida et les grandes pandémies.

Attendre que les 25 adoptent la contribution de solidarité sur les billets d'avion, c'est refuser désormais de s'inscrire dans toute nouvelle expérience pilote de quelque domaine que ce soit; le propre d'une expérience pilote est de constituer une avant-garde afin de prouver la faisabilité de la mesure et de rallier ensuite les réticents à l'expérience.

La contribution de solidarité sur les billets d'avion est, aux dires mêmes de la Commission européenne, la plus modeste des taxes internationales en ce qu'elle ne lèvera pas des fonds aussi importants qu'une taxe Tobin, par exemple. Néanmoins, l'exécutif européen reconnaît aussi la simplicité et l'efficacité de cette mesure.

La Belgique, pionnière dans la recherche des sources innovantes et additionnelles de financement du développement doit, elle aussi, mettre en œuvre une contribution de solidarité sur les billets d'avion.

Il s'agit non seulement de trouver un financement additionnel à l'aide publique au développement mais aussi de sensibiliser l'ensemble de la communauté internationale, non pas à la nécessité d'augmenter les moyens consacrés au développement (elle l'est déjà), mais à la faisabilité, ainsi qu'à la mise en œuvre d'une taxation internationale.

La présente proposition défend dès lors l'instauration d'une contribution obligatoire sur les billets d'avion. Outre la simplicité et la facilité de mise en œuvre, cette formule garantit la transparence. En effet, la totalité des recettes générées sera reversée à un Fonds consacré exclusivement au développement, en particulier dans le domaine de la santé.

Cette contribution permettra d'augmenter le volume et la prévisibilité de l'aide à destination des pays en développement et le Fonds a vocation à être géré de manière coordonnée avec d'autres États qui auront levé la même contribution dans l'avenir.

Deze solidariteitsheffing is al bij al beperkt, zowel voor de reizigers als voor de luchtvaartsector.

Aangezien voor vluchten in economy class slechts 1 euro wordt geheven, en 10 euro voor vluchten in eerste klas en in business class, zullen de reizigers het vliegtuig als vervoermiddel wellicht niet links laten liggen. Bovendien zullen de overstappassagiers die solidariteitsheffing niet hoeven te betalen, om te voorkomen dat onze luchthavens hinder van de maatregel ondervinden. Bovendien zal de heffing lager zijn voor intracommunautaire vluchten, om de impact ervan op de prijs van korte-afstandsvluchten te beperken.

Marleen TEMMERMAN.  
Olga ZRIHEN.

\*  
\* \*

Cette contribution de solidarité est relativement modeste, tant pour le passager que pour le secteur aérien.

En effet, ses montants qui s'élèvent à 1 euro pour les voyages en classe économique et à 10 euros pour ceux qui préfèrent la classe business et la 1ère classe ne risquent pas de détourner de l'avion les passagers. De plus, les passagers en correspondance seront exonérés de cette contribution de solidarité afin d'éviter que nos aéroports ne soient pénalisés par cette mesure, et la contribution pour les billets des vols intracommunautaires sera moins élevée, de tel sorte que le prix des vols de courte distance n'en soit pas trop affecté.

\*  
\* \*

**WETSVOORSTEL**

## Artikel 1

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

## Art. 2

Het gedeelte «32 — Economische Zaken» van de tabel gevoegd bij de organieke wet van 27 december 1990 houdende oprichting van begrotingsfondsen (1) wordt aangevuld met het volgende punt :

«32-13 Solidariteitsfonds voor Ontwikkeling»;

Aard van de toegewezen ontvangsten :

«Solidariteitsheffing op vliegtickets»;

(1) Organieke wet van 27 december 1990 houdende oprichting van begrotingsfondsen, gewijzigd bij de wetten van : — 6 augustus 1993; — 24 december 1993 (programmawet); — 24 december 1993 (wet tot oprichting van begrotingsfondsen en tot wijziging van de organieke wet van 27 december 1990 houdende oprichting van begrotingsfondsen; — 21 december 1994; — 4 april 1995; — 6 april 1995; — 29 april 1996; — 22 februari 1998; — 23 maart 1998; — 5 juli 1998; — 15 januari 1999; — 20 januari 1999; — 5 februari 1999; — 9 februari 1999; — 26 maart 1999; — 22 april 1999; — 3 mei 1999; — 3 december 1999; — 24 december 1999 (wet ter bevordering van de werkgelegenheid); — 10 juli 2000; — 12 augustus 2000; — 2 januari 2001; — 19 juli 2001; — 10 augustus 2001; — 5 september 2001 (bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* van 14 september 2001); — 5 september 2001 (bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* van 15 september 2001); — 30 december 2001; — 19 april 2002; — 26 april 2002; — 2 augustus 2002; — 24 december 2002 (programmawet (I)); — 28 maart 2003; — 8 april 2003; — 22 december 2003; — 4 maart 2004; — 9 juli 2004; — 27 december 2004 (bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* van 31 december 2004); — 27 december 2004 (bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* van 4 maart 2005); — 11 juli 2005; — 20 juli 2005; — 17 september 2005; — 6 december 2005; — 13 december 2005; — 23 december 2005; — 27 december 2005 (wet houdende diverse bepalingen, bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* van 30 december 2005); — 27 december 2005 (programmawet, bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* van 30 december 2005); — Programmawet van 20 juli 2006; — Wet houdende diverse bepalingen van 20 juli 2006 — Wet van 20 juli 2006 betreffende de oprichting en de werking van het Federaal Agentschap voor Geneesmiddelen en Gezondheidsproducten; — Programmawet (I) van 27 december 2006; — Wet houdende diverse bepalingen van 27 december 2006.

**PROPOSITION DE LOI**Article 1<sup>er</sup>

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

## Art. 2

La partie 32 — « Affaires économiques » du tableau annexé à la loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires (1), est complétée par le point suivant :

«32-13 Fonds de solidarité pour le Développement»;

Nature des recettes affectées :

«Contribution de solidarité sur les billets d'avion»;

(1) Loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires, modifiée par les lois du : — 6 août 1993; — 24 décembre 1993 (loi-programme); — 24 décembre 1993 (loi créant des fonds budgétaires et modifiant la loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires; — 21 décembre 1994; — 4 avril 1995; — 6 avril 1995; — 29 avril 1996; — 22 février 1998; — 23 mars 1998; — 5 juillet 1998; — 15 janvier 1999; — 20 janvier 1999; — 5 février 1999; — 9 février 1999; — 26 mars 1999; — 22 avril 1999; — 3 mai 1999; — 3 décembre 1999; — 24 décembre 1999 (loi en vue de la promotion de l'emploi); — 10 juillet 2000; — 12 août 2000; — 2 janvier 2001; — 19 juillet 2001; — 10 août 2001; — 5 septembre 2001 (publiée au *Moniteur belge* du 14 septembre 2001); — 5 septembre 2001 (publiée au *Moniteur belge* du 15 septembre 2001); — 30 décembre 2001; — 19 avril 2002; — 26 avril 2002; — 2 août 2002; — 24 décembre 2002 (loi-programme (I)); — 28 mars 2003; — 8 avril 2003; — 22 décembre 2003; — 4 mars 2004; — 9 juillet 2004; — 27 décembre 2004 (publiée au *Moniteur belge* du 31 décembre 2004); — 27 décembre 2004 (publiée au *Moniteur belge* du 4 mars 2005); — 11 juillet 2005; — 20 juillet 2005; — 17 septembre 2005; — 6 décembre 2005; — 13 décembre 2005; — 23 décembre 2005; — 27 décembre 2005 (loi portant des dispositions diverses, publiée au *Moniteur belge* du 30 décembre 2005); — 27 décembre 2005 (loi-programme, publiée au *Moniteur belge* du 30 décembre 2005). — Loi-programme du 20 juillet 2006; — Loi portant des dispositions diverses du 20 juillet 2006; — Loi du 20 juillet 2006 relative à la création et au fonctionnement de l'Agence fédérale des médicaments et des produits de santé; — Loi-programme (I) du 27 décembre 2006; — Loi portant des dispositions diverses du 27 décembre 2006.

Aard van de gemachtigde uitgaven :

«Uitgaven die bijdragen tot de financiering van ontwikkelingshulp op het gebied van de gezondheidszorg, meer bepaald voor de bestrijding van aids en pandemieën.».

### Art. 3

In het Wetboek diverse rechten en taksen, worden Titel IX, alsook artikel 151, ingetrokken bij het koninklijk besluit nr. 5 van 22 augustus 1934, hersteld in de volgende lezing :

«Titel IX : Solidariteitsheffing op vliegtickets

Art. 151. — Iedere aankoop van een vliegticket door een passagier die in België aan boord gaat, is onderworpen aan een solidariteitsheffing, die integraal zal worden gestort aan het Solidariteitsfonds voor Ontwikkeling, opgenomen in de tabel gevoegd bij de organieke wet van 27 december 1990 houdende oprichting van begrotingsfondsen.

Het bedrag van de solidariteitsheffing op vliegtickets is vastgesteld als volgt :

— 1 euro voor vluchten in economy class naar een land dat tot de Europese Economische Ruimte behoort;

— 4 euro voor vluchten in economy class naar een land dat niet tot de Europese Economische Ruimte behoort;

— 10 euro voor een vlucht in business class, in eerste klas, of in een daarmee gelijkgestelde categorie, naar een land dat tot de Europese Economische Ruimte behoort;

— 40 euro voor een vlucht in business class, in eerste klas, of in een daarmee gelijkgestelde categorie, naar een land dat niet tot de Europese Economische Ruimte behoort.

De Koning past de in het voormelde lid vermelde bedragen jaarlijks aan de index van de consumptieprijzen aan.

De solidariteitsheffing op vliegtickets wordt geïnd op grond van de eindbestemming van de reiziger.

De solidariteitsheffing op vliegtickets geldt niet voor de overstappassagiers. Een overstappassagier is een persoon die aan de volgende drie voorwaarden voldoet :

— hij is geland op de betrokken luchthaven dan wel op een luchthaven die behoort tot hetzelfde luchthavensysteem volgens de verordening (EEG) nr. 2408/92 van de Raad van 23 juli 1992 betreffende

Nature des dépenses autorisées :

«Dépenses contribuant au financement des pays en développement dans le domaine de la santé, notamment pour la lutte contre le sida et les grandes pandémies.».

### Art. 3

Dans le Code des droits et taxes divers, le Titre IX, ainsi que l'article 151, abrogés par l'arrêté royal n° 5 du 22 août 1934, sont rétablis dans la rédaction suivante :

«Titre IX : Contribution de solidarité sur les billets d'avion»

Art. 151. — Chaque achat par un passager embarquant en Belgique d'un billet d'avion est soumis à une contribution de solidarité qui sera reversée intégralement au Fonds de solidarité pour le développement, inclus dans le tableau annexé à la loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires.

Le montant de la contribution de solidarité sur les billets d'avion est fixé comme suit :

— 1 euro pour les vols en classe économique à destination d'un pays faisant partie de l'espace économique européen;

— 4 euros pour les vols en classe économique à destination d'un pays ne faisant pas partie de l'espace économique européen;

— 10 euros pour un voyage en classe « affaires », en première classe, ou en catégorie équivalente, à destination d'un pays faisant partie de l'espace économique européen;

— 40 euros pour un voyage en classe « affaires », en première classe, ou en catégorie équivalente, à destination d'un pays ne faisant pas partie de l'espace économique européen.

Le Roi adapte annuellement les montants visés à l'alinéa précédent à l'indice des prix à la consommation.

La contribution de solidarité sur les billets d'avion est perçue selon la destination finale du passager.

La contribution de solidarité sur les billets d'avion ne peut être perçue pour les passagers en correspondance. Est considéré comme passager en correspondance celui qui remplit les trois conditions suivantes :

— l'arrivée a eu lieu par voie aérienne sur l'aéroport considéré ou sur un aéroport faisant partie du même système aéroportuaire au sens du règlement CEE n° 2408/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant

de toegang van communautaire luchtvaartmaatschappijen tot intracommunautaire luchtroutes;

— de maximale tijdsspanne tussen het tijdstip van aankomst en dat van vertrek bedraagt volgens de geplande uurregeling niet meer dan 24 uren;

— de luchthaven van eindbestemming is niet dezelfde als die van oorspronkelijk vertrek en behoort niet tot hetzelfde luchthavensysteem.

De solidariteitsheffing wordt door de reiziger betaald op het ogenblik dat hij zijn vliegticket aankoopt.

De solidariteitsheffingen worden maandelijks aan het voormelde Solidariteitsfonds voor Ontwikkeling gestort, overeenkomstig de door de Koning bepaalde uitvoeringsregels. ».

19 februari 2008.

Marleen TEMMERMAN.  
Olga ZRIHEN.

l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires;

— le délai maximum entre les heures programmées respectives de l'arrivée et du départ n'excède pas 24 heures;

— l'aéroport de destination finale est distinct de celui de provenance initiale et ne fait pas partie du même système aéroportuaire.

La contribution de solidarité est payée au moment de l'achat par le passager de son billet d'avion.

Les contributions de solidarité sont versées chaque mois au Fonds de solidarité pour le Développement précité, selon les modalités définies par le Roi. ».

19 février 2008.