

Beleidsondersteunende paper

***DE CONCURRENTIEKRACHT VAN
DE LUCHTVAARTSECTOR:
Inzichten inzake loonkosten,
pilotenopleiding en het btw-
regime op de georganiseerde
reissector***

December 2012

Franziska Kupfer, Katrien De Langhe, Sérgio Domingues,
Christa Sys, Eddy Van de Voorde, Thierry Vanelslander

Wettelijk depotnummer: D/2012/11.528/14

Steunpunt Goederen- en personenvervoer (MOBILO)

Prinsstraat 13

B-2000 Antwerpen

Tel.: -32-3-265 41 50

Fax: -32-3-265 43 95

steunpuntmobilo@ua.ac.be

<http://www.steunpuntmobilo.be>

DE CONCURRENTIEKRACHT VAN DE LUCHTVAARTSECTOR: *Inzichten inzake loonkosten, pilotenopleiding en het btw- regime op de georganiseerde reissector*

Het Steunpunt Goederen- en personenvervoer (MOBILO) doet beleidsrelevant onderzoek in het domein van transport en logistiek. Het is een samenwerkingsverband van het Departement Transport en Ruimtelijke Economie van de Universiteit Antwerpen en het Departement MOBI – Transport en Logistiek van de Vrije Universiteit Brussel. Het Steunpunt Goederen- en personenvervoer wordt financieel ondersteund door de coördinerende minister Ingrid Lieten, viceminister-president van de Vlaamse Regering en Vlaams minister van Innovatie en Overheidsinvesteringen, Media en Armoedebestrijding en Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, de functioneel aansturende en functioneel bevoegde minister.

De auteurs danken de leden van de werkgroep ‘Concurrentiekracht en Level Playing Field’ binnen Flanders Air Transport Network voor hun waardevolle inbreng in de voorliggende beleidsondersteunende paper.



Inhoudsopgave

Lijst van figuren	3
Lijst van tabellen	3
1 Inleiding	4
2 Marktsituatie en - actoren	7
3 Loonkosten	13
3.1 Kaderen van de problematiek	13
3.2 Internationale vergelijking loonkosten	15
3.3 Mogelijke oplossingen voor de hoge loonkosten van het vliegend personeel in België	19
3.3.1 (Gedeeltelijke) vrijstelling van bedrijfsvoorheffing.....	19
3.3.2 Erkenning als ploegen- en nachtarbeid.....	20
3.3.3 Speciaal fiscaal statuut voor vliegend personeel	20
3.3.4 Herintroductie van de Circulaires van 1970 en 1975.....	20
3.3.5 Expat-regime voor piloten.....	21
3.3.6 Herinvoering van de gedeeltelijke vrijstelling van aanvullende pensioensbijdrage voor vliegend personeel	21
3.4 Bespreking van de problematiek, mogelijke oplossingen en stand van zaken	21
4 Pilotenopleiding	23
4.1 Uitgangspunt	23
4.2 Probleem 1: Kostprijs/studiefinanciering van de pilotenopleiding.....	25
4.2.1 Overheidsbijdragen, taksen en vergoedingen	25
4.2.2 Mogelijke verlaging van opleidingskosten: erkenning van vluchten in moderne ULM's.....	30
4.2.3 Internationale vergelijking van opleidingsstarieven tot lijnpiloot (geïntegreerd ATPL).....	30
4.2.4 Mogelijke oplossingen voor de financiering: garantie- en waarborgfondsen	32
4.3 Probleem 2: Ruimte voor trainingsvluchten binnen de pilotenopleiding.....	36
5 Btw-regime op de georganiseerde reissector in België	37
5.1 Uitgangspunt	37
5.2 Probleemstelling	37
5.3 Stand van zaken.....	38
5.4 Gevolgen.....	39
5.5 Mogelijke oplossingen.....	39
6 Conclusies en aanbevelingen	40
7 Bibliografie	41

Lijst van figuren

Figuur 1: Evolutie luchttrafiek voor passagiers en vracht (1975 - 2011).....	4
Figuur 2: Marktvoorspellingen 2011-2031	7
Figuur 3: Luchthavenactoren	9
Figuur 4: Luchthavenactoren met betrekking tot cargo	11
Figuur 5: Speciale pensioenbijdragen van cabinepersoneel en piloten tussen 1999 en 2010	14
Figuur 6: Door de waarborgregeling gerealiseerd waarborgbedrag, kredietbedrag en	
investeringsbedrag	36

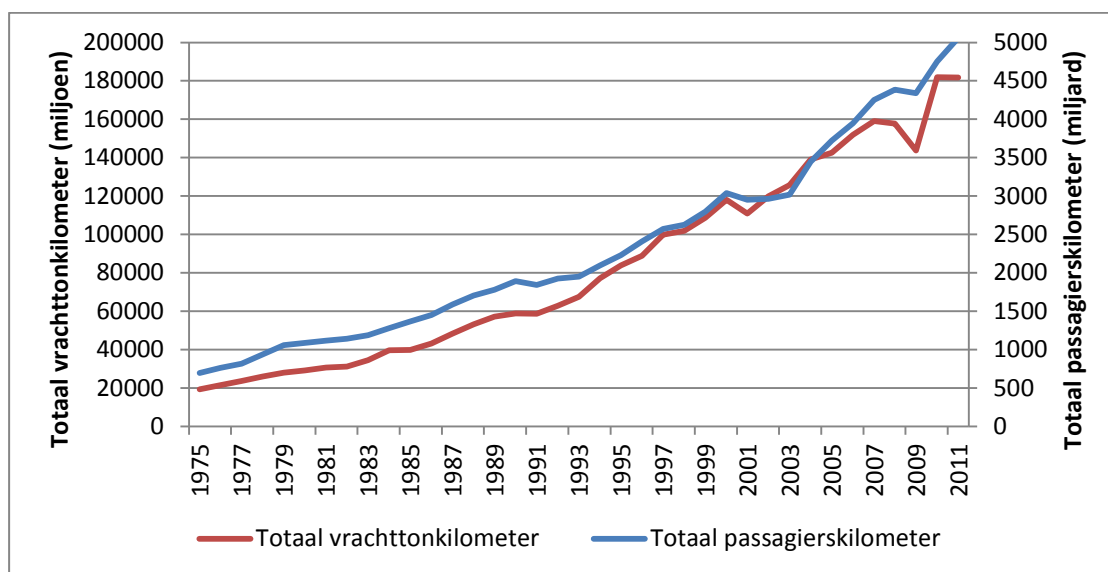
Lijst van tabellen

Tabel 1: Voorspelling vraag en aanbod vliegtuigen	8
Tabel 2: Aandeel cabinepersoneel versus piloten in speciale pensioenbijdrage.....	15
Tabel 3: Vergelijking loonkosten Luxemburg, Ierland, Groot-Brittannië en België (2007)	16
Tabel 4: Berekening van de loonkost in Duitsland (2010).....	17
Tabel 5: Berekening loonkost Frankrijk (2010)	18
Tabel 6: Overzicht pilotenopleidingen in België (2010)	24
Tabel 7: Berekening aandeel "taksen" in de pilotenopleiding	26
Tabel 8: Overzicht taxatie op brandstof in de luchtvaart in de EU (2012)	28
Tabel 9: Internationale vergelijking kosten ATPL-opleiding (2011/2012).....	31

1 Inleiding

Het luchtvervoer vormt een cruciaal onderdeel van zowel goederen- als personenvervoer. Wil de luchtvaartsector een performant en duurzaam transportsysteem uitbouwen en onderhouden, dan is een uitstekende kwaliteit van primordiaal belang. De stijgende trafiek in passagiers- alsook goederenvervoer van de laatste 35 jaren noodzaakt de hele luchtvaartsector verder mee te evolueren. Figuur 1 toont het globaal stijgend verloop van het luchtverkeer over de periode 1975-2011.

Figuur 1: Evolutie luchttrafiek voor passagiers en vracht (1975 - 2011)



Bron: ICAO (verschillende jaargangen)

Ook de (lucht-)vervoerssector van de **Europese Unie** wordt geconfronteerd met stijgende trafiekcijfers. Deze en de sinds de jaren '90 gedereguleerde markt zorgen voor een toenemende concurrentie. Vooral het debat betreffende (on)eerlijke concurrentie binnen deze sector trekt vandaag veel aandacht en daarom genieten de concurrentievoorwaarden momenteel ook bijzondere aandacht van de Europese Commissie. In het Witboek Transport van de Europese Commissie (2011) staan onder andere enkele doelstellingen beschreven die de transportsector in Europa moet realiseren. Zo moeten er bijvoorbeeld wereldwijd gelijke concurrentievoorwaarden komen voor reizen over lange afstand en intercontinentaal goederenvervoer. Hierbij wordt concreet vermeld dat de luchtvaart over een beter luchtverkeersbeheer moet beschikken. Dit moet onder andere een concurrentievoordeel garanderen. Verder moeten er in de sector degelijke banen en arbeidsvoorwaarden zijn, aangezien het personeel een essentieel onderdeel is van een hoogwaardig

vervoerssysteem. Het concurrentievermogen en de sociale aspecten moeten met elkaar overeenstemmen. Tot slot onderzoekt de Europese Commissie voorstellen om een grotere samenhang tussen verschillende elementen van de vervoersfiscaliteit tot stand te brengen, zo ook voor de luchtvaart (Europese Commissie, 2011).

Ook **Vlaanderen** kent de behoefte aan gelijke concurrentievoorwaarden ten opzichte van het buitenland. Luchthavens vormen immers, net zoals dat het geval is voor zeehavens, voor Vlaanderen economische poorten, die samen met de luchtvaart een welvaartscreërend karakter vertonen¹. De luchtvaartsector met de luchthavens en de daar gevestigde bedrijven vormen immers samen een directe bron van inkomen en werkgelegenheid. Voor veel ondernemingen is een efficiënt passagiers- en vrachttransport dan ook cruciaal om op een succesvolle wijze te kunnen concurreren in een geglobaliseerde en vooral competitiever wordende wereldmarkt.

De concurrentiekracht en concurrentiepositie van de luchtvaartsector moet dan ook behouden en liefst versterkt worden. Om dit te bereiken werden in 2010 tijdens een vierkante tafel met een aantal belangrijke actoren uit de Belgische luchtvaartsector enkele potentiële knelpunten geïdentificeerd. Hierbij horen bijvoorbeeld de problematiek van een *level playing field* en de opleiding van piloten. Ook het Flanders Air Transport Network (gekend onder de afkorting FAN)², dat met de vierkante tafel werd opgericht, besteedt zijn aandacht onder andere aan het verstevigen van de concurrentiepositie van de Vlaamse luchtvaartsector.

Het is dan ook interessant en nuttig om enkele aandachtspunten met betrekking tot de concurrentiekracht van de luchtvaartsector diepgaander te onderzoeken.

¹ Dit past binnen Vlaanderen in Actie (ViA). Dit toekomstproject voor Vlaanderen heeft als doel tegen 2020 Vlaanderen te laten uitmunten als een economisch innovatieve, duurzame en sociaal warme samenleving. Binnen dit project werden zeven doorbraken geformuleerd, die vervolgens zijn omgezet in 20 concrete doelstellingen in het Pact 2020. Eén van de doelstellingen betreft de economische poorten van Vlaanderen (ViA, 2012; Flanders Logistics, 2012a).

² Voor meer informatie over FAN: zie www.flanderslogistics.be.

ONDERZOEKSDOMEIN

Om de concurrentiekracht van de luchtvaart te versterken wordt gestreefd naar een internationaal *level playing field*. Daarin passen de definiëring en remediëring van mistoestanden onder meer op het vlak van de arbeidsmarkt (bv. de verloning en de fiscaliteit) en de opleiding van piloten (bv. de problematiek rond de financiering van de opleiding voor kandidaat-piloten en de uitvlagging ervan) (Flanders Logistics, 2012b en 2012c). Meer bepaald vormen de loonkostenproblematiek, de pilotenopleidingen en de btw-regeling in de reissector het onderzoeksdomein van de voorliggende beleidsondersteunende paper. Deze drie thema's die de concurrentiepositie van de Belgische luchtvaartsector kunnen beïnvloeden, worden achtereenvolgens geschetst en mogelijke oplossingen worden aangereikt. Hiertoe werden literatuuronderzoek en interviews met bevoorrechte getuigen³ uitgevoerd. Deze beleidsondersteunende paper focust dus op de Belgische luchtvaartsector.

De structuur van deze beleidspaper is als volgt. De tweede sectie van deze beleidsondersteunende paper beschrijft beknopt de marktsituatie. Vervolgens wordt een overzicht gegeven over de loonkostenproblematiek in de luchtvaartsector in Vlaanderen in sectie 3. Sectie 4 bekijkt de pilotenopleiding in Vlaanderen en vergelijkt deze met enkele opleidingen in het buitenland. In sectie 5 wordt de btw-regeling op de georganiseerde reissector in België besproken. In Sectie 6 volgt de eindconclusie. Deze sectie bevat ook enkele aanbevelingen die in de nabije toekomst een aanzet kunnen vormen voor beleidsbeslissingen.

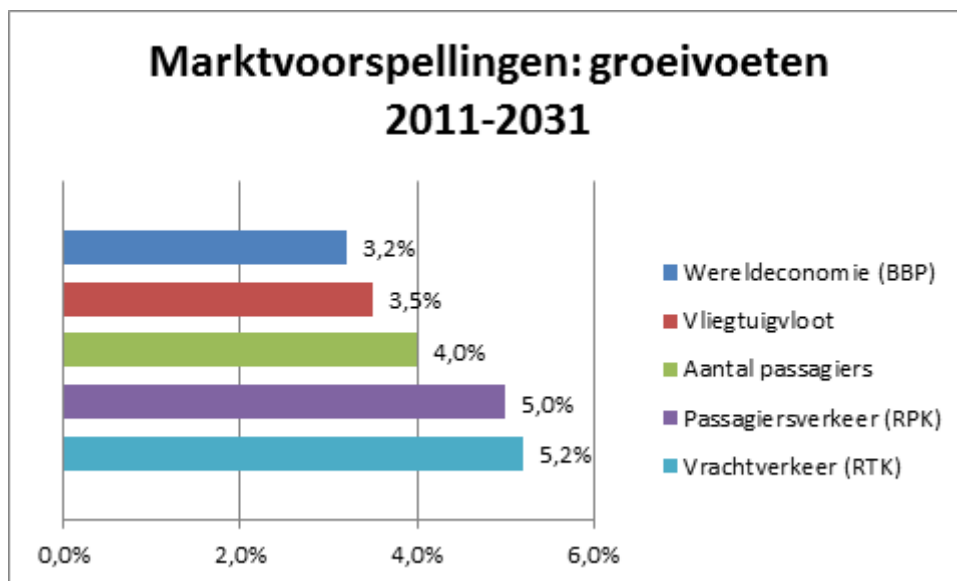
³ Alsook discussies tijdens de FAN werkgroep 2.

2 Marktsituatie en -actoren

Om de concurrentiekracht van de luchtvaart te onderzoeken, is het belangrijk om eerst de trends in de sector te beschouwen. Figuur 2 geeft de marktvoorspellingen van de wereldeconomie, de vliegtuigvloot, het aantal passagiers alsook het passagiers- en vrachtverkeer weer. De groeivoeten over de periode 2011-2031 suggereren duidelijk dat de stijgende trafiek zich verder zal zetten, zowel voor passagiers- (*revenue passenger kilometer* of RPK) als voor vrachtverkeer (*revenue ton kilometer* of RTK)⁴.

Boeing (2012) voorspelt in zijn marktstudies bijvoorbeeld dat tegen 2031 de vliegtuigvloot jaarlijks met 3,5% zal stijgen ten opzichte van 2011, het aantal passagiers met 4,0%, het passagiersverkeer (*revenue passenger kilometer* of RPK) met 5,0% en het vrachtverkeer (*revenue ton kilometer* of RTK) met 5,2%; dit terwijl het mondiale BBP slechts verwacht wordt om jaarlijks toe te nemen met 3,2%.

Figuur 2: Marktvoorspellingen 2011-2031



Bron: Eigen samenstelling gebaseerd op Boeing (2012)

⁴ Er moet echter worden opgemerkt dat de cijfers van de vliegtuigconstructeurs zoals bv. Boeing of Airbus vertekend kunnen zijn. Door de commerciële aard van deze bedrijven kunnen de toekomstige ontwikkelingen mogelijk overschat zijn.

De voorspellingen van Airbus liggen in dezelfde lijn. Over de periode 2011-2031 wordt respectievelijk een jaarlijkse stijging van de vliegtuigvloot met 5,76% en van het passagiersverkeer met 4,7% verwacht (eigen berekeningen op basis van data afkomstig van Airbus, 2012). Het mondiale BBP wordt tussen 2011 en 2031 verwacht te stijgen van ongeveer 54.000 miljoen USD in 2011 tot ongeveer 97.000 miljoen USD in 2031, wat een iets lichtere stijging is dan diegene door Boeing voorspeld (Airbus, 2011).

De verwachte trafiekgroei alsook het grote belang dat veel bedrijven en sectoren aan een goede bereikbaarheid via de lucht en daarmee aan een goed netwerk hechten (zie bv. Malina, Schwab & Wollersheim, 2008), weerspiegelen zich in de vraag naar en het aanbod van vliegtuigen. Tabel 1 geeft een overzicht van de evolutie van het aantal vliegtuigen volgens vliegtuigtype (Boeing, 2012).

Tabel 1: Voorspelling vraag en aanbod vliegtuigen

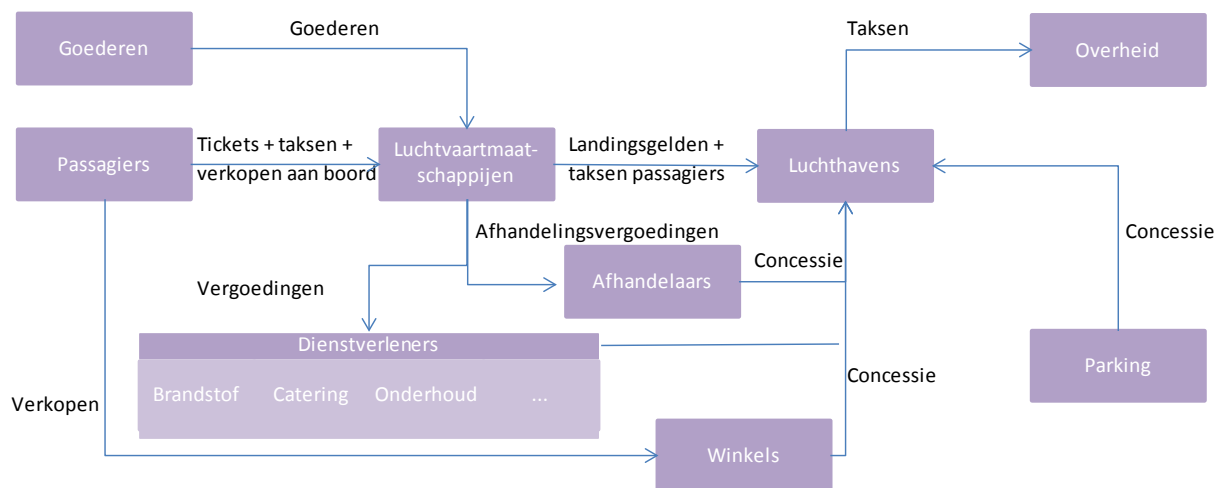
Grootte	Aantal vliegtuigen in 2011	Aantal vliegtuigen in 2031	Procentuele verandering	Nieuwe vliegtuigen tot 2031	Waarde (Miljard\$)
Zeer groot	790	1.030	+30,38%	790	280
Twin-aisle (2 gangpaden)	3.710	9.110	+145,55%	7.950	2.080
Single-aisle (1 gangpad)	12.610	27.430	+117,53%	23.240	2.030
Regionale jet	2.780	2.210	-20,50%	2.020	80
Totaal	19.890	39.780	+100%	34.000	4.470

Bron: Eigen samenstelling gebaseerd op Boeing (2012)

De luchtvaart ontwikkelt zich bovendien binnen een internationaal kader, dat constant evolueert. Bijgevolg is het ook noodzakelijk voor de Vlaamse economie dat bepaalde investeringen (van technologische/sociale aard) in de sector en de luchthavens worden uitgevoerd. Luchthavens moeten bijvoorbeeld ook in de toekomst hun poortfunctie kunnen blijven vervullen (Meersman, e.a., 2012).

Kortom, de huidige trend wijst erop dat de luchtvaart in zijn geheel en daarmee ook de luchthavens zullen groeien. De luchtvaartketen is soms echter zo complex dat mogelijk slechts een aantal partners groeien en anderen verliezen. Bijgevolg ziet de toekomst er niet voor alle actoren even goed uit. Het *playing field* hierbij is de luchttransportketen, waarbij vele actoren wederzijdse relaties hebben. De luchtvaartmaatschappijen ervaren momenteel lagere opbrengsten en hogere kosten; terwijl de luchthavens meer succes ervaren dankzij verschillende inkomstenstromen. De dienstverleners kennen dan weer een meer genuanceerd financieel beeld. Dit toont aan dat het *playing field* verschillend is voor verschillende actoren. Wanneer enkel naar de luchthavens gekeken wordt, als onderdeel van de luchtvaartketen, dan valt op dat deze geëvolueerd zijn van infrastructuurverlener naar een commercieel bedrijf dat meerdere diensten aanbiedt. Perez (2012) onderscheidt drie belangrijke klanten: de luchtvaartactoren (bv. luchtvaartmaatschappijen, reisagenten,...), individuen (passagiers, werknemers,...) en commerciële handel (kleinhandel, andere luchthavens,...). Daarnaast bestaan er ook nog andere belanghebbenden, wiens activiteiten indirect iets met de luchthaven te maken hebben, zoals bijvoorbeeld overheden (Perez, 2012). Een overzicht van de luchthavenactoren in het algemeen, alsook de financiële transacties, is te zien in Figuur 3.

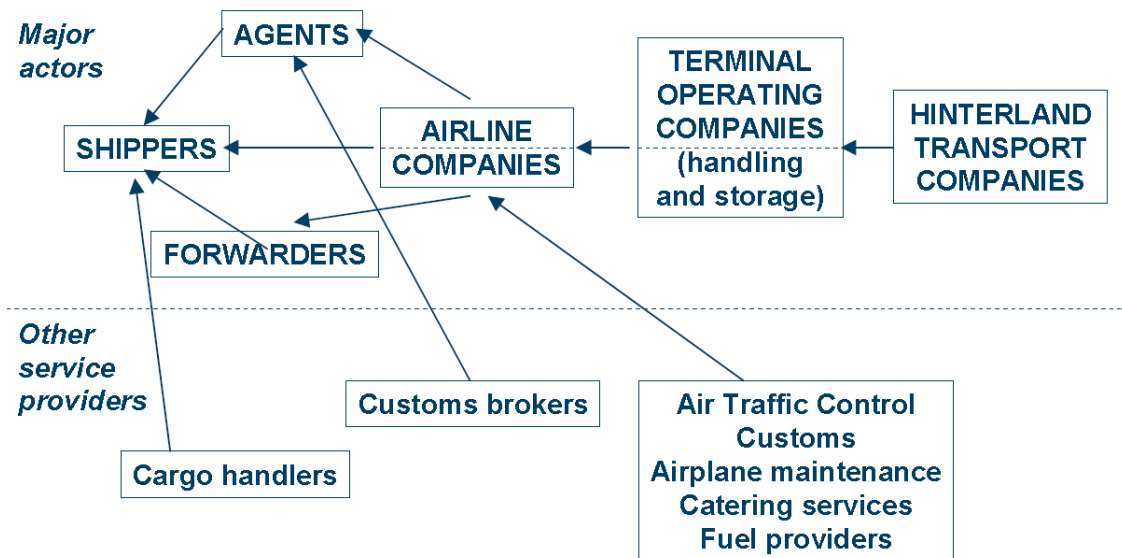
Figuur 3: Luchthavenactoren



Bron: Macário & Van de Voorde (2012)

Figuur 4 geeft daarentegen een specifiek voorbeeld van luchthavenactoren met betrekking tot cargo.

Figuur 4: Luchthavenactoren met betrekking tot cargo



Bron: Meersman, e.a. (2008, p.77)

Niet enkel in de luchtvaartsector in het algemeen maar ook binnen en tussen luchthavens in het bijzonder is concurrentie een belangrijk aandachtspunt. Hier kan men verschillende vormen van luchthavenconcurrentie onderscheiden. Ten eerste is er concurrentie bij het aantrekken van luchtvaartmaatschappijen (specifiek voor cargo: zie bijvoorbeeld Kupfer *e.a.*, 2012). Vervolgens willen luchthavens een zo groot mogelijke *catchment area* hebben, waarin ze passagiers kunnen aantrekken die vanuit het hele land en zelfs vanuit buurlanden komen. Daarnaast heerst er concurrentie op het vlak van transit- en inkomende trafiek. Luchthavens willen immers de favoriete bestemming worden van reizigers. Tot slot moet ook de internationale concurrentie, de concurrentie op het vlak van financiering (bv. het aantrekken van belanghebbenden) en de concurrentie met andere transportmodi in aanmerking genomen worden (Perez, 2012; Brakel, 2012).

Concrete concurrentieverstorende elementen voor luchthavens in België zijn bijvoorbeeld verschillende vormen van directe en indirecte overheidssubsidiëring (Vlaamse Luchthavencommissie, 2012). De concurrentieverstorende elementen voor de luchtvaartsector in het algemeen situeren zich dan weer in de verschillen in het arbeidsrecht en de fiscale- en sociale wetgeving voor het vliegend personeel in vergelijking met het buitenland.

Bijgevolg is het duidelijk dat er nood is aan een *level playing field*. Door het internationale karakter van de luchtvaart is vooral de behoefte aan gelijke concurrentievoorwaarden ten opzichte van het buitenland zeer groot. Wanneer gekeken wordt naar de **arbeidsmarkt**, dan valt het bijvoorbeeld op dat de loonhandicap van de piloten enerzijds en het vinden van geschikt personeel anderzijds pijnpunten vormen, terwijl ook de hoge kostprijs van de pilotenopleiding en het gebrek aan plaats voor trainingsvluchten aandachtspunten zijn. De loonkostenproblematiek is belangrijk in het kader van de attractiviteit van België of Vlaanderen voor luchtvaartmaatschappijen met het oog op de locatie van hun hoofdkantoren. De pilotenopleiding moet kunnen voldoen aan de groei van de luchtvaarttrafiek en aan het stijgend aantal vliegtuigen (Kupfer *e.a.*, 2011).

3 Loonkosten

In deze sectie wordt gefocust op de loonkostenproblematiek. Eerst wordt de loonproblematiek gekaderd. In een tweede sectie wordt een internationale vergelijking gemaakt tussen de loonkosten in enkele Europese landen. Sectie 3 bespreekt enkele mogelijke oplossingen om de hoge loonkosten van het vliegend personeel in België te verlagen. In de laatste sectie worden mogelijke oplossingen geconcretiseerd.

3.1 Kaderen van de problematiek

Een aandachtspunt in België is de hoge loonkost. Deze hoge loonkost kan de concurrentiepositie van België als thuisbasis van luchtvaartmaatschappijen negatief beïnvloeden. Er zijn enerzijds maatregelen nodig om te voorkomen dat nog meer activiteiten binnen de luchtvaartsector naar het buitenland worden verhuisd en anderzijds om nieuwe activiteiten aan te trekken.

Terwijl in andere industrieën de algemene dubbelbelastingverdragen gelden en belastingen in het land van tewerkstelling worden betaald, is in deze verdragen voor de luchtvaartsector een uitzondering opgenomen. Door het internationale karakter van de luchtvaart moeten belastingen voor piloten en vliegend personeel niet in het land van tewerkstelling of woonst worden betaald, maar in het land van de maatschappelijke hoofdzetel van de luchtvaartmaatschappij. Dit brengt een concurrentievervalsing met zich mee, doordat luchtvaartmaatschappijen die in hetzelfde land opereren, verschillende loonkosten voor hun vliegend personeel kunnen hebben.

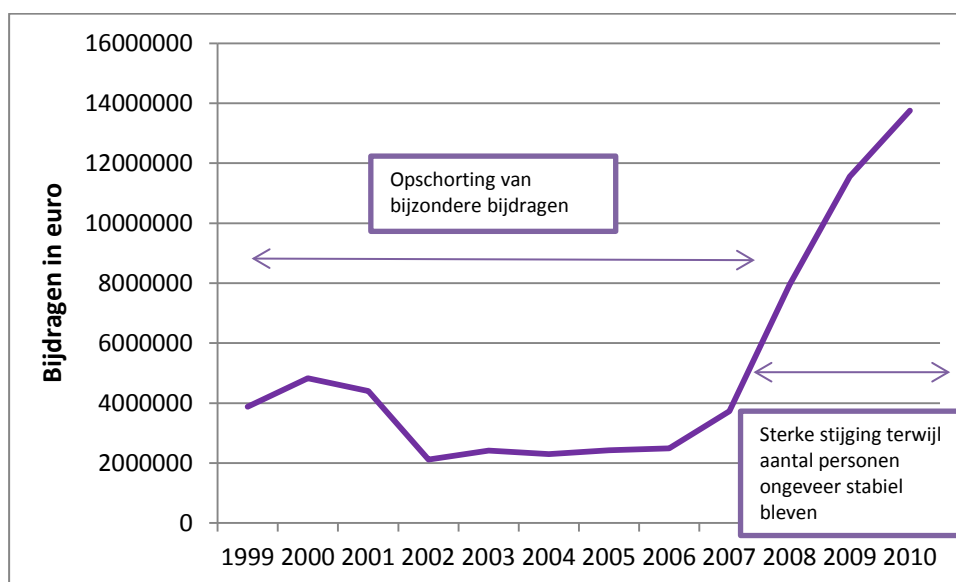
Een deel van het loonkostenprobleem in België zijn ook de sociale bijdragen van het vliegend personeel, die kunnen oplopen tot 50% van het brutoloon. Dit heeft te maken met een bijzondere bijdrage voor de sociale zekerheid van het vliegend personeel die moet worden betaald omwille van speciale regelingen voor personeelsleden van de burgerluchtvaart. Het Koninklijk Besluit van 3 november 1969 en het Koninklijk Besluit nr. 50 van 24 oktober 1967 bepalen deze bijzondere regelingen m.b.t. het ingaan van het pensioenrecht en het rust- en overlevingspensioen. Zo is bijvoorbeeld al een pensionering mogelijk vanaf 55 jaar of zelfs vroeger in het geval van een loopbaan van 30 jaar (piloten) of 34 jaar (cabinepersoneel). Het personeel van de burgerluchtvaart heeft vanaf die leeftijd recht op een volledig pensioen à rato van 1/30^{ste} per jaar tewerkstelling voor piloten en 1/34^{ste} voor cabinepersoneel (met bewijs van respectievelijk 20 of 23 jaar hoofdzakelijke tewerkstelling als lid van het stuurpersoneel/cabinepersoneel). Het pensioenbedrag van het vliegend

personeel is bovendien hoger dan dit van een werknemer omwille van hogere loongrenzen (Rijksdienst voor Pensioenen, 2011b).

De extra bijdrage werd dus gebruikt om deze speciale maatregelen te financieren. In 1968 bedroeg het bijdragepercentage dat bovenop het normale percentage betaald moest worden 30%. Dit percentage werd omwille van de verhoogde arbeidskosten die uit de extra bijdragen voortvloeiden, stelselmatig verlaagd (Rijksdienst voor Pensioenen, 2011c). In 1995 werd dan een uitzonderingsmaatregel ingevoerd, die de bijzondere bijdragen helemaal opschortte. De uitzonderingsmaatregel liep echter op 1 juli 2007 af (Baker & McKenzie, 2007).

Figuur 5 toont de speciale pensioensbijdragen voor de jaren 1999 tot 2010. In de figuur is duidelijk het einde van de uitzonderingsmaatregel in 2007 te zien. Bovendien is er sinds 2007 door de stelselmatige herinvoering van de speciale pensioensbijdrage over 3 jaar een zeer sterke stijging in de speciale pensioensbijdragen vast te stellen, hoewel het aantal personen dat de bijdragen moet betalen, relatief stabiel is gebleven (zie ook tabel 2). Terwijl het vliegend personeel in 2007 gemiddeld 1.300 euro per persoon per jaar betaalde, was deze bijdrage in 2010 toegenomen tot meer dan 4.600 euro.

Figuur 5: Speciale pensioenbijdragen van cabinepersoneel en piloten tussen 1999 en 2010



Bron: Eigen samenstelling gebaseerd op data afkomstig van de Rijksdienst voor Pensioenen (2011a)

Verder wordt de impact van het faillissement van Sabena in 2001 duidelijk, nl. de pensioenbijdragen halveren tussen 2001 en 2002 en ook het aantal piloten en het cabinepersoneel in België daalt met meer dan de helft.

Tabel 2 : Aandeel cabinepersoneel versus piloten in speciale pensioensbijdrage

Jaar	Aantal	% cabinepersoneel	% piloten
1999	5.058	69,65%	30,35%
2000	5.467	68,98%	31,02%
2001	5.426	67,21%	32,79%
2002	2.657	58,56%	41,44%
2003	2.633	57,35%	42,65%
2004	2.701	57,72%	42,28%
2005	2.563	57,20%	42,80%
2006	2.718	55,30%	44,70%
2007	2.886	53,85%	46,15%
2008	3.039	57,88%	42,12%
2009	2.991	53,83%	46,17%
2010	2.951	55,17%	44,83%

Bron: Rijksdienst voor Pensioenen (2011a)

In 2010 werd door 2.951 personen meer dan 13,75 miljoen euro aan bijzondere pensioenbijdragen betaald, wat gemiddeld neerkomt op 4.658 euro per persoon. In de laatste 5 jaren waren gemiddeld 55% van de betalers cabinepersoneel en 45% piloten.

Naast een concurrentievertekening dragen de hoge loonkosten bij tot het feit dat piloten gericht solliciteren om als zelfstandige te werken. Het gevaar ervan is dat zij in een statuut van schijnzelfstandigheid terecht komen. Een andere manier voor de piloten om een hoger nettoloon te verkrijgen, is te kiezen voor een buitenlands statuut.

3.2 Internationale vergelijking loonkosten

Bij een vergelijking van de loonkosten tussen verschillende landen wordt duidelijk dat België betreffende de loonkosten een concurrentieel nadeel heeft.

Tabel 3 toont de verschillen tussen de brutokosten van de werkgever en het nettoloon van de werknemer. Om de verschillen eenvoudiger te kunnen vergelijken werd bij de berekeningen een fictief brutoloon van 100.000 euro per jaar verondersteld. De resultaten tonen aan dat het verschil

tussen de brutokosten van de werkgever en het nettoloon van de werknemer in België bijna dubbel zo groot is als in landen zoals Luxemburg, Ierland en Groot-Brittannië.

Tabel 3: Vergelijking loonkosten Luxemburg, Ierland, Groot-Brittannië en België (2007)

	Luxemburg	Ierland	Groot-Brittannië	België
Bruto loon	€ 100.000,00	€ 100.000,00	€ 100.000,00	€ 100.000,00
Sociale zekerheidsbijdrage werkgever	€ 11.509,00	€ 10.750,00	€ 10.626,86	€ 38.375,00
Sociale zekerheidsbijdrage werknemer	€ 10.788,00	€ 3.820,00	€ 5.254,10	€ 18.717,00
Inkomstenbelasting (Income tax liability)	€ 17.059,00	€ 26.577,00	€ 26.617,58	€ 34.987,55
Netto loon	€ 72.153,00	€ 69.603,00	€ 68.128,32	€ 46.295,45
Bruto kost voor werkgever	€ 111.509,00	€ 110.750,00	€ 110.626,86	€ 138.375,00
Verskil tussen brutokost werkgever en netto loon van werknemer	€ 39.356,00	€ 41.147,00	€ 42.498,54	€ 92.079,55

Bron: Baker & McKenzie (2007)

Bij een update van bovenstaande berekeningen zouden voor België twee tegenovergestelde ontwikkelingen te zien zijn. Aan de ene kant is door de geleidelijke herinvoering van de bijzondere pensioenbijdrage voor piloten en het cabinepersoneel de sociale zekerheidsbijdrage in de laatste jaren gestegen. Aan de andere kant is door het toenemende werken met ploegen- en tijdsarbeid (zie punt 3.3.2) de inkomensbelasting gedaald. Een geüpdatete berekening van de loonkosten voor België zou moeten aantonen in hoeverre deze twee tegenstrijdige ontwikkelingen tot een vermindering van het verschil tussen de brutokost van de werkgever en het nettoloon van de werknemer zouden leiden. Het feit dat de berekeningen in 2007 werden gemaakt, dus op een tijdstip waar de bijzondere pensioenbijdragen nog niet helemaal heringevoerd waren, toont ook aan dat het probleem niet enkel bij deze bijdragen ligt. Een andere reden voor de hoge loonkost en vooral van de hoge sociale zekerheidsbijdrage van het vliegend personeel is dat in veel landen een plafond voor sociale bijdragen wordt toegepast. In België is dit niet het geval, waardoor piloten, die tot de hogere inkomensklassen behoren, in België veel hogere sociale bijdragen moeten betalen dan in andere landen.

Naast de voorgaande vergelijking tussen Luxemburg, Ierland, Groot-Brittannië en België, die in opdracht van de Belgian Air Transport Association (BATA) door Baker & McKenzie in 2007 werd uitgevoerd, werd ook getracht om de loonkosten in andere belangrijke Europese landen te berekenen. Hiervoor werd een beroep gedaan op de data die op het moment van de berekening beschikbaar waren. De berekeningen kunnen echter maar als een benadering gezien worden, en

kunnen bovendien niet als volledig worden beschouwd. De loonkosten in **Duitsland** werden aan de hand van een fictieve boeking in een boekhoudprogramma gedaan. Tabel 4 geeft de berekening van de loonkost voor Duitsland in 2010 weer, gebaseerd op een brutoloon van 100.000 euro voor een ongehuwde werknemer zonder kinderen.

Tabel 4: Berekening van de loonkost in Duitsland (2010)

Brutoloon	€100.000
Sociale zekerheidsbijdrage werkgever	€12.028
Sociale zekerheidsbijdrage werknemer	€11.597
Inkomensbelasting (Income tax liability)⁵	€32.518
Nettoloon	€55.884
Brutokost voor werkgever	€112.028
Vershil tussen brutokost werkgever en nettoloon van werknemer	€56.143

Bron: Eigen samenstelling

Bij de berekening kon echter geen rekening worden gehouden met de specifieke bepalingen voor de luchtvaart, omdat informatie voor de specifieke berekeningen hieromtrent ontbreekt. Zo werd bijvoorbeeld de toeslag voor nacht-, weekend- en ploegenwerk niet in de berekeningen opgenomen. Deze kan ofwel per gepresteerd uur of forfaitair aan de werknemer betaald worden. De toeslag voor nacht-, weekend- en ploegenwerk is vooral voordelig voor de werknemer, omdat deze enkel onderhevig is aan een beperkte sociale zekerheidsbijdrage. Bij Lufthansa bijvoorbeeld werd in 2010 een toeslag van 16,3% van het basisloon aan de werknemer gegeven. Het percentage kan echter van bedrijf tot bedrijf verschillen.

De berekening van de loonkost in Duitsland vergelijken met de berekeningen van BATA voor de andere landen is moeilijk omdat het ten eerste over berekeningen van twee verschillende jaren (2007 versus 2010) gaat. Bovendien zijn niet alle voordelen zoals de toeslag voor nacht-, weekend- en ploegenwerk voor piloten in Duitsland in de berekeningen opgenomen. Door de grote verschillen tussen de landen kan men echter concluderen dat het verschil tussen de brutokost van de werkgever en het nettoloon van de werknemer ook in Duitsland minder groot is dan in België.

⁵ Inclusief solidariteitsheffing.

Een benadering van de loonkosten van piloten in **Frankrijk** kon met behulp van informatie van Cityjet, aangevuld met verder opzoekingswerk, worden berekend. Tabel 5 toont deze berekeningen. Ook hier werd met de data gewerkt die beschikbaar waren, en op basis van een brutoloon van 100.000 euro van een ongehuwde piloot zonder kinderen.

Tabel 5: Berekening loonkost Frankrijk (2010)

Brutoloon	€100.000
Sociale zekerheidsbijdrage werkgever	€37.865
Sociale zekerheidsbijdrage werknemer	€13.578
Inkomensbelasting (Income tax liability)	€23.538
Nettoloon	€63.184
Brutokost voor werkgever	€137.865
Verschil tussen brutokost werkgever en nettoloon van werknemer	€74.681

Bron: Eigen samenstelling

Zoals in België moet ook in Frankrijk een bijzondere pensioen- en verzekeringsbijdrage voor het vliegend personeel worden betaald. In 2010 beliep de werkgeversbijdrage 14% en de werknemersbijdrage 8 %, waarvan de pensioenbijdrage respectievelijk 12% en 6% uitmaakt. Verder kan het vliegend personeel wel genieten van een korting op de sociale zekerheidsbijdrage. Bij de berekening van de sociale zekerheidsbijdrage wordt namelijk niet het volledige brutoloon als berekeningsbasis genomen, maar wordt er een korting van 30% toegelaten. Deze regel wordt toegepast tot de toegestane korting een jaarlijks plafond van 7.600 euro heeft bereikt. Nadat dit plafond is bereikt, wordt de sociale zekerheidsbijdrage berekend op het volledige brutoloon van de piloot. Deze korting wordt ook op andere beroepsgroepen zoals kunstenaars toegepast, maar verschilt van hoogte tussen de groepen⁶.

⁶ Een lijst met de verschillende kortingen is te vinden in artikel 5 van annex IV, van de “Code général des impôts”.

3.3 Mogelijke oplossingen voor de hoge loonkosten van het vliegend personeel in België

In een studie van Baker&McKenzie (2007) werden enkele pistes beschreven om deze competitievertekening in de Belgische luchtvaart tegen te gaan. Zes opties werden geëvalueerd:

1. (Gedeeltelijke) vrijstelling van bedrijfsvoorheffing
2. Erkenning als ploegen- en nachtarbeid
3. Speciaal fiscaal statuut voor vliegend personeel
4. Herintroductie van de Circulaires van 1970 en 1975
5. Expat-regime voor piloten
6. Herinvoering van de gedeeltelijke vrijstelling van aanvullende pensioensbijdrage voor vliegend personeel

Elke optie wordt hierna toegelicht.

3.3.1 (Gedeeltelijke) vrijstelling van bedrijfsvoorheffing

De mogelijkheid van gedeeltelijke vrijstelling van bedrijfsvoorheffing wordt al in enkele sectoren in België toegepast. Voorbeelden hiervan zijn de sportsector (70% vrijstelling) en de sector van de R&D (65% vrijstelling). Het meest vergaande voorbeeld is echter te vinden in de maritieme sector. Na het uitvlaggen van de Europese vloot naar zogenaamde „*flags of convenience*“ (landen met lage belastingen en sociale zekerheid) in de jaren '70 werden in 1997 door Europa de „*State Aid Guidelines*“ voor de maritieme sector ingevoerd. Deze laten toe dat de lidstaten fiscale ingrepen ten voordele van de sector mogen doorvoeren. Zo zijn rederijen in België bijvoorbeeld voor 100% vrijgesteld van de bedrijfsvoorheffing op de lonen van zeevarenden en de werkgeversbijdrage van de sociale zekerheid.

Deze maatregelen kunnen echter moeilijk op de luchtvaart worden toegepast. In het bijzonder ontbreekt de Europese basis, die deze uitzonderingen voor de luchtvaart toelaat.

Indien een lidstaat zelf het initiatief zou nemen om een (gedeeltelijke) vrijstelling van bedrijfsvoorheffing in te voeren, dan zal de Europese Unie (EU) deze met grote waarschijnlijkheid als overheidssubsidies classificeren en dus niet aanvaarden.

3.3.2 Erkenning als ploegen- en nachtarbeid

Het uitgangspunt voor deze mogelijkheid is dat de werkgevers vanaf 1 juli 2004 voor werknemers in nacht- en ploegenwerk niet meer het volledige bedrag van de ingehouden bedrijfsvoorheffing aan de fiscus moeten doorstorten. De werkgever mag van het door te storten bedrag 15,6% (percentage geldig vanaf 1 juni 2009) van het belastbare loon afhouden (Sodiro, 2011). In België wordt voor het vliegend personeel momenteel al gewerkt met ploegenarbeid, waardoor er in de toekomst weinig extra besparingen gerealiseerd kunnen worden. Bovendien gaat het ook maar om matige besparingen met geen directe voordelen voor de werknemer en is nachtarbeid minder van toepassing voor het vliegend personeel van luchtvaartmaatschappijen die België als thuisbasis hebben, omdat deze vooral op korte en middellange routes vliegen.

3.3.3 Speciaal fiscaal statuut voor vliegend personeel

In 2008 werd een speciaal statuut voor beroepssportbeoefenaars ingevoerd. Hierdoor worden de inkomsten met een vaste aanslagvoet van 16,5% of 33% belast. Dit statuut zou ook voor vliegend personeel kunnen worden ingevoerd en flexibel worden toegepast. Deze invoering heeft het voordeel dat de werknemer direct voordelen van de maatregel ondervindt en dat dit het werken voor een Belgische luchtvaartmaatschappij aantrekkelijker maakt. Aan de andere kant zijn er geen directe voordelen voor de luchtvaartmaatschappijen, wat een classificatie van overheids subsidies, uit het zicht van de EU, minder waarschijnlijk maakt. Bedrijven kunnen echter ook hun loonkosten niet verminderen, omdat de brutolonen van het vliegend personeel redelijk vast liggen.

3.3.4 Herintroductie van de Circulaires van 1970 en 1975

In 1970 en 1975 werd voor het vliegend personeel van Sabena en Sobelair een lijst vastgelegd met vaste bedragen van kosten die aftrekbaar zijn van de belastingen. Gelijkaardige aftrekbare kosten zouden voor de luchtvaartmaatschappijen, na het herbekijken van het bedrag van de kosten, opnieuw kunnen worden vastgelegd. Hiervoor zijn geen extra wetten nodig en deze maatregel verhoogt de aantrekkelijkheid om voor een Belgische luchtvaartmaatschappij te werken. Aan de andere kant bestaat er geen legale basis voor deze maatregel en kan het principe van gelijkheid in vraag worden gesteld. Bovendien brengt dit enkel gematigde besparingen voor werknemers en geen kostbesparingen voor werkgevers.

3.3.5 Expat-regime voor piloten

Bij de toepassing van de CIRC 08.08.83/1 (speciaal expat-regime) op de Belgische piloten zouden de piloten enkel belastingen betalen op lonen die zij gekregen hebben voor dagen waarop zij voor hun werk niet in het buitenland maar in België verbleven. Bovendien zijn er in de Circulaire enkele andere bezoldigingen vernoemd die niet belast worden. Deze maatregel is vooral voor de werknemer bedacht, maar de bedoeling is dat de kostenbesparingen ook de werkgever ten goede komen. Het gaat bovendien om een bestaand regime, waardoor problemen met de EU-regelgeving minder waarschijnlijk zijn. Aan de andere kant zou deze maatregel waarschijnlijk enkel toepasbaar zijn op piloten die niet in België verblijven, omdat een uitbreiding van de regelgeving naar piloten die op Belgisch grondgebied verblijven, ingrijpende veranderingen in de wetten zouden vereisen.

3.3.6 Herinvoering van de gedeeltelijke vrijstelling van aanvullende pensioensbijdrage voor vliegend personeel

Zoals eerder aangehaald, werd in 1995 een uitzonderingsmaatregel voor piloten en cabinepersoneel ingevoerd, waardoor deze een gedeeltelijke vrijstelling op hun sociale bijdragen verkregen. De herinvoering van deze maatregel zou de loonkosten voor vliegend personeel kunnen verminderen.

3.4 Bespreking van de problematiek, mogelijke oplossingen en stand van zaken⁷

In het eerste deel van deze beleidsondersteunende paper werd duidelijk dat het verschil tussen de brutokost van de werkgever en het nettoloon van de werknemer bijzonder groot is. Dit groot verschil komt onder andere door de hoge sociale bijdragen die piloten in België moeten betalen. Niet enkel voor de luchtvaartmaatschappijen is deze regeling door de extra belasting nadelig.

Een oplossing zou een algemene eenmaking van het sociale zekerheidsstelsel binnen Europa kunnen zijn, zodat op dit vlak een *level playing field* ontstaat⁸. Omdat dit echter niet op korte termijn bereikbaar is, zal een tussenoplossing gevonden moeten worden. Hiervoor lijkt optie 1, een (gedeeltelijke) vrijstelling van de bedrijfsvoorheffing, de beste oplossing. Hiervoor zal echter op Europees vlak geen draagvlak zijn. Daarnaast vormen optie 3 en 6 twee *second best*-oplossingen, die echter niet voldoende zijn om een *level playing field* te creëren. De sector vraagt echter om sneller in

⁷ De stand van zaken is diegene in december 2012.

⁸ Resultaten uit gesprekken binnen de werkgroep 2 van FAN.

te grijpen en de aanvullende pensioensbijdrage direct te schrappen. Op middellange termijn zou echter ook aan een speciaal statuut voor het vliegend personeel moeten worden gewerkt.

Vanuit Europa werd al een deeloplossing tegen de vertekening van het *level playing field* met betrekking tot de loonkosten aangereikt. Op 18 april 2012 nam het Europees Parlement een voorstel aan waarin staat dat piloten en cabinepersoneel hun sociale verzekering in het land moeten betalen, waar hun thuisbasis is. Als thuisbasis wordt de plaats gezien waar het personeel normaal gezien hun dienstperiode begint of beëindigt en waar de werkgever niet verantwoordelijk is voor de accommodatie van de bemanning. Hierbij moet worden opgemerkt dat de invloed van deze maatregel op de Belgische luchtvaartsector nog niet in te schatten is. Luchtvaartmaatschappijen zouden hun routenetwerk bijvoorbeeld zo kunnen organiseren dat de basis van hun personeel niet meer in België is. Dit kan tot gevolg hebben dat Belgische piloten en cabinepersoneel minder aantrekkelijk worden of dat zij hun basis buiten België zullen hebben. Bovendien laat Europa nog tot 2020 toe dat luchtvaartmaatschappijen hun werkgeversbijdragen betalen in het land waar ze hun hoofdzetel hebben en niet in het land waar het personeel tewerkgesteld is. (Meeussen, 2012)

Ook in België is de loonlast van de piloten reeds lang onderwerp van debat. Op 27 juni 2012 besliste de regering om 30 miljoen euro uit te trekken voor een verlaging van de loonlast van de piloten alsook cabinepersoneel (Buxant, 2012a,b). Op 12 december 2012 reserveerde het kernkabinet uiteindelijk 20 miljoen euro voor de luchtvaartsector om de strijd tegen de oneerlijke concurrentie tegen te gaan. Het bedrag zal worden besteed aan onder andere opleiding van personeel en lastenverlagingen. Luchtvaartmaatschappijen zoals Brussels Airlines, TNT Airways, Jetair en Thomas Cook zullen in aanmerking komen. Specifiek zou het hierbij gaan om een gedeeltelijke vrijstelling van de sociale zekerheid voor prestaties in het buitenland. Bij intercontinentale vluchten, waar piloten en cabine personeel worden doorbetaald⁹, zullen de werknemers nu een vergoeding voor terbeschikkingstelling krijgen, waarop geen sociale lasten betaald moeten worden. De tweede maatregel bestaat erin de piloten, die vandaag hun nieuwe collega-piloten zonder vergoeding opleiden, via het Directoraat-Generaal voor de Luchtvaart toch te vergoeden. De laatste maatregel houdt het “maximaliseren” van het niet-doorstorten van bedrijfsvoorheffing in. (Meeussen, 2012)

⁹ Met “doorbetaald” wordt bedoeld dat het vliegend personeel tussen hun vluchten tijdens hun verblijf in het buitenland ook worden betaald.

4 Pilotenopleiding

In dit hoofdstuk wordt de problematiek van de pilotenopleiding in Vlaanderen besproken. Hierbij worden vooral de problemen van pilotenopleidingen opgesomd, die onder de reglementering van de Joint Aviation Requirements (JAR) van de European Aviation Safety Agency (EASA) en onder toezicht van het Directoraat-Generaal Luchtvaart (DGLV) staan¹⁰.

De eerste sectie schetst het uitgangspunt voor dit hoofdstuk. In de volgende secties worden twee problemen geschetst en toegelicht: (1) de kostprijs/studiefinanciering van de pilotenopleiding en (2) de ruimte voor pilotenopleidingen. Bij het eerste probleem worden aspecten als overheidsbijdragen, taksen, vergoedingen, opleidingskosten en –tarieven en mogelijke oplossingen voor de financiering van de opleidingen besproken.

4.1 Uitgangspunt

Een tekort aan piloten enerzijds en weinig goed opgeleide piloten op de markt anderzijds, kan leiden tot problemen in de luchtvaartsector¹¹. Door inspanningen van de Belgische overheid kan het verdwijnen van de opgebouwde knowhow worden tegen gegaan en de verankering van luchtvaartmaatschappijen in België worden gestimuleerd. Ook vanuit een internationaal perspectief is een behoud van de pilotenopleidingen wenselijk. Door de groei van de luchtvaartsector (zie sectie 1) zullen er volgens Boeing wereldwijd 460.000 extra piloten nodig zijn (Boeing, 2012). De Belgische pilotscholen kunnen hier een rol spelen om deze bijkomende piloten op te leiden.

Om piloot te worden moet er een bijzondere opleiding worden gevolgd. Bij de opleidingen wordt een verschil gemaakt tussen het verkrijgen van een Private Pilot Licence (PPL), Commercial Pilot Licence (CPL), Air Transport Pilot Licence (ATPL) en Type Rating. Deze opleidingen laten telkens toe om met specifieke types vliegtuigen en met bepaalde doelstellingen (privaat of commercieel) te vliegen.

¹⁰ Er wordt dus geen rekening gehouden met de ballonvaart, de Ultralichte Motorluchtvaartuigen (ULM), zweefvliegen, sportpiloten, militaire piloten en helikopters.

¹¹ Hoewel in 2012 in Europa door de economische situatie voldoende piloten beschikbaar zijn, identificeert de Regional Airline Association (RAA) het aanbod aan piloten als een belangrijke lange termijn uitdaging voor de groei van de regionale luchtvaart. Volgens deze vereniging zijn het gebrek aan financiële steun en opleidingscapaciteit, de verhoogde regels en voorschriften, de pensioneringen en een afnemende perceptie betreffende de carrière van piloten enkele voorbeelden van beperkingen (Costely, 2012).

De opleiding voor een PPL kon men in België in 2010 bij 50 vliegclubs volgen (Directoraat-General Luchtvaart, 2011, p. 15). Met een PPL kan een piloot met kleine toestellen (< 5,7 ton) vliegen, meestal voor het eigen plezier en met of zonder passagiers (wel onbezoldigd). Deze zogenaamde *Registered Facilities*, die een opleiding tot PPL aanbieden, hebben een heel uiteenlopend aantal leden.

Daarnaast bestonden er in Vlaanderen 11 *Flight Training Organizations* (FTO's), die een geïntegreerde of modulaire beroepsopleiding tot piloot aanbieden. Deze vlietscholen bieden opleidingen tot beroepsvliegtuigbestuurder (CPL) en tot lijnpiloot (ATPL) aan. Omwille van verschillende redenen kiezen deze scholen er vaak bewust voor om hun vloot naar het buitenland uit te vlaggen. Ook wordt de vliegopleiding vaak maar voor een deel in Vlaanderen gegeven en daarnaast nog een deel in het buitenland, zoals in Nederland of de VS. (Directoraat-General Luchtvaart, 2011, p. 15; Kegelaers, 2010)

Naast de *Registered Facilities* en de *Flight Training Organizations* bestaan er ook *Type Rating Organizations* (TRTO), die hun piloten op een specifiek vliegtuigtype (Type Rating) opleiden. In Vlaanderen bestonden er in november 2011 vijf TRTO's: Brussels Airlines, TNT Airways, VLM Airlines, Thomas Cook Airlines en Tuifly Academy. (Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, 2011)

In 2010 waren er in België 2.437 piloten met een PPL, 1.029 met een CPL en 1.560 met een ATPL vergunning geregistreerd (Directoraat-General Luchtvaart, 2011, p. 14). In de praktijk zullen er echter meer Belgische piloten zijn, omdat piloten van een buitenlandse maatschappij vaak hun Belgische vergunning voor een buitenlandse vergunning laten inruilen.

Tabel 6: Overzicht pilotenopleidingen in België (2010)

Opleiding	Opleidingscentra	Vliegtuig	Aantal piloten
PPL	50 vliegclubs (registered facilities)	Kleine toestellen (< 5,7 t), voor pleziervluchten met of zonder passagiers (onbezoldigd)	2.437
CPL	11 flight training organisations (FTO's)	Beroepsvliegtuigbestuurder	1.029
ATPL		Lijnpiloot	1.560
Type rating	5 Type rating organisations	Specifiek vliegtuigtype	

Bron: Directoraat-General Luchtvaart (2011), Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer (2011).

In Vlaanderen vormen in het bijzonder de ruimte voor de pilotenopleiding alsook de financiering van de opleiding een probleem¹². Deze problemen worden hieronder in detail besproken.

4.2 Probleem 1: Kostprijs/studiefinanciering van de pilotenopleiding

In tegenstelling tot het verleden is de opleiding tot het verkrijgen van een vergunning lijnpiloot (ATPL) voor een student een dure aangelegenheid die vaak tot boven de € 100.000 kan oplopen¹³.

Een mogelijkheid om de kostprijs voor het theoretische gedeelte te verlagen is bijvoorbeeld het volgen van een gesubsidieerde opleiding. Deze optie is echter niet voor elke student aantrekkelijk. Bovendien ligt de zwaarste financiële last op het praktische gedeelte, namelijk de vliegreuen. Bij deze problematiek van de pilotenopleiding spelen vooral de hoogte van de opleidingskost en de financiering hiervan een rol.

In de volgende secties worden enkele problemen van de kostprijs en de studiefinanciering van de piloten toegelicht. Hierbij wordt ingegaan op de overheidsbijdragen, taksen en vergoedingen die bij de opleiding aan de overheid betaald moeten worden. Verder wordt de mogelijkheid om de opleidingskosten door de herkenning van vluchten in moderne ULM's besproken. Als laatste punt worden garantie- en waarborgfondsen als mogelijke oplossing van een studiefinanciering aangereikt.

4.2.1 Overheidsbijdragen, taksen en vergoedingen

Een deel van de kost van de pilotenopleiding die de student aan de pilotschool moet betalen, is te wijten aan de belastingen, taksen en vergoedingen die de pilotschool moet betalen en die rechtstreeks terugvloeien naar de overheid. In deze sectie wordt er eerst een berekening gemaakt van het aandeel "taksen" in de pilotenopleiding en wordt dan in detail op een deel van deze taksen, de taksen op vliegtuigbrandstof, ingegaan. Dit is belangrijk omdat deze brandstoftaksen tussen landen verschillen en daarom het *level playing field* van de pilotenopleiding kunnen verstoren.

¹² Deze problemen kwamen naar voren tijdens werkgroep 2 van FAN.

¹³ Tot 1993 kon bij de Belgian Aviation School (BAS) de opleiding tot lijnpiloot voor weinig of geen opleidingsgeld worden gevolgd.

4.2.1.1 De berekening van het aandeel taksen in de pilotenopleiding¹⁴

Tabel 7 toont een opsplitsing en vergelijking van de voornaamste taksen en belastingen t.o.v. de prijs van de opleiding. In deze tabel is echter geen rekening gehouden met de vergoedingen die BAFA (Ben Air Flight Academy) als onderneming betaalt voor de normale bedrijfskosten. Andere bedragen die ook terugvloeien naar de schatkist, zijn onder andere

- de concessies op de luchthavens van Antwerpen en Oostende
- de belasting op inverkeerstelling van de vliegtuigen
- de inkomstenbelasting
- enz.

Uit tabel 7 blijkt duidelijk dat 25% van de totaalprijs die de student moet betalen, onmiddellijk terug vloeit naar de overheid. Hierbij is de brandstoftaks de belangrijkste belasting naast de btw. Dit wordt in de volgende sectie meer in detail besproken.

Twintig jaar geleden werd door de overheid besloten om de financiering van de pilotenopleidingen stop te zetten, zodat het commerciële opleidingen werden. Door het commerciële karakter van de opleidingen moet er btw worden betaald. Dit werd bepaald door de 6^{de} Europese richtlijn (Richtlijn 77/388/EEG van de Raad van 17 mei 1977). In het verleden werd al enkele keren aan het Ministerie van Financiën de vraag gesteld voor een verlaging van het btw-tarief, tot op heden zonder resultaat (zie bv. Belgische Senaat, 2001). Anno 2012 bestaat er in België echter een juridisch vacuüm omdat de 6^{de} Europese richtlijn in ons land niet goed werd omgezet. Het is dus momenteel mogelijk om geen btw op de opleiding te heffen. Dit zal in de toekomst echter veranderen, waardoor voor alle opleidingen dus toch btw betaald moet worden.

Bovendien lijken er in Europa diverse uitzonderingen te bestaan. Bij vele pilotscholen in Duitsland bijvoorbeeld moet voor een ATPL opleiding geen btw betaald worden. Deze regeling vloeit voort uit de omzetbelastingwet. Zij vermeldt dat voor opleidingen die voor beroepsmatige doeleinden nodig zijn en die door de deelstaten zijn erkend, geen omzetbelasting en dus ook geen btw moet worden betaald. (§4, 21a, bb Umsatzsteuergesetz, 1979) Aangezien de opleiding wel een beroep als finaal doel moet hebben, geldt de btw-vrijstelling enkel maar voor geïntegreerde ATPL-opleidingen. Bij

¹⁴ De berekening van het aandeel taksen in de opleiding is gebaseerd op de kostprijs van de opleiding in 2010 en werd ter beschikking gesteld door Dhr. Marc Kegelaers (BAFA).

niet-geïntegreerde opleidingen geldt de btw-vrijstelling niet voor het PPL gedeelte. De btw-vrijstelling geldt bovendien enkel voor de vlucht- en theorieopleiding, maar niet voor bijvoorbeeld de landingsrechten. (FFH Südwestdeutsche Verkehrsfliegerschule, 2011; FMG-FlightTraining, 2010)

Het Ministerie van Financiën werd in het verleden ook al aangesproken om de aftrekbaarheid van de kosten van de opleiding mogelijk te maken, zoals dit in Nederland al mogelijk is. Ook deze vraag werd tot dusver niet positief beantwoord.

Tabel 7: Berekening aandeel "taksen" in de pilotenopleiding (2010)

Nettoprijs	62.809,92		
+ Btw (1)	13.190,08		
Verkoopprijs	76.000,00		
Andere taksen en bijdragen (2)	Passagierstaksen	€ 5 * 75 vluchten met FI	375,00
	Landingstaksen	300 @ € 3 (minimum, met goedkope landingen)	900,00
	Aandeel taksen in brandstof	5000l @ € 0,65	3.250,00
	Bijdragen BAFA @ DGL	totaal bedrag / 12.300 * 215	
	Bijdragen studenten @ DGL	examens en vergunningen	800,00
Totaal taksen (btw en non-btw) (1)+(2)	18.775,08		
Aandeel taksen t.o.v. verkoopprijs	25%		
Aandeel taksen t.o.v. nettoprijs	30%		

Bron: Eigen samenstelling op basis van Kegelaers (2010)

4.2.1.2 De taxatie van brandstof in de luchtvaart

Daarnaast zijn ook de taksen op brandstof een grote kost in de pilotenopleiding. Deze verschillen dan ook nog tussen de verschillende landen, wat een concurrentievervalsing met zich meebrengt.

De taxatie op brandstof voor de luchtvaart kan worden opgedeeld in drie grote componenten: btw, accijnzen en luchthaventaksen.

Algemeen kan verwezen worden naar de Europese Richtlijn 2003/96/EC, waarin energieproducten die gebruikt worden als brandstof in de commerciële luchtvaart, worden vrijgesteld van accijnzen. De lidstaten kunnen echter wel taksen heffen op binnenlandse vluchten (Europese Commissie, 2012).

Tabel 8 geeft een vergelijking van deze elementen tussen verschillende Europese landen weer. Verder toont deze tabel duidelijk hoe de verschillende lidstaten deze vrijheid invullen.

Tabel 8: Overzicht taxatie op brandstof in de luchtvaart in de EU (2012)

LAND	LUCHTHAVEN	btw (%)	ACCIJNZEN (€/m ³)	LUCHTHAVENTAKS (€/m ³)
PORTUGAL	LISSABON	23,0	337,59	5,10
	FUNCHAL/PORTO SANTO	16,0	302,00	5,50
	LAJES	16,0	300,00	4,60
BELGIE	ZAVENTEM	21,0	580,44	0,00
	CHARLEROI	21,0	580,44	0,00
	LUIK	21,0	580,44	0,00
	OOSTENDE	21,0	580,44	6,25
NEDERLAND	AMSTERDAM-SCHIPHOL	0,0	227,67	2,78
LUXEMBURG	FINDEL	0,0	0,00	3,35
FRANKRIJK	BORDEAUX	19,6	302,00	2,50
DUITSLAND	HAMBURG	n.b.	n.b.	n.b.
	MUNCHEN	n.b.	n.b.	n.b.
IERLAND	DUBLIN	n.b.	n.b.	n.b.
VERENIGD KONINKRIJK	n.b.	17,5	n.b.	n.b.
	n.b.	5,0	n.b.	n.b.
ITALIE	ROME	21,0	337,50	3,60
	NAPELS	n.b.	n.b.	n.b.
SPANJE	AENA AIRPORT	n.b.	n.b.	3,85
POLEN	ALLE	n.b.	331,28	n.b.

Bron: Eigen samenstelling op basis van informatie van oliebedrijven, luchthavens en andere contactpersonen.

Bij Tabel 8 kunnen enkele aanvullende bemerkingen gemaakt worden: eerst en vooral blijkt dat er bijvoorbeeld verschillen zijn tussen Portugal en Frankrijk wat betreft het toepassen van de btw. Daarna worden enkele bemerkingen met betrekking tot het VK, Italië en België weergegeven.

In Portugal wordt vrijstelling van btw toegestaan voor luchtvaartmaatschappijen die minstens 50% van hun omzet halen uit internationale vluchten. Verder vermelden sommige bronnen nog de verplichte voorraad, waarmee ook kosten samenhangen. Deze kost is echter overdraagbaar doorheen Europa en fluctueert mee met de olieprijs.

In Frankrijk daarentegen moeten Franse luchtvaartmaatschappijen geen btw betalen wanneer ze voor minimum 80% naar het buitenland vliegen. Verder wordt de luchthaventaks in de luchthaven van Bordeaux enkel aangerekend aan internationale vluchten. Buitenlandse luchtvaartmaatschappijen betalen in Bordeaux geen btw of accijnzen. Niet-commerciële en private maatschappijen betalen echter alle drie de kostencomponenten. Buitenlandse maatschappijen die enkel in Frankrijk vliegen, betalen enkel de btw.

Met betrekking tot de btw geldt in het Verenigd Koninkrijk dat commerciële vluchten binnen het Verenigd Koninkrijk en alle private maatschappijen een btw van 17,5% moeten betalen. Vliegtuigen die echter max. 2.300 liter tanken, hoeven slechts 5% te betalen.

In Italië wordt de btw-regeling vastgelegd door de import/export-wetten. Accijnzen worden geheven op basis van bilaterale overeenkomsten tussen Italië en de vlagstaat van het vliegtuig. De accijns wordt aangegeven in de tabel. De taks verwijst naar het maximum bedrag. De luchthaventaksen zijn variabel.

Voor België tot slot, kan algemeen worden opgemerkt dat btw enkel geheven wordt op binnenlandse vluchten; internationale vluchten zijn hiervan vrijgesteld. Voor trainingsvluchten in België is dan weer geen accijns, maar wel btw verschuldigd.

Samengevat kan worden gesteld dat de taxatieregelingen op de brandstof voor de luchtvaart een rol kunnen spelen in de concurrentie tussen luchthavens en landen.

4.2.2 Mogelijke verlaging van opleidingskosten: erkenning van vluchten in moderne ULM's

Een andere mogelijkheid om de kosten van een pilotenopleiding te laten dalen zou bijvoorbeeld de erkenning zijn in de opleiding van vluchten in moderne ULM's. Tot nu toe kunnen vliegers die op een ULM worden gevlogen, niet worden ingebracht in de PPL, CPL of ATPL opleiding en ook niet voor het behouden van de kwalificatie "single engine piston"¹⁵. Deze regeling stamt van de tijd wanneer de ULM's vooral twee-assige controles hadden. Ondertussen zijn de meeste ULM's echter drie-assige controleerbare vliegtuigen, wat deze ook veel performanter maakt dan vroeger en ook in vergelijking met andere vliegtuigen (zoals de Cessna 150/152/172 series) die wel voor de PPL, CPL en ATPL opleiding tellen. De reden voor de vraag om deze moderne ULM's ook tot de opleidingen toe te laten is, dat de prijs voor de vliegers veel (tot 1/3^{de}) lager ligt.

4.2.3 Internationale vergelijking van opleidingstarieven tot lijnpiloot (geïntegreerd ATPL)

De kosten voor een geïntegreerde ATPL¹⁶-opleiding verschillen duidelijk tussen de verschillende landen. Tabel 9 toont een selectie van de prijzen van pilotenscholen in België, Duitsland, Frankrijk, Italië, Nederland, Spanje en het Verenigd Koninkrijk voor 2011/2012. De goedkoopste ATPL opleiding kan in Spanje voor 59.000 euro worden gevolgd, de duurste opleiding kost meer dan dubbel zo veel en kan in Nederland worden gevolgd. Het is echter heel moeilijk om de prijzen zo direct met elkaar te vergelijken omdat de kosten vaak ook verschillen naargelang landingsgelden al dan niet inclusief zijn (wat bij de meeste opleidingen wel het geval is), naargelang het soort simulatoropleiding (voor Boeing, Airbus, General Aviation) die wordt gevolgd en naargelang andere diverse kosten zoals huisvesting of kosten voor de examens inclusief zijn.

¹⁵ Single engine piston duidt op de kwalificatie om met een vliegtuig met één zuigermotor te vliegen.

¹⁶ Een geïntegreerde ATPL-opleiding is een opleiding tot lijnpiloot waarbij de opleidingen voor een PPL, CPL en ATPL in één opleiding geïntegreerd worden.

Tabel 9: Internationale vergelijking kosten ATPL-opleiding (2011/2012)

Land	School	Prijs
België	CAE/Sabena Flight Academy	€ 85.000 ¹
	Belgian Flight School (BFS)	€ 79.000 ¹
	BAFA	€ 86.500 ¹
Duitsland	LGM Luftfahrt GmbH	ca. € 75.000 ¹
	InterCockpit	€ 67.900 ¹
	FFH Südwestdeutsche Verkehrsfliegerschule	€ 66.891 - € 69.135 ²
Frankrijk	FMG Flight Training	€ 60.186,90
	Aeropyrennees	€ 67.051,20
	Cannes Aviation	€ 76.000 ³
Italië	ESMA	€ 79.500
	Aeroclub of Varese	€ 62.894 ⁴
	Nederland	ASL Flight Academy
KLM Flight Academy		€ 122.000 ¹
Dutch Flight Academy		€ 115.500
EPST		€ 118.000 ⁴
Stella Aviation Academy		€ 107.000 ⁶
AIS Flight Academy		€ 112.500
Spanje	Adventia	€ 71.500
	Panamedia	€ 59.000 (Mallorca) of € 62.900 (Valencia) ⁷
	Gestair	€ 72.000
Verenigd Koninkrijk	Oxford Aviation Academy	£79.000 ¹ (ca.€92.700)
Opmerkingen	¹ Een deel van de opleiding gebeurt in de VS ² Prijs hangt af van de keuze profiel (General Aviation, Boeing of Airbus) ³ Prijs inschrijving 2009 ⁴ Prijs inclusieve huisvesting ⁵ Prijs inclusieve extra uren in de simulator ⁶ Deelname aan Job Guarantee Programme kost € 10.000 extra ⁷ Prijs hangt af van plaats van opleiding	

Bron: gebaseerd op informatie van de pilotscholen

Opmerkelijk bij een vergelijking tussen de opleidingen is ook het Job Guarantee Programme bij de Stella Aviation Academy, dat 10.000 euro bovenop het opleidingsgeld kost. Bij deelname aan het programma verplicht Stella Aviation Academy zich ertoe om na afloop van de opleiding binnen de 36 maanden werk te vinden voor de student. Als dit niet lukt, wordt het reguliere opleidingsgeld terugbetaald (Stella aviation academy, 2011). In Duitsland kan voor de tijd van de opleiding ook een

studiefinanciering (BAFöG) worden aangevraagd, die tot 350 euro maandelijks kan bedragen en niet moet worden terugbetaald (FMG-FlightTraining, 2010).

4.2.4 Mogelijke oplossingen voor de financiering: garantie- en waarborgfondsen

Naast het hoge aandeel van taksen op de deelnameprijs, is de financiering van de opleiding voor veel studenten een groot probleem. De studenten kunnen vaak de waarborg niet geven die door de banken voor de lening gevraagd wordt. In veel gevallen zorgen de ouders dan voor de waarborg, maar dat is soms ook niet evident.

De pilotenscholen proberen hun studenten wel zo veel mogelijk te helpen bij de financiering van de opleidingen. Zo verwijzen verschillende scholen op hun website bijvoorbeeld naar speciale leningen voor de financiering van de pilotenopleiding. Daarnaast bestaat er een speciaal programma van Jetairfly voor de pilotenopleiding bij BAFA, dat een overname van de piloot door Jetairfly na de opleiding garandeert en waar de student tijdens zijn opleiding een kantoorjob bij de luchtvaartmaatschappij krijgt aangeboden, wat de financiële onzekerheid vermindert. Bij de vorige oproep stelden zich ongeveer 300 studenten kandidaat, waarvan er uiteindelijk maar drie werden geselecteerd.

Veel kandidaten kunnen dus soms geen opleiding beginnen omdat zij de pilotenopleiding niet kunnen financieren. De inrichting van een garantiefonds zou hier een oplossing voor het probleem kunnen zijn. Tot nu toe bestaat er in België nog geen waarborgfonds voor de pilotenopleiding. In het kader van deze nota worden drie illustraties van garantiefondsen uit verschillende sectoren en landen gegeven die de werking van een garantiefonds weergeven.

4.2.4.1 Waarborgfondsen voor pilotenopleidingen in Nederland

In Nederland wordt de opleiding tot piloot vaak gesteund door een waarborgfonds dat aangeboden wordt tussen de vliegschool en een bank, vaak ABN AMRO. Voorbeelden van dergelijke garantiefondsen zijn de samenwerking van European Pilot Selection & Training (EPST) met ABN AMRO, de Martinair Flight Academy met ABN Amro en de Friesland Bank, het AIS Garantiefonds en het KLM Flight Academy Garantiefonds. Het garantiefonds is telkens een zelfstandige en onafhankelijke stichting.

Deze garantiefondsen dekken meestal de kosten voor de opleiding en (gedeeltelijk) voor de huisvesting zonder dat hiervoor borg moet worden gestaan. Bovendien dekt het de rente en verzekeringen bij het falen in de opleiding, behalve als de student vrijwillig de opleiding verlaat, niet

voldoende inzet toont om het opleidingsniveau te halen of bij grove nalatigheid (zoals diefstal). Het garantiefonds dekt ook de terugbetaling van rente en aflossing indien de student na één of twee jaar (afhankelijk van het specifieke garantiefonds) na het einde van de opleiding niet voldoende verdient om de rente en aflossing zelf te kunnen betalen. Deze betaling wordt echter enkel aanzien als een voorschot en moet aan het garantiefonds na opnemen van een pilotenbaan worden terugbetaald. Bovendien wordt deze betaling beperkt tot maximaal 4 jaar (afhankelijk van het specifieke garantiefonds). Het garantiefonds dekt dus volledig het financiële risico van de opleiding.

De banken kunnen deze regeling aanbieden omdat de selectieprocedure voor deelname aan de pilotenopleiding zeer streng is en dus hoge slaagcijfers verzekert. De Martinair Flight Academy (2011) bijvoorbeeld stelt volgende eisen om in aanmerking te komen voor het garantiefonds:

- Diploma HAVO/VWO met wiskunde B en natuurkunde 1
- Leeftijd van maximum 27 jaar bij aanvang opleiding
- Goede Simulator Grading
- (Gematigd) positief advies voor psychotechnisch onderzoek
- Voordragen voor toelating tot fonds door de Commissie van Toelating

De kost van het garantiefonds wordt mee in de opleiding opgenomen, wat deze in vergelijking met andere opleidingen in het buitenland een deel duurder maakt (zie 4.2.3). Uit onderzoek blijkt dat de bijdrage die voor elk student vanuit zijn opleidingsgeld in het garantiefonds wordt betaald, rond 5.000 euro schommelt.

Vanuit de Belgische pilotscholen werd ook al contact genomen met Nederlands banken zoals ABN Amro, om over de mogelijkheid voor de oprichting van een garantiefonds naar Nederlands voorbeeld te spreken. De Nederlandse banken leken echter tot dusver enkel bereid om met Nederlandse pilotscholen over zulk een garantiefonds te praten.

4.2.4.2 Het MEDIA Production Guarantee Fund (MPGF)¹⁷

Een voorbeeld van een garantiefonds op Europees niveau is het MEDIA Production Guarantee Fund (MPGF). Het MPGF werd door de Europese Commissie gelanceerd om het voor kleine onafhankelijke filmproducenten eenvoudiger te maken om toegang te krijgen tot bankkredieten. In totaal werd door het MEDIA-Programma tussen 2010 en 2013 8 miljoen euro ter beschikking gesteld voor het fonds. Telkens zal door twee organisaties 4 miljoen euro worden beheerd: IFCIC uit Frankrijk en Audiovisual SGR uit Spanje. Dit maakt het bijvoorbeeld voor IFCIC mogelijk om via financiële hefboomwerking ongeveer 36,4 miljoen euro aan risico's te dekken en meer dan 66,2 miljoen euro krediet aan filmproducenten te verlenen.

Via het MPGF kunnen onafhankelijke filmproducenten die in een van de deelnemende landen¹⁸ die voor het MEDIA programma geregistreerd zijn, 50% (via Audiovisual SGR) of 55% (via IFCIC) van hun lening laten waarborgen. Deze waarborg kan aangevraagd worden voor de financiering van de voorproductie en/of de productie van films, zijnde fictie, animatie of een documentaire. Verder moet de film geproduceerd worden door vooral Europese bedrijven en moet de meerderheid aan financiële middelen van Europese bronnen komen. Bovendien moet een groot aantal personen, dat aan de film meewerkt, verblijven in één van deze landen of de nationaliteit ervan hebben.

De waarborg kan niet worden aangevraagd door de filmproducent zelf maar moet worden aangevraagd door de kredietinstelling bij dewelke de filmproducent zijn krediet wil aangaan. Hierbij moet een klein percentage aan kosten worden betaald en worden verschillende limieten op niveau van aanvrager en bank gesteld.

4.2.4.3 Het Vlaams waarborgfonds voor KMO's¹⁹

In Vlaanderen kan het Vlaams waarborgfonds voor KMO's als voorbeeld voor de inrichting van een waarborgfonds voor pilotenopleidingen worden genomen.

De Waarborgregeling van het Vlaams waarborgfonds werd opgezet om het voor de ondernemer gemakkelijker te maken om kredieten bij een bank aan te gaan. De bank waarbij het krediet wordt

¹⁷ Meer informatie is te vinden bij MEDIA Desk België, L'Institut pour le Financement du Cinéma et des Industries Culturelles (IFCIC) (2011) en Audiovisual SGR (2011).

¹⁸ Deelnemende landen zijn de EU-landen, Noorwegen, IJsland, Liechtenstein, Zwitserland en Kroatië.

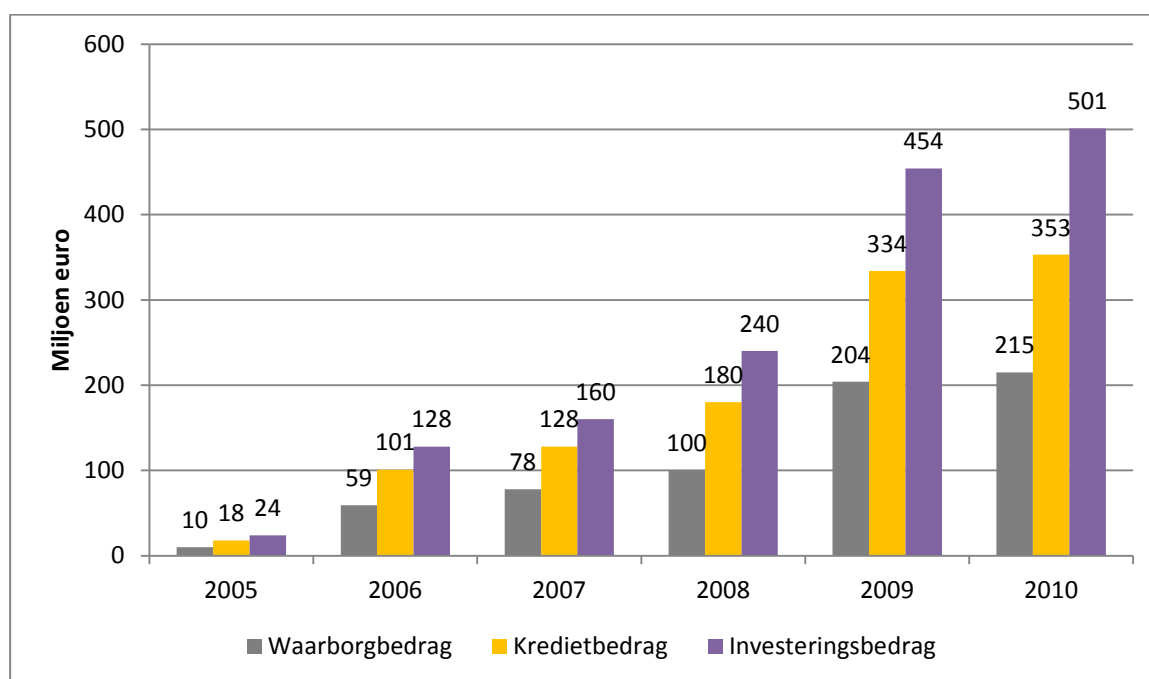
¹⁹ Voor meer informatie zie PMV (2011).

aangegaan, krijgt de mogelijkheid om tot 75% van het krediet te laten waarborgen door de Vlaamse overheid. De bank kan bij een waarborg tot een waarde van 750.000 euro zelf beslissen om gebruik te maken van de Waarborgregeling. Het is echter ook mogelijk om na een analyse door Waarborgbeheer nv en goedkeuring door de Vlaamse minister van Economie mogelijk een waarborg tot 1,5 miljoen euro te krijgen. Welke kredietinstellingen de waarborg mogen verlenen, wordt op periodieke tijdstippen na een oproep door de Vlaamse minister van Economie vastgelegd.

De Waarborgregeling is van toepassing op zelfstandigen, vrije beroepen, vzw's, kmo's en sinds 2009 met intrede van het "Besluit van de Vlaamse Regering betreffende erkenning van een financiële crisis en tot afwijking van de waarborgregeling voor kleine en middelgrote ondernemingen" ook voor grote ondernemingen. Enkele sectoren worden van de Waarborgregeling uitgesloten, vooral ondernemingen uit de land- en de tuinbouw, maar ook bedrijven die goederenvervoer per spoor of over zee- of kustwater organiseren, alsook bepaalde wegtransportbedrijven en bedrijven die passagiersvervoer door de lucht verzorgen. Om in aanmerking te komen voor de Waarborgregeling moet de investering waarvoor de lening wordt aangegaan ofwel op het grondgebied van het Vlaams Gewest gebeuren, ofwel moet de onderneming die de lening wil aangaan, zijn domicilie hebben in het Vlaamse Gewest. Onder die voorwaarde kan de investering ook buiten Vlaanderen gebeuren. Voor het opnemen van de waarborg moet er een éénmalige premie worden betaald, die afhankelijk is van de hoogte en van de duur van de waarborg.

Figuur 7 toont de krediet- en investeringsbedragen die door de Waarborgregeling sinds hun oprichting mogelijk werden gemaakt. Sinds de introductie van de Waarborgregeling is het gebruik jaarlijks toegenomen. In 2010 werden uiteindelijk waarborgen van in totaal 215 miljoen euro verleend.

Figuur 6: Door de waarborgregeling gerealiseerd waarborgbedrag, kredietbedrag en investeringsbedrag



Bron: Waarborgbeheer PMV (2011, p. 7)

4.3 Probleem 2: Ruimte voor trainingsvluchten binnen de pilotenopleiding²⁰

Een tweede probleem voor de pilotenopleidingen in Vlaanderen is het ruimtegebrek voor trainingsvluchten. Trainingsvluchten worden op de regionale luchthavens vaak achtergesteld. Zo geven luchthavens vaak voorrang aan commerciële vluchten, omdat deze meer inkomsten voor de luchthaven genereren. Aan de andere kant hebben trainingsvluchten wel een grote impact op de luchthavens. Zo vertegenwoordigden trainingsvluchten in 2010 34% van alle vluchtbewegingen in Deurne. Toch wordt het uitvoeren van trainingsvluchten alsmaar moeilijker, onder andere door restrictievere milieuvergunningen. Als voorbeeld kan Antwerpen worden gegeven. Vanaf 2013 zullen "touch-and-go" trainingsvluchten, die voor een pilotenopleiding heel belangrijk zijn, drastisch beperkt worden. Kleine luchthavens en vliegvelden hebben vaak ook geen bestaanszekerheid, waardoor het moeilijk is financiering aan te trekken.

Momenteel is er ook een onderzoek lopende naar het gebruik van militaire vliegvelden voor trainingsvluchten.

²⁰ Gebaseerd op een uiteenzetting van BAFA (2009).

5 Btw-regime op de georganiseerde reissector in België

Als derde aspect wordt het btw-regime op de georganiseerde reissector in België geanalyseerd. Eerst wordt het uitgangspunt van dit hoofdstuk kort toegelicht, waarna de problematiek geschetst wordt. Vervolgens wordt een stand van zaken meegegeven en worden de gevolgen besproken. Tenslotte worden enkele mogelijke oplossingen voorgesteld.

5.1 Uitgangspunt

De branche van reisbureaus en touroperatoren is in België een belangrijke generator van toegevoegde waarde en tewerkstelling. De georganiseerde reissector zorgt onder andere voor werkgelegenheid bij reisagenten, luchtvaartmaatschappijen, verzekeringsmaatschappijen, drukkerijen... In 2011 werd door leden van ABTO (Association of Belgian Tour Operators; 90% marktaandeel inzake georganiseerde reizen) een omzet van meer dan 2 miljard euro geboekt en een rechtstreekse tewerkstelling van circa 1.750 personen gerealiseerd (ABTO, 2012).

Wat de heffing van btw betreft, wordt in artikel 26 van de Zesde Richtlijn (Richtlijn 77/388/EEC van 17 mei 1977) een bijzondere regeling voor reisbureaus beschreven. Deze regeling stipuleert dat de btw van de diverse bestanddelen van een reis toekomt aan de lidstaat van verbruik. De btw die echter op de marge van het reisbureau wordt geheven, moet aan de lidstaat waar het reisbureau gevestigd is, worden betaald. Dit heeft tot gevolg dat de reisbureaus belast worden op de marge die zij in België realiseren, maar de btw van prestaties in het buitenland niet kunnen recupereren.

Aan België wordt bovendien toegestaan de btw echter niet op de effectief gerealiseerde marge te berekenen, maar op een forfaitaire marge.

5.2 Probleemstelling

In de Zesde Richtlijn wordt voor reizen buiten de EU een vrijstelling (Artikel 26,3) voorzien. Hier moet dus geen btw worden geheven.

De lidstaten kregen bovendien een aantal opties betreffende de btw voor buitenlandse reizen.

1. De landen kregen de mogelijkheid om de reizen buiten de EU toch te blijven belasten. België is hier het enige land dat voor deze optie heeft gekozen.
2. De landen hebben de mogelijkheid ook op reizen binnen de EU geen btw te blijven heffen. Voorbeelden hiervan zijn Nederland, Denemarken en Ierland waar ook op pakketreizen binnen de EU geen btw wordt geheven.

Deze opties leiden binnen Europa tot een concurrentievervalsing, die door de verschillende btw-tarieven enkel nog wordt vergroot.

5.3 Stand van zaken

Om de concurrentievervalsing op dit vlak tegen te gaan, werden er door de Europese Commissie al inspanningen geleverd om de bepalingen voor btw of pakketreizen te herzien. Een voorstel van de Europese Commissie van 21 februari 2003 zou bijvoorbeeld de uitzonderingen hebben afgeschaft. Dit voorstel werd echter niet door alle leden ondersteund, waardoor het niet tot goedkeuring kwam. België en andere lidstaten vreesden de budgettaire impact die de goedkeuring tot gevolg zou hebben. In de laatste jaren heeft de Commissie echter stappen ondernomen om ten minste de correcte implementatie van de wet te vrijwaren en de inbreuken te vervolgen. Bovendien werd het punt in december 2009 door het Spaans Voorzitterschap opnieuw op de agenda geplaatst. In 2012 kon echter een positieve ontwikkeling in de richting van een *level playing field* worden vastgesteld, toen in Nederland pakketreizen binnen de EU vanaf 1 april 2012 ook btw-plichtig werden.

Door een verandering in de markt van pakketreizen is het probleem met de jaren gegroeid. Met de opkomst van het internet worden meer en meer reizen over het internet geboekt. Het internet maakt het makkelijker om de prijzen van verschillende aanbieders te vergelijken, waardoor de concurrentie in de markt van reisbureaus sterk is toegenomen. Bovendien is het via het internet voor de consument gemakkelijk om reizen ook bij buitenlandse touroperators te boeken.

5.4 Gevolgen²¹

Door het verschil in de btw-wetgeving zijn pakketreizen naar niet EU-bestemmingen in België duurder dan in de andere lidstaten van de EU. Het gevolg is dat er in België een veel lagere penetratie van georganiseerd reizen bestaat. Wanneer in landen zoals Nederland, Denemarken en Ierland, waar er een btw-vrijstelling voor alle buitenlandse reizen geldt, een marktpenetratie van georganiseerde reizen van meer dan 60% te zien is, ligt deze in België maar rond 30%. Zelfs in Duitsland en het VK is er een marktpenetratie van meer dan 50%.

Het risico dat België met de toepassing van de btw-uitzonderingen loopt, is dat de reisbureaus hun marges moeten laten dalen om met de extra btw-heffing in België nog concurrentieel te blijven. Dit kan ten koste gaan van de rendabiliteit van de ondernemingen en tot problemen in de reissector leiden. Door de mogelijkheden om de Belgische markt ook over het internet te bedienen wordt het bovendien voor de touroperatoren aantrekkelijk om zich in lidstaten met lage tarieven te vestigen. Hierdoor kan de tewerkstelling in de sector worden bedreigd.

5.5 Mogelijke oplossingen

Door de uitzondering van de Europese regelgeving i.v.m. het niet meer toepassen van de btw op pakketreizen buiten de EU, zou België vrij kunnen beslissen om geen btw meer te heffen op reizen buiten de EU. Hierdoor kan al een deel van de concurrentievervalsing worden weggewerkt.

²¹ Gebaseerd onder andere op informatie van ABTO.

6 Conclusies en aanbevelingen

De voorliggende beleidsondersteunende paper concentreerde zich op enkele aandachtspunten met betrekking tot de concurrentiekracht van de luchtvaartsector. Het doel van de paper was het in kaart brengen van de problemen m.b.t. loonkosten, pilotenopleiding en de btw-regeling in de reissector.

Vlaanderen heeft momenteel een concurrentieel nadeel op het vlak van loonkosten. Ten eerste ligt de loonkost in Vlaanderen in het algemeen hoger dan in andere regio's. Bovendien moet het vliegend personeel in België een hoge bijzondere sociale bijdrage betalen.

Daarnaast werd er vastgesteld dat er in Vlaanderen nood is aan een duidelijk beleid met betrekking tot pilotenopleidingen en trainingsvluchten. Ten eerste, om het voor toekomstige piloten gemakkelijker te maken om de stap naar een pilotenopleiding te zetten, lijkt het vooral wenselijk om een garantiefonds op te richten. Dit kan bijvoorbeeld analoog met het Vlaams waarborgfonds voor KMO's, uitgaande van de Vlaamse regering of in overleg met de pilotscholen en banken, gefaciliteerd door Vlaanderen. Indien Vlaanderen zijn vliegscholen wil behouden, moeten er garanties worden gegeven dat er ook in de toekomst trainingsvluchten in Vlaanderen uitgevoerd kunnen worden. Hiervoor moet het behoud van alle bestaande vliegvelden verzekerd worden en zouden bijvoorbeeld actieve militaire vliegvelden voor de vliegopleiding ingeschakeld kunnen worden. Het beleid waakt er best over dat de regionale luchthavens ook in de toekomst een rol spelen als opleidingscentrum voor piloten.

Ook het btw-regime op de georganiseerde reissector in België wordt met concurrentievertekening geconfronteerd. Het verschil in btw-tarief en de principes inzake belastingheffing liggen aan de basis van deze concurrentievervalsing. Online aankopen kennen groeiende belangstelling, zo ook binnen de reissector. Gunstige fiscale behandeling kan nieuwe impulsen geven aan deze sector en een toename van de georganiseerde reizen in België bewerkstelligen.

Het is belangrijk om deze concurrentiële nadelen weg te werken, omdat het de ontwikkeling van een duurzame toekomst voor de luchtvaart in Vlaanderen verhindert. Door onder andere meer aandacht te besteden aan de problematiek rond de loonkosten en de pilotenopleidingen kan Vlaanderen er toe bijdragen dat er ook in toekomst voldoende gekwalificeerd luchtvaartpersoneel beschikbaar zal zijn.

7 Bibliografie

- §4, 21a, bb Umsatzsteuergesetz (1979), Fassung der Bekanntmachung vom 21. Februar 2005 (BGBl. I S. 386), gewijzigd bij Artikel 2 des Gesetzes vom 8. Mai 2012 (BGBl. I S. 1030) (Geraadpleegd op 19 februari 2012 uit: http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/ustg_1980/gesamt.pdf)
- ABTO (2012). Jaarverslag 2011. Geraadpleegd op 27 augustus 2012, uit: [http://www.abto.be/vol-nieuws/?L=1&tx_ttnews\[tt_news\]=3&cHash=3751b41208e34ab9d326aaa62bb552c2/](http://www.abto.be/vol-nieuws/?L=1&tx_ttnews[tt_news]=3&cHash=3751b41208e34ab9d326aaa62bb552c2/)
- Airbus (2012). Navigating the future. *Global Market Forecast 2012-2031*.
- Airbus (2011). Delivering the future. *Global Market Forecast 2011-2030*.
- AUDIOVISUAL S.G.R. (2011). AUDIOVISUAL S.G.R. Geraadpleegd op 7 oktober 2011, uit: <http://www.audiovisualsgr.com/>
- Baker & McKenzie (2007). Levelling the tax playing field for employment in Belgian aviation. Studie in opdracht van BATA.
- Belgische Senaat (2001). Vraag nr. 1227 van de heer Ramoudt d.d. 26 maart 2001: Beroespiloten. Opleiding. Hoge kosten. Uitwerken van een regeling. Geraadpleegd uit: <http://www.senate.be/www/?MIval=/publications/viewPubDoc&TID=33619551&LANG=nl/>
- Ben Air Flight Academy (BAFA) (2009). Overzicht Pilotenopleidingen in Vlaanderen.
- Boeing (2012). Boeing: Current market outlook. Geraadpleegd op 27 augustus 2012, uit: <http://www.boeing.com/commercial/cmo/>.
- Brakel, T. (2012). *Road Feeder Services*. Masterthesis Universiteit Antwerpen.
- Buxant, M. (2012a). Regering overweegt fiscale ingreep voor Brussels Airlines. De Morgen, 22.06.2012.
- Buxant, M. (2012b). Redding Brussels Airlines mag 30 miljoen kosten. De Morgen, 29.06.2012.
- Costely, S. (2012, November 15). Pilot supply a key long-term challenge for regional airlines, online beschikbaar op <http://atwonline.com/operations-maintenance/news/pilot-supply-key-long-term-challenge-regional-airlines>.
- Directoraat-General Luchtvaart (2011). Jaarverslag 2010. Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer. Geraadpleegd uit: <http://www.mobiliteit.fgov.be/data/aero/DGLV2010.pdf/>
- Europese Commissie (2011). Witboek. Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem.
- Europese Commissie (2012). Taxation of aircraft fuel. Geraadpleegd op 20 februari 2012, uit: http://ec.europa.eu/taxation_customs/taxation/excise_duties/energy_products/aircraft_fuel/index_en.htm/
- Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer (2011, November 9). Type Rating Training Organisations Approved by the BCAA. Geraadpleegd uit: <http://www.webdiv.be/data/aero/lijstTRTO.pdf/>
- FFH Südwestdeutsche Verkehrsfliegerschule (2011, April 1). Ausbildung zum Erwerb der Erlaubnis für VERKEHRSFLUGZEUGFÜHRER (ATPL). FFH.
- Flanders Logistics (2012a). Over Flanders Logistics. Geraadpleegd op 4 mei 2012, uit: <http://www.flanderslogistics.be/over-fl/overfl-thema2.php/>

- Flanders Logistics (2012b). Flanders Air Transport Network. Geraadpleegd op 4 mei 2012, uit: <http://www.flanderslogistics.be/fan/index.php/>
- Flanders Logistics (2012c). Flanders Air Transport Network (FAN) Vierkante Tafel. Geraadpleegd op 4 mei 2012, uit: <http://www.flanderslogistics.be/201004/>
- FMG-FlightTraining (2010). Kostenstructuur, BAFÖG und Förderungen für Ihren ATPL. Geraadpleegd op 19 februari 2012, uit: <http://www.flugschule.de/frameset.htm/>
- ICAO, 1987-2006. Annual Review of Civil Aviation. in: ICAO Journal (verschillende edities).
- ICAO, 2008-2012. Annual Report of the Council (verschillende jaargangen).
- Kegelaers, M. (2010). Overzicht Pilotenopleidingen in Vlaanderen. Voorgesteld op Flanders Air Transport Network, werkgroep 'Competitie en Level-playing field', Brussel.
- Kupfer, F., Sys, C., Van de Voorde, E. & Vanelslander, T. (2011). De concurrentiekracht van het luchtvervoer in Vlaanderen/België. Powerpoint presentatie voor de Vlaamse Luchthavencommissie.
- Kupfer, F., Kessels, R., Goos, P., Verhetsel, A., Van de Voorde, E. (2012). The Airport Choice of Freighter Operators : a Multinomial Logit Model, TRB 91st Annual Meeting, January 22-26, 2012, Washington D.C.
- L'Institut pour le Financement du Cinéma et des Industries Culturelles (2011). Geraadpleegd op 7 oktober 2011, uit: <http://www.ifcic.fr/>
- Luchthaven Antwerpen (2011). Statistisch Jaarboek 2010. Geraadpleegd op 27 augustus 2012, uit: http://www.antwerp-airport.be/contentpage_nl.php?p=publicaties/.
- Macário, R., & Van de Voorde, E. (2012). *Physical and financial flows*. AirDev Conference 2012.
- Martinair Flight Academy (2011). Garantiefonds. Geraadpleegd op 7 oktober 2011, uit: http://martinairflightacademy.nl/www/index.php?option=com_content&view=article&id=48&Itemid=59
- Malina, R., Schwab, M., Wollersheim, C. (2008). Using a contingent-valuation approach for evaluating the benefits of airports for regional economies, proceedings of the 12th Annual World Conference of the Air Transport Research Society, Athens, Greece, July 6 - 10 2008
- Meersman, H., Van de Voorde, E., Vanelslander T. (2008). The Air Transport Sector after 2010: A Modified Market and Ownership Structure. European Journal of Transport and Infrastructure Research, vol. 8, no. 2, pp. 71-90.
- Meersman, H., Sys, C., Van de Voorde, E., Vanelslander, T. (2012). Indicatorenboek Duurzaam Goederenvervoer Vlaanderen 2010/2011. Antwerpen: UA, Departement Transport en Ruimtelijke Economie, Steunpunt Goederen- en Personenvervoer.
- Meeussen, G. (2012). Luchtvaart krijgt gevraagde steun, De Tijd, 13 december 2012.
- Perez, E.J. (2012). The airport business in a competitive environment. AirDev Conference, Lissabon.
- PMV (2011). Waarborgregeling. Geraadpleegd op 7 oktober 2011, uit: <http://www.pmv.eu/nl/diensten/waarborgregeling/>
- Rijksdienst voor Pensioenen (2011a), opvraging bij de Rijksdienst voor Pensioenen.
- Rijksdienst voor Pensioenen (2012b), communicatie met de Rijksdienst voor Pensioenen.
- Rijksdienst voor Pensioenen (2011c). Vliegend personeel van de burgerluchtvaart. Geraadpleegd uit: <http://www.onprvp.fgov.be/nl/profes/benefits/retirement/special/aviation/paginas/default.aspx>

- Sodiro (2011). Fiscale lastenverlaging voor ploegen- en nachtarbeid. Geraadpleegd op 15 januari 2012, uit:
http://www.sodiro.be/websites/18/templates/256/Overzicht%20template_subsubitems.aspx?web=18&lang=1&page=2040&subsubnav=22&subnav=21&navid=288/
- Stella aviation academy (2011). Regulier of toch meer zekerheid. Geraadpleegd op 19 februari 2012, uit: <http://www.stella-aviation-academy.nl/Regulier-of-toch-meer-zekerheid-n125m103/>
- ViA (2012). Wat is ViA? Geraadpleegd op 4 mei 2012, uit: <http://vlaandereninactie.be/over-via/wat-is-via>.
- Vlaamse Luchthavencommissie (2012). Concurrentiepositie luchthaven Zaventem versus luchthavens Charleroi en Luik.
- Waarborgbeheer PMV (2011). Activiteitenverslag 2010.

Steunpunt Goederen- en personenvervoer

Prinsstraat 13

B-2000 Antwerpen

Tel.: -32-3-265 41 50

Fax: -32-3-265 43 95

steunpuntgoederen&personenvervoer@ua.ac.be

<http://www.steunpuntgoederen-personenvervoer.be>

