

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

6 juillet 2020

PROPOSITION DE RÉOLUTION

**relative à l'avenir
de l'aéroport de Zaventem**

AMENDEMENTS

Voir:

Doc 55 1355/ (2019/2020):

001: Proposition de résolution de M. Francken et consorts.
002: Amendements.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

6 juli 2020

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende de toekomst
van de luchthaven in Zaventem**

AMENDEMENTEN

Zie:

Doc 55 1355/ (2019/2020):

001: Voorstel van resolutie van de heer Francken c.s.
002: Amendementen.

02785

N° 5 DE MM. LAAOUEJ, BAYET ET BEN ACHOUR

Considérants et demandes

Remplacer chaque fois les mots “l’aéroport de Zaventem” **par les mots** “*l’aéroport de Bruxelles-National*”.

JUSTIFICATION

Les auteurs du présent amendement souhaitent que la proposition de résolution soit conforme au cadre légal puisque l’article 6, § 1^{er}, X, 7°, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles désigne l’aéroport comme “l’aéroport de Bruxelles-National” et non “l’aéroport de Zaventem”.

Ahmed LAAOUEJ (PS)
Hugues BAYET (PS)
Malik BEN ACHOUR (PS)

Nr. 5 VAN DE HEREN LAAOUEJ, BAYET EN BEN ACHOUR

Consideransen en verzoeken

In de Nederlandse tekst de woorden “de luchthaven van Zaventem” **telkens vervangen door de woorden** “*de luchthaven Brussel-Nationaal*”.

VERANTWOORDING

De indieners van dit amendement willen dat het voorstel van resolutie in overeenstemming is met de wettelijke bepalingen. In artikel 6, § 1^{er}, X, 7°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen heeft men het over “de luchthaven Brussel-Nationaal”, niet over “de luchthaven van Zaventem”.

N° 6 DE M. VANBESIEN

Considérant C

Remplacer ce considérant par ce qui suit:

“C. consciente qu’il était très difficile de conclure un accord avec Lufthansa à propos de Brussels Airlines tant que la clarté n’était pas faite sur la question de savoir si cette société-mère parviendrait à renforcer sa propre situation en matière de solvabilité et de liquidité afin de pouvoir garantir de futurs investissements dans Brussels Airlines; reconnaissant la nécessité qu’un plan d’avenir clair et concluant soit établi avant de pouvoir procéder à une aide d’État;”

JUSTIFICATION

Sans plan d’avenir clair pour Brussels Airlines de la part de Lufthansa, qui est aujourd’hui son seul actionnaire, il ne pourra pas être garanti qu’une éventuelle aide d’État de l’autorité fédérale ne sera pas tout simplement siphonnée pour contribuer à redresser les finances de cette société-mère. Tant que le flou régnait à propos de la question de savoir si – et comment – les autorités allemandes allaient finalement soutenir Lufthansa, cette société ne pouvait en outre pas donner de garanties au sujet de ce plan d’avenir.

Nr. 6 VAN DE HEER VANBESIEN

Considerans C

Deze considerans vervangen als volgt:

“C. is zich ervan bewust dat het zeer moeilijk was een akkoord te sluiten met Lufthansa over Brussels Airlines zolang er geen duidelijkheid bestond of het moederbedrijf er in slaagt de eigen solvabiliteits- en liquiditeitspositie te versterken, opdat toekomstige investeringen in Brussels Airlines vanuit het moederbedrijf verzekerd zouden kunnen worden; erkent de noodzaak voor een duidelijk en sluitend toekomstplan alvorens tot staatssteun te kunnen over gaan;”

VERANTWOORDING

Zonder duidelijk toekomstplan voor Brussels Airlines van de huidige enige aandeelhouder Lufthansa kan er niet gegarandeerd worden dat eventuele staatssteun van de federale overheid simpelweg wordt versluisd, om de financiële gaten van het moederbedrijf mee op te vullen. Zolang er geen duidelijkheid was over of, en hoe, de Duitse overheid Lufthansa uiteindelijk zou ondersteunen, kon Lufthansa bovendien geen garanties geven voor een dergelijk toekomstplan.

Dieter VANBESIEN (Ecolo-Groen)

N° 7 DE M. VANBESIEEN

Considérant D

Remplacer ce considérant par ce qui suit:

“D. constatant que la crise actuelle peut être fatale aux entreprises telles que Swissport Belgique, qui enregistraient des pertes considérables depuis plusieurs années et dont les fonds propres étaient déjà négatifs avant la crise du coronavirus, et qui étaient donc très vulnérables; et soulignant qu’une situation économique plus saine devra être créée pour l’organisation de l’avenir du fonctionnement de l’aéroport, et que celle-ci permettra d’améliorer le fonctionnement des services essentiels à l’égard des activités de l’aéroport et permettra de rémunérer correctement le personnel nécessaire à cet effet; ne pouvant plus tolérer une guerre des prix permanente entraînant une baisse continue des prix des billets d’avion et une accumulation sans cesse croissante des pertes, ainsi que des conditions de travail médiocres et précaires pour les travailleurs;”

JUSTIFICATION

Les opérateurs au sol sont essentiels au fonctionnement de tout aéroport. Or, ceux-ci enregistrent des pertes structurelles à l’aéroport de Zaventem bien que seuls deux opérateurs y soient actifs et que Zaventem ait accueilli de plus en plus de passagers ces dernières années. Et ce sont ces pertes structurelles, plus que la crise du coronavirus, qui ont causé la faillite de Swissport Belgique et qui ont nécessité une aide d’État pour que la société Aviapartner survive à cette crise aiguë. L’avenir de l’aéroport requiert des changements structurels qui mettront fin à une guerre des prix dévastatrice accompagnée de marges dérisoires. Outre que cette guerre menace la survie de chaque opérateur, elle contraindrait en effet le personnel à travailler dans le cadre de contrats très précaires, temporaires et mal payés.

Nr. 7 VAN DE HEER VANBESIEEN

Considerans D

Deze considerans vervangen als volgt:

“D. stelt vast dat met name bedrijven als Swissport België, die al jarenlang grote verliezen maakten en al voor de coronacrisis een eigen negatief vermogen hadden en als dusdanig heel kwetsbaar waren, door de huidige crisis de laatste duw kunnen krijgen, en onderstreept dat bij het vormgeven van de toekomst van de luchthavenwerking een gezondere economische situatie moet worden geschapen waarbij diensten die essentieel zijn voor het werken van de luchthaven beter kunnen functioneren en het personeel dat hiervoor noodzakelijk is ook naar behoren kan worden verloond; een voortdurende prijzenslag waarbij vliegen steeds goedkoper wordt, ten koste van zich almaar opstapelende verliezen en slechte en onzekere arbeidsomstandigheden van werknemers mag niet langer getolereerd worden;”

VERANTWOORDDING

Grondafhandelaren zijn essentieel voor het functioneren van een luchthaven. Toch maken zij in de luchthaven van Zaventem structureel verlies, ondanks het feit dat er slechts twee aanbieders zijn op de luchthaven en Zaventem de voorbije jaren steeds meer passagiers ontving. Het zijn deze structurele verliezen, meer dan de coronacrisis, die het faillissement van Swissport België tot gevolg hadden en die overheidssteun noodzakelijk maakte voor Aviapartner om deze acute crisis te overleven. Voor de toekomst van de luchthaven moeten er een aantal structurele veranderingen komen die een halt toeroepen aan de vernietigende prijzenslag met flinterdunne marges. Deze bedreigt immers niet alleen het overleven van eender welke aanbieder, ze dwingen bovendien personeelsleden te werken met zeer onzekere, tijdelijke en slecht betaalde contracten.

Dieter VANBESIEEN (Ecolo-Groen)

N° 8 DE M. VANBESIEN

Considérant F

Remplacer ce considérant par ce qui suit:

“F. déplorant qu’aucun accord européen commun n’ait été conclu jusqu’à présent pour les mesures d’aide au secteur du transport aérien;”

JUSTIFICATION

L’actuel considérant F semble renvoyer à une sorte de politique du gaufrier. Or, la règle de base, en ce qui concerne l’aide spéciale et ciblée destinée aux grandes entreprises, devrait précisément consister à négocier chaque cas et à évaluer chaque cas selon ses mérites dans le cadre des conditions générales en vigueur.

Un considérant est dès lors ajouté en ce sens. L’Europe doit coordonner la réponse à la crise systémique du secteur du transport aérien. Aujourd’hui, chaque compagnie aérienne s’adresse à son gouvernement national alors qu’une gestion européenne coordonnée serait la solution la plus efficace. Les États membres ne peuvent en effet pas se laisser diviser. Seule une approche commune permettra d’harmoniser les trains de mesures d’aide et de les assortir d’objectifs fiscaux, sociaux, environnementaux et climatiques ambitieux.

Nr. 8 VAN DE HEER VANBESIEN

Considerans F

Deze considerans vervangen als volgt:

“F. betreurt dat er tot op heden geen gemeenschappelijke Europese afspraken zijn gemaakt wat betreft de steunmaatregelen aan de luchtvaartsector;”

VERANTWOORDING

De huidige considerans F lijkt te alluderen op een soort wafelijzerpolitiek. De basisregel voor speciale, gerichte steun aan grote ondernemingen behoort juist te zijn dat er over elk geval wordt onderhandeld en dat het wordt beoordeeld op zijn eigen merites en dit binnen het kader van algemeen geldende randvoorwaarden.

Daarom wordt er een andere overweging toegevoegd. Europa moet de systeemcrisis van de luchtvaartsector gecoördineerd aanpakken. Vandaag klopt iedere luchtvaartmaatschappij aan bij de eigen regering, terwijl een gecoördineerde Europese aanpak het effectiefst zou zijn. lidstaten mogen zich immers niet uit elkaar laten spelen. Enkel met een gezamenlijke aanpak kunnen steunpakketten op elkaar worden afgestemd, en kunnen er ambitieuze fiscale, sociale, milieu- en klimaatdoelstellingen aan deze pakketten worden verbonden.

Dieter VANBESIEN (Ecolo-Groen)

N° 9 DE M. VANBESIEEN

Considérant H

Remplacer ce considérant par ce qui suit:

“H. considérant qu’il est préférable que l’aide aux nombreuses entreprises actives à l’aéroport de Zaventem ou étroitement liées à l’aéroport soit organisée sur la base d’une évaluation approfondie de différents critères; considérant qu’il conviendra certainement tenir compte des critères suivants: mesure dans laquelle le secteur ou chaque entreprise individuelle a besoin d’aide, mesure dans laquelle les mesures déjà prises sont insuffisantes, mesure dans laquelle l’aide permet de répondre aux intérêts stratégiques belges (exemples: ancrage de l’emploi à long terme, maintien de centres de décision en Belgique et mise en place d’une économie belge verte et numérique tournée vers l’avenir d’ici 2030 conformément aux objectifs de l’Union européenne), et mesure dans laquelle l’aide d’État permettra un redressement financier durable d’une entreprise potentiellement saine.”

JUSTIFICATION

L’actuel considérant H manque de précision. Alors que les considérants précédents visent l’intérêt de l’aéroport de Zaventem, le considérant H porte sur la nécessité de soutenir le “secteur du transport aérien” en général. En outre, le fait que les différentes autorités publiques aient pris toute une série de mesures d’aide socio-économiques, générales comme sectorielles (par exemple pour l’horeca), ne constitue pas une raison nécessaire ou suffisante d’accorder également une aide supplémentaire au transport aérien. En effet, les entreprises actives dans le secteur du transport aérien peuvent aussi déjà bénéficier de nombreuses mesures d’aide existantes (du chômage temporaire au report de paiement des impôts). Comme pour les autres secteurs, plusieurs considérations de fond doivent être déterminantes lors de l’examen des demandes d’aide au secteur du transport aérien:

1. Le secteur/acteur a-t-il absolument besoin d’aide?
2. Les mesures déjà prises sont-elles insuffisantes?

Nr. 9 VAN DE HEER VANBESIEEN

Considerans H

Deze considerans vervangen als volgt:

“H. overwegende dat de steun aan de talrijke ondernemingen actief op de luchthaven van Zaventem of sterk verbonden met de luchthaven, best plaatsvinden op basis van een gedegen afweging van verschillende criteria; overwegende dat zeker de volgende criteria meegenomen moeten worden: de mate waarin de sector of individuele onderneming steun nodig heeft, de mate waarin de reeds genomen maatregelen onvoldoende zijn, de mate waarin er met deze steun wordt voldaan aan strategische Belgische belangen (waaronder het verankeren van werkgelegenheid op de lange termijn, het in België houden van beslissingscentra en het realiseren van een toekomstgerichte groene en digitale Belgische economie tegen 2030 in lijn met de doelstellingen van de Europese Unie), en de mate waarin overheidssteun een duurzaam financieel herstel van een in se potentieel gezonde onderneming mogelijk maakt.”

VERANTWOORDING

De huidige considerans H mist precisie. Waar er in de voorafgaande consideransen sprake was van het belang van de luchthaven van Zaventem, wordt hier de nood aan steun aan “de luchtvaartsector” in zijn algemeenheid geponeerd. Daarenboven is het feit dat de verschillende overheden een hele reeks aan algemene sociaaleconomische steunmaatregelen hebben genomen, alsook een aantal sectorspecifieke (denk bijvoorbeeld aan de horeca), op zich geen noodzakelijke of afdoende reden om ook extra steun te geven aan de luchtvaart. Een heel aantal van de genomen steunmaatregelen (van tijdelijke werkloosheid tot betalingsuitstel belastingen) konden immers ook al worden benut door ondernemingen actief in de luchtvaartsector. Net zoals bij alle andere sectoren, moet bij het overwegen van steun aan de luchtvaartsector een aantal inhoudelijke afwegingen de doorslag geven, met name:

1. Heeft de sector/actor überhaupt steun nodig?
2. Zijn de reeds genomen maatregelen onvoldoende?

3. L'entreprise/le secteur revêt-elle/il une importance stratégique?

4. L'aide d'État permettra-t-elle un redressement financier durable?

3. Is het bedrijf/de sector van strategisch belang?

4. Zal de overheidssteun zorgen voor een duurzaam financieel herstel?

Dieter VANBESIEN (Ecolo-Groen)

N° 10 DE M. VANBESIEN

Considérant I (nouveau)

Compléter les considérants par un considérant I rédigé comme suit:

“I. considérant le fait que les engagements actuels du secteur aérien de réduire ses émissions de CO₂ auront pour conséquence que les émissions globales de ce secteur augmenteront de 220 à 290 % entre 2015 et 2050; considérant que les émissions du secteur aérien européen ont augmenté de 26 % entre 2013 et 2018; et considérant qu’une telle augmentation de ces émissions est incompatible avec les objectifs de l’Accord de Paris et risque dès lors de provoquer des dégâts économiques et humains considérables;”

JUSTIFICATION

Les développements de la proposition de résolution renvoient aux déclarations d’Alexandre de Juniac, actuel dirigeant de l’Association internationale du transport aérien (AITA) et cofondateur de l’organisation de défense des intérêts du secteur aérien européen A4E. Ce même Alexandre de Juniac a également déclaré à plusieurs reprises qu’“il est de notre devoir de protéger la planète contre les conséquences désastreuses du changement climatique”, tout en soulignant la nécessité de “coopérer en vue de rendre l’aviation plus durable et de réduire les émissions de CO₂ de ce secteur”. Toutefois, le secteur aérien n’est pour l’heure malheureusement pas en voie d’atteindre son propre objectif, à savoir la réduction de moitié et d’ici 2050 de ses émissions globales par rapport à 2005 – et encore moins l’objectif de réduire de 64 à 91 % ses émissions, qui est nécessaire pour respecter les objectifs de l’Accord de Paris visant à limiter le réchauffement à 1,5 °C. Le “*Financial Stability Report* (2019)” de la Banque nationale de Belgique souligne les coûts économiques et sociaux annuels ainsi que la perturbation de larges pans de l’économie belge qu’engendrera le changement climatique.

Nr. 10 VAN DE HEER VANBESIEN

Considerans I (nieuw)

De consideransen aanvullen met een considerans I, luidende:

“I. Gelet op het feit dat de huidige engagementen van de luchtvaartsector om de CO₂-emissies te reduceren de sector op een traject zetten waarbij haar wereldwijde uitstoot met 220 tot 290 % toeneemt tussen 2015 en 2050; gelet op het feit dat de uitstoot van de Europese luchtvaartsector tussen 2013 en 2018 met 26 procent is gestegen; en gelet op het feit dat dergelijke toegenomen uitstoot niet compatibel is met de doelstellingen van het Akkoord van Parijs en daardoor zeer grote economische en menselijke schade met zich mee dreigt te brengen;”

VERANTWOORDING

In de toelichting van de resolutie wordt er verwezen naar de uitspraken van Alexandre de Juniac, huidig topman van de International Air Transport Association, en medeoprichter van de Europese luchtvaartbelangenorganisatie A4E. Diezelfde heer de Juniac stelde ook al meerdere malen dat “Het onze plicht is om de planeet te beschermen tegen de rampzalige gevolgen van klimaatverandering”, waarbij hij de noodzaak benadrukte om “samen te werken om vliegen duurzaam te maken en de CO₂-uitstoot te verminderen”. Op dit moment zit de luchtvaartsector echter helaas niet op koers om de eigen doelstelling – halvering van de wereldwijde uitstoot in 2050 ten opzichte van 2005 – te bereiken, laat staan de reductie van –64 % tot –91 % die noodzakelijk is om de doelstellingen van het Akkoord van Parijs om de opwarming tot 1,5 °C te beperken. Het *Financial Stability Report* (2019) van de Nationale Bank van België wijst op de jaarlijkse economische en sociale kosten en de ontwrichting van grote delen van de Belgische economie die de klimaatverandering met zich meebrengt.

Dieter VANBESIEN (Ecolo-Groen)

N° 11 DE M. VANBESIEEN

Considérant J (*nouveau*)

Compléter les considérants par un considérant J rédigé comme suit:

“J. vu les dommages pour la santé provoqués par le bruit dans l’environnement, en particulier les troubles du sommeil;”

JUSTIFICATION

La seule manière de garantir l’acceptation de l’aéroport est de préserver également le sommeil des riverains. Les activités aéroportuaires ne peuvent pas entraîner une augmentation des nuisances sonores. Entre-temps, il a été suffisamment démontré que le bruit dans l’environnement a des effets néfastes sur la santé. L’économiste de la santé Lieven Annemans a fait le lien, à plusieurs reprises, entre une concentration de mouvements d’avions et l’apparition de maladies cardiovasculaires. Une vue d’ensemble des études sur les effets du bruit sur le bien-être, l’environnement et la santé publique a par exemple été fournie par l’*Instituut voor Samenleving en Technologie*, qui était à l’époque rattaché au Parlement flamand, et dans le rapport *“Milieurapport Vlaanderen, Themabeschrijving Lawaai (effecten op de mens)”*.

Nr. 11 VAN DE HEER VANBESIEEN

Considerans J (*nieuw*)

De consideransen aanvullen met een considerans J, luidende:

“J. gelet op de gezondheidsschade aangericht door omgevingslawaaï, met name door verstoorde nachtrust;”

VERANTWOORDING

Het draagvlak voor de luchthaven is alleen gegarandeerd indien ook de slaap van de omwonenden verzekerd is. De luchthavenactiviteiten mogen niet leiden tot een toename van de geluidshinder. Het effect van omgevingslawaaï op de volksgezondheid is inmiddels voldoende aangetoond. Gezondheidseconoom Lieven Annemans legde meermaals de band tussen een concentratie van vliegtuigbewegingen en hart- en vaatstoornissen. Een overzicht van studies over het impact van geluid op welzijn, leefmilieu en volksgezondheid, werd bijvoorbeeld geboden door het Instituut voor Samenleving en Technologie, destijds verbonden aan het Vlaams Parlement, en in het Milieurapport Vlaanderen, Themabeschrijving Lawaai (effecten op de mens).

Dieter VANBESIEEN (Ecolo-Groen)

N° 12 DE M. VANBESIEN

Considérant K (*nouveau*)

Compléter les considérants par un considérant K rédigé comme suit:

“K. considérant que, avant même la crise du coronavirus, Brussels Airlines avait déjà annoncé un plan de restructuration important, avec de nombreuses suppressions d’emplois à la clé; considérant que l’accord social annoncé le 26 juin 2020 prévoit des efforts importants de la part du personnel;”

JUSTIFICATION

Ces dix dernières années, Brussels Airlines a enregistré plus de pertes que de bénéfices (pertes cumulées de 194 millions d’euros), ce qui a obligé l’entreprise à annoncer l’année dernière que de nombreux emplois devront être supprimés. L’accord social du 24 juin 2020 montre que le personnel est prêt à faire beaucoup d’efforts pour garantir l’avenir de l’entreprise. Il s’agit de considérations importantes à prendre en compte.

Nr. 12 VAN DE HEER VANBESIEN

Considerans K (*nieuw*)

De consideransen aanvullen met een considerans K, luidende:

“K. overwegende dat Brussels Airlines ook voor de coronacrisis al een omvangrijk herstructureringsplan had aangekondigd, waarbij heel wat jobs zouden verdwijnen; overwegende dat het op 26 juni 2020 aangekondigde sociaal akkoord verregaande inspanningen van het personeel omvat;”

VERANTWOORDING

Brussels Airlines maakte de afgelopen tien jaar meer verlies dan winst (gecumuleerd 194 miljoen euro verlies), waardoor het vorig jaar reeds bekend maakte dat er heel wat jobs moeten sneuvelen. Het sociaal akkoord van 24 juni 2020 toont aan dat het personeel bereid is om heel veel inspanningen te leveren voor de toekomst van het bedrijf. Dit zijn belangrijke overwegingen om mee te nemen.

Dieter VANBESIEN (Ecolo-Groen)

N° 13 DE M. VANBESIEEN

Demande 1

Remplacer les mots “de conclure au plus vite un accord avec Lufthansa, de manière à assurer l’avenir de Brussels Airlines en tant que transporteur aérien national d’envergure intercontinentale et membre du groupe Star Alliance à Zaventem” **par les mots** “*vu les conditions nécessaires énoncées dans la présente proposition de résolution, d’examiner au plus vite comment un accord avec Lufthansa permettrait d’assurer l’avenir de Brussels Airlines en tant que transporteur aérien national d’envergure intercontinentale et membre du groupe Star Alliance*”.

JUSTIFICATION

La célérité dont il faut faire preuve ne doit pas empêcher l’État belge de demander des garanties solides pour l’affectation du plan de soutien en Belgique, la sauvegarde de l’emploi et la coopération à l’élaboration d’un cadre contraignant fixant des conditions climatiques et environnementales. De plus, le Parlement ne doit pas mettre le gouvernement au pied du mur et lui demander d’accorder une aide massive à Lufthansa sans obtenir la moindre garantie pour Brussels Airlines.

Nr. 13 VAN DE HEER VANBESIEEN

Verzoek 1

De woorden “zo snel als mogelijk een overeenkomst te sluiten met Lufthansa, om de toekomst van Brussels Airlines als intercontinentale home-carrier en lid van de Star Alliance groep in Zaventem te verzekeren” **vervangen door de woorden** “*zo snel als mogelijk, gelet op de noodzakelijke voorwaarden die verder in deze resolutie worden opgesomd, af te wegen op welke manier een overeenkomst met Lufthansa de toekomst van Brussels Airlines als intercontinentale home-carrier en lid van de Star Alliance groep in Zaventem kan mogelijk maken*”.

VERANTWOORDING

Snelheid mag er niet toe leiden dat er geen harde garanties worden gevraagd voor het aanwenden van het steunpakket in België, het garanderen van tewerkstelling, en het meewerken aan een bindend kader van klimaat- en milieuvoorwaarden. Het parlement mag bovendien de regering niet voor het blok zetten om zonder garanties voor Brussels Airlines massale steun te geven aan Lufthansa.

Dieter VANBESIEEN (Ecolo-Groen)

N° 14 DE M. VANBESIEEN

Demande 2

Compléter cette demande par ce qui suit:

“; cette remise à l’emploi se focalise au maximum sur des secteurs durables et d’avenir, qui préserveront le tissu socioéconomique de la région à moyen et à long terme; à cette fin, ce cadre s’intégrera au maximum dans le plan de relance national à développer; il sera recouru au mieux aux moyens et objectifs du plan de relance européen, avec la réalisation du Pacte vert et de la transition numérique en point de mire;”

JUSTIFICATION

Dès lors que la plupart des prévisions se fondent sur un net recul de l’emploi lié à l’aéroport dans les années à venir, il est absolument indispensable de créer de nouveaux emplois en nombre suffisant apportant une sécurité à moyen et à long terme au Brabant flamand et à Bruxelles et constituant de nouveaux pôles économiques dynamiques. Le plan de relance européen, qui se focalise sur des projets d’avenir dans le cadre du Pacte vert et sur le progrès numérique, constitue le meilleur cadre à cet effet et offre des perspectives d’avenir pour la création d’emplois pour les personnes peu, moyennement et hautement qualifiées. Les recherches montrent que le Brabant flamand a un grand potentiel pour devenir un cluster pour l’économie circulaire.

Nr. 14 VAN DE HEER VANBESIEEN

Verzoek 2

Dit verzoek aanvullen met de volgende woorden:

“; deze hertewerkstelling wordt maximaal gericht op duurzame en toekomstgerichte sectoren, die het sociaaleconomisch weefsel van de regio op middellange en lange termijn veilig stellen; daartoe wordt dit kader maximaal geïntegreerd in het nog te creëren nationaal relanceplan; hierbij wordt maximaal gebruik gemaakt van de middelen en de doelstellingen uit het Europese herstelplan, met een focus op het realiseren van de Green Deal en de digitale omwenteling;”

VERANTWOORDING

Gelet op het feit dat de meeste voorspellingen ervan uitgaan dat de tewerkstelling verbonden met de luchthaven de komende jaren sterk achteruit kan gaan, is het absoluut noodzakelijk dat er voldoende nieuwe tewerkstelling wordt gecreëerd die op middellange en lange termijn zekerheid biedt aan Vlaams-Brabant en Brussel, en die nieuwe dynamische economische polen vormen. Het Europese herstelplan, dat focust op toekomstgerichte projecten in het kader van de Green Deal en digitale vooruitgang, biedt hiervoor het beste kader, en biedt toekomstperspectieven voor jobcreatie voor laag-, middel- en hogeschoolden. Onderzoek toont aan dat Vlaams Brabant grote potentie heeft om uit te groeien tot een cluster voor de circulaire economie.

Dieter VANBESIEEN (Ecolo-Groen)

N° 15 DE M. VANBESIEEN

Demande 4

Entre les mots “la viabilité économique de l’aéroport,” **et les mots** “la viabilité environnementale”, **insérer les mots** “une feuille de route visant la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le cadre de l’Accord de Paris,”.

JUSTIFICATION

Le moment est crucial pour le secteur du transport aérien. Si nous ne prenons pas d’emblée des mesures fortes permettant une réduction substantielle réaliste des émissions, c’est l’avenir du secteur tout comme de grands pans de notre société qui est compromis en raison des conséquences du changement climatique.

Nr. 15 VAN DE HEER VANBESIEEN

Verzoek 4

Tussen de woorden “de economische leefbaarheid van de luchthaven,” **en de woorden** “de leefbaarheid van de omgeving”, **de woorden** “een bindend en ambitieus stappenplan voor de afbouw van de uitstoot van broeikasgassen in het kader van het Akkoord van Parijs,” **invoegen**.

VERANTWOORDING

We bevinden ons op een cruciaal moment voor de luchtvaartsector. Als er nu niet onmiddellijk verregaande maatregelen worden genomen die een sterke afbouw van de uitstoot realistisch maken, is de toekomst van de sector én van grote delen van onze samenleving in gevaar door de gevolgen van de klimaatverandering.

Dieter VANBESIEEN (Ecolo-Groen)

N° 16 DE M. VANBESIEEN

Demande 6 (nouvelle)

Compléter les demandes par une demande 6 rédigée comme suit:

“6. au niveau européen, de prendre l’initiative de créer un cadre légal clair visant à assurer la neutralité climatique du secteur du transport aérien d’ici 2050 et de prendre les mesures nécessaires pour limiter le réchauffement global à 1,5 °C; dont la suppression de l’aide publique aux aéroports non rentables qui n’est pas subordonnée à des objectifs climatiques précis, l’instauration de la TVA sur les billets d’avion, l’application d’accises sur le carburant des avions à l’instar du carburant automobile, la prise en compte du secteur du transport aérien dans les contributions déterminées au niveau national (CDN) de l’Accord de Paris sur le climat, ainsi qu’une réforme profonde des règles relatives au transport aérien prévues dans le Système d’échange de quotas d’émissions (ETS); de veiller à ce que les moyens ainsi libérés contribuent à la recherche d’un carburant pour avion synthétique et neutre sur le plan climatique et au développement de liaisons ferroviaires internationales;”

JUSTIFICATION

Il est important de souligner que, même en temps normal, le transport aérien est fortement subsidié au sein de l’UE sans aucune condition. Premièrement, le transport aérien reçoit des subsides directs de 3 milliards d’euros par an pour l’exploitation et le développement des infrastructures. Dans le cas de Ryanair, le plus grand responsable des émissions parmi les compagnies aériennes sur les vols européens, près d’un quart des aéroports de l’UE où la compagnie est présente seraient déficitaires sans subsides publics.

Deuxièmement, le transport aérien est exempté de la TVA, prélevée sur la quasi-totalité des autres biens et services dans l’UE, ce qui entraîne un déficit d’au moins 17 milliards d’euros par an dans les budgets globaux des États membres de l’UE. Enfin, le carburant des avions n’est taxé nulle part dans l’UE. Les consommateurs paient en moyenne 48 cents par litre de carburant chaque fois qu’ils font le plein dans l’ensemble

Nr. 16 VAN DE HEER VANBESIEEN

Verzoek 6 (nieuw)

De verzoeken aanvullen met een verzoek 6, luidende:

“6. op Europees niveau het initiatief te nemen voor een duidelijk wettelijk kader om de luchtvaartsector klimaatneutraal te maken tegen 2050 en de maatregelen te nemen die noodzakelijk zijn om de globale opwarming te beperken tot 1,5 °C; waaronder het schrappen van staatssteun voor verliesmakende luchthavens die niet gekoppeld is aan duidelijke klimaatdoelstellingen, het invoeren van btw op vliegtickets, het invoeren van accijnzen op vliegtuigbrandstof zoals dit ook voor auto-brandstof gebeurt, de opname van de luchtvaartsector in de nationale bijdragen (NDC’s) van het klimaatakkoord van Parijs, en een verregaande hervorming van de regels betreffende luchtvaart in de Europese emissiehandel (ETS); de middelen die hierbij vrijkomen onder meer bij te laten dragen aan onderzoek naar klimaatneutrale synthetische vliegtuigbrandstof en de uitbouw van internationale treinverbindingen;”

VERANTWOORDING

Het is belangrijk te benadrukken dat de luchtvaart binnen de EU ook in normale jaren reeds zwaar wordt gesubsidieerd, zonder enige voorwaarden. Ten eerste ontvangt de luchtvaart een directe subsidie van 3 miljard euro per jaar voor exploitatie en infrastructuurontwikkeling. In het geval van Ryanair, de grootste emittent van luchtvaartmaatschappijen op vluchten binnen Europa, is bijna een kwart van de luchthavens in de EU waar het aanwezig is verlieslatend zonder overheidssubsidies.

Ten tweede is de luchtvaart vrijgesteld van btw, die op bijna elk ander goed en elke dienst in de hele EU wordt geheven, wat leidt tot een tekort van ten minste 17 miljard euro per jaar in de begrotingen van de EU-lidstaten samen. Ten slotte wordt vliegtuigbrandstof nergens in de EU belast. Gemiddeld betalen consumenten in de hele EU 48 eurocent per liter brandstofbelasting telkens wanneer ze hun auto tanken, maar

de l'UE, mais les compagnies aériennes ne paient aucune taxe sur le kérosène, ce qui représente un subside de 32 milliards d'euros par an.

Ces subsides font gonfler artificiellement la demande de transport aérien tout en réduisant les incitations à développer une aviation plus durable, comme des avions plus propres et des carburants neutres pour le climat. Tant que ces subsides subsisteront, les émissions continueront à augmenter. C'est la raison pour laquelle il est indispensable de les réduire dès que possible et de consacrer les fonds ainsi libérés, entre autres, à la recherche sur les carburants durables et au développement d'un réseau ferroviaire international.

La crise du coronavirus montre clairement de quoi une société est capable. Le moment est venu d'intervenir également de manière radicale pour le climat et de conclure des accords à long terme avec le secteur du transport aérien. Nous ne devons pas commettre l'erreur de ne pas inclure et imposer de telles conditions, au risque d'hypothéquer le bien-être et l'emploi dans un avenir proche.

luchtvaartmaatschappijen betalen geen enkele belasting op kerosine, een fiscale subsidie van 32 miljard euro per jaar.

Deze subsidies verhogen de vraag naar vliegreizen kunstmatig en verminderen tegelijkertijd de prikkels voor een duurzamere luchtvaart, zoals schonere vliegtuigen en klimaatneutrale brandstoffen. Zolang deze blijven bestaan, zullen emissies blijven stijgen. Daarom is het noodzakelijk om deze zo snel mogelijk af te bouwen, en de vrijgekomen middelen onder meer te besteden aan onderzoek naar duurzame brandstoffen en de uitbouw van een internationaal treinnetwerk.

De coronacrisis maakt duidelijk tot wat een samenleving in staat is. Dit is hét moment om ook voor het klimaat drastisch in te grijpen en met de luchtvaartsector langetermijnakkoorden te smeden. We mogen nu niet de fout maken dergelijke voorwaarden niet op te nemen en af te dwingen – anders riskeren we het welzijn en de tewerkstelling voor de nabije toekomst te hypothekeren.

Dieter VANBESIEN (Ecolo-Groen)

N° 17 DE M. VANBESIEEN

Demande 7 (nouvelle)

Compléter les demandes par une demande 7 rédigée comme suit:

“7. de procéder, aux niveaux belge et européen, à une analyse approfondie de la manière dont le secteur aérien, ainsi que la réglementation y afférente, doivent être réformés pour que ce secteur s’affranchisse de l’aide de l’État et résiste aux crises;”

JUSTIFICATION

Il est logique que les compagnies aériennes souffrent de la crise du coronavirus: 90 % (ou plus) du trafic aérien a été paralysé. Il n’est par contre pas logique que ce secteur demande d’emblée des aides très importantes. Le coronavirus met en lumière la vulnérabilité économique de ce secteur en dépit de la croissance débridée du nombre de passagers de ces vingt dernières années et des aides publiques accordées à l’occasion des crises précédentes (11 septembre, Eyjafjallajökull, etc.), et en dépit des exemptions en matière de politique climatologique et des allègements fiscaux privilégiés dont ce secteur bénéficie: le secteur aérien ne dispose apparemment pas de réserves pour faire face ne serait-ce qu’aux premiers jours d’une telle crise. Des chiffres récents de l’AITA montrent que seules trente (!) compagnies aériennes dans le monde ont réalisé des bénéfices ces dernières années. Quelques raisons à cela:

— *slots*: ces droits fixes de décollage et d’atterrissage sont vendus très chers. Pour conserver ces droits, les compagnies aériennes doivent utiliser au moins 80 % de leurs *slots*; c’est pourquoi elles proposent régulièrement des billets bon marché (l’avion doit de toute façon voler, ce qui entraîne des frais de carburant et de personnel);

— en raison de l’étroitesse des marges, seule une augmentation du volume permet de dégager des bénéfices. Les compagnies se font une concurrence féroce; le moindre recul est fatal;

— les bonnes années sont généralement utilisées pour rémunérer davantage les actionnaires (en compensation des années maigres) et pour agrandir la flotte afin de gagner des parts de marché, au lieu de constituer des réserves pour les

Nr. 17 VAN DE HEER VANBESIEEN

Verzoek 7 (nieuw)

De verzoeken aanvullen met een verzoek 7, luidende:

“7. op Belgisch en Europees niveau grondig te onderzoeken hoe de luchtvaartsector en de regelgeving moet worden hervormd om onafhankelijk te worden van staatssteun en crisisbestendig te worden;”

VERANTWOORDING

Dat luchtvaartmaatschappijen te lijden hebben onder coronacrisis is logisch: 90 % (of meer) van het luchtverkeer heeft stilgelegen. Dat de sector al vanaf het begin heel grote bedragen steun vraagt, is niet logisch. Corona legt de economische kwetsbaarheid van de sector bloot en dit ondanks de ongebreidelde groei in passagiersaantallen de laatste twintig jaar, ondanks de staatssteun bij eerdere crisissen (9/11, Eyjafjallajökull, ...), ondanks de vrijstellingen rond klimaatbeleid en de fiscale gunstregelingen: de luchtvaartsector heeft blijkbaar geen buffers om zelfs maar de eerste dagen van zo’n crisis zelf op te vangen. Recente cijfers van AITA zelf tonen aan dat wereldwijd slechts dertig (!) maatschappijen de laatste jaren winst maken. Enkele redenen daarvoor:

— *slots*: vaste start- en landingsrechten die zeer duur worden verkocht. Om deze rechten te behouden moeten maatschappijen gebruik maken van minstens 80 % van deze *slots*; daarom stunten maatschappijen regelmatig met goedkope tickets (vliegen moet sowieso, dus brandstofkosten en personeel ben je al kwijt);

— door de dunne marges is enkel meer volume de enige kans op positieve cijfers. Maatschappijen concurreren elkaar kapot; de minste krimp is daarbij fataal;

— goede jaren worden doorgaans gebruikt om aandeelhouders extra te vergoeden (voor slechtere jaren) en voor uitbreiding van de vloot om de groeijsrijd aan te gaan, in plaats van buffers aan te leggen voor moeilijke periodes; nochtans is

périodes difficiles. Or, la question n'est pas de savoir s'il y aura une nouvelle crise, mais quand elle éclatera (en moyenne tous les 4 à 5 ans).

Outre les énormes défis climatiques auxquels ce secteur est confronté et les emplois qui en dépendent directement et indirectement, ce contexte économique spécifique est également important et doit être pris en compte dans le cadre de négociations sur les aides d'État, voire sur une éventuelle nationalisation. Beaucoup de compagnies qui réclament aujourd'hui des montants élevés n'ont pas réalisé de bénéfices structurels ces dernières années et ont des ratios d'endettement élevés.

On observe des dynamiques similaires dans les entreprises opérant dans d'autres branches du secteur aérien, l'exemple le plus clair et le plus criant en Belgique étant celui des prestataires de services d'assistance en escale.

het niet de vraag of er een nieuwe crisis komt, maar wanneer (gemiddeld om de 4 à 5 jaar).

Naast de enorme uitdagingen op vlak van klimaat waar deze sector voor staat, de banen die er direct en indirect mee zijn gemoeid, is ook deze specifieke economische context belangrijk om mee te nemen bij de onderhandelingen over staatssteun of zelfs nationalisering. Vele maatschappijen die nu forse bedragen vragen sloegen er niet in de afgelopen jaren structureel winst te maken en hebben hoge schuldratio's.

Soortgelijke dynamieken zien we ook bij bedrijven die in andere takken van de luchtvaartsector actief zijn, met in België als duidelijkste en schrijnendste voorbeeld de grondaafhandelaars.

Dieter VANBESIEN (Ecolo-Groen)

N° 18 DE M. VANBESIEEN

Demande 8 (*nouvelle*)

Compléter les demandes par une demande 8 rédigée comme suit:

“8. de veiller à ce que la garantie de l’avenir des travailleurs soit une préoccupation centrale lors de la préparation de l’avenir de l’aéroport et de la reconversion en dehors de ce secteur;”

JUSTIFICATION

Les travailleurs des différentes entreprises en difficulté depuis de nombreuses années ont systématiquement démontré qu’ils étaient disposés à faire un grand nombre d’efforts et de sacrifices. Tout plan d’avenir doit accorder une attention maximale à leurs perspectives d’avenir.

Nr. 18 VAN DE HEER VANBESIEEN

Verzoek 8 (*nieuw*)

De verzoeken aanvullen met verzoek 8, luidende:

“8. er op toe te zien dat toekomstzekerheid voor de werknemers een centrale bekommernis is bij het uittekenen van de toekomst van de luchthaven én de herterwerkstelling buiten de sector;”

VERANTWOORDING

De werknemers van de verschillende bedrijven die al jaren in de problemen zitten, hebben keer op keer bewezen grote inspanningen en opofferingen te willen brengen. Elk toekomstplan moet maximaal aandacht besteden aan hun vooruitzichten.

Dieter VANBESIEEN (Ecolo-Groen)

N° 19 DE M. VANBESIEEN

Demande 9 (*nouvelle*)

Compléter les demandes par une demande 9 rédigée comme suit:

“9. d’étendre la période de nuit à la période de 22h à 7h, et de concrétiser, au niveau européen, un plan permettant de réduire le nombre de vols de nuit à Bruxelles;”

JUSTIFICATION

Cet amendement tend à concrétiser plusieurs mesures concrètes qui doivent être prises pour améliorer la qualité de vie des riverains.

Nr. 19 VAN DE HEER VANBESIEEN

Verzoek 9 (*nieuw*)

De verzoeken aanvullen met verzoek 9, luidende:

“9. de stille nacht uit te breiden naar de periode 22u-7u, en op Europees niveau werk te maken van een plan waarmee het aantal nachtvluchten in Brussel kan worden afgebouwd;”

VERANTWOORDING

Dit amendement geeft vorm aan enkele van de concrete maatregelen die moeten worden genomen om de leefbaarheid van de omgeving verbeteren.

Dieter VANBESIEEN (Ecolo-Groen)

**N° 20 DE M. VANDENBROUCKE ET MMES
VANROBAEYS ET JIROFLÉE**

Demande 2

Compléter cette demande par les mots suivants:

“un pôle d’emploi sera mis en place à destination des entreprises de manutention à l’aéroport, qui englobe notamment les travailleurs licenciés de Swissport et dans lequel un nouveau bagagiste peut puiser du personnel; cela permettra de ne pas perdre le savoir-faire d’une main-d’œuvre bien formée”

JUSTIFICATION

À la suite de la faillite de Swissport, 1469 personnes ont perdu leur emploi du jour au lendemain. Actuellement, le secteur aérien traverse une crise dont nous ne connaissons pas la fin. Mais dans tous les cas, il est obligatoire qu’un deuxième bagagiste soit actif à l’aéroport et lorsque le secteur repartira, les activités des bagagistes recommenceront également à tourner à plein régime. En intégrant les travailleurs concernés dans un pôle d’emploi ou “pôle d’aéroport”, on peut les accompagner vers un nouvel emploi sur le site de l’aéroport et leur apporter un soutien financier supplémentaire jusqu’à ce que les activités dans le secteur aéroportuaire reprennent.

**Nr. 20 VAN DE HEER VANDENBROUCKE EN DE
DAMES VANROBAEYS EN JIROFLÉE**

Verzoek 2

Dit verzoek aanvullen met de volgende woorden:

“er wordt een tewerkstellingspool opgericht voor de afhandelingsbedrijven op de luchthaven, die onder meer de ontslagen werknemers van Swissport bevat en waaruit een nieuwe afhandelaar personeel kan inschakelen; op die manier gaat de knowhow aan goed opgeleide arbeidskrachten niet verloren”

VERANTWOORDING

Door het faillissement van Swissport verloren 1469 mensen van de ene op de andere dag hun baan. Op dit moment gaat de luchtvaartsector door een crisis waarvan we het einde niet kennen. Maar alleszins is het zo dat er verplicht een tweede afhandelaar op de luchthaven actief moet zijn en dat wanneer de sector herneemt, ook de afhandelaars opnieuw vol aan het werk gaan. Door de getroffen werknemers op te nemen in een tewerkstellingspool of “luchthavenpool” kunnen ze begeleid worden naar een nieuwe job op de luchthaven en extra financieel ondersteund worden tot de activiteiten in de luchtvaart hernemen.

Joris VANDENBROUCKE (sp.a)
Anja VANROBAEYS (sp.a)
Karin JIROFLÉE (sp.a)

N° 21 DE M. **VANDENBROUCKE** ET MMES **VANROBAEYS** ET **JIROFLÉE**

Demande 10 (*nouvelle*)

Compléter les demandes par une demande 10, rédigée comme suit:

“10. De mettre en place un observatoire des prix chargé de vérifier que les contrats entre compagnies aériennes et sociétés de manutention ne sont pas structurellement déficitaires;”

JUSTIFICATION

Les sociétés de manutention ne parviennent pas à dégager structurellement des bénéfices à Brussels Airport. Les deux sociétés de manutention légalement établies, Swissport et Aviapartner, enregistrent des pertes dans notre pays année après année. L'explication de loin la plus courante de ces pertes structurelles, dans la bouche des syndicats, des (anciens) managers et des observateurs, est la guerre des prix à l'aéroport, dans laquelle Swissport et Aviapartner travaillent à perte pour débaucher la clientèle de l'autre. Cela a déclenché une “spirale vers le bas”, avec toutes ses conséquences. Jusqu'à récemment, ces sociétés de manutention ont réussi à garder la tête hors de l'eau parce qu'elles faisaient des bénéfices à l'étranger. Grâce à un régulateur des prix, nous pouvons veiller à ce que les contrats conclus entre les compagnies aériennes et les sociétés de manutention ne soient pas structurellement déficitaires dans notre pays. L'observatoire des prix doit veiller à ce que les sociétés de manutention opèrent dans un écosystème compétitif mais sain.

Nr. 21 VAN DE HEER **VANDENBROUCKE** EN DE DAMES **VANROBAEYS** EN **JIROFLÉE**

Verzoek 10 (*nieuw*)

De verzoeken aanvullen met een verzoek 10, luidende:

“10. een prijsobservatorium aan te stellen dat erop toeziet dat contracten tussen luchtvaartmaatschappijen en afhandelaars niet structureel verlieslatend zijn;”

VERANTWOORDING

Grondafhandelaars slagen er maar niet in structureel winst te maken op Brussels Airport. De twee wettelijk vastgelegde grondafhandelaars, Swissport en Aviapartner, boekten in ons land jaar na jaar verlies. Veruit de meest gehoorde verklaring voor de structurele verliezen, bij vakbonden, (ex-)managers en waarnemers, is de prijzenslag op de luchthaven, waarbij Swissport en Aviapartner onder de prijs gingen werken om klanten van elkaar af te snoepen. Dat zette een “race to the bottom” in gang, met alle gevolgen van dien. Dat die afhandelaars tot voor kort toch het hoofd boven water hielden, komt doordat zij in het buitenland wel winsten boeken. Via een prijsregulator kunnen wij erop toezien dat de contracten die worden gesloten tussen de luchtvaartmaatschappijen en de afhandelaars in ons land niet structureel verlieslatend zijn. Het prijsobservatorium moet erop toezien dat de grondafhandelaars in een competitief maar gezond ecosysteem functioneren.

Joris **VANDENBROUCKE** (sp.a)
Anja **VANROBAEYS** (sp.a)
Karin **JIROFLÉE** (sp.a)

N° 22 DE M. VANDENBROUCKE ET MMES
VANROBAEYS ET JIROFLÉE

Demande 4

Remplacer les mots “de ce moteur économique crucial. Ce plan d’avenir doit trouver le juste équilibre entre la viabilité économique de l’aéroport, la viabilité environnementale et sanitaire et les droits des riverains” **par les mots** “*de ce moteur économique crucial; dans ce plan d’avenir, l’aéroport et les entreprises de transport aérien doivent inscrire des objectifs et actions clairs visant à réduire les émissions de CO₂, à écologiser la flotte et à réduire au minimum les nuisances pour le voisinage et les riverains;*”.

JUSTIFICATION

Alors que des secteurs comme les secteurs agricole et énergétique ont considérablement réduit leurs émissions de gaz à effet de serre depuis 1990, les émissions du secteur aérien, en plein essor, ont augmenté de 129 % durant la même période. Depuis 2014, les émissions de CO₂ de *Brussels Airlines* ont augmenté d’un quart. Ce secteur complique dès lors la réalisation des objectifs climatiques ambitieux de l’Accord de Paris. En échange des engagements et du soutien des autorités publiques, nous demandons d’inscrire, dans le plan d’avenir, des objectifs et des actions de nature concrète visant à réduire les émissions de CO₂, à verdir la flotte et à limiter autant que possible les nuisances pour le voisinage et les riverains. La préservation de cet équilibre permettra d’accroître le soutien en faveur du développement sain de *Brussels Airport*.

Nr. 22 VAN DE HEER VANDENBROUCKE EN DE
DAMES VANROBAEYS EN JIROFLÉE

Verzoek 4

De woorden “motor. Dat toekomstplan moet een evenwicht vinden tussen de economische leefbaarheid van de luchthaven, de leefbaarheid van de omgeving en de gezondheid en het woonrecht van de omwonenden” **vervangen door de woorden** “*motor; binnen dat toekomstplan moeten de luchthaven en de luchtvaartondernemingen duidelijke doelstellingen en acties opnemen om de CO₂-uitstoot te verminderen, de vloot te vergroenen en de hinder voor de buurt en omwonenden tot een minimum te beperken;*”.

VERANTWOORDING

Terwijl sectoren als landbouw en energie de emissies van broeikasgassen sinds 1990 fors terugdrongen, groeide die bij de boomende luchtvaart in dezelfde periode met 129 procent. De CO₂-uitstoot van *Brussels Airlines* steeg sinds 2014 met een kwart. De sector bemoeilijkt zo het behalen van de ambitieuze klimaatdoelstellingen uit het akkoord van Parijs. In ruil voor de engagementen en steun van de overheid, vragen wij om in het toekomstplan concrete doelstellingen en acties op te nemen om de CO₂ uitstoot te verminderen, de vloot te vergroenen en de hinder voor de buurt en omwonenden tot een minimum te beperken. Het bewaken van dit evenwicht zal het draagvlak voor een gezonde ontwikkeling van *Brussels Airport* vergroten.

Joris VANDENBROUCKE (sp.a)
Anja VANROBAEYS (sp.a)
Karin JIROFLÉE (sp.a)

N° 23 DE M. VAN LOMMEL ET DE MME BURY**Demande 3****Compléter cette demande par les mots:**

“, en tenant compte d’une occupation minimale garantie afin d’assurer la continuité du trafic aérien.”

JUSTIFICATION

Tous les rouages de l’aéroport doivent rester actifs pour prévenir autant que possible les dommages économiques et préserver l’image de *Brussels Airport*.

Nr. 23 VAN DE HEER VAN LOMMEL EN MEVROUW BURY**Verzoek 3****Dit verzoek aanvullen met de volgende woorden:**

“, rekening te houden met een minimale gegarandeerde bezetting om de continuïteit van het vliegverkeer te garanderen.”

VERANTWOORDING

Alle schakels moeten actief blijven op de luchthaven om zoveel mogelijk economische schade te voorkomen en het imago van *Brussels Airport* te bestendigen.

Reccino VAN LOMMEL (VB)
Katleen BURY (VB)

N° 24 DE MME VAN HOOF

Considérant L (*nouveau*)

Compléter les considérants par un considérant L rédigé comme suit:

“L. soulignant la nécessité de former un gouvernement fédéral de plein exercice pour pouvoir élaborer une politique de relance robuste et un plan d’avenir durable pour l’aéroport, en concertation avec les entités fédérées et en accordant une attention particulière à tous les acteurs concernés, à la mobilité et à l’amélioration du désenclavement grâce au transport ferroviaire.”

JUSTIFICATION

L’élaboration d’une politique de relance et d’un plan d’avenir pour l’aéroport requiert la formation rapide d’un gouvernement fédéral de plein exercice.

Nr. 24 VAN MEVROUW VAN HOOF

Considerans L (*nieuw*)

De consideransen aanvullen met een considerans L, luidende:

“L. wijst op de noodzaak van de vorming van een volwaardige federale regering om een slagkrachtig relancebeleid en een duurzaam toekomstplan voor de luchthaven te kunnen uitwerken in dialoog met de deelstaten en met aandacht voor alle betrokken actoren alsook voor de mobiliteit en een nog betere ontsluiting via het spoor.”

VERANTWOORDING

Het relancebeleid en een toekomstplan voor de luchthaven vereisen de snelle vorming van een volwaardige federale regering.

Els VAN HOOF (CD&V)

N° 25 DE MME **VAN HOOFF**

Demande 1

Remplacer les mots “de conclure au plus vite un accord” **par les mots** “*de chercher un accord*”.

JUSTIFICATION

La conclusion d'un accord équilibré nécessite des engagements de la part des deux parties.

Nr. 25 VAN MEVROUW **VAN HOOFF**

Verzoek 1

De woorden “zo snel als mogelijk een overeenkomst te sluiten” **vervangen door de woorden** “*te streven naar een overeenkomst*”.

VERANTWOORDING

Een evenwichtige overeenkomst betekent engagementen van beide partijen.

Els VAN HOOFF (CD&V)

N° 26 DE MM. LAAOUEJ, BAYET ET BEN ACHOUR

Demande 11 (*nouvelle*)

Compléter les demandes par une demande 11, rédigée comme suit:

“11. de défendre et de proposer au niveau européen une vision durable de la mobilité continentale des personnes et des biens qui soit basée sur le principe d’une transition juste pour les travailleurs des secteurs appelés à s’adapter pour répondre aux objectifs climatiques internationaux;”

JUSTIFICATION

Le présent amendement vise à intégrer dans la réflexion proposée par la résolution deux éléments fondamentaux pour ses auteurs. D’une part la nécessité de penser la mobilité de façon globale notamment au regard des objectifs climatiques qui s’imposent à tous. D’autre part, il est tout aussi important d’établir que cette transition doit se réaliser avec les travailleurs et non pas aux détriments de ceux-ci. Il appartient aux États et à l’Union européenne d’assumer ces deux responsabilités.

Ahmed LAAOUEJ (PS)
Hugues BAYET (PS)
Malik BEN ACHOUR (PS)

Nr. 26 VAN DE HEREN LAAOUEJ, BAYET EN BEN ACHOUR

Verzoek 11 (*nieuw*)

De verzoeken aanvullen met een verzoek 11, luidende:

“11. op Europees echelon een duurzame visie op de continentale mobiliteit van personen en goederen te verdedigen en voor te stellen die berust op het beginsel van een rechtvaardige transitie voor de werkenden in de sectoren die zich zullen moeten aanpassen om aan de internationale klimaatdoelstellingen te voldoen;”

VERANTWOORDING

Dit amendement strekt ertoe twee elementen die voor de indieners van fundamenteel belang zijn op te nemen in de met het voorstel van resolutie beoogde reflectie. Ten eerste is het noodzakelijk om op een alomvattende manier over mobiliteit na te denken, met name in het licht van de voor iedereen verplichte klimaatdoelstellingen. Ten tweede is het net zo belangrijk om vast te stellen dat die transitie tot stand moet worden gebracht mét, en niet ten koste van de werkenden. Het komt de Staten en de Europese Unie toe om die dubbele verantwoordelijkheid op zich te nemen.

N° 27 DE MM. **BEN ACHOUR ET LAAOUEJ**Demande 12 (*nouvelle*)

Compléter les demandes par une demande 12, rédigée comme suit:

“12. si la Belgique envisage une intervention, que celle-ci soit conditionnée à une prise de participation dans le capital de Brussels Airlines à hauteur de 25 % + 1 action afin de détenir une minorité de blocage;”

JUSTIFICATION

Il est essentiel que l'État belge soit associé aux décisions stratégiques de SN Brussels Airlines

Malik BEN ACHOUR (PS)
Ahmed LAAOUEJ (PS)

Nr. 27 VAN DE HEREN **BEN ACHOUR ET LAAOUEJ**Verzoek 12 (*nieuw*)

De verzoeken aanvullen met een verzoek 12, luidende:

“12. indien België een interventie overweegt, ervoor te zorgen dat die afhangt van de verwerving van een participatie in het kapitaal van Brussels Airlines ten belope van 25 % + 1 aandeel, met de bedoeling een blokkeringsminderheid aan te houden;”

VERANTWOORDING

Het is van essentieel belang dat de Belgische Staat betrokken wordt bij de strategische beslissingen van SN Brussels Airlines.

N° 28 DE MM. WOLLANTS ET VANDENBROUCKE

Demande 4

Compléter cette demande par les mots suivants:

“l’aéroport et les entreprises de transport aérien devant, dans ce cadre, prévoir des objectifs et des actions clairs visant à réduire les émissions de CO₂, à écologiser la flotte et à réduire au minimum les nuisances pour le voisinage et les riverains;”

Nr. 28 VAN DE HEREN WOLLANTS EN VANDENBROUCKE

Verzoek 4

Dit verzoek aanvullen met de volgende woorden:

“daarbij moeten de luchthaven en de luchtvaartondernemingen duidelijke doelstellingen en acties opnemen om de CO₂-uitstoot te verminderen, de vloot te vergroenen en de hinder voor de buurt en omwonenden tot een minimum te beperken;”

Bert WOLLANTS (N-VA)
Joris VANDENBROUCKE (sp.a)