

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

14 juillet 2020

PROPOSITION DE RÉOLUTION**relative à l'avenir
de l'aéroport de Zaventem****RAPPORT**FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES FINANCES ET DU BUDGET
PAR
M. Marco VAN HEES**SOMMAIRE****Pages**

I. Exposé introductif.....	3
II. Discussion.....	4
III. Votes.....	20

*Voir:***Doc 55 1355/ (2019/2020):**001: Proposition de résolution de M. Francken et consorts.
002 et 003: Amendements.**Voir aussi:**

005: Texte adopté par la commission.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

14 juli 2020

VOORSTEL VAN RESOLUTIE**betreffende de toekomst
van de luchthaven in Zaventem****VERSLAG**NAMENS DE COMMISSIE
VOOR FINANCIËN EN BEGROTING
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **Marco VAN HEES****INHOUD****Blz.**

I. Inleidende uiteenzetting	3
II. Bespreking.....	4
III. Stemmingen	20

*Zie:***Doc 55 1355/ (2019/2020):**001: Voorstel van resolutie van de heer Francken c.s.
002 et 003: Amendementen.**Zie ook:**

005: Tekst aangenomen door de commissie.

02912

**Composition de la commission à la date de dépôt du rapport/
Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag**
Président/Voorzitter: Florence Reuter

A. — Titulaires / Vaste leden:

N-VA	Kathleen Depoorter, Sander Loones, Wim Van der Donckt
Ecolo-Groen	Kristof Calvo, Georges Gilkinet, Dieter Vanbesien
PS	Hugues Bayet, Malik Ben Achour, Ahmed Laaouej
VB	Kurt Ravyts, Wouter Vermeersch
MR	Benoît Piedboeuf, Florence Reuter
CD&V	Steven Matheï
PVDA-PTB	Marco Van Hees
Open Vld	Christian Leysen
sp.a	Jan Bertels

B. — Suppléants / Plaatsvervangers:

Peter Buysrogge, Joy Donné, Michael Freilich, Tomas Roggeman
Laurence Hennuy, Marie-Colline Leroy, Stefaan Van Hecke, Gilles Vanden Burre
Mélissa Hanus, Christophe Lacroix, Patrick Prévot, Sophie Thémont
Steven Creyelman, Erik Gilissen, Reccino Van Lommel
Benoît Friart, Isabelle Galant, Nathalie Gilson
Hendrik Bogaert, Leen Dierick
Steven De Vuyst, Peter Mertens
Egbert Lachaert, Vincent Van Quickenborne
John Crombez, Joris Vandenbroucke

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
PS	: Parti Socialiste
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
CD&V	: Christen-Democratisch en Vlaams
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Open Vld	: Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	: socialistische partij anders
cdH	: centre démocrate Humaniste
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	: Indépendant - Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkorting bij de numerering van de publicaties:	
DOC 55 0000/000	Document de la 55 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi	DOC 55 0000/000	Parlementair document van de 55 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV	Compte Rendu Analytique	CRABV	Beknopt Verslag
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigegekleurd papier)

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné cette proposition de résolution au cours de ses réunions des 7 et 8 juillet 2020.

I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF

M. Theo Francken (N-VA), auteur, évoque les graves problèmes auxquels le secteur aéroportuaire est confronté dans le monde entier. L'aéroport de Zaventem a également été gravement touché par ceux-ci, enregistrant une diminution de 99 % de ses passagers et de ses vols. Comme le secteur événementiel, le secteur aéroportuaire est l'un des secteurs économiques les plus durement touchés par la pandémie de COVID-19.

La proposition de résolution à l'examen adresse cinq demandes au gouvernement. Elle lui demande:

1. 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. Le train des mesures de soutien proposé doit avoir un caractère temporaire et conditionnel et être assorti de garanties solides en termes d'emploi et d'une politique progressiste en termes de durabilité; aucune aide d'État ne peut être accordée;

2. vu la faillite de Swissport et la situation précaire des entreprises opérant à l'aéroport de Zaventem, d'user de ses compétences en matière de sécurité sociale et de droit du travail afin de créer un cadre d'activation facilitant, autant que faire se peut, la remise à l'emploi et d'entamer une concertation avec les entités fédérées en la matière; il est essentiel de pouvoir continuer à garantir d'emploi à l'aéroport;

3. d'élaborer d'urgence une solution structurelle de manière à conserver au moins deux bagagistes à l'aéroport de Zaventem; l'orateur indique qu'il est personnellement favorable à trois bagagistes; un deuxième bagagiste a été désigné temporairement. La procédure de passation de ce marché est en cours. Il importe que les bagagistes ne soient pas structurellement déficitaires. Il convient dès lors de revoir les clauses de pénalité que l'aéroport impose aux bagagistes;

4. de s'atteler, en concertation avec les entités fédérées concernées, à la rédaction d'un plan d'avenir pour l'aéroport de Zaventem, en s'intéressant à toutes les entreprises de transport aérien en ce qui concerne les

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit voorstel van resolutie besproken tijdens haar vergaderingen van dinsdag 7 en 8 juli 2020.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING

De heer Theo Francken (N-VA), indiener, wijst op de zware problemen waarmee de luchthavensector wereldwijd wordt geconfronteerd. Ook de luchthaven van Zaventem is zwaar getroffen met 99 pct. minder passagiers en vluchten. Samen met de evenementensector is de luchthavensector één van de economische sectoren die het zwaarst is getroffen door de COVID-19-pandemie.

In het voorstel van resolutie worden 5 acties gevraagd aan de regering:

1. 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. Het aangeboden steunpakket moet tijdelijk en voorwaardelijk zijn, met stevige garanties voor jobs en een vooruitstrevend beleid op vlak van duurzaamheid; Er mag geen sprake zijn van staatssteun;

2. gezien het faillissement van Swissport en de precare situatie van de ondernemingen actief op de luchthaven van Zaventem, haar bevoegdheden inzake sociale zekerheid en arbeidsrecht aan te wenden om een activerend kader te scheppen dat hertewerkstelling maximaal faciliteert, en daarover in overleg te treden met de deelstaten; Het is primordiaal om de tewerkstelling op de luchthaven te kunnen blijven garanderen;

3. met hoogdringendheid een structurele oplossing uit te werken opdat er tenminste twee bagage-afhandelaars actief blijven op de luchthaven van Zaventem; De spreker geeft aan persoonlijk voorstander te zijn van drie bagage-afhandelaars; Er is tijdelijk een tweede bagage-afhandelaar aangesteld. De gunningsprocedure is lopende. Het is van belang dat de bagage-afhandelaars niet structureel verlieslatend zijn. Daarom is het noodzakelijk om de boeteclausules die de luchthaven aan de bagage-afhandelaars oplegt te herzien.;

4. in overleg met de betrokken deelstaten werk te maken van een toekomstplan voor de luchthaven van Zaventem met aandacht voor alle luchtvaartondernemingen op vlak van passagiers, cargo en ondersteunende

passagers, le cargo et les services d'appui, qui œuvrent chaque jour au développement de ce moteur économique crucial. Ce plan d'avenir doit trouver le juste équilibre entre la viabilité économique de l'aéroport, la viabilité de son périmètre, ainsi que la santé et les droits des riverains en matière de logement; L'orateur explique que ce texte provient d'un document de la plate-forme aéroportuaire des communes du Brabant flamand. Cette plate-forme représentant tous les partis politiques de la gauche à la droite, ce texte peut être considéré comme un texte de compromis;

5. de rendre compte des progrès du plan d'avenir au Parlement sur une base trimestrielle.

II. — DISCUSSION

M. Theo Francken (N-VA) constate avec surprise que plusieurs amendements concernant les routes aériennes et les vols de nuit ont été déposés. Ces amendements n'ayant pas grand-chose à voir avec la proposition de résolution à l'examen, il lui semblerait préférable de ne pas les intégrer dans ce texte.

L'intervenant souligne que la proposition de résolution à l'examen adresse un signal politique au gouvernement afin que l'aéroport de Zaventem soit inscrit parmi les priorités de l'agenda politique.

Enfin, l'intervenant déplore que la discussion de la proposition de résolution ait eu lieu avant les auditions consacrées à cette question devant les commissions de la Mobilité et des Affaires sociales.

M. Dieter Vanbesien (Ecolo-Groen) fait observer que le secteur aéroportuaire est confronté à certaines difficultés depuis un certain temps: les compagnies aériennes du monde entier se livrent une guerre des prix à la baisse. Le nombre de vols est en constante augmentation. Et à cela s'ajoute une concurrence déloyale avec les autres modes de transport liée à des avantages fiscaux qu'il est difficile d'encore défendre vis-à-vis de la société.

Dans un monde qui s'oriente vers une société à faibles émissions de carbone et sans carbone, tous les secteurs font d'importants efforts, sauf celui de l'aviation, qui y échappe. En effet, le secteur de l'aviation ne s'est pas inscrit dans le fil de l'accord de Paris sur le changement climatique, ce qui suscite des critiques de plus en plus nombreuses.

Le secteur de l'aviation repose clairement sur un modèle commercial dépassé qui doit être profondément réformé de toute urgence. La crise du coronavirus a remis

diensten die dagelijks mee bouwen aan deze cruciale economische 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; De spreker legt uit deze tekst afkomstig is een document van het luchthavenplatform van de gemeenten uit Vlaams-Brabant. Het platform vertegenwoordigt alle politieke partijen van links tot rechts waardoor deze tekst kan worden beschouwd als een compromistekst;

5. over de voortgang van het toekomstplan driemaandelijks terug te koppelen aan het Parlement.

II. — BESPREKING

De heer Theo Francken (N-VA) stelt tot zijn verbazing vast dat er een aantal amendementen zijn ingediend over de vliegroutes en de nachtvluchten. Deze amendementen hebben weinig te maken met het voorliggende voorstel van resolutie en worden dan ook best uit de tekst geweerd.

De spreker benadrukt dat het voorstel van resolutie een politiek signaal naar de regering is om de luchthaven van Zaventem bovenaan de politieke agenda te plaatsen.

Tot slot betreurt de spreker dat voor de bespreking van het voorstel van resolutie niet is gewacht op de hoorzittingen die plaatsvonden in de commissie Mobiliteit en Sociale Zaken over deze problematiek.

De heer Dieter Vanbesien (Ecolo-Groen) merkt op dat de luchthavensector reeds enige tijd worstelt met een aantal problemen. Er is een neerwaartse prijzenslag aan de gang tussen de luchtvaartmaatschappijen wereldwijd. Het aantal vluchten stijgt voortdurend. Daarnaast is er een oneerlijke concurrentie ten aanzien van andere vervoersmodi ten gevolge van fiscale voordelen die nog moeilijk maatschappelijk te verdedigen zijn.

In een wereld die evolueert naar een koolstofarme en koolstofvrije samenleving doen alle sectoren grote inspanningen behalve de luchtvaartsector die hierin ontsnapt. De luchtvaartsector heeft zich namelijk niet ingeschreven in het Klimaatakkoord van Parijs wat steeds op meer kritiek stuit.

De luchtvaartsector is duidelijk gebaseerd op een verouderd businessmodel dat dringend toe is aan een grondige hervorming. De coronacrisis heeft de pijnpunten

en évidence les difficultés de ce secteur et constitue une occasion idéale pour engager ce processus de réforme.

M. Dieter Vanbesien (Ecolo-Groen) passe ensuite en revue ses amendements n^{os} 6 à 19 (DOC 55 1355/003).

Son amendement n^o 6 tend à remplacer le considérant C 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;”.

L’intervenant souligne que 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 belge 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.

Son amendement n^o 7 tend à remplacer le considérant D 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;”.

L’intervenant souligne que 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

van de sector nogmaals blootgelegd en is een ideale aanleiding om het hervormingsproces in te zetten.

Vervolgens overloopt de heer Dieter Vanbesien (Ecolo-Groen) de amendementen nrs. 6 tot 19 (DOC 55 1355/003) die hij zelf heeft ingediend.

Amendement nr. 6 strekt ertoe considerans C vervangen door wat volgt:

C. “is er zich van 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;”.

De spreker wijst erop dat zonder duidelijk toekomstplan voor Brussels Airlines vanuit de huidige enige aandeelhouder Lufthansa er niet worden gegarandeerd worden dat eventuele staatssteun vanuit de Belgische federale overheid niet simpelweg versluist wordt 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.

Amendement nr. 7 strekt ertoe considerans D te vervangen door wat 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 verloned. Een voortdurende prijsenslag waarbij vliegen steeds goedkoper wordt, ten koste van zich almaar opstapelende verliezen en slechte en onzekere arbeidsomstandigheden van werknemers mag niet langer getolereerd worden;”.

De spreker wijst erop dat grondafhandelaars essentieel zijn voor het functioneren van een luchthaven. Toch maken zij in de luchthaven van Zaventem structureel verlies, ondanks het feit dat de luchthaven slechts door twee

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.

Son amendement n° 8 tend à remplacer le considérant F 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;”

M. Vanbesien souligne que 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.

Son amendement n° 9 tend à remplacer le considérant H 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 de 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

aanbieders bediend wordt en de luchthaven de voorbije jaren steeds meer passagiers ontving. Het zijn deze structurele verliezen, eerder dan de coronacrisis, die het faillissement van Swissport België tot gevolg hadden en die het nodig maakten dat Aviapartner overheidssteun nodig heeft om deze acute crisis te overleven. Bij het vormgeven van de toekomst van de luchthaven, moeten er een aantal structurele veranderingen doorgevoerd worden, die de vernietigende prijzenslag met flinterdunne marges een halt toeroepen. Deze bedreigt immers niet alleen het overleven van eender welke aanbieder, ze dwingen personeelsleden bovendien in zeer onzekere, tijdelijke en slecht betaalde contracten.

Amendement nr. 8 strekt ertoe considerans F te vervangen door wat volgt:

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

De heer Vanbesien wijst erop dat huidig considerans F lijkt te alluderen op een soort wafelijzerpolitiek. De basisregel voor speciale, gerichte steun aan grote ondernemingen behoort juist te zijn dat elk geval op zijn eigen merites wordt beoordeeld en onderhandeld, 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 bij de eigen regering aan, 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 afgestemd worden, en ambitieuze fiscale, sociale, milieu- en klimaatdoelstellingen aan deze pakketten verbonden worden.

Amendement nr. 9 strekt ertoe considerans H te vervangen door wat 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

dans laquelle l'aide d'État permettra un redressement financier durable d'une entreprise potentiellement saine.”.

L'intervenant indique que 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?
3. L'entreprise/le secteur revêt-elle/il une importance stratégique?
4. L'aide d'État permettra-t-elle un redressement financier durable?

Son amendement n° 10 tend à ajouter un considérant (nouveau) rédigé comme suit:

“J. 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;”

L'intervenant indique que 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

de l'Europe), et de la mesure dans laquelle l'aide d'État permettra un redressement financier durable d'une entreprise potentiellement saine.”.

De spreker legt uit dat huidige considerans H aan precisie mist. Waar in voorafgaande consideransen sprake is van het belang van de luchthaven van Zaventem, wordt er 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 bijkomende steun aan de luchtvaart te geven. Een heel aantal van de genomen steunmaatregelen (van tijdelijke werkloosheid tot betalingsuitstel belastingen) konden immers ook al benut worden 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. Is het bedrijf/de sector van strategisch belang?
4. zal de overheidssteun zorgen voor een duurzaam financieel herstel?

Amendement nr. 10 strekt ertoe een considerans J (nieuw) toe te voegen, luidende:

“J. 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;”

De spreker legt uit dat in de toelichting van de resolutie wordt verwezen naar uitspraken van Alexandre de Juniac, huidig topman van de International Air Transport Association, en mede-oprichter 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 nood onderstreepte om “samen te werken om vliegen duurzaam te maken en de CO₂-uitstoot te verminderen”. Op

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 d'ici 2050 de ses émissions globales par rapport à 2005 – et encore moins l'objectif de réduire de 64 à 91 % ses émissions, 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.

Son amendement n° 11 tend à ajouter un considérant K (nouveau) rédigé comme suit:

"K. vu les dommages pour la santé provoqués par le bruit dans l'environnement, en particulier les troubles du sommeil;"

M. Vanbesien explique que 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. À ce jour, 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)*".

Son amendement n° 21 tend à ajouter un considérant L (nouveau) rédigé comme suit:

"L. 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;"

L'intervenante indique que, 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

dit moment zit de luchtvaartsector echter helaas niet op koers om haar 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.

Amendement nr. 11 strekt ertoe considerans K (nieuw) toe te voegen, luidende:

"K. Gelet op de gezondheidsschade aangericht door omgevingslawaaï, met name door verstoorde nachtrust;"

De heer Vanbesien legt uit dat het draagvlak voor de luchthaven alleen gegarandeerd is 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)".

Amendement nr. 12 beoogt een considerans L (nieuw) toe te voegen, luidende:

"L. 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;"

De spreker wijst erop dat Brussels Airlines de afgelopen 10 jaar meer verlies dan winst maakt (gecumuleerd 194 miljoen euro verlies), waardoor het vorig jaar reeds bekendmaakte heel wat jobs te laten sneuvelen. Het sociaal akkoord dat op 24 juni 2020 bereikt werd, toont aan dat het personeel bereid is heel veel inspanningen

est prêt à faire beaucoup d'efforts pour garantir l'avenir de l'entreprise. Il s'agit de considérations importantes à prendre en compte.

L'amendement n° 13 tend à remplacer, dans la demande 1, 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".

M. Vanbesien indique que 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.

Son amendement n° 14 tend à compléter la demande 2 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;"

L'intervenant explique que 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.

te leveren voor de toekomst van hun bedrijf. Dit zijn belangrijke overwegingen om mee te nemen.

Amendement nr. 13 strekt ertoe om in 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" te 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".

De heer Vanbesien legt uit dat snelheid er niet mag toe leiden dat er geen harde garanties worden afgesloten voor het aanwenden van het steunpakket in België, het garanderen van tewerkstelling, en het zich inschrijven in 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.

Amendement nr. 14 strekt ertoe om aan verzoek 2 de volgende woorden toe te voegen:

"; 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;"

De spreker legt uit dat gelet op het feit dat de meeste voorspellingen ervan uitgaan dat de tewerkstelling verbonden met de luchthaven de komende jaren sterk achteruit kan gaan, het absoluut noodzakelijk is 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 hooggeschoolden. Onderzoek toont aan dat Vlaams Brabant grote potentie heeft om uit te groeien tot een cluster voor de circulaire economie.

Son amendement n° 15 tend à insérer, dans la demande 4, entre les mots “la viabilité économique de l’aéroport,” et les mots “la viabilité environnementale”, 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.”.

L’intervenant souligne que 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 sera compromis en raison des conséquences du changement climatique.

Son amendement n° 16 tend à ajouter une demande 8 (nouvelle) rédigée comme suit:

“8. 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;”.

L’intervenant souligne 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

Amendement nr. 15 strekt ertoe in verzoek 4 tussen de woorden “de economische leefbaarheid van de luchthaven,” en “de leefbaarheid van de omgeving”, de volgende woorden toe te voegen: “een bindend en ambitieus stappenplan voor de afbouw van de uitstoot van broeikasgassen in het kader van het Akkoord van Parijs;”.

De spreker wijst er op dat het een cruciaal moment is 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 consequenties van de klimaatverandering.

Amendement nr. 16 sterkt ertoe een verzoek 8 (nieuw) toe te voegen, luidende:

“8. 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;”.

De spreker onderstreept dat de luchtvaart binnen de EU ook in normale jaren reeds zwaar gesubsidieerd wordt, 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 die het bedient verlieslatend zonder overheidssteun.

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

fois qu'ils font le plein dans l'ensemble 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.

Son amendement n° 17 tend à ajouter une demande 9 (nouvelle) rédigée comme suit:

“9. 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;”.

L'intervenant indique qu'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

wanneer ze hun auto tanken, maar 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 langetermijnaakkoorden te smeden. Men mag nu niet de fout maken dergelijke voorwaarden niet op te nemen en af te dwingen - anders riskeert men het welzijn en de tewerkstelling voor de nabije toekomst te hypothekeren.

Amendement nr. 17 beoogt een verzoek 9 (nieuw) toe te voegen, luidende:

“9. Op Belgisch en Europees niveau grondig te onderzoeken hoe de luchtvaartsector en haar regelgeving hervormd moet worden om zichzelf onafhankelijk van staatssteun en crisisbestendig te maken;”.

De spreker geeft aan dat luchtvaartmaatschappijen te lijden hebben onder de coronacrisis: 90 % (of meer) van het luchtverkeer heeft stilgelegen. Dat ze al vanaf het begin van de crisis heel grote bedragen steun vragen, is niet logisch. Corona legt de economische kwetsbaarheid van de sector bloot en dit ondanks de ongebreidelde groei in passagiersaantallen de laatste 20 jaar, ondanks de staatssteun bij eerdere crisissen (9/11, Eyjafjallajökull, ...), ondanks de vrijstellingen rond klimaatbeleid en de fiscale gunstregimes: 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 30 (!) 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

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 livrent 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 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.

Son amendement n° 18 tend à ajouter une demande 10 (nouvelle) rédigée comme suit:

“10 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;”.

L'intervenant explique que 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.

Son amendement n° 19 tend à ajouter une demande 11 (nouvelle) rédigée comme suit:

“11. 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;”.

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 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 gemoeid zijn, 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 ziet men ook bij bedrijven die op in andere takken van de luchtvaartsector actief zijn, met in België als duidelijkste en schrijnendste voorbeeld de grondafhandelaars.

Amendement nr. 18 strekt ertoe een verzoek 10 (nieuw) toevoegen, luidende:

“10. 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;”.

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

Amendement nr. 19 beoogt een verzoek 11 (nieuw) toe te voegen, luidende:

“11. de stille nacht uit te breiden naar de periode 22u-7u, en op Europees niveau werk te maken van een plan dat toestaat het aantal nachtvluchten in Brussel af te bouwen;”.

M. Vanbesien explique que son amendement tend à concrétiser plusieurs mesures concrètes qui doivent être prises pour améliorer la qualité de vie des riverains.

M. Hugues Bayet (PS) regrette que la proposition de résolution à l'examen soit discutée au sein de la commission des Finances et du Budget alors que plusieurs points importants de celle-ci relèvent en fait de la commission des Affaires sociales et de la commission de la Mobilité. L'orateur préconise donc que les avis de ces commissions soient au moins demandés. Il conviendrait également de recueillir l'avis de la Région de Bruxelles-Capitale, également partie prenante dans les activités aéroportuaires.

L'intervenant annonce en outre plusieurs amendements concernant plusieurs points:

- liaison de conditions sociales et environnementales aux aides d'État accordées à l'aéroport en vue de la réduction des émissions de CO₂ et du maintien de l'emploi à l'aéroport;

- attention à la formation et au recyclage du personnel licencié afin qu'il puisse être employé dans des secteurs plus durables;

- déclaration d'engagement de Lufthansa à développer l'aéroport pour en faire une cinquième plaque tournante du réseau Lufthansa;

- enfin, toute aide d'État éventuelle devra être liée à une participation minimale de l'État belge dans Brussels Airlines de 25 % + 1 afin que l'État dispose d'une minorité de blocage.

Pour terminer, l'orateur souligne que, conformément à l'article 6, § 1^{er}, X, 7^o, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, la dénomination officielle de l'aéroport de Zaventem est la suivante: "aéroport de Bruxelles-National". Il présente l'amendement 5 tendant à corriger sa dénomination (DOC 55 1355/003).

L'intervenant déplore en outre que la discussion de la proposition de résolution ait eu lieu avant les auditions consacrées à cette question devant les commissions de la Mobilité et des Affaires sociales.

M. Reccino Van Lommel (VB) admet que le dossier de Brussels Airlines doit être traité d'urgence par le gouvernement. L'intervenant voit trois solutions possibles: un accord avec Lufthansa, un désinvestissement de Brussels Airlines suivi de sa vente, ou une nationalisation de la compagnie aérienne.

De heer Vanbesien legt uit dat dit amendement vorm geeft aan enkele van de concrete maatregelen die genomen moeten worden om de leefbaarheid van de omgeving verbeteren.

De heer Hugues Bayet (PS) betreurt dat dit voorstel van resolutie in de commissie voor Financiën en Begroting wordt besproken, terwijl belangrijke aspecten ervan eigenlijk behoren tot de bevoegdheden van de commissie voor Sociale Zaken en de commissie voor Mobiliteit. De spreker pleit er dan ook voor om minstens aan deze commissie het advies te vragen. Ook zou er best advies worden gevraagd aan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest dat ook betrokken partij is bij het luchthavengebeuren.

De spreker kondigt verder een aantal amendementen aan op een aantal vlakken:

- de koppeling van sociale en ecologische voorwaarden aan de staatssteun aan Brussels met het oog op reductie van de CO₂-uitstoot en het behoud van de werkgelegenheid op de luchthaven;

- aandacht voor de opleiding en herscholing van ontslagen personeel zodat zij kunnen worden tewerkgesteld in meer duurzame sectoren;

- een engagementsverklaring van Lufthansa om de luchthaven uit te bouwen tot een vijfde hub van het Lufthansa-netwerk;

- tot slot moet de eventuele staatsteun worden gekoppeld aan een participatie van de Belgische Staat in Brussels Airlines van minimum 25 % + 1 aandeel zodat zij beschikt over een blokkeringsminderheid.

Tot slot benadrukt de spreker dat conform artikel 6, § 1, X, 7^o, van de bijzonder wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen de luchthaven van Zaventem als officiële benaming "de luchthaven Brussel-national" heeft. Daartoe dient hij *amendement nr. 5* (DOC 55 1355/003) in.

Bovendien betreurt de spreker dat voor de bespreking van het voorstel van resolutie niet is gewacht op de hoorzittingen die plaatsvonden in de commissie Mobiliteit en Sociale Zaken over deze problematiek.

De heer Reccino Van Lommel (VB) beaamt dat het dossier van Brussels Airlines dringend door de regering moet worden behartigd. De spreker ziet drie mogelijke oplossingen: een deal met Lufthansa, een afstoting van Brussels Airlines gevolgd door een verkoop of een nationalisering van de luchtvaartmaatschappij.

M. Van Lommel estime que pour favoriser la stabilité et la continuité de Brussels Airlines, il est indispensable de passer un accord avec Lufthansa. Il rappelle qu'en 2009, 45 % des parts de Brussels Airlines ont été vendues pour un montant de 65 millions d'euros. En 2017, les 55 % restants ont été cédés pour 2,6 millions d'euros. L'intervenant constate que l'acquisition de Brussels Airlines n'a tout de même pas coûté très cher à Lufthansa.

Pour éviter une hécatombe en termes d'emploi, des mesures urgentes s'imposent. Des garanties sont toutefois nécessaires si l'on veut que l'aide d'État soit correctement utilisée. La proposition de résolution appelle dès lors le gouvernement à y prêter toute l'attention requise. Les travailleurs de l'aéroport sont dans le flou depuis des mois et ont besoin d'un signal politique clair. La proposition de résolution à l'examen montre clairement que le Parlement prend cette situation au sérieux et entend pérenniser l'avenir de l'aéroport de Zaventem. L'intervenant déplore que certains partis veuillent joindre toutes sortes des thématiques à la proposition à l'examen, qui n'ont rien à voir avec le sujet, comme les vols de nuit ou les émissions de CO₂.

Outre les emplois directs au sein des compagnies aériennes, ce sont de nombreux emplois dans des sociétés liées à l'aéroport qui sont aujourd'hui menacés. Songez au bagagiste Swissport qui a dû récemment déposer le bilan. L'intervenant trouve interpellant que le concurrent Aviapartner ait effectivement pu recourir à l'aide d'État (à hauteur de 25 millions d'euros), aide qui n'a manifestement pas été possible pour Swissport. Cette aide d'État a permis à Aviapartner de survivre et de devenir le seul bagagiste de l'aéroport de Zaventem. Il faut trouver d'urgence un deuxième, voire un troisième opérateur de manière à renforcer la concurrence entre ces bagagistes. M. Van Lommel estime qu'il faut tenir compte d'une occupation minimale garantie afin d'assurer la continuité du trafic aérien (voir l'amendement n° 23, DOC 55 1355/003). Tous les rouages de l'aéroport doivent rester actifs pour prévenir autant que possible les dommages économiques et préserver l'image de Brussels Airport..

Mme Kathleen Bury (VB) passe en revue les amendements n°s 1 à 4 (DOC 55 1355/002) qu'elle a présentés avec M. Reccino Van Lommel (VB):

L'amendement n° 1, qui insère un considérant I, attire l'attention sur les boutiques *International Duty Free* de Lagardère à Zaventem, où près d'un emploi sur 3 disparaît, soit 180 emplois. L'intervenante explique que les revers économiques ne touchent pas seulement Swissport, mais également d'autres entreprises qui opèrent dans l'aéroport ou qui gravitent autour de celui-ci.

Om de stabiliteit en de continuïteit van Brussels Airlines te bevorderen, is volgens de heer Van Lommel een deal met Lufthansa broodnodig. De spreker herinnert eraan dat in 2009 45 pct. van het aandelenpakket van Brussels Airlines werd verkocht voor 65 miljoen euro. In 2017 werd de overige 55 pct. verkocht voor 2,6 miljoen euro. De spreker stelt vast dat Brussels Airlines toch wel voor weinig geld verkocht is aan Lufthansa.

Om te vermijden dat er jobs sneuvelen is dringende actie geboden. Echter moeten er wel garanties komen zodat de staatssteun goed worden aangewend. Het voorstel van resolutie roept de regering dan ook op om de nodige aandacht te besteden aan deze garanties. De werknemers op de luchthaven zitten al maanden in een onduidelijke situatie en hebben nood aan de duidelijk politiek signaal. Dit voorstel van resolutie maakt duidelijk dat het parlement deze situatie ernstig neemt en de toekomst van de luchthaven van Zaventem wil veilig stellen. De spreker vindt het jammerlijk dat bepaalde partijen allerlei thema's aan dit voorstel willen koppelen die niets met het onderwerp te maken hebben zoals de nachtvluchten en de CO₂-uitstoot.

Naast de echte jobs bij de luchtvaartmaatschappijen zijn er ook veel jobs bij bedrijven met de luchthaven gerelateerd zijn, die nu bedreigd zijn. Denk maar aan de bagage-afhandelaars Swiss Port die recent de boeken heeft moeten neerleggen. De spreker vindt het opmerkelijk dat concurrent Aviapartner wel beroep heeft kunnen doen op staatssteun (ten belope van 25 miljoen euro), terwijl dat blijkbaar niet mogelijk was voor Swiss Port. Door deze staatssteun is Aviapartner kunnen overleven en is het bedrijf de enige bagage-afhandelaar actief op de luchthaven van Zaventem. Er is dringend nood aan een tweede en zelfs een derde speler zodat er meer concurrentie kan ontstaan tussen deze afhandelaars. Er dient volgens de heer Van Lommel rekening te worden gehouden met een minimale gegarandeerde bezetting om de continuïteit van het vliegverkeer te garanderen (zie amendement nr. 23, DOC 55 1355/003). Alle schakels moeten actief blijven op de luchthaven om zoveel mogelijk economische schade te voorkomen en het imago van Brussels Airport te bestendigen.

Mevrouw Kathleen Bury (VB) geeft een overzicht van de door haar en de heer Reccino Van Lommel (VB) ingediende amendementen nrs. 1 tot 4 (DOC 55 1355/002).

Amendement nr. 1 dat een considerans I (nieuw) invoegt, vestigt de aandacht op de *International Duty Free shops* van Lagardère in Zaventem waarbij bijna één job op drie of 180 banen verdwijnen. De spreker licht toe dat niet enkel Swissport maar ook andere bedrijven op en rond de luchthaven delen in de economische klappen.

L'amendement n° 2, qui insère une demande 6, tend à parvenir à une répartition équitable des charges de l'aéroport puisqu'il existe également une répartition équitable des bénéfices.

L'amendement n° 3 insère une demande 7 dans le but de condamner le boycott délibéré de Zaventem en tant qu'aéroport national par la Région bruxelloise et de confirmer explicitement la volonté de maintenir son rôle d'aéroport national.

L'amendement n° 4, qui complète la demande 4, appelle à rejeter définitivement l'allongement éventuel de la piste 25L.

L'intervenante explique qu'en tant qu'aéroport national, Zaventem joue un rôle majeur pour l'économie de toutes les régions du pays et est également un important pourvoyeur d'emplois pour la population du Brabant flamand, du Brabant wallon et de Bruxelles. Une répartition équilibrée des charges est donc on ne peut plus logique. Dans ce cadre, les actions de boycott ciblées émanant essentiellement de la Région bruxelloise sont incompréhensibles. Le gouvernement fédéral doit donc s'opposer à un allongement éventuel de la piste 25L au détriment de la zone d'habitations de Erps-Kwerps et Humelgem.

M. Benoît Piedboeuf (MR) souligne que l'aéroport de Bruxelles-National est un pôle d'emploi essentiel en région bruxelloise. Il soutient l'attitude volontariste du ministre des Finances dans ce dossier.

L'intervenant déplore que les autres aéroports régionaux ne soient pas associés à la proposition à l'examen. Ceux-ci sont pourtant confrontés à la même problématique.

L'intervenant indique que son groupe émet de grandes réserves à l'égard de la proposition de résolution. Son groupe s'abstiendra donc lors du vote pour ne pas peser sur les négociations en cours avec Lufthansa.

M. Marco Van Hees (PVDA-PTB) évoque d'abord le considérant E de la proposition de résolution, qui attire l'attention sur l'importance de l'aéroport de Zaventem, qui, fort de ses 66 000 emplois directs et indirects, représente le deuxième moteur économique de la Belgique, pour l'économie flamande et wallonne, en particulier pour Bruxelles et le Brabant flamand. Selon l'intervenant, ce considérant laisse entendre qu'il n'existe que deux Régions, la Région flamande et la Région wallonne. Il souligne que la Région Bruxelles-Capitale est une

Amendement nr. 2 dat een verzoek 6 (nieuw) invoegt, pleit ervoor om te komen tot een eerlijke spreiding van de lasten van de luchthaven, aangezien er ook een eerlijke spreiding van de lusten van bestaat.

Amendement nr. 3 dat een verzoek 7 (nieuw) invoegt, beoogt de doelbewuste boycot van Zaventem als nationale luchthaven door het Brussels Gewest te veroordelen, en wenst de luchthaven van Zaventem bewust als nationale luchthaven te behouden.

Amendement nr. 4 dat verzoek 4 aanvult, pleit ervoor om een mogelijke verlenging van baan 25L definitief af te wijzen.

De spreker licht toe dat de luchthaven van Zaventem als nationale luchthaven belangrijk is voor de economie van alle gewesten van het land en geldt als belangrijke werkgever voor de bevolking van Vlaams-Brabant, Waals-Brabant en Brussel. Een evenwichtige spreiding van de lasten is dan ook niet meer dan logisch. In dat kader zijn de doelbewuste boycotacties uit voornamelijk het Brussels Gewest onbegrijpelijk. De federale regering dient zich dan ook te verzetten tegen een eventuele verlenging van piste 25L ten koste van woongebied in Erps-Kwerps en Humelgem.

De heer Benoît Piedboeuf (MR) beklemtoont dat de luchthaven van Brussel-Nationaal een belangrijke tewerkstellingspool is in de Brusselse regio. Hij steunt de voluntaristische houding van de minister van Financiën in dit dossier.

De spreker betreurt dat de andere regionale luchthavens niet worden betrokken bij dit voorstel. Deze luchthavens hebben nochtans te maken met dezelfde problematiek.

De spreker geeft aan dat zijn fractie geen grote bezwaren heeft ten aanzien van het voorstel van resolutie. Maar om de lopende onderhandelingen met Lufthansa niet te bezwaren, zal zijn fractie zich bij dit voorstel van resolutie onthouden.

De heer Marco Van Hees (PVDA-PTB) gaat vooreerst in op de considerans E van het voorstel van resolutie dat de aandacht vestigt op het belang van de luchthaven van Zaventem, met 66 000 jobs direct en indirect de tweede economische motor van dit land, in de Vlaamse en Waalse economie en in Brussel en Vlaams-Brabant in het bijzonder. Deze considerans doet volgens de spreker uitschijnen dat er maar twee gewesten bestaan, namelijk het Vlaamse Gewest en het Waalse Gewest. De spreker benadrukt het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

région à part entière, qui se situe au même niveau que les deux autres.

L'intervenant considère que la proposition de résolution n'aura pas beaucoup d'utilité et y voit plutôt une campagne promotionnelle personnelle de M. Francken. La proposition de résolution n'empêchera pas la situation du personnel aéroportuaire de rester catastrophique. De plus, cette proposition excelle par son manque de précision. On ne sait absolument pas quel plan d'action est prévu et quelles garanties devraient être attachées aux aides d'État. Comment les auteurs envisagent-ils concrètement le plan d'avenir de l'aéroport et le projet de remise à l'emploi? Quelles solutions envisagent-ils pour garantir la présence de deux bagagistes à l'aéroport?

La proposition de résolution ne change rien à deux problèmes fondamentaux. D'une part, il y a l'impitoyable système d'amendes que les autorités aéroportuaires infligent aux bagagistes et qui les rendent déficitaires. Ce système a été fatal et a conduit inexorablement à la faillite de Swissport. D'autre part, il y a la stratégie de Lufthansa qui veut réduire Brussels Airlines à une petite compagnie régionale en transférant un maximum de ses composantes vers d'autres entités du groupe Lufthansa.

L'intervenant demande pourquoi la proposition de résolution n'évoque que Brussels Airlines et Lufthansa, alors que pas moins de 317 entreprises opèrent à l'aéroport de Zaventem. Ces autres entreprises sont, elles aussi, confrontées à de graves problèmes financiers.

M. Van Hees estime qu'une compagnie aérienne nationale dotée d'un réseau européen bien développé s'impose, faute de quoi des milliers d'emplois dans le secteur aéronautique belge vont disparaître.

L'intervenant est également très sceptique en ce qui concerne l'accord qui s'annonce entre le gouvernement belge et Lufthansa. Cet accord reviendra à privatiser les profits et à nationaliser les pertes, dès lors que des aides d'État seront accordées sans contrepartie, ni garantie contraignantes en matière d'emploi ou d'environnement. Les exemples étrangers montrent que les aides d'État ne peuvent empêcher des pertes d'emploi massives. Malgré les aides d'État que Lufthansa a reçues de différents pays, dont l'Allemagne, pour un montant total de 11 milliards d'euros, la compagnie parvient à annoncer 22 000 licenciements. Sans parler du fait que les employés restants consentent des efforts considérables en termes de salaire et de conditions de travail. Il en va de même pour British Airways, qui s'apprête à licencier 12 000 travailleurs malgré l'aide d'État. Outre les garanties, on

ook een volwaardig gewest is dat op gelijk niveau staat met de twee andere gewesten.

De spreker is van mening dat dit voorstel van resolutie weinig zoden aan dijk zal brengen en ziet het voorstel eerder als een persoonlijke promotiecampagne van de heer Francken. Het voorstel van resolutie zal niet verhinderen dat de situatie van het luchthavenpersoneel catastrofaal blijft. Bovendien blinkt het voorstel van resolutie uit in vaagheid. Het is totaal niet duidelijk welk actieplan wordt bedoeld en welke garanties er moeten worden gekoppeld aan de staatssteun. Hoe zien de indieners het toekomstplan voor de luchthaven en het hertewerkingstellingsproject concreet? Welke oplossingen hebben de indieners voor ogen om de aanwezigheid van twee bagage-afhandelaars op de luchthaven te kunnen garanderen?

Het voorstel van resolutie wijzigt niets aan de twee fundamentele problemen. Enerzijds is er het strenge boetesysteem dat de luchthavenautoriteiten opleggen aan de bagage-afhandelaars waardoor deze laatsten verlieslatend zijn. Dit heeft onvermijdelijk geleid tot het faillissement van Swissport. Anderzijds is er de strategie van Lufthansa die van Brussels Airlines een kleine regionale luchtvaartmaatschappij wil maken en zoveel mogelijk onderdelen wil transfereren naar andere onderdelen van de Lufthansagroep.

Bovendien vraagt de spreker zich af waarom er in het voorstel van resolutie enkel wordt gesproken over Brussels Airlines en Lufthansa terwijl op de luchthaven van Zaventem maar liefst 317 bedrijven actief zijn. Ook deze andere bedrijven zitten in zware financiële problemen.

Er is volgens de heer Van Hees nood aan een nationale luchtvaartmaatschappij met een goed uitgebouwd Europees netwerk. Zo niet, zullen duizenden jobs in de Belgische luchtvaartsector verdwijnen.

Ook wat de deal betreft die zich aankondigt tussen de Belgische overheid en Lufthansa is de spreker zeer sceptisch. Deze deal zal neerkomen op een privatisering van de winsten en nationalisering van de verliezen aangezien er staatssteun zal worden verleend zonder afdwingbare tegenprestaties en garanties op het vlak van werkgelegenheid of leefmilieu. De buitenlandse voorbeelden tonen aan dat staatssteun niet kan verhinderen dat er massaal jobs sneuvelen. Ondanks de staatssteun die Lufthansa van verschillende landen heeft bekommen waaronder Duitsland voor een totaal bedrag van 11 miljard euro slaagt Lufthansa er toch in om 22 000 ontslagen aan te kondigen. Daarnaast moeten de overblijvende werknemers zwaar inleveringen doen op het vlak van loon- en arbeidsvoorwaarden. Hetzelfde doet zich voor bij de British Airways dat ondanks de staatssteun toch

peut également s'interroger sur le montant de ces aides. Le gouvernement belge envisage d'accorder une aide d'État de 300 millions d'euros à Lufthansa, alors que la valeur boursière de cette entreprise atteint plus de 4 milliards d'euros et qu'elle a réalisé un bénéfice de plus de 9 milliards d'euros au cours des cinq dernières années. Une société comme Lufthansa a-t-elle besoin de cette aide d'État? Du reste, elle n'a déboursé que 67 millions d'euros pour acquérir la totalité de Brussels Airlines. L'aide d'État est donc totalement disproportionnée par rapport à la valeur commerciale de Lufthansa.

En outre, l'intervenant évoque également l'inégalité de traitement entre les deux bagagistes actifs sur l'aéroport de Zaventem. Pourquoi Swissport n'a-t-il pas bénéficié d'une aide d'État contrairement à Aviapartner? Est-ce dû aux bonnes relations qu'entretient la direction d'Aviapartner avec certains décideurs politiques? La concurrence féroce organisée par l'exploitant de l'aéroport, Brussels Airport Company (BAC) a créé une spirale descendante et a entraîné la faillite de l'un des deux bagagistes, Swissport. Pourquoi BAC ne prend-il pas en charge lui-même les activités de manutention des bagages, à l'instar de l'aéroport de Charleroi ou des travailleurs du port d'Anvers qui sont employés par l'autorité portuaire d'Anvers? Entre-temps, les activités de Swissport ont été reprises par une société française qui ne propose que des contrats de travail intérimaire assortis de conditions salariales encore plus mauvaises que celles de Swissport.

Enfin, l'intervenant déplore que la discussion de la proposition de résolution ait eu lieu avant les auditions consacrées à cette question devant les commissions de la Mobilité et des Affaires sociales.

M. Christian Leysen (Open Vld) exhorte ses collègues à accorder leur confiance au ministre des Finances et à ne préjuger des négociations avec Lufthansa. Il lance un appel à la prudence afin de ne pas compromettre ces dernières. Il se demande si une proposition de résolution est l'instrument idéal pour exprimer les différentes aspirations des partis. Un débat d'actualité mené en commission conviendrait également. Par conséquent, l'intervenant s'abstiendra lors du vote final.

M. Joris Vandenbroucke (sp.a) indique que son groupe distingue trois points d'attention majeurs dans ce dossier. Tout d'abord, il y a la concurrence fiscale débridée (*race to the bottom*) dans le secteur aéronautique, qui s'est traduite par un modèle économique qui n'est absolument pas durable. Ensuite, le secteur aéronautique doit prendre ses responsabilités pour atteindre les objectifs climatiques. Enfin, l'aéroport de Zaventem doit avoir

12 000 travailleurs vaants ontslaan. Naast de garanties kunnen er ook vragen worden gesteld bij het bedrag van de staatssteun. De Belgische overheid overweegt 300 miljoen euro staatssteun te geven aan Lufthansa terwijl de beurswaarde van dat bedrijf meer dan 4 miljard euro bedraagt en het de laatste 5 jaren meer dan 9 miljard euro winst heeft geboekt. Heeft Lufthansa die staatssteun dan wel nodig? Bovendien heeft Lufthansa maar 67 miljoen betaald om Brussel Airlines volledig over te nemen. De staatssteun staat dus totaal niet in verhouding tot de ondernemingswaarde van Lufthansa.

Verder gaat de spreker ook in op de ongelijke behandeling van de twee bagage-afhandelaars die actief waren op de luchthaven van Zaventem. Waarom kreeg Swissport geen staatssteun en Aviapartner wel. Valt dit te verklaren door de goede relaties van het management van Aviapartner met bepaalde politici? De moordende concurrentie georganiseerd door de uitbater van de luchthaven, Brussels Airport Company (BAC), heeft een neerwaartse spiraal doen ontstaan en is uitgemond in het faillissement van 1 van de twee afhandelaars, Swissport. Waarom neemt BAC de activiteiten van de bagage-afhandeling zelf niet over? De spreker geeft het voorbeeld van de luchthaven van Charleroi waar dit wel is gebeurd of de Antwerpse havenarbeiders die zijn tewerkgesteld bij het Antwerpse havenbedrijf. Ondertussen zijn de activiteiten van Swissport overgenomen door een Frans bedrijf dat enkel maar interimcontracten aanbiedt met nog slechtere loonvoorwaarden dan bij Swissport het geval was.

Tot slot betreurt de spreker dat voor de bespreking van het voorstel van resolutie niet is gewacht op de hoorzittingen die plaatsvonden in de commissie Mobiliteit en Sociale Zaken over deze problematiek.

De heer Christian Leysen (Open Vld) roept de collega's op om de minister van Financiën het vertrouwen te geven en niet vooruit te lopen op de onderhandelingen met Lufthansa. Hij maant aan tot enige voorzichtigheid om de onderhandelingen niet in het gedrang te brengen. Hij vraagt zich af of een voorstel van resolutie het ideaal instrument is om uiting te geven aan de verschillende verzuchtingen van de partijen. Dit kan evengoed met een actualiteitsdebat in commissie. Daarom zal de spreker zich bij de eindstemming onthouden.

De heer Joris Vandenbroucke (sp.a) geeft aan dat er voor zijn fractie drie belangrijke aandachtspunten zijn in dit dossier. Ten eerste is er de race to the bottom in luchtvaartsector die geleid heeft tot een economisch model dat totaal niet duurzaam is. Ten tweede moet de luchtvaartsector haar verantwoordelijkheid nemen in het behalen van de klimaatdoelstellingen. Ten derde moet de luchthaven van Zaventem de kans krijgen om zich

l'opportunité de poursuivre son développement en tant que deuxième principal pôle d'emploi de notre pays en respectant la viabilité des zones situées autour de l'aéroport.

La proposition de résolution doit surtout inciter le gouvernement à s'atteler à conclure un marché avec Lufthansa afin d'offrir une perspective d'avenir à Brussels Airlines en tant que compagnie aérienne nationale et afin d'apporter une solution aux travailleurs licenciés de Swissport en concertation avec les entités fédérées.

M. Joris Vandenbroucke (sp.a) parcourt ensuite les amendements n^{os} 20 à 22 (DOC 55 1355/003):

L'amendement n° 20, qui complète la demande 2, tend à mettre en place un pôle d'emploi 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.

L'amendement n° 21, qui insère une demande 12, tend à 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. Un régulateur des prix permet de 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. M. Heist, PDG de BAC, a du reste plaidé, au cours d'une audition au Parlement, pour que l'on mette fin à la concurrence féroce que se livrent les bagagistes.

L'amendement n° 22, qui remplace une phrase dans la demande 4, tend à inscrire, dans ce plan d'avenir pour l'aéroport, 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.

M. Theo Francken (N-VA) dit comprendre les amendements qui appellent à s'intéresser davantage aux aspects relatifs à l'emploi et à l'écologie. Il les appréciera à l'aune de leurs mérites.

M. Steven Matheï (CD&V) explique l'amendement n° 24 (DOC 55 1355/003) présenté par *Mme Els Van Hoof (CD&V)*, qui insère un considérant L rédigé comme suit:

verder te ontwikkelen als de op één na belangrijkste tewerkstellingspool van ons land met respect voor de leefbaarheid van de luchthavenomgeving.

Het voorstel van resolutie moet vooral de regering aansporen om werk te maken van een deal met Lufthansa zodat er een toekomstperspectief wordt geboden aan Brussels Airlines als nationale luchtvaartmaatschappij en om een oplossing te bieden voor de ontslagen werknemers van Swissport in overleg met de deelstaten.

Vervolgens overloopt de heer *Joris Vandenbroucke (sp.a)* de amendementen nrs. 20 tot 22 (DOC 55 1355/003):

Amendement nr. 20 dat verzoek 2 aanvult beoogt een tewerkstellingspool op te richten 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 know-how aan goed opgeleide arbeidskrachten niet verloren.

Amendement nr. 21 dat een verzoek 12 (nieuw) invoegt, strekt ertoe een prijsobservatorium aan te stellen dat erop toeziet dat contracten tussen luchtvaartmaatschappijen en afhandelaars niet structureel verlieslatend zijn. Een prijsregulator kan erop toezien dat de contracten die worden afgesloten 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. De heer Feist, CEO van BAC heeft tijdens een hoorzitting in het parlement trouwens zelf gepleit om een halt toe te roepen aan de moordende concurrentie tussen de bagage-afhandelaars.

Amendement nr. 22 dat in verzoek 4 een zin vervangt, beoogt om in het toekomstplan voor de luchthaven duidelijke doelstellingen en acties op te nemen voor de luchtvaartondernemingen om de CO₂-uitstoot te verminderen, de vloot te vergroenen en de hinder voor de buurt en omwonenden tot een minimum te beperken.

De heer *Theo Francken (N-VA)* heeft begrip voor de amendementen die meer aandacht vragen voor de aspecten van tewerkstelling en ecologie en zal deze amendementen op hun merites beoordelen.

De heer *Steven Matheï (CD&V)* legt het amendement nr. 24 (DOC 55 1355/003) van mevrouw *Els Van Hoof (CD&V)* uit dat een considerans M (nieuw) invoegt, luidende:

“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”.

L’intervenant explique que la politique de relance et un plan d’avenir pour l’aéroport nécessitent que l’on forme rapidement un gouvernement fédéral de plein exercice.

M. Steven Matheï (CD&V) explique que l’amendement n° 25 (DOC 55 1355/003) présenté par Mme Els Van Hoof (CD&V) tend à remplacer, dans la demande 1, les mots “de conclure au plus vite un accord” par les mots “de chercher un accord”.

L’intervenant fait observer que la conclusion d’un accord équilibré nécessite des engagements de la part des deux parties.

M. Malik Ben Achour (PS) explique les amendements n°s 26 et 27 (DOC 55 1355/003) qu’il a présentés avec MM. Laaouej et Bayet.

L’amendement n° 26 tend à insérer une demande 13 rédigé comme suit:

“13. 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.” Cet 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 dépens de ceux-ci. Il appartient aux États et à l’Union européenne d’assumer ces deux responsabilités.

L’amendement n° 27 insère une demande 14 rédigée comme suit:

“14. 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.” Il

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

De spreker legt uit dat het relancebeleid en een toekomstplan voor de luchthaven de snelle vorming van een volwaardige federale regering vereisen.

De heer Steven Matheï (CD&V) legt het amendement nr. 25 (DOC 55 1355/003) van mevrouw Els Van Hoof (CD&V) dat in verzoek 1 de woorden “zo snel als mogelijk een overeenkomst te sluiten” vervangt door de woorden “te streven naar een overeenkomst”.

De spreker wijst erop dat een evenwichtige overeenkomst engagementen van beide partijen inhoudt.

De heer Malik Ben Achour (PS) legt de amendementen nrs. 26 en 27 (DOC 55 1355/003) uit van hemzelf en de heren Laaouej en Bayet.

Het amendement nr. 26 strekt ertoe verzoek 13 (nieuw) toe te voegen, luidende:

“13. 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;”. 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.

Amendement nr. 27 voegt een verzoek 14 (nieuw) toe, luidende:

“14. 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

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

M. Bert Wollants (N-VA) commente l'amendement n° 28 (DOC 55 1355/003) qu'il a présenté avec M. Joris Vandenbroucke (sp.a), qui tend à compléter la demande 4 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;"

III. — VOTES

Intitulé

L'amendement 5 *partim* est adopté par 13 voix et 2 abstentions

Considérants A et B

Les considérants A et B sont successivement adoptés par 7 voix contre une et 7 abstentions.

Considérant C

L'amendement n° 6 est adopté par 9 voix contre 2 et 4 abstentions.

L'amendement n° 5 *partim* est sans objet.

Considérant D

L'amendement n° 7 est adopté par 13 voix et 2 abstentions.

Considérant E

L'amendement n° 5 *partim* est adopté par 13 voix contre 2.

Le considérant E, ainsi modifié, est adopté par 7 voix contre une et 7 abstentions.

blokkeringsminderheid aan te houden;" Het is van essentieel belang dat de Belgische Staat betrokken wordt bij de strategische beslissingen van SN Brussels Airlines.

De heer Bert Wollants (N-VA) licht het amendement nr. 28 (DOC 55 1355/003) van hemzelf en de heer Joris Vandenbroucke (sp.a) toe verzoek 4 aanvult 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;"

III. — STEMMINGEN

Opschrift

Amendement 5 *partim* wordt aangenomen met 13 stemmen en 2 onthoudingen

Consideransen A en B

Consideransen A en B worden achtereenvolgens aangenomen met 7 tegen 1 stem en 7 onthoudingen.

Considerans C

Amendement nr. 6 wordt aangenomen met 9 tegen 2 stemmen en 4 onthoudingen.

Amendement nr. 5 *partim* is zonder voorwerp.

Considerans D

Amendement nr. 7 wordt aangenomen met 13 stemmen en 2 onthoudingen.

Considerans E

Amendement nr. 5 *partim* wordt aangenomen met 13 tegen 2 stemmen.

Considerans E, aldus geamendeerd, wordt aangenomen met 7 tegen 1 stem en 7 onthoudingen.

Considérant F

L'amendement n° 8 est adopté par 13 voix contre 2.

Considérant G

Le considérant G est adopté par 6 voix contre une et 8 abstentions.

Considérant H

L'amendement n° 9 est adopté par 13 voix contre 2.

Considérant I (*nouveau*)

L'amendement n° 1 est rejeté par 10 voix contre 5.

Considérant J (*nouveau*)

L'amendement n° 10 est adopté par 8 voix contre 2 et 5 abstentions.

Considérant K (*nouveau*)

L'amendement n° 11 est adopté par 9 voix contre 2 et 4 abstentions.

Considérant L (*nouveau*)

L'amendement n° 12 est adopté par 14 voix et une abstention.

Considérant M (*nouveau*)

L'amendement n° 24 est adopté par 11 voix et 4 abstentions.

Demande 1

L'amendement n° 13 est adopté par 8 voix contre 6 et une abstention.

L'amendement n° 25 est retiré.

Considerans F

Amendement nr. 8 wordt aangenomen met 13 tegen 2 stemmen.

Considerans G

Considerans G wordt aangenomen met 6 tegen 1 stem en 8 onthoudingen.

Considerans H

Amendement nr. 9 wordt aangenomen met 13 tegen 2 stemmen.

Considerans I (*nieuw*)

Amendement nr. 1 wordt verworpen met 10 tegen 5 stemmen.

Considerans J (*nieuw*)

Amendement nr. 10 wordt aangenomen met 8 tegen 2 stemmen en 5 onthoudingen.

Considerans K (*nieuw*)

Amendement nr. 11 wordt aangenomen met 9 tegen 2 stemmen en 4 onthoudingen.

Considerans L (*nieuw*)

Amendement nr. 12 wordt aangenomen met 14 stemmen en 1 onthouding.

Considerans M (*nieuw*)

Amendement nr. 24 wordt aangenomen met 11 stemmen en 4 onthoudingen.

Verzoek 1

Amendement nr. 13 wordt aangenomen met 8 tegen 6 stemmen en 1 onthouding.

Amendement nr. 25 wordt ingetrokken.

La demande 1, ainsi modifiée, est adoptée par 11 voix et 4 abstentions.

Demande 2

L'amendement n° 14 est adopté par 7 voix contre 3 et 5 abstentions.

L'amendement n° 5 *partim* est adopté par 13 voix contre 2.

L'amendement n° 20 est adopté par 11 voix contre 4.

La demande 2, ainsi modifiée, est adoptée par 9 voix et 6 abstentions.

Demande 3

L'amendement n° 5 *partim* est adopté par 13 voix contre 2.

L'amendement n° 23 est rejeté par 10 voix contre 5.

La demande 3, ainsi modifiée, est adoptée par 6 voix contre une et 8 abstentions.

Demande 4

L'amendement n° 4 est rejeté par 10 voix contre 2 et 3 abstentions.

L'amendement n° 15 est rejeté par 9 voix contre 6.

L'amendement n° 5 *partim* est adopté par 13 voix contre 2.

Les amendements n°s 22 et 28 sont successivement adoptés par 10 voix contre 5.

La demande 4, ainsi modifiée, est adoptée par 4 voix et 11 abstentions;

Demande 5

La demande 5 est adoptée par 6 voix contre une et 8 abstentions.

Verzoek 1, aldus geamendeerd, wordt aangenomen met 11 stemmen en 4 onthoudingen.

Verzoek 2

Amendement nr. 14 wordt aangenomen met 7 tegen 3 stemmen en 5 onthoudingen.

Amendement nr. 5 *partim* wordt aangenomen met 13 tegen 2 stemmen.

Amendement nr. 20 wordt aangenomen met 11 tegen 4 stemmen.

Verzoek 2, aldus geamendeerd, wordt aangenomen met 9 stemmen en 6 onthoudingen.

Verzoek 3

Amendement nr. 5 *partim* wordt aangenomen met 13 tegen 2 stemmen.

Amendement nr. 23 wordt verworpen met 10 tegen 5 stemmen.

Verzoek 3, aldus geamendeerd, wordt aangenomen met 6 tegen 1 stem en 8 onthoudingen.

Verzoek 4

Amendement nr. 4 wordt verworpen met 10 tegen 2 stemmen en 3 onthoudingen.

Amendement nr. 15 wordt verworpen met 9 tegen 6 stemmen.

Amendement nr. 5 *partim* wordt aangenomen met 13 tegen 2 stemmen.

Amendement nrs. 22 en 28 worden achtereenvolgens aangenomen met 10 tegen 5 stemmen.

Verzoek 4, aldus geamendeerd, wordt aangenomen met 4 stemmen en 11 onthoudingen;

Verzoek 5

Verzoek 5 wordt aangenomen met 6 tegen 1 stem en 8 onthoudingen.

Demandes 6 et 7 (*nouvelles*)

Les amendements n°s 2 et 3 sont successivement rejetés par 10 voix contre 2 et 3 abstentions.

Demande 8 (*nouvelle*)

L'amendement n° 16 est rejeté par 7 voix contre 7 et une abstention.

Demande 9 (*nouvelle*)

L'amendement n° 17 est adopté par 11 voix contre 3 et une abstention.

Demande 10 (*nouvelle*)

L'amendement n° 18 est adopté par 11 voix et 4 abstentions.

Demande 11 (*nouvelle*)

L'amendement n° 19 est rejeté par 7 voix contre 4 et 4 abstentions.

Demande 12 (*nouvelle*)

L'amendement n° 21 est adopté par 9 voix contre 4 et 2 abstentions.

Demande 13 (*nouvelle*)

L'amendement n° 26 est adopté par 9 voix et 6 abstentions.

Demande 14 (*nouvelle*)

L'amendement n° 27 est rejeté par 7 voix contre 3 et 5 abstentions.

*
* *

L'ensemble de la proposition de résolution, ainsi modifiée, y compris quelques corrections d'ordre linguistique, est adopté, par vote nominatif, par 6 voix et 9 abstentions.

Verzoeken 6 en 7 (*nieuw*)

Amendement nrs. 2 en 3 worden achtereenvolgens verworpen met 10 tegen 2 stemmen en 3 onthoudingen.

Verzoek 8 (*nieuw*)

Amendement nr. 16 wordt verworpen met 7 tegen 7 stemmen en 1 onthouding.

Verzoek 9 (*nieuw*)

Amendement nr. 17 wordt aangenomen met 11 tegen 3 stemmen en 1 onthouding.

Verzoek 10 (*nieuw*)

Amendement nr. 18 wordt aangenomen met 11 stemmen en 4 onthoudingen.

Verzoek 11 (*nieuw*)

Amendement nr. 19 wordt verworpen met 7 tegen 4 stemmen en 4 onthoudingen.

Verzoek 12 (*nieuw*)

Amendement nr. 21 wordt aangenomen met 9 tegen 4 stemmen en 2 onthoudingen.

Verzoek 13 (*nieuw*)

Amendement nr. 26 wordt aangenomen met 9 stemmen en 6 onthoudingen.

Verzoek 14 (*nieuw*)

Amendement nr. 27 wordt verworpen met 7 tegen 3 stemmen en 5 onthoudingen.

*
* *

Het gehele voorstel van resolutie, aldus geamendeerd, wordt met inbegrip van enkele taalkundige correcties, bij naamstemming aangenomen met 6 stemmen en 9 onthoudingen.

Vote nominatif:

Ont voté pour:

N-VA: Kathleen Depoorter, Sander Loones, Bert Wollants;

Vlaams Belang: Kurt Ravyts, Wouter Vermeersch;

Sp.a: Joris Vandenbroucke.

Se sont abstenus:

Ecolo-Groen: Kristof Calvo, Georges Gilkinet, Dieter Vanbesien;

PS: Malik Ben Achour;

MR: Florence Reuter, Benoît Piedboeuf;

CD&V: Steven Matheï;

PVDA-PTB: Marco Van Hees;

Open Vld: Christian Leysen.

Le rapporteur,

Marco VAN HEES

La présidente,

Florence REUTER

De naamstemming is als volgt:

Hebben voorgestemd:

N-VA: Kathleen Depoorter, Sander Loones, Bert Wollants;

Vlaams Belang: Kurt Ravyts, Wouter Vermeersch;

Sp.a: Joris Vandenbroucke.

Hebben zich onthouden:

Ecolo-Groen: Kristof Calvo, Georges Gilkinet, Dieter Vanbesien;

PS: Malik Ben Achour;

MR: Florence Reuter, Benoît Piedboeuf;

CD&V: Steven Matheï;

PVDA-PTB: Marco Van Hees;

Open Vld: Christian Leysen.

De rapporteur,

Marco VAN HEES

De voorzitter,

Florence REUTER