

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

15 juillet 2020

PROPOSITION DE RÉOLUTION

**relative à l'avenir
de l'aéroport de Bruxelles-National**

AMENDEMENTS

déposés en séance plénière

Voir:

Doc 55 1355/ (2019/2020):

- 001: Proposition de résolution de M. Francken et consorts.
002 et 003: Amendements.
004: Rapport.
005: Texte adopté par la commission.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

15 juli 2020

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende de toekomst
van de luchthaven Brussel-Nationaal**

AMENDEMENTEN

ingediend in de plenaire vergadering

Zie:

Doc 55 1355/ (2019/2020):

- 001: Voorstel van resolutie van de heer Francken c.s.
002 en 003: Amendementen.
004: Verslag.
005: Tekst aangenomen door de commissie.

02938

N° 29 DE M. VAN LOMMEL

Considérant F

Supprimer ce considérant.

JUSTIFICATION

Les mesures d'aide accordées au secteur aéronautique doivent reposer sur des intérêts nationaux. Le rôle de Brussels Airlines en tant que transporteur national à *Brussels Airport*, le maintien des emplois directs et indirects qui y sont liés et la présence d'entreprises à l'aéroport de Bruxelles-National doivent être réglés au niveau national. Si des accords volontaires peuvent être conclus bilatéralement entre les pays, la préservation du tissu économique local et de l'entrepreneuriat n'en demeurent pas moins des matières qui, dans le cadre du principe de subsidiarité, ne doivent pas être réglées au niveau européen.

Nr. 29 VAN DE HEER VAN LOMMEL

Considerans F

Deze considerans weglaten.

VERANTWOORDING

Steunmaatregelen voor de luchtvaartsector moeten gestoeld zijn op de nationale belangen. Brussels Airlines als *home-carrier* in *Brussels Airport*, het behoud van de directe en indirecte werkgelegenheid dienaangaande en de aanwezigheid van bedrijven op de luchthaven Brussel-Nationaal moeten worden geregeld op nationaal niveau. Bilateraal kunnen er vrijwillige afspraken worden gemaakt tussen landen, doch het vrijwaren van de lokale werkgelegenheid en het ondernemerschap zijn aangelegenheden binnen het kader van het subsidiariteitsbeginsel die niet moeten worden geregeld door het Europese niveau.

Reccino VAN LOMMEL (VB)

N° 30 DE M. VAN LOMMEL

Considérant H

Remplacer les mots “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” **par les mots** “*ancrage de l’emploi à long terme et maintien de centres de décision en Belgique*”.

JUSTIFICATION

Le considérant H complété par l’amendement adopté en commission impose une condition supplémentaire qui, au regard de la situation précaire des entreprises actives à l’aéroport de Bruxelles-National, hypothéquerait le sauvetage de l’emploi et des entreprises à très court terme. La mise en exergue d’une économie verte et numérique s’éloigne de la nécessité initialement visée par la résolution.

Nr. 30 VAN DE HEER VAN LOMMEL

Considerans H

De volgende woorden weglaten:

“en het realiseren van een toekomstgerichte groene en digitale Belgische economie tegen 2030 in lijn met de doelstellingen van de Europese Unie”

VERANTWOORDING

De aangevulde considerans H middels in commissie aangenomen amendement legt een bijkomende voorwaarde op dat – gelet op de precare situatie van de ondernemingen die actief zijn op de luchthaven Brussel-Nationaal – een hypotheek zou leggen op het redden van de werkgelegenheid en bedrijven op zeer korte termijn. De groene en digitale focus verlegt de initieel neergelegde en bedoelde noodzaak van de resolutie.

Reccino VAN LOMMEL (VB)

N° 31 DE M. VAN LOMMEL

Considérant I

Supprimer ce considérant.

JUSTIFICATION

La réduction des émissions de CO₂ relève d'un débat politique distinct. La proposition de résolution initiale visait la nécessité de conclure un accord avec Lufthansa, de faire face à la situation précaire des entreprises opérant dans l'aéroport et d'élaborer une solution structurelle pour la manutention des bagages et un plan d'avenir pour l'aéroport. Une réduction des émissions de CO₂ ne résout dès lors pas à court terme les problèmes énumérés.

Nr. 31 VAN DE HEER VAN LOMMEL

Considerans I

Deze considerans weglaten.

VERANTWOORDING

Het beperken van de CO₂-uitstoot maakt deel uit van een afzonderlijk politiek debat. De initieel neergelegde en bedoelde noodzaak van de resolutie bestond erin om een overeenkomst te sluiten met Lufthansa, het hoofd te bieden aan de precare situatie van de ondernemingen actief op de luchthaven, een structurele oplossing uit te werken voor bagage-afhandeling en een toekomstplan voor de luchthaven. Bijgevolg biedt een CO₂-reductie geen soelaas aan de opgesomde problematieken op korte termijn.

Reccino VAN LOMMEL (VB)

N° 32 DE M. VAN LOMMEL

Demande 2

Supprimer les mots “il sera recouru au mieux aux moyens et objectifs du plan de relance européen, avec la réalisation du Pacte vert et de la transition numérique en point de mire.”

JUSTIFICATION

La mise en œuvre du Pacte vert relève d'un débat politique distinct. La proposition de résolution initiale visait la nécessité de conclure un accord avec Lufthansa, de faire face à la situation précaire des entreprises opérant dans l'aéroport et d'élaborer une solution structurelle pour la manutention des bagages et un plan d'avenir pour l'aéroport. Tels sont en effet les véritables problèmes appelant une solution à très court terme. Il s'ensuit que pour l'heure, le Pacte vert n'apporte aucune plus-value par rapport aux problèmes actuels qui se posent à l'aéroport et aux emplois qui risquent de disparaître à très court terme.

Nr. 32 VAN DE HEER VAN LOMMEL

Verzoek 2

De volgende woorden weglaten:

“hierbij wordt maximaal gebruik gemaakt van de middelen en de doelstellingen uit het Europese herstelplan, met een focus op het realiseren van de Green Deal en de digitale omwenteling.”

VERANTWOORDING

De verdere implementatie van de *Green Deal* maakt deel uit van een afzonderlijk politiek debat. De initieel neergelegde en bedoelde noodzaak van de resolutie bestond erin om een overeenkomst te sluiten met Lufthansa, het hoofd te bieden aan de precare situatie van de ondernemingen actief op de luchthaven, een structurele oplossing uit te werken voor bagage-afhandeling en een toekomstplan voor de luchthaven. Dit zijn immers de echte problemen die op zeer korte termijn opgelost moeten worden. Bijgevolg brengt de *Green Deal* op dit ogenblik geen enkele meerwaarde mee aan de actuele problemen die zich afspelen op de luchthaven en de jobs die op zeer korte termijn verloren dreigen te gaan.

Reccino VAN LOMMEL (VB)

N° 33 DE M. VAN LOMMEL

Demande 3

Compléter cette demande par les mots suivants:

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

JUSTIFICATION

Tous les rouages de l’aéroport doivent rester actifs pour prévenir autant que possible les dommages économiques et préserver l’image de Brussels Airport. L’aéroport a tout intérêt à disposer d’une machine bien huilée garantissant à tout moment le traitement des bagages.

Nr. 33 VAN DE HEER VAN LOMMEL

Verzoek 3

De volgende woorden toevoegen:

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

VERANTWOORDING

Alle schakels moeten actief blijven op de luchthaven om zo veel mogelijk economische schade te voorkomen en het imago van Brussels Airport te bestendigen. De luchthaven heeft baat bij een ontplooiing van een geoliede machine, waarbij bagageafhandeling te allen tijde gegarandeerd blijft.

Reccino VAN LOMMEL (VB)

N° 34 DE M. VAN LOMMEL

Demande 4

Supprimer les mots suivants:

“Dans ce plan d’avenir, l’aéroport et les entreprises de transport aérien doivent inscrire des objectifs et actions clairs visant à réduire les émissions de CO₂, à écologiser la flotte et à réduire au minimum les nuisances pour le voisinage et les riverains;”

JUSTIFICATION

La limitation des émissions de CO₂ s’inscrit dans le cadre d’un débat politique distinct. La proposition de résolution déposée visait initialement à répondre à la nécessité de conclure un accord avec Lufthansa, de faire face à la situation précaire des entreprises opérant à l’aéroport et d’élaborer une solution structurelle pour la manutention des bagages et un plan d’avenir pour l’aéroport. La réduction des émissions de CO₂ ne permettra donc pas de régler les problèmes précités. En outre, les auteurs de l’amendement adopté en commission doivent être conscients que l’écologisation de la flotte nécessitera un investissement considérable que l’on ne peut pas actuellement faire supporter par la société visée, qui lutte déjà aujourd’hui pour assurer sa survie.

Enfin, les nuisances pour le voisinage et les riverains étaient déjà mentionnées précédemment dans cette demande.

Nr. 34 VAN DE HEER VAN LOMMEL

Verzoek 4

De volgende woorden weglaten:

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

VERANTWOORDING

Het beperken van de CO₂-uitstoot maakt deel uit van een afzonderlijk politiek debat. De initieel neergelegde en bedoelde noodzaak van de resolutie bestond erin om een overeenkomst te sluiten met Lufthansa, het hoofd te bieden aan de precare situatie van de ondernemingen actief op de luchthaven, een structurele oplossing uit te werken voor bagage-afhandeling en een toekomstplan voor de luchthaven. Bijgevolg biedt een CO₂-reductie geen soelaas aan de opgesomde problematieken. Bovendien moeten de indieners van het in commissie aangenomen amendement zich ervan vergewissen dat een vergroening van de vloot een aanzienlijke investering vergt die vandaag onmogelijk op de schouders kan gelegd worden van de desbetreffende maatschappij die nu reeds met moeite het hoofd boven water kan houden.

Tot slot werd de hinder voor de buurt en omwonenden reeds eerder opgenomen in hetzelfde verzoek.

Reccino VAN LOMMEL (VB)

N° 35 DE M. **VAN LOMMEL**

Demande 9

Supprimer cette demande.

JUSTIFICATION

L'adaptation aux objectifs climatiques internationaux s'inscrit dans le cadre d'un débat politique distinct. Cette demande ne correspond d'ailleurs pas aux objectifs initiaux de la proposition de résolution. Prôner une adaptation aux objectifs climatiques internationaux au niveau européen n'apportera aucune solution à court terme pour l'emploi et la continuité des entreprises opérant à l'aéroport de Bruxelles-National. En outre, cette matière est régie par le principe de subsidiarité et ne doit pas être réglée au niveau européen.

Nr. 35 VAN DE HEER **VAN LOMMEL**

Verzoek 9

Dit verzoek weglaten.

VERANTWOORDING

De aanpassing aan de internationale klimaatdoelstellingen maakt deel uit van een afzonderlijk politiek debat. Dit verzoek komt overigens niet tegemoet aan de oorspronkelijke doelstellingen van de resolutie. Het pleiten op Europees niveau voor de aanpassing aan de internationale klimaatdoelstellingen is geen oplossing voor de werkgelegenheid en de continuïteit van de ondernemingen op de luchthaven Brussel-Nationaal op korte termijn. Bovendien is dit laatste een aangelegenheid met betrekking tot het subsidiariteitsbeginsel die niet moet worden geregeld door het Europese niveau.

Reccino VAN LOMMEL (VB)

N° 36 DE MM. VANDEN BURRE ET VANBESIEEN

Demande 10 (*nouvelle*)**Ajouter une demande 10 rédigée comme suit:**

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

JUSTIFICATION

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

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

Nr. 36 VAN DE HEREN VANDEN BURRE EN VANBESIEEN

Verzoek 10 (*nieuw*)**Een verzoek 10 toevoegen, luidende:**

“10. 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 bestaat, 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 voor onderzoek naar klimaatneutrale synthetische vliegtuigbrandstof en de uitbouw van internationale treinverbindingen.”

VERANTWOORDING

Het is belangrijk te benadrukken dat de luchtvaart binnen de EU ook in normale jaren reeds zwaar 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 overheidssubsidies.

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

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.

Gilles VANDEN BURRE (Ecolo-Groen)
Dieter VANBESIEN (Ecolo-Groen)

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 klimaat-neutrale brandstoffen. Zolang deze blijven bestaan, zullen emissies blijven stijgen. Daarom is het noodzakelijk om deze zo snel mogelijk af te bouwen, en de vrijgekomen middelen onder meer te besteden aan onderzoek naar duurzame brandstoffen en de uitbouw van een internationaal treinnetwerk.

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

N° 37 DE MM. VANDEN BURRE ET VANBESIEN

Demande 10 (*nouvelle*)**Ajouter une demande 10 rédigée comme suit:**

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

JUSTIFICATION

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

Gilles VANDEN BURRE (Ecolo-Groen)
Dieter VANBESIEN (Ecolo-Groen)

Nr. 37 VAN DE HEREN VANDEN BURRE EN VANBESIEN

Verzoek 10 (*nieuw*)**Een verzoek 10 toevoegen, luidende:**

“10. 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”

VERANTWOORDING

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