

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

11 septembre 2020

**PLAN DE SAUVETAGE
BRUSSELS AIRLINES**

**Échange de vues
avec le vice-premier ministre et
ministre des Finances, chargé
de la Lutte contre la fraude fiscale, et
ministre de la Coopération au développement**

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES FINANCES ET DU BUDGET
PAR
M. Dieter VANBESIEN

SOMMAIRE

Pages

I. Exposé introductif du vice-premier ministre et ministre des finances, chargé de la lutte contre la fraude fiscale, et ministre de la coopération au développement.....	3
II. Questions des membres	8
III. Réponses du vice-premier ministre et ministre des finances, chargé de la lutte contre la fraude fiscale et ministre de la coopération au développement	22
IV. Répliques et réponses complémentaires du vice-premier ministre et ministre des finances, chargé de la lutte contre la fraude fiscale et ministre de la coopération au développement.....	26

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

11 september 2020

**REDDINGSPLAN
BRUSSELS AIRLINES**

**Gedachtewisseling
met de vice-eersteminister en
minister van financiën, belast
met de bestrijding van de fiscale fraude, en
minister van ontwikkelingssamenwerking**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR FINANCIËN EN BEGROTING
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **Dieter VANBESIEN**

INHOUD

Blz.

I. Inleidende uiteenzetting door de vice-eersteminister en minister van financiën, belast met de bestrijding van de fiscale fraude, en minister van ontwikkelingssamenwerking.....	3
II. Vragen van de leden	8
III. Antwoorden van de vice-eersteminister en minister van financiën, belast met de bestrijding van de fiscale fraude, en minister van ontwikkelingssamenwerking...	22
IV. Replieken en bijkomende antwoorden van de vice-eerste minister en minister van financiën, belast met de bestrijding van de fiscale fraude, en minister van ontwikkelingssamenwerking.....	26

03073

**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 tenu cet échange de vues au cours de sa réunion du jeudi 23 juillet 2020.

I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DU VICE-PREMIER MINISTRE ET MINISTRE DES FINANCES, CHARGÉ DE LA LUTTE CONTRE LA FRAUDE FISCALE, ET MINISTRE DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT

M. Alexander De Croo, vice-premier ministre et ministre des Finances, chargé de la Lutte contre la fraude fiscale, et ministre de la Coopération au développement, fait observer qu'il a déjà fait le point sur l'état d'avancement des négociations menées avec Lufthansa sur le dossier de Brussels Airlines au cours d'une réunion de cette commission tenue la semaine dernière.

Lors de cette réunion, la délégation belge a eu le sentiment que le gouvernement avait déjà pris en compte de nombreuses préoccupations de Lufthansa et que le gouvernement avait également déjà consenti de très nombreux efforts pour redresser la rentabilité de Brussels Airlines (songeons, par exemple, à l'accord social courageux, à l'énergie consacrée par le gouvernement à l'amélioration du *business plan*, au rôle de médiateur assumé entre Brussels Airport et Brussels Airlines, à l'accord conclu entre la Belgique et les États-Unis en matière de prédédouanement, etc.), mais, en contrepartie, les efforts déployés par Lufthansa n'ont pas toujours été proportionnels.

Mais beaucoup de choses peuvent changer en l'espace d'une semaine et c'est ce qui s'est passé. Ainsi que les membres de la commission l'ont entendu, le gouvernement a donc pu conclure avant-hier un accord avec Brussels Airlines et Lufthansa. La situation se clarifie enfin pour le personnel de Brussels Airlines ainsi que pour toute la communauté aéronautique autour de l'aéroport de Bruxelles-National.

Pourquoi les choses se sont-elles soudainement accélérées? Le vice-premier ministre pense personnellement qu'il y a 3 raisons à cela:

1. le gouvernement a clairement fait entendre à Lufthansa qu'il ne céderait pas sur certains points importants à ses yeux;

2. il est clair que, pour garder la tête hors de l'eau, Brussels Airlines avait besoin de moyens financiers sans cesse croissants.

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft deze gedachtewisseling gehouden tijdens haar vergadering van donderdag 23 juli 2020.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR DE VICE-EERSTEMINISTER EN MINISTER VAN FINANCIËN, BELAST MET DE BESTRIJDING VAN DE FISCALE FRAUDE, EN MINISTER VAN ONTWIKKELINGSSAMENWERKING

De heer Alexander De Croo (Open Vld), minister van Financiën, belast met de Bestrijding van de fiscale fraude, en minister van Ontwikkelingssamenwerking, geeft aan dat hij vorige week tijdens een vergadering van deze commissie al een overzicht heeft gegeven van de stand van de onderhandelingen met Lufthansa rond het dossier-Brussels Airlines.

Bij de Belgische delegatie had men toen het gevoel dat de regering al met heel veel bekommernissen van Lufthansa rekening had gehouden en dat de regering ook al heel veel inspanningen had geleverd om van Brussels Airlines opnieuw een winstgevende onderneming te maken (denk hierbij bijvoorbeeld aan het moedige sociaal akkoord, de energie die de regering heeft gestopt in het verbeteren van het businessplan, de bemiddelingsrol die we hebben gespeeld tussen Brussels Airport en Brussels Airlines, het akkoord tussen België en de US rond *preclearance* enzovoort), maar dat werd niet altijd beantwoord met evenredige inspanningen bij Lufthansa.

Maar op een week kan er heel veel veranderen; dat is ook nu weer gebleken. Zoals de leden van deze commissie hebben vernomen, heeft de regering dus eergisteren een akkoord met Brussels Airlines en Lufthansa kunnen sluiten. Hierdoor komt er eindelijk duidelijkheid voor het personeel van Brussels Airlines, alsook voor de hele luchtvaartgemeenschap rond Brussels Airport.

Waarom is het ineens zo snel gegaan? De vice-eersteminister denkt persoonlijk dat hiervoor drie redenen bestaan:

1. de regering heeft Lufthansa duidelijk laten blijken dat zij op sommige zaken die voor haar belangrijk zijn, niet zou toegeven;

2. Brussels Airlines had uiteraard ook steeds meer nood aan financiële middelen om het hoofd boven water te houden;

3. la semaine dernière, le gouvernement a encore noué les contacts politiques nécessaires en Allemagne pour les convaincre de tenir compte des préoccupations belges. La Belgique et l'Allemagne entretiennent en effet de très bonnes relations.

En fin de compte, le gouvernement est parvenu à conclure un accord avec Lufthansa, dont le vice-premier ministre commentera les lignes de force.

La première partie expose le contexte. Une remarque importante y est entre autres formulée: à la suite de l'accord qu'a conclu Lufthansa en Allemagne, les engagements que peut prendre Lufthansa, sont limités. C'est la raison pour laquelle l'accord est conçu autour de Brussels Airlines et non de Lufthansa.

La Partie 2 reflète les intentions de l'État fédéral, de Brussels Airlines et de Lufthansa à l'égard de Brussels Airlines. La position de choix de Brussels Airlines dans le Groupe Lufthansa y est notamment soulignée. Bruxelles est la deuxième plus grande zone de chalandise (*catchment*) du Groupe. En outre, Brussels Airlines est très orientée sur l'Afrique sub-saharienne et Bruxelles est, avec sa situation la plus occidentale du continent européen, idéalement située pour desservir la côte Est des États-Unis.

L'importance des préoccupations écologiques est également mise en exergue. Au moment où Brussels Airlines continue à se développer après la crise du coronavirus, ce développement doit s'accompagner d'une baisse de son empreinte écologique, notamment grâce à une flotte affichant une meilleure efficacité énergétique. De ce point de vue là aussi, la situation de Bruxelles, la plus occidentale du continent européen, a une grande importance. De Bruxelles, on peut en effet atteindre la côte est des États-Unis à bord des avions les plus performants du marché en termes d'efficacité énergétique.

Il est également important qu'après la restructuration, on rende des perspectives de croissance au personnel de Brussels Airlines et à toute la communauté qui gravite autour de Brussels Airport, en tenant compte bien entendu des conditions du marché à ce moment et de l'évolution de la rentabilité de Brussels Airlines.

Si les paramètres financiers du business plan sont en passe d'être atteints, la flotte long-courrier pourra à nouveau être élargie. Cela offre ainsi à Brussels Airlines la perspective d'au moins 12 avions long-courrier d'ici 2026. Non seulement, cela aura un impact positif sur la rentabilité de Brussels Airlines (car les vols long-courrier sont plus rentables que les courts), mais cela favorisera aussi la performance écologique de l'entreprise. Ces

3. vorige week heeft de regering ook nog de nodige politieke contacten in Duitsland gelegd om hen ervan te overtuigen dat met de Belgische bezorgdheden rekening moest worden gehouden. De betrekkingen tussen België en Duitsland zijn immers zeer goed.

Uiteindelijk is de regering er dus in geslaagd om een akkoord met Lufthansa te bereiken. De vice-eersteminister zal hierna de krachtlijnen verder toelichten.

Deel 1 geeft de context aan, met onder meer een belangrijke opmerking: als gevolg van de overeenkomst die Lufthansa in Duitsland heeft gesloten, kan Lufthansa maar beperkte engagementen aangaan. Daarom wordt de overeenkomst uitgewerkt rond Brussels Airlines, niet rond Lufthansa.

Deel 2 weerspiegelt de intenties van de Federale Staat en van Brussels Airlines, alsook die van Lufthansa ten aanzien van Brussels Airlines. Het onderstreept met name de prominente positie van Brussels Airlines binnen de Lufthansa Group: Brussel is het op één na grootste *catchment*-gebied van die Groep. Voorts is Brussels Airlines sterk gericht op sub-Saharaans Afrika, en is de luchthaven van Zaventem met zijn heel westelijke ligging op het Europees continent ideaal gelegen om de oostkust van de Verenigde Staten te bedienen.

Ook het belang van de ecologische bekommelingen wordt in de verf gezet. Nu Brussels Airlines zich na de door het coronavirus veroorzaakte crisis verder ontwikkelt, moet die uitbouw worden geflankeerd door een kleinere ecologische voetafdruk, met name met een energie-efficiëntere vloot. Ook uit dat oogpunt is de ligging van Brussel, met de meest westelijke luchthaven van het Europees continent, van groot belang: vanuit Brussel kan immers naar de oostkust van de Verenigde Staten worden gevlogen met de meest energie-efficiënte vliegtuigen die op de markt voorhanden zijn.

Tevens is het belangrijk dat er na de herstructurering opnieuw groeiperspectieven zijn voor het personeel van Brussels Airlines en de hele gemeenschap in de buurt van Brussels Airport. Dat moet uiteraard gebeuren rekening houdend met de dan geldende marktomstandigheden en met de rentabiliteitsevolutie van Brussels Airlines.

De financiële parameters van het businessplan zijn bijna gehaald, hetgeen inhoudt dat de langeafstandsvloot dan opnieuw zal kunnen worden uitgebreid; dat biedt Brussels Airlines uitzicht op ten minste 12 langeafstandsvliegtuigen tegen 2026. Zulks zal niet alleen gunstig inwerken op de rentabiliteit van Brussels Airlines (langeafstandsvluchten zijn immers rendabeler dan kortafstandsvluchten), maar het zal ook de milieuprestaties

nouveaux avions ont en effet une bien meilleure efficacité énergétique que les avions actuels.

Lufthansa exprime aussi son intention de continuer à développer Brussels Airlines et de ne certainement pas désavantager le hub aérien qu'est Bruxelles par rapport à d'autres hubs du réseau Lufthansa.

La partie 3 énumère les engagements contraignants de Brussels Airlines. Ils sont contraignants en ce sens que si Brussels Airlines ne les respectait pas, elle s'exposerait à des sanctions.

Les engagements pris par Brussels Airlines sont les suivants:

- continuer à opérer sous le nom existant;
- continuer à opérer sous AOC belge (*Air Operator Certificate*);
- continuer à développer Brussels Airport en tant que *hub*;
- maintenir le siège principal de Brussels Airlines en Belgique;
- redévelopper la flotte long-courrier dans le respect du *business plan*, à condition que la restructuration soit réalisée comme convenu avec les partenaires sociaux et que la rentabilité évolue comme prévu dans le *business plan*.

La quatrième partie est consacrée aux contributions financières respectives de l'autorité fédérale et de Lufthansa.

L'autorité fédérale n'accordera pas de subvention (contrairement à ce qu'ont fait les autorités autrichiennes, par exemple). Un prêt de 290 millions d'euros sera consenti à Brussels Airlines par le biais de la Société fédérale de participations et d'investissement (SFPI). Il s'agit d'un prêt à 6 ans dont les intérêts correspondent aux minima prévus dans l'encadrement temporaire de la Commission européenne. Les moyens financiers ainsi mis à disposition seront maintenus au sein de Brussels Airlines. Ils ne seront donc pas transférés à Lufthansa ni aux autres filiales du groupe Lufthansa.

Eu égard aux obligations incombant à Lufthansa en Allemagne, c'est Brussels Airlines qui devra rembourser le prêt en puisant dans les *cashflows* qu'elle générera au cours des prochaines années. Pour s'assurer que l'autorité fédérale récupérera son argent, un nantissement

van het bedrijf bevorderen, want die nieuwe vliegtuigen zijn veel energiezuiniger dan de huidige toestellen.

Voorts is Lufthansa van plan Brussels Airlines verder uit te bouwen. Het is zeker niet de bedoeling de Brusselse luchtvaarthub te benadelen ten opzichte van andere hubs van het Lufthansa-netwerk.

In deel 3 worden de bindende engagementen van Brussels Airlines opgesomd. Bindend wil zeggen dat wanneer Brussels Airlines deze engagementen niet zou nakomen, het zal worden gesanctioneerd.

De engagementen die Brussels Airlines aangaat, zijn de volgende:

- het zal onder het bestaande merk blijven opereren;
- het zal onder een Belgische AOC (*Air Operator Certificate*) blijven opereren;
- het zal Brussels Airport als een hub blijven ontwikkelen;
- het zal de hoofdzetel van Brussels Airlines in België behouden;
- de lange afstandsvloot zal opnieuw worden uitgebouwd in overeenstemming met het businessplan, op voorwaarde dat de herstructurering wordt uitgevoerd zoals overeengekomen met de sociale partners en dat de winstgevendheid evolueert zoals voorzien in het businessplan.

Deel 4 bevat de financiële bijdrage van respectievelijk de federale overheid en Lufthansa.

De Federale Staat zal geen subsidie geven (wat de Oostenrijkse overheid bijvoorbeeld wél heeft gedaan). Via de Federale Participatie- en Investeringsmaatschappij (FPIM) zal een lening aan Brussels Airlines worden verstrekt ten belope van 290 miljoen euro, met een looptijd van 6 jaar. De intresten op deze lening komen overeen met de minima zoals voorzien in het *Temporary Framework* van de Europese Commissie. De financiële middelen die op die manier ter beschikking worden gesteld, zullen binnen Brussels Airlines blijven. Ze zullen dus niet opstroom naar Lufthansa of naar de andere dochterondernemingen binnen de Lufthansa-Groep.

Gegeven de verplichtingen die Lufthansa in Duitsland heeft, is het Brussels Airlines die de lening op basis van de *cashflows* die ze in de komende jaren zal genereren, moet terugbetalen. Om voldoende garanties te hebben dat de Federale Staat zijn geld zal terugzien, wordt er een

est constitué sur les actions détenues par Lufthansa dans Brussels Airlines. Cela signifie que si Brussels Airlines ne peut pas rembourser le prêt et si Lufthansa ne vient pas à son secours, les actions détenues par Lufthansa dans Brussels Airlines seront transférées à l'autorité fédérale, qui deviendra dès lors propriétaire de Brussels Airlines par le biais de la SFPI.

Une dernière option est encore prévue: il s'agit de convertir dès 2022 une partie du prêt en certificats de participation bénéficiaire, moyennant l'accord des deux parties (l'autorité fédérale et Brussels Airlines). Cette option peut être intéressante s'il s'avère que la solvabilité de Brussels Airlines doit encore être renforcée.

Lufthansa investira quant à elle 170 millions d'euros supplémentaires dans Brussels Airlines, sous la forme d'une injection de capital. Il s'agit d'un élément positif, qui renforce la solvabilité de Brussels Airlines. Lufthansa assumera également les coûts de restructuration (70 millions d'euros sur les 170 millions d'euros injectés). L'aide accordée par l'autorité fédérale ne sera donc pas utilisée pour financer la restructuration de Brussels Airlines.

L'État fédéral est doté de deux représentants au conseil d'administration de Brussels Airlines. Ces membres du conseil d'administration doivent disposer d'une vaste expérience professionnelle. Grâce à eux, l'État fédéral sera en mesure de bien suivre l'évolution de Brussels Airlines.

À côté de cela, un Comité stratégique va être créé afin d'assurer au mieux le suivi de la mise en œuvre de l'accord. Un des deux membres du conseil d'administration représentant le fédéral présidera ce Comité stratégique.

La Partie 6 décrit tout un mécanisme mis en place pour assurer que les engagements soient respectés et qu'en cas de divergences d'opinions, les conflits soient résolus avec efficacité et rapidité. Une distinction est faite entre les engagements financiers et les engagements non financiers.

Si l'État fédéral estime que les engagements non financiers ne sont pas respectés, il peut en faire part à Brussels Airlines ou Lufthansa. Cette notification enclenche le mécanisme d'intervention par palier et de sanction.

Dans un premier temps, le conseil d'administration de Brussels Airlines tentera de résoudre le différend. S'il n'y parvient pas, le mécanisme passe à la phase

pledge op de aandelen van Lufthansa in Brussels Airlines genomen. Dit betekent dat wanneer Brussels Airlines de lening niet zou kunnen terugbetalen en Lufthansa finaal ook niet in de bres zou springen, de aandelen van Lufthansa in Brussels Airlines zullen overgaan naar de Federale Staat. Op dat moment zal de Federale Staat via de FPIM dus eigenaar van Brussels Airlines worden.

Ten slotte wordt ook nog de optie voorzien om een deel van de lening vanaf 2022 om te zetten in winstcertificaten. Beide partijen (de Federale Staat en Brussels Airlines) dienen op dat moment hier goedkeuring aan te geven. Die optie is interessant wanneer zou blijken dat de solvabiliteit van Brussels Airlines verder versterkt moet worden.

Lufthansa zal op zijn beurt 170 miljoen euro extra in Brussels Airlines investeren. Dit zal de vorm van *equity* aannemen. Dit is positief, want het versterkt de solvabiliteit van Brussels Airlines. Lufthansa zal ook de herstructureringskost van Brussels Airlines op zich nemen (70 miljoen euro van de aangeleverde 170 miljoen euro). De steun van de Federale Staat zal dus niet gebruikt worden om de herstructurering binnen Brussels Airlines te financieren.

De Federale Staat krijgt twee vertegenwoordigers in de raad van bestuur van Brussels Airlines; die personen dienen over een uitgebreide beroepservaring beschikken. Dankzij hen zal de Federale Staat bij machte zijn de evolutie van Brussels Airlines terdege op te volgen.

Daarnaast zal een Strategisch Comité worden opgericht om de follow-up van de tenuitvoerlegging van de overeenkomst zo goed mogelijk te waarborgen. Een van de twee leden van de raad van bestuur die de Federale Staat vertegenwoordigen, zal dat Strategisch Comité voorzitten.

Deel 6 omvat een heel mechanisme dat is opgezet om ervoor te zorgen dat de engagementen worden nagekomen en dat bij meningsverschillen de conflicten doeltreffend en snel worden beslecht. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen de financiële en de niet-financiële engagementen.

Indien de Federale Staat oordeelt dat de niet-financiële engagementen niet worden nagekomen, dan kan hij Brussels Airlines of Lufthansa daar in kennis van stellen. Die kennisgeving stelt het trapsgewijze interventiemechanisme en de sanctieregeling in werking.

In eerste instantie zal de raad van bestuur van Brussels Airlines trachten het geschil te beslechten. Als die raad daar niet in slaagt, wordt overgegaan naar fase twee,

deux, lors de laquelle les deux présidents du Comité stratégique désignent un expert qui doit donner son avis sur le conflit dans les quatre semaines.

Si cet expert juge que Lufthansa a respecté ses engagements, le mécanisme s'arrête et le conflit est désamorcé. Si en revanche, l'expert estime que Lufthansa n'a pas respecté ses engagements ou si l'expert n'est pas en mesure de se prononcer clairement, le mécanisme passe à la phase trois. Les CEO de Lufthansa, de Brussels Airlines et un représentant du gouvernement fédéral se réunissent pour tenter de résoudre le conflit. En cas de réussite, le mécanisme d'intervention par palier s'arrête. En cas d'échec, on passe à la phase quatre du mécanisme. Chaque partie au conflit peut demander l'intervention d'un médiateur indépendant qui aura au maximum 1 mois pour tenter de désamorcer le conflit.

Si cette quatrième phase n'aboutit pas, le conflit sera porté devant la Cour internationale de Médiation et d'Arbitrage de Genève. Si cette Cour donne tort à Lufthansa, Brussels Airlines sera obligée de rembourser anticipativement le prêt de l'État fédéral dans les six mois.

Le remboursement anticipé du prêt est aussi obligatoire si Lufthansa ne respecte pas une partie de ses engagements financiers de la partie 4. Dans ce cas, tout le mécanisme d'intervention par palier ne doit pas être redémarré mais on passe directement devant la Cour internationale de Médiation et d'Arbitrage.

La septième partie précise que tous les engagements resteront en vigueur tant que le prêt de l'autorité fédérale n'aura pas été remboursé.

Quelles sont les étapes suivantes? Lufthansa devra faire approuver le projet d'accord par ses différents organes d'administration. Eu égard aux engagements qu'elle a contractés en Allemagne, elle devra par ailleurs notamment obtenir l'approbation du Fonds de stabilisation économique allemand (*Wirtschaftsstabilisierungsfonds*).

L'accord fait aujourd'hui l'objet d'une évaluation par la Commission européenne. Divers contacts ont déjà eu lieu à cet égard dans le passé.

Il faudra enfin adopter au niveau fédéral – en Conseil des ministres – un arrêté royal prévoyant une mission déléguée pour la SFPI.

waarbij de twee voorzitters van het Strategisch Comité een deskundige aanwijzen, die binnen vier weken over het conflict een advies moet uitbrengen.

Indien die deskundige oordeelt dat Lufthansa zijn engagementen is nagekomen, dan stopt het mechanisme en is het conflict ontmijnd. Indien de deskundige daarentegen vindt dat Lufthansa zijn verbintenissen niet is nagekomen (of indien de deskundige niet bij machte is zich duidelijk uit te spreken), wordt overgegaan naar fase drie, waarbij de ceo's van Lufthansa en van Brussels Airlines alsmede een vertegenwoordiger van de Federale Staat bijeenkomen om te proberen het conflict op te lossen. Als dat lukt, stopt het trapsgewijze interventiemechanisme. Lukt het daarentegen niet, dan wordt overgeschakeld op fase vier van het mechanisme. Elke partij in het conflict kan vragen dat een onafhankelijk bemiddelaar optreedt, die maximaal één maand de tijd zal krijgen om te proberen het conflict te ontmijnen.

Levert die vierde fase geen succes op, dan zal het conflict voor de *Cour internationale de Médiation et d'Arbitrage* te Genève worden gebracht. Als die instantie Lufthansa in het ongelijk stelt, zal Brussels Airlines verplicht worden de lening van de Federale Staat vervroegd af te lossen, binnen zes maanden.

Er geldt ook een verplichte vervroegde aflossing van de lening indien Lufthansa een deel van zijn in deel 4 vervatte financiële engagementen niet nakomt. In dat geval hoeft het hele trapsgewijze interventiemechanisme niet opnieuw te worden opgestart, maar gaat het dossier rechtstreeks naar de *Cour internationale de Médiation et d'Arbitrage*.

In deel 7 wordt er verduidelijkt dat alle engagementen blijven gelden, zolang de lening van de Federale Staat niet is terugbetaald.

Wat zijn de volgende stappen? Lufthansa moet van zijn kant het ontwerpakkoord laten goedkeuren in zijn verschillende bestuursorganen. Gegeven de engagementen die het in Duitsland heeft aangegaan, moet Lufthansa het ontwerpakkoord ook laten goedkeuren door onder andere het Duitse Economisch Stabilisatiefonds (*Wirtschaftsstabilisierungsfonds*).

Het akkoord wordt momenteel ook nog met de Europese Commissie afgetoetst. In het verleden zijn hierover al verschillende contacten geweest.

Ten slotte moet er ook nog op federaal niveau een koninklijk besluit met een gedelegeerde opdracht voor de FPIM op de Ministerraad worden genomen.

II. — QUESTIONS DES MEMBRES

M. Theo Francken (N-VA) salue cet accord. Le Parlement a, lui aussi, énormément travaillé sur ce dossier.

Le ministre a pris les négociations au sérieux dès le départ. Ce fut un processus long et difficile, notamment parce que Lufthansa souhaitait au préalable finaliser les accords avec ses autres filiales. Cela a provoqué beaucoup de nervosité et de contrariété, mais tout est bien qui finit bien.

M. Francken félicite le ministre pour ses explications claires, qui ont apporté une réponse à plusieurs questions qui le préoccupaient.

Brussels Airlines reste ancrée à Zaventem, ce qui est crucial, et elle est sauvée, ce qui l'est sans doute encore plus.

M. Francken remercie les syndicats et la direction pour les efforts qu'ils ont fournis afin de parvenir à un accord social. La situation est bien entendu difficile pour les travailleurs qui seront mis à la retraite anticipativement ou qui perdront leur emploi, mais cet accord permettra de sauver des milliers d'emplois – du moins provisoirement, car la deuxième vague de coronavirus qui se profile est extrêmement préoccupante.

L'ancrage du transporteur national dans le réseau Star Alliance, avec le maintien d'un réseau intercontinental, est essentiel pour le rayonnement de notre pays. M. Francken a toujours œuvré pour que Brussels Airlines et Brussels Airport puissent être et rester des fleurons de l'économie flamande et belge. Il a d'ailleurs cosigné la proposition de résolution relative à l'avenir de l'aéroport de Bruxelles-National (DOC 55 1355/001 à 007), qui a été adoptée par la Chambre la semaine passée. Le membre se réjouit que l'accord dont il est aujourd'hui question reprenne fidèlement la première demande contenue dans cette proposition de résolution, ce qui témoigne de la bonne collaboration qui existe entre la Chambre et le gouvernement.

Il y a encore beaucoup à faire en ce qui concerne l'aéroport. L'intervenant songe aux vols de nuit et aux amendes pour nuisances sonores, mais aussi au dossier de la manutention des bagages. Il souligne que des signaux inquiétants lui parviennent concernant ce dernier point: la deuxième (nouvelle) société de manutention – la société française Alyzia SAS – exploiterait socialement et fiscalement les travailleurs qu'elle a repris de la société Swissport en faillite, notamment en leur offrant des contrats d'intérim mal rémunérés. Cela

II. — VRAGEN VAN DE LEDEN

De heer Theo Francken (N-VA) toont zich tevreden met het akkoord. Ook vanuit het Parlement is heel hard gewerkt aan dit dossier.

De minister heeft de onderhandelingen van in het begin ernstig opgevat. Het was een moeilijk en langdurig proces, ook al omdat Lufthansa blijkbaar eerst de deals met zijn andere dochterondernemingen rond wou hebben. Dit heeft de nodige nervositeit en ergernis veroorzaakt, maar eind goed al goed.

De heer Francken looft de minister voor zijn heldere toelichting, die een antwoord bood op enkele vragen waar het lid mee zat.

Brussels Airlines blijft verankerd in Zaventem, wat cruciaal is, en wordt gered, wat zo mogelijk nog belangrijker is.

De heer Francken spreekt zijn dankbaarheid uit voor de inspanningen die de vakbonden en de directie hebben geleverd om tot een sociaal akkoord te komen. Uiteraard is dit een bittere pil voor de werknemers die vervroegd op pensioen moeten of hun job verliezen. Maar tegelijk zijn er duizenden jobs gered – voorlopig althans, want de tweede coronagolf is erg verontrustend.

De verankering van de *home carrier* binnen het Star Alliance netwerk, met behoud van een intercontinentaal netwerk, is van groot belang voor de uitstraling van het land. De heer Francken heeft zich er steeds voor ingezet dat Brussels Airlines en Brussels Airport vlaggenscheppen kunnen zijn en blijven van de Vlaamse en Belgische economie. Hij is ook een van de initiatiefnemers van de resolutie betreffende de toekomst van de luchthaven Brussel-Nationaal (DOC 55 1355/001 tot 007) die de Kamer vorige week heeft aangenomen. Het lid is verheugd vast te stellen dat het huidige akkoord een getrouwe vertaling is van het eerste verzoek van die resolutie, wat getuigt van de goede samenwerking tussen de Kamer en de regering.

Er is nog heel wat werk op de plank wat de luchthaven betreft; er is het verhaal van de nachtvluchten en de geluidsboetes, maar ook het dossier van de bagageafhandeling. Met betrekking tot dat laatste dossier vangt het lid overigens verontrustende signalen op. Bij de nieuwe tweede bagageafhandelaar, met name het Franse Alyzia SAS, zou men het overgenomen personeel van het failliete Swissport sociaal en fiscaal uitbuiten, onder meer door hen slecht betaalde uitzendcontracten aan te bieden. Dit verdient grondig te worden uitgespit en

mérite une enquête approfondie. Le membre espère que le ministre pourra se charger de cette enquête en concertation avec sa collègue en charge de l'Emploi.

L'avenir de l'aéroport de Zaventem, qui a déjà subi de nombreux revers (la faillite de la Sabena, le déménagement de DHL, les attentats), est un sujet qui tient particulièrement à cœur à M. Francken. La crise du coronavirus est une nouvelle épreuve très sérieuse. L'accord précité constitue un signal extrêmement positif. M. Francken tient, au nom du groupe N-VA, à féliciter le ministre, ses collaborateurs et la SFPI pour le travail de qualité qu'ils ont accompli.

M. Gilles Vanden Burre (Ecolo-Groen) remercie le ministre d'avoir bien voulu donner suite à la demande du groupe Ecolo-Groen d'organiser un échange de vues concernant ce dossier, qui préoccupe tous les membres de la commission. Il ne faut pas oublier que des montants importants sont en jeu et que l'impact pour Brussels Airlines et pour l'extension de l'ensemble du secteur aérien et aéroportuaire belge est considérable.

M. Vanden Burre souhaiterait disposer des documents sur lesquels s'est basé le ministre pour son exposé.

Le groupe Ecolo-Groen accorde une attention capitale aux conditions sociales et écologiques liées à l'intervention des pouvoirs publics dans le sauvetage de Brussels Airlines. Il est hors de question de donner un chèque en blanc dans ce dossier.

S'agissant des conditions sociales, le ministre a évoqué les sacrifices considérables consentis par le personnel. En vertu de l'accord social conclu en juin, 1 000 emplois seront supprimés chez Brussels Airlines, dont 300 sous la forme de licenciements secs. Le soutien désormais accordé à Brussels Airlines – prêt du gouvernement belge et injection de capitaux de Lufthansa – y changera-t-il quelque chose? Pour Ecolo-Groen, il est essentiel de mettre sur pied un plan de transition pour l'ensemble des travailleurs qui perdront leur emploi afin qu'ils puissent être accompagnés vers un nouvel emploi dans un autre secteur.

En ce qui concerne les conditions écologiques, M. Vanden Burre relève que le ministre n'a évoqué que le renouvellement de la flotte de Brussels Airlines.

Il n'a pas parlé de l'Accord de Paris, ni de l'objectif de neutralité carbone à l'horizon 2050. Le groupe Ecolo-Groen a donc présenté une série d'amendements en ce sens à la proposition de résolution relative à l'avenir de l'aéroport de Zaventem évoquée par M. Francken (DOC 55 1355/003 et 006). La Chambre s'est accordée

het lid hoopt dat dat de minister dit kan opnemen met zijn collega bevoegd voor Werk.

De toekomst van de luchthaven van Zaventem ligt de heer Francken na aan het hart. De luchthaven heeft al vele tegenslagen te verduren gekregen (het faillissement van Sabena, de verhuis van DHL, de aanslagen), en de coronacrisis is een nieuwe, en hele grote, klap. Dit akkoord vormt een uiterst positief signaal. Namens de N-VA-fractie wenst de heer Francken de minister, zijn medewerkers en de FPIM te feliciteren voor het goede werk.

De heer Gilles Vanden Burre (Ecolo-Groen) dankt de minister dat hij gevolg heeft willen geven aan de vraag van de Ecolo-Groen-fractie voor een gedachtewisseling over dit dossier, dat eenieder in deze commissie bezighoudt. Het moet dan ook gezegd dat er grote bedragen op het spel staan, en dat de impact voor Brussels Airlines en bij uitbreiding voor de hele luchtvaart- en luchthavensector in ons land enorm is.

De heer Vanden Burre zou graag beschikken over documenten ter ondersteuning van de uiteenzetting van de minister.

Van kapitaal belang voor de Ecolo-Groen-fractie zijn de sociale en ecologische voorwaarden waaronder de overheid intervenieert om Brussels Airlines te redden. Blanco cheques zijn ter zake uit den boze.

Wat de sociale voorwaarden betreft, heeft de minister verwezen naar de grote offers die worden gebracht door het personeel. In het kader van het in juni afgesloten sociaal akkoord worden 1 000 banen geschrapt bij Brussels Airlines, waarvan 300 in de vorm van naakte ontslagen. Verandert de nu overeengekomen ondersteuning voor Brussels Airlines – de lening van de Belgische overheid plus de kapitaalinjectie van Lufthansa – iets aan dit perspectief? Voor Ecolo-Groen is het essentieel dat er een overgangsplan komt voor alle werknemers die moeten vertrekken, zodat ze begeleid worden naar een nieuwe job in een andere sector.

Op het stuk van de ecologische voorwaarden heeft de heer Vanden Burre de minister enkel horen praten over de vernieuwing van de vloot van Brussels Airlines.

De minister heeft niets gezegd over het Akkoord van Parijs of over de doelstelling van koolstofneutraliteit tegen 2050. De Ecolo-Groen-fractie heeft amendementen in die zin ingediend op het voorstel van resolutie betreffende de toekomst van de luchthaven Brussel-Nationaal waarnaar de heer Francken verwees (DOC 55 1355/003 en 006).

pour demander au gouvernement d'intégrer également le secteur aéronautique dans la poursuite des objectifs climatiques. Aussi M. Vanden Burre s'inquiète-t-il que le ministre demeure silencieux à ce propos.

En matière de fiscalité verte, le membre n'a rien appris de nouveau non plus. Est-il question de taxer le kérosène, au niveau belge ou européen?

Le ministre n'a pas non plus parlé d'interdire les vols courts. A-t-on élaboré un plan ou une vision visant à bannir ce type de vols chez Brussels Airlines?

Le ministre pourrait-il confirmer que, dans l'accord, les conditions écologiques ne prévoient rien d'autre que la mise en service d'avions plus propres et plus silencieux, ce qui serait largement insuffisant?

Des accords similaires concernant d'autres compagnies aériennes montrent pourtant qu'il est réellement possible d'imposer des engagements environnementaux ambitieux. Par exemple, le plan de soutien de la compagnie Air France a limité les vols court-courriers. Dans le cadre de l'aide accordée à Austrian Airlines, autre filiale de Lufthansa, le gouvernement autrichien a imposé des conditions encore plus strictes: un prix minimum du billet de 40 euros et l'obligation de réduire sensiblement les émissions de CO₂ au cours des dix prochaines années.

Ces exemples montrent qu'il est possible, dans le cadre de plans d'aide de ce type, de s'accorder – même avec Lufthansa – sur des conditions environnementales strictes. Il est regrettable que le gouvernement belge ne se soit pas montré plus ambitieux en la matière, d'autant qu'il est de notoriété publique que le secteur aéronautique, déjà déficitaire avant la crise du coronavirus, devra être réformé en profondeur.

Une dernière question porte sur l'évaluation de l'accord. Le ministre a décrit les étapes ultérieures. Est-il envisageable que le ministre des Finances vienne régulièrement – c'est-à-dire une à deux fois par an – rendre compte du suivi de l'accord au Parlement?

M. Malik Ben Achour (PS) indique que Brussels Airlines n'a pas été épargnée par l'arrêt des activités consécutif à la crise du coronavirus. Dans ce contexte, Lufthansa a menacé notre pays de licenciements massifs, voire de la faillite de Brussels Airlines. Durant plusieurs mois, le gouvernement belge a négocié un plan de sauvetage pour Brussels Airlines avec Lufthansa. À cet égard, Lufthansa est presque allée jusqu'au chantage: jusqu'à présent, les seules informations dont les membres disposaient

De Kamer heeft ermee ingestemd de regering te verzoeken de luchtvaartsector ook in te schakelen in de klimaatdoelstellingen. Het verontrust de heer Vanden Burre dat de minister daaromtrent stil bleef.

Ook over groene fiscaliteit heeft het lid niets vernomen. Is er gepraat over een belasting op kerosine, op Belgisch dan wel op Europees vlak?

Evenmin heeft de minister gepraat over het bannen van korte vluchten. Bestaat er een plan of een visie om komaf te maken met korte-afstandsvluchten uitgevoerd door Brussels Airlines?

Kan de minister bevestigen dat de ecologische voorwaarden in het akkoord zich inderdaad beperkten tot de inzet van schonere, stillere vliegtuigen, wat ruimschoots onvoldoende zou zijn?

Bij gelijkaardige akkoorden omtrent andere luchtvaartmaatschappijen blijkt het wel mogelijk om uitgebreide milieu-engagementen af te dwingen. Zo werden bij het steunplan van Air France de korte-afstandsvluchten ingeperkt. Nog sterkere voorwaarden werden bedongen door de Oostenrijkse regering bij de ondersteuning van Austrian Airlines, die andere dochter van Lufthansa: er wordt onder andere een minimumticketprijs van 40 euro ingevoerd en de CO₂-uitstoot moet de komende tien jaren gevoelig dalen.

Deze voorbeelden tonen aan dat het mogelijk is om – ook met Lufthansa – strikte milieuvoorwaarden overeen te komen in het kader van zulke steunplannen. Het is spijtig dat de Belgische regering op dat vlak niet meer ambitie heeft getoond, temeer daar het genoegzaam bekend is dat de luchtvaartsector, die reeds voor de coronacrisis verlieslatend was, diepgaand zal moeten hervormen.

Een laatste vraag heeft betrekking op de evaluatie van het akkoord. De minister heeft de volgende stappen geschetst. Is het denkbaar dat de minister van Financiën op regelmatige basis, één- of tweemaal per jaar, verslag komt uitbrengen aan het Parlement over de opvolging van het akkoord?

De heer Malik Ben Achour (PS) geeft aan dat Brussels Airlines niet gespaard is gebleven van de stopzetting van de activiteiten ingevolge de coronacrisis. In die context werd ons land bedreigd door Lufthansa met massaal banenverlies en zelfs het faillissement van Brussels Airlines. De Belgische regering heeft maandenlang onderhandeld met Lufthansa over een reddingsplan voor Brussels Airlines. Zij werd daarbij net niet gechanteerd door Lufthansa. Tot nog toe beschikten de leden slechts

à propos de cet accord provenaient de la presse, raison pour laquelle l'échange de vues revêt une telle importance. Pour étudier cet accord en détail, M. Ben Achour aimerait toutefois disposer d'une présentation écrite.

Par le passé, le membre n'a pas manqué de souligner l'importance de sauver l'emploi et l'activité économique de Brussels Airlines et de l'aéroport de Zaventem. Il a alerté sur le danger d'accorder un chèque en blanc à Lufthansa. Idéalement, le gouvernement belge aurait dû subordonner son intervention à l'obtention d'une participation dans le capital de Brussels Airlines. Avec une participation de 25 % des actions plus une, le gouvernement belge disposerait d'une minorité de blocage. Pour le PS, il est essentiel que la Belgique puisse être associé aux décisions stratégiques de Brussels Airlines.

En outre, M. Ben Achour a toujours insisté pour que l'intervention publique soit subordonnée à des accords au sujet du maintien de l'emploi, d'une nouvelle forme de gouvernance et de la réduction des émissions de CO₂.

Selon les informations que le membre a pu recueillir en lisant la presse et en suivant l'exposé du ministre, l'accord ne contient certainement pas toutes les garanties demandées. L'intervenant ne souhaite toutefois pas manquer de discernement et reconnaît que l'accord prévoit certaines garanties importantes, par exemple que les moyens prêtés seront exclusivement utilisés pour Brussels Airlines et que Bruxelles restera un hub majeur du réseau Star Alliance. Le mécanisme d'arbitrage et le fait qu'en l'absence de remboursement du prêt dans les conditions convenues, l'État belge obtiendra des actions de Brussels Airlines sont également des points positifs.

En revanche, le membre n'a pas appris grand-chose en matière d'engagements écologiques. Apparemment, aucun accord n'a été conclu à propos de la limitation des vols court-courriers ou de la taxation du kérosène. La mise en service de nouveaux avions plus économes en carburant est bien envisagée, mais l'ambition est également d'augmenter le nombre de vols, si bien qu'en fin de compte, les émissions de CO₂ ne diminueront pas. M. Ben Achour a donc l'impression qu'en ce qui concerne la question écologique – pourtant primordiale – la Belgique aurait pu obtenir davantage. L'accord est-il définitif sur ce point ou est-il encore possible d'imposer des engagements environnementaux forts?

Le ministre pourrait-il communiquer les volumes d'activités attendus? Lufthansa s'est engagée à promouvoir le développement de Brussels Airlines, notamment en matière d'emploi. À cet égard, le groupe PS préconise

over informatie via de pers omtrent dit akkoord, reden waarom de huidige gedachtewisseling zo belangrijk is. Om het akkoord echter in detail te kunnen bestuderen zou ook de heer Ben Achour graag beschikken over een schriftelijke voorstelling ervan.

In het verleden heeft het lid niet nagelaten het belang te benadrukken van het redden van de tewerkstelling en de economische activiteit bij Brussels Airlines en op de luchthaven van Zaventem. Hij heeft gewaarschuwd tegen het uitschrijven van een blanco cheque aan Lufthansa. Idealiter had de Belgische overheid haar interventie afhankelijk gesteld van het verkrijgen van een participatie in het kapitaal van Brussels Airlines; met een participatie van 25 % plus één aandeel zou de Belgische overheid over een blokkeringsminderheid beschikken. Voor de PS is het essentieel dat ons land kan betrokken worden bij de strategische beslissingen van Brussels Airlines.

Voorts heeft de heer Ben Achour er steeds op aangedrongen om de overheidsinterventie afhankelijk te maken van afspraken omtrent het behoud van tewerkstelling, een nieuwe vorm van *governance* en de reductie van de CO₂-uitstoot.

Uit wat het lid heeft kunnen opmaken uit de berichtgeving in de pers en de uiteenzetting van de minister, bevat het akkoord zeker niet alle gevraagde waarborgen. Tegelijk wil hij het kind niet met het badwater weggooien en erkent hij dat een aantal belangrijke garanties wel degelijk vervat zitten in het akkoord: zo zal het geleende geld uitsluitend worden aangewend voor Brussels Airlines en blijft Brussel een belangrijke hub in het Star Alliance-netwerk. Positief zijn ook het arbitragemechanisme en het feit dat, bij gebreke van terugbetaling van de lening binnen de afgesproken voorwaarden, de Belgische Staat aandelen van Brussels Airlines zou verwerven.

Daarentegen heeft het lid weinig vernomen over de ecologische engagementen. Er werden blijkbaar geen afspraken gemaakt over het indammen van korte-afstandsvluchten of over het belasten van kerosine. Wel is er sprake van nieuwe, zuinigere vliegtuigen, maar tegelijk wil men inzetten op meer vluchten waardoor per saldo de CO₂-emissies niet zullen dalen. De heer Ben Achour heeft dan ook de indruk dat men, wat het – nochtans primordiale – ecologische aspect betreft, meer uit de brand had kunnen slepen. Is het akkoord definitief op dit punt of kunnen er alsnog sterke milieu-engagementen worden afgedwongen?

Kan de minister aangeven welke de verwachte activiteitenvolumes zijn? Lufthansa heeft zich ertoe geëngageerd de ontwikkeling van Brussels Airlines te bevorderen, met name op het vlak van de tewerkstelling. De PS-fractie

d'encourager la concertation sociale en vue de maintenir l'emploi à son niveau actuel. Le ministre pourrait-il détailler les engagements précis que Lufthansa a pris en la matière?

En conclusion, le membre tient à féliciter le ministre pour cet accord, tout en lui faisant observer parallèlement qu'il présente deux lacunes majeures: l'absence de garanties solides en termes de maintien de l'emploi et l'absence d'engagements écologiques.

M. Reccino Van Lommel (VB) se réjouit que l'on clarifie enfin le sort des milliers de travailleurs de Brussels Airlines et, par extension, des 66 000 personnes travaillant à l'aéroport de Bruxelles. Le message délivré aujourd'hui par le ministre est en totale contradiction avec les propos peu encourageants qu'il a tenus à peine une semaine plus tôt, au cours du débat d'actualité sur le secteur aérien (CRIV 55 COM 242, p. 1).

Le groupe VB a toujours défendu le point de vue selon lequel tout soutien à Brussels Airlines devait être non seulement temporaire et remboursable mais également subordonné à des engagements fermes dans le domaine de l'emploi et en ce qui concerne son statut de transporteur national. Il n'aurait jamais approuvé un subside.

M. Van Lommel signale que l'État belge a déjà été dupé à plusieurs reprises par le passé au cours de négociations au sujet de la compagnie aérienne nationale. Il indique également que les mesures d'aide actuelles sont très différentes du montant pour lequel Lufthansa a acquis Brussels Airlines il y a quelques années.

Le membre se réjouit de l'accord et est soulagé qu'aucun subside ne soit accordé. L'accord, qui prévoit l'octroi de 290 millions d'euros de fonds publics, doit toutefois être solide. Bien que le ministre ait longuement commenté cet accord, il reste beaucoup de détails à régler.

Le ministre a mentionné un business plan devant assurer la rentabilité de Brussels Airlines. Que se passera-t-il s'il devait apparaître ultérieurement que cette rentabilité n'est pas au rendez-vous et si des voix s'élèvent, au sein de la direction ou du conseil d'administration, en faveur de licenciements supplémentaires, en plus des licenciements prévus dans le cadre de la restructuration? L'accord prévoit-il des garanties en la matière? Comment va-t-on veiller à ce que tant la rentabilité que l'emploi soient garantis à l'avenir?

pleit er in dat verband voor het sociaal overleg aan te moedigen, met het oog op het behoud van de huidige tewerkstelling. Kan de minister verduidelijken welke precies de engagementen zijn die Lufthansa op dit vlak heeft aangegaan?

Concluderend wil het lid de minister wel feliciteren met het akkoord, maar hem er tegelijkertijd op wijzen dat het twee belangrijke manco's heeft, namelijk het ontbreken van sterke waarborgen wat het behoud van de tewerkstelling betreft alsook de afwezigheid van ecologische engagementen.

De heer Reccino Van Lommel (VB) is blij dat er eindelijk duidelijkheid komt voor de duizenden werknemers van Brussels Airlines en bij uitbreiding voor de 66 000 mensen tewerkgesteld op Brussels Airport. De boodschap van de minister vandaag staat in schril contrast met de weinig hoopvolle woorden die hij nog maar een week geleden uitsprak, ter gelegenheid van het actualiteitsdebat over de luchtvaartsector (CRIV 55 COM 242, p. 1).

De VB-fractie heeft steeds het standpunt verdedigd dat een ondersteuning van Brussels Airlines tijdelijk en terugbetaalbaar moest zijn en afhankelijk worden gesteld van staalharde engagementen op het vlak van de tewerkstelling en de status als *home carrier*. Zij zou nooit ingestemd hebben met een subsidie.

De heer Van Lommel wijst erop dat de Belgische overheid in het verleden reeds verschillende keren om de tuin is geleid bij onderhandelingen over de nationale luchtvaartmaatschappij. Hij geeft ook aan dat het huidige steunpakket in schril contrast staat met het bedrag waarmee Lufthansa Brussels Airlines enkele jaren geleden heeft verworven.

Het lid verheugt zich over het akkoord en is opgelucht dat er geen subsidie wordt uitgekeerd. Wel is het zo dat het akkoord, waarmee toch 290 miljoen euro aan overheidsgeld is gemoeid, waterdicht moet zijn. De minister heeft het akkoord uitvoering toegelicht, maar toch blijven vele detailafspraken onbelicht.

De minister maakte gewag van een businessplan dat Brussels Airlines winstgevend moet maken. Wat zal er gebeuren moest later blijken dat die rendabiliteit niet binnen handbereik ligt en er binnen de directie of de raad van bestuur stemmen opgaan voor extra afvloeiingen, bovenop degene die deel uitmaken van de herstructurering? Bevat het akkoord hieromtrent waarborgen? Hoe zal ervoor worden gezorgd dat in de toekomst zowel de rendabiliteit als de werkgelegenheid worden gegarandeerd?

Le prêt est remboursable en six ans sous la forme de paiements échelonnés. Les fonds propres de Brussels Airlines étant négatifs, la valeur de ses actions est actuellement très limitée. Que prévoit l'accord exactement en cas d'impossibilité de remboursement? Le membre comprend que ses actions reviendront, dans ce cas, à l'État belge, mais a-t-on prévu un certain répit? Si, par exemple, en raison d'un malaise persistant dans le secteur, en raison de la crise du coronavirus, Brussels Airlines éprouve, à un moment donné, des difficultés à rembourser, le gouvernement belge ira-t-il se rasseoir à la table des négociations ou exigera-t-il les actions?

Les vols long-courriers seront intensifiés en 2026 mais, à cette date, le prêt devrait être remboursé et Lufthansa pourra faire ce que bon lui semble. Le gouvernement belge ne dispose que de peu de garanties, voire d'aucune garantie au sujet de ce qu'il adviendra après 2026.

Le ministre a exposé les grandes lignes du mécanisme progressif qui entrera en vigueur si Lufthansa n'honore pas les accords prévus dans le business plan. Finalement, si toutes les étapes ont été suivies sans résultat, l'État pourra demander un remboursement accéléré du prêt. Mais que se passera-t-il si les choses ne se passent pas comme prévu? Que se passera-t-il si les fonds sont insuffisants pour procéder à ce remboursement accéléré? Qu'en sera-t-il des certificats de participation bénéficiaire si Brussels Airlines ne parvient pas à devenir rentable? M. Van Lommel rappelle que Brussels Airlines n'a jamais été structurellement bénéficiaire jusqu'à présent.

Le membre comprend que le ministre ne puisse pas détailler aujourd'hui toutes les modalités de l'accord et du business plan. Il estime néanmoins que le Parlement devrait avoir accès à ces deux documents afin de pouvoir s'assurer que les accords conclus ne présentent pas de faille.

Le ministre a évoqué la mise en service d'avions plus modernes. Les moyens à cet effet sont-ils disponibles? Et de combien d'avions s'agit-il?

Le groupe VB a également voté en faveur de l'adoption de la résolution relative à l'avenir de l'aéroport de Bruxelles-National (DOC 55 1355/001 à 007). Celle-ci formule des recommandations concernant non seulement Brussels Airlines mais aussi la manutention des bagages. M. Van Lommel estime qu'il s'agit du prochain dossier auquel il conviendra d'accorder l'attention requise. Le ministre soutient-il la demande en faveur d'un troisième bagagiste à l'aéroport de Bruxelles-National? Il conviendra également de prêter attention aux autres entreprises

De lening is terugbetaalbaar op zes jaar, in gespreide betalingen. Gelet op het negatieve eigen vermogen van Brussels Airlines is de waarde van de aandelen thans zeer beperkt. Wat bepaalt het akkoord precies voor het geval dat de lening niet zal kunnen worden terugbetaald? Het lid begrijpt dat de aandelen dan in handen zullen komen van de Belgische Staat, maar is er voorzien in enig respijt? Wanneer bijvoorbeeld, door een aanhoudende malaise in de sector ten gevolge van het coronavirus, Brussels Airlines op een gegeven ogenblik terugbetalingsmoeilijkheden ervaart, zal de Belgische regering dan opnieuw aan tafel gaan zitten of zal zij mordicus de aandelen opeisen?

De lange-afstandsvluchten zullen in 2026 worden geïntensifieerd. Maar tegen dan zou de lening afbetaald moeten zijn en zal Lufthansa kunnen doen wat het wil. Over wat er na 2026 gebeurt heeft de Belgische regering weinig of geen garanties.

De minister heeft het stapsgewijze mechanisme geschetst dat in werking zal treden wanneer Lufthansa de afspraken in het businessplan niet zou honoreren. Finaal, als alle stappen tevergeefs zijn doorlopen, kan de overheid aanspraak maken op een versnelde terugbetaling van de lening. Maar wat als de zaken niet lopen zoals verwacht? Wat als er onvoldoende geld is om die versnelde terugbetaling te kunnen doen? Hoe zit het met de winstcertificaten als Brussels Airlines er niet in zou slagen om rendabel te worden? De heer Van Lommel herinnert eraan dat Brussels Airlines tot nu toe nooit structureel winstgevend is geweest.

Het lid begrijpt dat de minister vandaag niet in detail kan treden over alle modaliteiten van het akkoord en het businessplan. Niettemin is hij van mening dat het Parlement inzage zou moeten krijgen in beide documenten, teneinde zich te kunnen vergewissen van de waterdichtheid van de gemaakte afspraken.

De minister sprak over de inzet van modernere vliegtuigen. Is daar geld voor? En over hoeveel vliegtuigen gaat het?

De VB-fractie heeft de resolutie betreffende de toekomst van de luchthaven Brussel-Nationaal (DOC 55 1355/001 tot 007) mee goedgekeurd. Daarin worden niet enkel aanbevelingen geformuleerd over Brussels Airlines, maar ook over de bagageafhandeling. De heer Van Lommel meent dat dit het volgende dossier is waaraan de nodige aandacht dient te worden besteed. Steunt de minister de vraag voor een derde bagageafhandelaar op Brussels Airport? Ook naar de andere bedrijven actief op de luchthaven dient in een

opérant à l'aéroport dans une phase ultérieure. Le sauvetage de Brussels Airlines n'était en effet qu'une première étape.

MM. Vanden Burre et Ben Achour – dont les partis se sont abstenus, il convient de souligner, lors du vote de la résolution précitée – estiment que l'intervention en faveur de Brussels Airlines doit être subordonnée à des conditions écologiques, notamment à des engagements dans le domaine de la réduction des émissions de CO₂. Ils évoquent également les prix minimums des billets. Selon M. Van Lommel, ces questions ne sont pas à l'ordre du jour dans le contexte actuel, le transport aérien étant frappé de plein fouet. Il est inopportun d'introduire des taxes supplémentaires sur les billets à un moment où des tentatives de relance du transport aérien et du pouvoir d'achat sont entreprises. Le membre se réjouit dès lors d'observer que l'accord fait preuve de bon sens à cet égard. Le groupe VB souhaite certainement débattre de l'écologie, mais pas dans ce contexte. Ce qui compte surtout, en l'espèce, c'est que les emplois ont été sauvés.

Enfin, M. Van Lommel a été surpris par l'intervention de M. Ben Achour au cours de laquelle il s'est opposé à l'augmentation du nombre de vols au motif qu'elle annulerait les gains réalisés en termes d'émissions de CO₂ grâce à des avions plus sobres. Il faut savoir ce que l'on veut. Il importe surtout aujourd'hui de faire en sorte que l'activité économique reprenne le plus rapidement possible à l'aéroport.

Mme Caroline Taquin (MR) indique que son groupe se félicite du préaccord conclu avec Lufthansa. Cet accord fut long à obtenir, mais le résultat est à souligner.

La Belgique traverse la plus grave crise sanitaire de son histoire et cette crise a des conséquences socio-économiques très néfastes. Fin juin, un accord social a été conclu entre les syndicats et la direction de Brussels Airlines. Dans le contexte actuel, l'accord que le gouvernement a conclu au début de cette semaine constitue une mesure majeure pour garantir la pérennité du fonctionnement de Brussels Airlines, notamment grâce à une injection financière de 290 millions d'euros réalisée par l'État.

Enfin, l'intervenante pose une question spécifique à propos du business plan prévu dans cet accord. Quels sont précisément les éléments qui figurent dans ce plan? De quelle manière celui-ci sera-t-il mis en œuvre?

volgende fase te worden omgezien. Het redden van Brussels Airlines was immers slechts de eerste stap.

De heren Vanden Burre en Ben Achour – wiens partijen zich nota bene onthouden hebben bij de stemming over voornoemde resolutie – menen dat de interventie in Brussels Airlines gekoppeld moet worden aan ecologische voorwaarden, met name engagementen op het vlak van het terugdringen van de CO₂-emissies. Zij spreken ook over minimumticketprijzen. Volgens de heer Van Lommel is dat in de huidige situatie, waarin de luchtvaart uitermate zwaar getroffen is, niet aan de orde. Nu men de luchtvaart en de koopkracht tracht aan te zwengelen, is het niet het moment om extra heffingen op tickets in te voeren. Het lid is dan ook verheugd vast te stellen dat het akkoord op dit vlak blijkt geeft van gezond verstand. De VB-fractie wil het debat rond ecologie zeker voeren, maar niet in deze context. Wat hier vooral telt, is dat de jobs gered zijn.

Tot slot verwondert de heer Van Lommel zich over de tussenkomst van de heer Ben Achour, die zich kant tegen het opdrijven van de vluchten, omdat dit de door zuinigere toestellen geboekte CO₂-winst zou tenietdoen. Maar wat wil men dan? Nu komt het er vooral op aan ervoor te zorgen dat de economische activiteit op de luchthaven zich zo snel mogelijk herstelt.

Mevrouw Caroline Taquin (MR) merkt op dat haar fractie tevreden is over het bereikte voorakkoord met Lufthansa. Dit akkoord heeft heel wat voeten in de aarde gehad maar het resultaat mag er zijn.

België beleeft haar zwaarste gezondheids crisis ooit met heel negatieve economische en sociale gevolgen. Eind juni werd er reeds een sociaal akkoord bereikt tussen de vakbonden en de directie van Brussels Airlines. In de huidige context is het akkoord dat de regering begin deze week afsloot een belangrijke stap om de verdere werking van Brussels Airlines te garanderen en dit onder meer via een financiële injectie vanuit de overheid ten belope van 290 miljoen euro.

Tot slot heeft de spreker één specifieke vraag met betrekking tot het businessplan dat deel uitmaakt van het akkoord. Welke elementen zitten precies vervat in dit businessplan? Op welke manier zal dit businessplan tot uitvoering worden gebracht?

M. Servais Verherstraeten (CD&V) se réjouit vivement de l'accord conclu par le gouvernement dans le cadre du sauvetage de Brussels Airlines.

Il souligne d'abord l'impact positif que cet accord aura sur les perspectives socio-économiques de l'ensemble de la communauté aéroportuaire. Les dizaines de milliers de familles concernées peuvent pousser un soupir de soulagement.

Il salue également les efforts considérables déployés par les travailleurs et les syndicats pour parvenir à un accord social. Il importe que cet accord soit respecté et, pour garantir son respect, il importe que les moyens nécessaires à cet effet puissent y être affectés. Lufthansa fournira un apport important de 170 millions d'euros (70 millions d'euros dans le cadre de l'accord social) qui s'ajoutera au prêt de 290 millions d'euros accordé par l'État belge. Cela signifie qu'une injection de capital de 460 millions d'euros sera effectuée en faveur de Brussels Airlines.

Cet accord est également conforme aux demandes formulées dans la résolution relative à l'avenir de l'aéroport de Bruxelles-National DOC 55 1355/001 à 007 adoptée la semaine dernière par la Chambre des représentants, compte tenu des mesures d'aide temporaires et subordonnées à des conditions prévues par cet accord.

L'intervenant adhère aux arguments du vice-premier ministre privilégiant un prêt plutôt que la piste de l'actionnariat. Il souligne que même une participation avec une minorité de blocage n'est pas toujours une garantie de succès puisque l'État belge était dans cette position lorsque la Sabena a fait faillite en novembre 2001. Seule une participation majoritaire dans l'actionnariat pourrait apporter une solution, dans une certaine mesure, mais cette piste nécessiterait un effort financier beaucoup plus important dans le contexte actuel. En outre, la solution du prêt est clairement délimitée et ses limites sont dès lors connues, tandis que la solution de l'actionnariat représente toujours un saut dans l'inconnu.

Il reconnaît que l'accord contient également des obligations financières et des obligations immatérielles non contraignantes. Un certain nombre de membres de la commission se sont exprimés de manière critique à ce sujet, estimant que les obligations n'allaient pas assez loin, par exemple en ce qui concerne la réduction des émissions de CO₂ ou la diminution des nuisances sonores. Il ne s'agit effectivement pas de garanties absolues, mais ce sont des ambitions que cet accord peut contribuer à réaliser.

De heer Servais Verherstraeten (CD&V) staat uiterst positief jegens het akkoord dat de regering sloot in het kader van de redding van Brussels Airlines.

Hij wijst vooreerst op het positieve effect dat dit akkoord zal hebben op de socio-economische perspectieven van de volledige luchthavengemeenschap. De tienduizenden betrokken families kunnen opgelucht ademen.

Daarnaast looft hij ook de fenomenale inspanningen die de werknemers en de vakbonden hebben geleverd om een sociaal akkoord te bereiken. Het is belangrijk dat dit sociaal akkoord wordt gerespecteerd en om dat respect te garanderen is het belangrijk dat daar de nodige middelen kunnen worden voor ingezet. Lufthansa zal hierbij een belangrijke inbreng doen ten belope van 170 miljoen euro (waarvan 70 miljoen euro in het kader van het sociaal akkoord) bovenop de lening die door de Belgische overheid wordt verschaft ten belope van 290 miljoen euro. Dit betekent dat er een kapitaalinjectie wordt gegeven aan Brussels Airlines ten belope van 460 miljoen euro.

Dit akkoord kan tevens de toets van de resolutie betreffende de toekomst van de luchthaven Brussel-Nationaal (DOC 55 1355/001 tot 007) doorstaan die vorige week door de Kamer van volksvertegenwoordigers werd aangenomen omwille van de tijdelijke en aan voorwaarden onderworpen steunmaatregelen die deel uitmaken van het akkoord.

De spreker kan zich vinden in de argumenten van de vice-eersteminister om een lening te prefereren boven een aandeelhouderschap. Hij wijst er hierbij op dat zelfs een aandeelhouderschap met een blokkeringsminderheid niet altijd een garantie is voor succes aangezien de Belgische staat in deze positie verkeerde toen Sabena in november 2001 over kop ging. Enkel een meerderheidsaandeelhouderschap kan enig soelaas bieden maar in de huidige context zou dat een veel grotere financiële inspanning vergen. Bovendien bevat de regeling via deze lening duidelijk afspraken en zijn de contouren dus gekend terwijl een aandeelhouderschap steeds een stap in het ongewisse is.

Hij erkent dat er financiële verplichtingen en ook niet-bindende immateriële verplichtingen zijn opgenomen in het akkoord. Een aantal commissieleden hebben hierover kritiek geuit omdat deze verplichtingen niet ver genoeg zouden gaan, bijvoorbeeld inzake de vermindering van de CO₂-uitstoot of de verlaging van de geluidshinder. Het zijn inderdaad geen spijkerharde garanties maar het zijn wel ambities die mede door dit akkoord verwezenlijkt kunnen worden.

Le suivi de cet accord constituera un défi important. Les autorités belges disposent à cet effet de deux membres au Conseil d'administration. Il conseille au vice-premier ministre de revenir aux recommandations formulées par la commission spéciale Sabena et adoptées à l'unanimité par la Chambre des représentants (DOC 50 1514/003). Il est important que la sélection des administrateurs tienne compte de leurs connaissances, de leur expérience et de leur expertise dans le secteur aérien. En outre, ces personnes devront pouvoir investir suffisamment de temps dans l'exercice de leur mandat. Enfin, ces personnes devront être disposées à défendre les intérêts de l'État. Cela imposera une forme de concertation permanente entre les administrateurs et les collaborateurs de la SFPI.

Jusqu'à présent, Brussels Airlines n'a guère ou pas enregistré de bénéfices. L'intervenant estime que si le *business plan* actuel et les investissements qui y sont liés dans le renouvellement de la flotte devaient générer une plus grande marge bénéficiaire, Brussels Airlines ne pourrait pas distribuer de dividende tant que le prêt n'est pas remboursé.

L'intervenant fait par ailleurs observer que l'exécution de cet accord requiert un arrêté royal. Ce gouvernement a reçu la confiance d'une majorité au Parlement, mais il s'est toutefois considéré comme un gouvernement en affaires courantes pour les dossiers qui ne relevaient pas du domaine de la pandémie de coronavirus. Une initiative législative supplémentaire du Parlement est-elle nécessaire dans le cadre de l'exécution de l'accord, ou l'arrêté royal concerné peut-il être mis en œuvre en tant que tel?

L'intervenant demande en outre au vice-premier ministre s'il y a eu une concertation avec la Commission européenne. La Commission européenne pourrait-elle encore jouer les trouble-fêtes et torpiller cet accord?

En ce qui concerne les garanties ou le nantissement, l'intervenant se demande comment ce nantissement peut être renforcé. Il estime que cela pourrait se faire par le développement d'une structure de concertation performante entre les autorités belges, Brussels Airlines, Lufthansa et, le cas échéant, les autorités allemandes. Cette concertation peut être le catalyseur d'une compagnie aérienne performante et rentable, ce qui renforcerait automatiquement les garanties.

M. Marco Van Hees (PVDA-PTB) fait observer qu'un accord est de toute façon une bonne chose pour Brussels Airlines, tout en soulignant qu'en l'occurrence, c'est Lufthansa la grande gagnante.

De opvolging van dit akkoord zal een belangrijke uitdaging zijn. Hiervoor beschikt de Belgische overheid over twee leden die deel uitmaken van de raad van bestuur. Hij raadt de vice-eersteminister aan om terug te grijpen naar de aanbevelingen van de bijzondere Sabena-commissie die unaniem in de Kamer van volksvertegenwoordigers werden goedgekeurd (DOC 50 1514/003). Het is belangrijk dat er bij de selectie van deze bestuurders rekening gehouden wordt met hun kennis, ervaring en expertise binnen de luchtvaartsector. Bovendien zullen deze personen voldoende tijd moeten kunnen investeren in het kader van de uitoefening van hun mandaat. Tot slot moeten deze personen bereid zijn om de belangen van de overheid te dienen. Dit zal een permanente vorm van overleg vereisen tussen de bestuurders en de medewerkers van FPIM.

Tot op heden heeft Brussels Airlines weinig tot geen winst geboekt. Indien het huidige businessplan en de daarbij gepaarde gaande investeringen in de vernieuwing van de vloot wel zouden resulteren in een hogere winstmarge dan meent de spreker dat Brussels Airlines geen dividend mag uitkeren zolang de lening niet is terugbetaald.

Daarnaast wijst de spreker erop dat een koninklijk besluit nodig is om dit akkoord uit te voeren. Deze regering heeft het vertrouwen gekregen van een meerderheid in het parlement maar zij beschouwde zich echter als een regering in lopende zaken voor dossiers die buiten de *scope* van de coronapandemie vielen. Is er een bijkomend wetgevend initiatief nodig vanuit het parlement in het kader van de uitvoering van het akkoord of kan het desbetreffende koninklijk besluit als zodanig uitgevoerd worden?

Bovendien wil de spreker graag vernemen van de vice-eerstelminister of er overleg heeft plaatsgevonden met de Europese Commissie. Kan de Europese Commissie nog roet in het eten gooien en dit akkoord alsnog torpederen?

Inzake de waarborgen of de *pledge*, vraagt de spreker zich af hoe deze *pledge* kan versterkt worden. Hij meent dat dit kan door een performante overlegstructuur te ontwikkelen tussen de Belgische overheid, Brussels Airlines, Lufthansa en, desgevallend, de Duitse overheid. Dit overleg kan de katalysator zijn van een performante en winstgevende luchtvaartmaatschappij waardoor de waarborgen automatisch versterkt worden.

De heer Marco Van Hees (PVDA-PTB) merkt op dat een akkoord sowieso een goede zaak is voor Brussels Airlines maar hij stipt aan dan in het kader van dit akkoord de grote winnaar Lufthansa is.

Tout d'abord, Lufthansa reçoit un prêt de pas moins de 290 millions d'euros des autorités belges, qu'elle n'est tenue de rembourser complètement que d'ici 2026. C'est beaucoup, *a fortiori*, à la lumière du prix d'achat beaucoup trop bas de 70 millions d'euros auquel Lufthansa a racheté les 55 % d'actions restantes de Brussels Airlines en 2016. En outre, l'avenir de Brussels Airlines en ces temps de pandémie de coronavirus est extrêmement incertain et toute la question est donc de savoir si ces 290 millions d'euros suffiront. Les actionnaires de Lufthansa ne s'adresseront-ils pas aux autorités belges l'année prochaine afin d'obtenir des moyens supplémentaires?

Le volet social de l'accord semble mince, dès lors que les ressources supplémentaires allouées à Brussels Airlines servent d'abord à supprimer des emplois plutôt qu'à en sauver. L'accord social conclu à la fin du mois dernier prévoit la suppression de 1 000 emplois, tandis que les 3 000 travailleurs restants devront travailler dans de moins bonnes conditions sociales, impliquant notamment des pertes de salaire et une détérioration des conditions de travail.

Cet accord assorti d'un prêt est-il la seule voie possible pour sauver une compagnie aérienne? L'intervenant pense que non et cite l'exemple de la compagnie portugaise TAP. Sous la pression des organisations syndicales et du personnel, les autorités portugaises ont décidé de porter leur part dans l'actionnariat de TAP à hauteur de 72 %. Le Portugal n'est du reste pas le seul pays européen où les autorités ont acquis des parts importantes de leurs compagnies aériennes nationales. Il renvoie à cet égard notamment à la Finlande, à l'Italie et à la Turquie. Il relève au demeurant que les autorités italiennes envisagent de nationaliser Alitalia et que les autorités allemandes sont l'actionnaire principal majoritaire de Lufthansa. Bref, il y avait bel et bien une autre solution, à savoir une socialisation de la compagnie aérienne, qui reviendrait ainsi en plus en plus aux mains des autorités publiques.

L'intervenant s'enquiert ensuite auprès du vice-premier ministre des éléments qui ont déterminé la hauteur du prêt, à savoir 290 millions. Il s'informe également de la part de ce montant qui sera affectée à des investissements et de la part qui servira à supporter des frais journaliers courants. Ce montant suffira-t-il du reste pour sauver Brussels Airlines à court terme?

L'intervenant demande des précisions à propos du régime de garantie applicable dans l'hypothèse d'une éventuelle faillite de Brussels Airlines. La totalité du

Vooreerst krijgt Lufthansa een lening van de Belgische overheid van maar liefst 290 miljoen euro dat zij pas tegen 2026 volledig moet terugbetalen. Zeker in het licht van de veel te kleine aankoopprijs ten belope van 70 miljoen euro waarmee Lufthansa eind 2016 de resterende 55 % van de aandelen van Brussels Airlines kocht. Bovendien is de toekomst van Brussels Airlines tijdens deze coronapandemie uiterst onzeker en is het dus maar zeer de vraag of dit bedrag van 290 miljoen euro voldoende zal zijn. Zullen de aandeelhouders van Lufthansa volgend jaar komen aankloppen bij de Belgische overheid om extra middelen los te weken?

Het sociale luik van het akkoord oogt mager aangezien de extra middelen die naar Brussels Airlines vloeien er in eerste instantie voor zorgen dat er arbeidsplaatsen geschrapt in plaats van gered zullen worden. Het sociaal akkoord dat eind vorige maand werd afgesloten voorziet in de schrapping van 1 000 arbeidsplaatsen terwijl de resterende 3 000 werknemers zullen moeten werken tegen minder goede sociale voorwaarden zoals lagere verloning en minder optimale werkomstandigheden.

Is dit akkoord aan de hand van een lening de enige mogelijke weg om een luchtvaartmaatschappij te redden? De spreker meent van niet en haalt het voorbeeld aan van de Portugese luchtvaartmaatschappij TAP. Onder druk van de vakbonden en het personeel heeft de Portugese overheid beslist om haar aandeelhouderspositie binnen TAP te verstevigen tot 72 % van de aandelen. Portugal is trouwens niet het enige Europese land waarbij de overheid belangrijke delen van hun nationale luchtvaartmaatschappijen heeft verworven. Hij verwijst hierbij onder andere naar Finland, Italië en Turkije. Hij stipt trouwens aan dat de Italiaanse overheid de nationalisering van Alitalia overweegt en dat de hoofdaandeelhouder van Lufthansa de Duitse overheid is. Kortom, er was wel degelijk een andere oplossing mogelijk met name een vermaatschappelijking van de luchtvaartmaatschappij waardoor zij meer en meer in handen komt van de publieke overheid.

Daarnaast wil de spreker graag vernemen van de vice-eersteminister welke elementen de hoogte van lening, met name 290 miljoen, hebben bepaald. Hij wil tevens graag weten welk gedeelte van dit bedrag zal aangewend worden om investeringen te verrichten en welk gedeelte zal aangewend worden om de dagelijkse, lopende kosten te dragen. Zal dit bedrag trouwens volstaan om Brussels Airlines op korte termijn staande te houden?

De spreker wil meer duiding over de garantieregeling in het kader van een eventueel faillissement van Brussels Airlines. Zal het volledige kapitaal van de

capital de la compagnie aérienne sera-t-elle remboursée à l'État belge sous la forme d'actions ou le capital sera-t-il proportionnel au montant emprunté et non encore remboursé? Pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas choisi d'intervenir directement dans le capital de Brussels Airlines de manière à pouvoir codiriger la compagnie aérienne? Ou bien Lufthansa a-t-elle simplement refusé que le gouvernement belge devienne coactionnaire de Brussels Airlines?

Le membre fait observer que Lufthansa permet toutefois de convertir le prêt en certificats bénéficiaires en cas de bénéfices afin de renforcer la solvabilité de Brussels Airlines. Dès lors, les autorités belges pourraient encore devenir actionnaires de Brussels Airlines. Cette attitude ambiguë de la part de Lufthansa ne peut s'expliquer que par le fait qu'elle estime que Brussels Airlines ne sera jamais bénéficiaire, de sorte que les autorités belges ne pourront jamais acquérir la moindre participation dans l'entreprise.

Certaines garanties ont été accordées par Lufthansa à Brussels Airlines, par exemple le maintien du réseau africain et des vols vers la côte est des États-Unis. Il a également été promis de maintenir l'aéroport de Bruxelles en tant que hub de Brussels Airlines et d'acheter douze nouveaux avions long-courriers. Lufthansa a-t-elle énuméré ces engagements dans un document spécifique qu'elle a signé? Quelles seraient les conséquences si Lufthansa ne respectait pas ces engagements?

L'intervenant se demande si, dans le cadre de cet accord, le gouvernement belge a également exigé que Lufthansa respecte un certain nombre de conditions et d'engagements à l'égard de la politique sociale et du personnel de Brussels Airlines. Lufthansa a-t-elle également donné des garanties éventuelles à ce propos? Le vice-premier ministre peut-il confirmer que mille emplois seront perdus? Quel sera le nombre total de licenciements secs dans le cadre de l'accord social?

Le personnel restant sera, quant à lui, confronté à une baisse salariale et à une dégradation de ses conditions de travail. Quelle sera l'ampleur de la baisse des salaires? Ces nouvelles conditions sociales sont-elles circonscrites par des normes minimales imposées par le gouvernement belge à Lufthansa?

Enfin, l'intervenant se demande ouvertement si le gouvernement belge n'aurait pas dû devenir coactionnaire de Brussels Airlines puisqu'il a recours à des fonds publics pour consolider la compagnie aérienne. Lufthansa était-elle réellement à même d'imposer sa volonté dans ce domaine et de refuser au gouvernement belge d'entrer dans son actionnariat?

luchtvaartmaatschappij in de vorm van aandelen aan de Belgische overheid worden toegekend of zal dit in verhouding zijn tot het geleende bedrag dat nog niet werd terugbetaald? Waarom heeft de regering er niet voor geopteerd om direct in het kapitaal van de Brussels Airlines te stappen om op die manier mee aan het roer te staan van de luchtvaartmaatschappij? Of heeft Lufthansa simpelweg geweigerd dat de Belgische overheid medeaandeelhouder werd van Brussels Airlines?

Hij merkt op dat Lufthansa echter wel toelaat dat de lening in het geval van winst wordt omgezet naar winstcertificaten om de solvabiliteit van Brussels Airlines te versterken. Op die manier zou de Belgische overheid alsnog aandeelhouder kunnen worden van Brussels Airlines. Deze dubbelzinnige houding van Lufthansa kan enkel verklaard worden door het feit dat Lufthansa meent dat Brussels Airlines nooit winstgevend zal worden waardoor de Belgisch overheid ook nooit enig aandeelhouderschap zal verwerven.

Er zijn een aantal garanties gegeven door Lufthansa aan Brussels Airlines zoals het behoud van het Afrika-netwerk en de vluchten naar de oostkust van de Verenigde Staten. Daarnaast is er de belofte dat Brussels Airport de hub zal blijven voor Brussels Airlines en dat er 12 nieuwe langeafstandstoestellen zullen worden aangekocht. Heeft Lufthansa deze engagementen opgelijst in een specifiek en door haar ondertekend document? Wat zijn de gevolgen indien Lufthansa deze engagementen niet zou naleven?

De spreker vraagt zich af of de Belgische overheid in het kader van dit akkoord ook een aantal voorwaarden en engagementen heeft gevraagd van Lufthansa betreffende het sociale en personeelsbeleid van Brussels Airlines. Zijn hierbij eventueel ook garanties verleend door Lufthansa? Kan de vice-eersteminister hierbij het verlies van 1 000 arbeidsplaatsen bevestigen? Hoeveel naakte ontslagen zullen er in totaal vallen in het kader van het sociaal akkoord?

Het resterende gedeelte van het personeel zal geconfronteerd worden met lagere lonen en slechte arbeidsomstandigheden. Hoe sterk zal de daling van de lonen zijn? Zijn deze nieuwe sociale voorwaarden afgebakend door minimumnormen die door de Belgische overheid werden opgelegd aan Lufthansa?

Tot slot vraagt de spreker zich luidop af of de Belgische overheid geen medeaandeelhouder had moeten worden van Brussels Airlines aangezien zij publieke middelen inzet om de luchtvaartmaatschappij te stutten. Verkeerde Lufthansa eigenlijk wel in de juiste positie om op dit gebied haar wil door te drijven en het medeaandeelhouderschap van de Belgische overheid te weigeren?

M. Christian Leysen (Open Vld) tient à féliciter le vice-premier ministre pour le bon déroulement et le succès des négociations.

Il salue également l'attitude des syndicats et des travailleurs dans le cadre de l'accord social. Ceux-ci ont compris l'importance de tenir compte du marché et des conditions qui y prévalent, ce qui a également permis que cet accord voie le jour.

Enfin, l'intervenant souligne que la balle est à présent dans le camp du management de Brussels Airlines, le défi étant de piloter cette compagnie aérienne à travers cette période de turbulences et de lui permettre de redevenir une entreprise bénéficiaire lorsqu'elle sera sortie de cette période difficile.

M. Joris Vandenbroucke (sp.a) estime que cet accord ouvre de nouvelles perspectives à court terme pour les travailleurs de Brussels Airlines qui, dans le cadre de l'accord social, ont déjà dû consentir de nombreux efforts, ainsi que pour l'ensemble de l'écosystème des entreprises installées à l'aéroport et à proximité de celui-ci, notamment grâce à la confirmation de la fonction de hub de l'aéroport de Bruxelles pour Brussels Airlines.

En outre, il demande, comme M. Franken, que le gouvernement soit attentif au sort des travailleurs du deuxième bagagiste Alyzia SAS, qui a remplacé Swissport Belgium en faillite. Il espère que le sauvetage de Brussels Airlines pourra se traduire par des emplois durables chez les bagagistes concernés.

L'intervenant souligne que le vice-premier ministre a indiqué, au cours de son exposé, que le prêt pouvait être remboursé sur la base d'une activité rentable. Indépendamment des garanties et/ou des engagements de la société mère Lufthansa, le succès de cet accord et le remboursement de ce prêt dépendront surtout de la capacité de Brussels Airlines à développer une activité économique durable et rentable. La deuxième vague de coronavirus, qui semble imminente, et l'attitude hésitante du Conseil national de sécurité inclinent l'intervenant au pessimisme à propos de l'activité aéroportuaire en Belgique dans un avenir proche.

Ensuite, l'intervenant demande quel sera le taux d'intérêt imposé à Lufthansa dans le cadre du remboursement du prêt.

L'intervenant demande en outre si la somme du prêt proviendra des fonds gérés par la SFPI elle-même ou si ces fonds seront mis à disposition par le Trésor via une mission déléguée.

De heer Christian Leysen (Open Vld) wenst de vice-eersteminister te feliciteren met het goede verloop van de succesvolle onderhandelingen.

Hij uit bovendien zijn tevredenheid jegens de houding van de vakbonden en de werknemers in het kader van het sociaal akkoord. Zij hebben begrepen dat het belangrijk is om rekening te houden met de markt en de marktomstandigheden waardoor ook dit akkoord mogelijk werd gemaakt.

Tot slot stipt de spreker aan dat de bal nu in het kamp van de bedrijfsleiding van Brussels Airlines ligt waarbij de uitdaging erin bestaat om deze luchtvaartmaatschappij doorheen deze moeilijke periode te loodsen en eenmaal in rustig vaarwater moet Brussels Airlines opnieuw winstgevend kunnen worden.

De heer Joris Vandenbroucke (sp.a) meent dat er dankzij dit akkoord op korte termijn opnieuw een perspectief is voor de werknemers van Brussels Airlines die in het kader van het sociaal akkoord al heel wat inspanningen hebben moeten leveren alsook voor het volledige ecosysteem van bedrijven op en rond de luchthaven onder meer dankzij de bevestiging van Brussels Airport als hub voor Brussels Airlines.

Daarnaast vraagt hij in navolging van de heer Francken aandacht van de regering voor de benarde sociale situatie van de werknemers bij de tweede bagageafhandelaar Alyzia SAS die de plaats heeft ingenomen van het failliete Swissport Belgium. Hij hoopt dat de redding van Brussels Airlines tot duurzame tewerkstelling kan leiden bij de betrokken bagageafhandelaars.

De spreker benadrukt dat de vice-eersteminister in zijn betoog heeft aangehaald dat de lening kan terugbetaald worden op basis van een rendabele activiteit. Los van de garanties en/of de engagementen van het moederbedrijf Lufthansa, zal het succes van dit akkoord en de terugbetaling van de lening vooral afhangen van het feit of Brussels Airlines erin zal slagen om een duurzame en rendabele economische activiteit uit te bouwen. De tweede coronagolf, die thans voor de deur lijkt te staan, en de aarzende houding van de Nationale Veiligheidsraad, stemmen de spreker pessimistisch over de nabije toekomst van de luchthavenactiviteit in België.

Vervolgens wil de spreker graag vernemen welke rentevoet Lufthansa moet ophoesten in het kader van de terugbetaling van de lening.

Daarnaast vraagt de spreker zich af of de som van de lening afkomstig zal zijn van de fondsen die FPIM zelf in beheer heeft of zullen deze fondsen verschaft worden door de Schatkist via een gedelegeerde opdracht.

L'intervenant demande ensuite des précisions quant aux circonstances dans lesquelles les autorités belges deviendront actionnaires de Brussels Airlines et acquerront des certificats de participation bénéficiaire.

En échange du prêt, les autorités belges obtiendront deux représentants au sein du conseil d'administration de Brussels Airlines. Ceux-ci y auront-ils le droit de vote? Dans quelle mesure pèseront-ils sur les délibérations menées au sein du conseil d'administration? Dans quelle mesure le mécanisme de désescalade permettra-t-il à Lufthansa de neutraliser un certain nombre de garanties qui sont aujourd'hui octroyées?

L'intervenant demande également combien de temps Brussels Airlines pourra demeurer opérationnelle – même lorsque l'accord sera entré en vigueur –, car il est difficile pour une compagnie aérienne de rester rentable dans les circonstances actuelles.

L'intervenant souligne que tous les avions de Brussels Airlines font l'objet d'un contrat de *leasing*. Brussels Airlines a-t-elle dû continuer ces derniers mois à payer l'intégralité du montant à ces sociétés de *leasing* alors que ses appareils devaient rester au sol? Les sociétés de *leasing* devront-elles également apporter leur contribution dans le cadre de cet accord?

L'intervenant demande enfin si les ambitions vertes de l'accord resteront limitées au remplacement des avions polluants et bruyants par d'autres moins énergivores et plus silencieux ou si Brussels Airlines jouera un rôle de pionnier dans le cadre de la réduction durable des émissions de CO₂ du secteur aéronautique.

M. Josy Arens (cdH) souligne que de nombreuses entreprises ont été confrontées à des difficultés économiques à la suite de la crise du coronavirus. Il leur sera difficile (voire impossible) de les surmonter sans l'intervention des pouvoirs publics. Brussels Airlines est l'une de ces entreprises. C'est donc dans le cadre des développements économiques récents qu'il faut évaluer l'accord conclu par le gouvernement.

L'intervenant estime que le vice-premier ministre a négocié cet accord de manière très habile. Il a tout d'abord été décidé d'accorder un prêt remboursable à 6 ans et non une subvention. Pourquoi a-t-on opté dans le cadre de ce prêt pour un montant de 290 millions d'euros, alors que d'autres chiffres avaient encore été cités pendant les négociations?

Autre point fondamental: le maintien du nom "Brussels Airlines" au sein du *hub* de Brussels Airport. De plus, les

Daarenboven wenst de spreker meer duidelijkheid over de omstandigheden waarbinnen de Belgische overheid aandeelhouder zal worden van Brussels Airlines en onder welke omstandigheden zij winstcertificaten zal verwerven.

De Belgische overheid ontvangt in ruil voor de lening twee vertegenwoordigers in de raad van bestuur van Brussels Airlines. Zullen deze vertegenwoordigers stemrecht hebben binnen deze raad van bestuur? In welke mate wegen zij op de beraadslaging en de besluitvorming binnen de raad van bestuur? In welke mate kan het de-escalatiemechanisme ervoor zorgen dat Lufthansa een aantal garanties die nu verleend worden alsnog kan neutraliseren?

De spreker wil ook graag vernemen hoe lang Brussels Airlines ondanks dit akkoord operationeel kan blijven in de huidige barre omstandigheden waarin het moeilijk is om als luchtvaartmaatschappij rendabel te worden.

De spreker stipt aan dat alle vliegtuigen van Brussels Airlines geleasede vliegtuigen zijn. Heeft Brussels Airlines de afgelopen maanden de volle pot moeten blijven betalen aan deze leasingmaatschappijen niettegenstaande dat deze vliegtuigen aan de grond zijn blijven staan? Zullen deze leasingmaatschappijen in het kader van dit akkoord ook hun deel in het zakje moeten doen?

Tot slot wil de spreker graag vernemen of de groene ambities van dit akkoord beperkt blijven tot de vervanging van vervuilende en lawaaierige vliegtuigen door meer zuinige en stillere toestellen of zal Brussels Airlines een voortrekkersrol spelen in het kader van de duurzame vermindering van de CO₂-uitstoot van de luchtvaartsector?

De heer Josy Arens (cdH) merkt op dat in de nasleep van de coronacrisis heel wat ondernemingen in economische moeilijkheden zijn gekomen en dat zij zonder overheidsinterventie niet of nauwelijks overeind kunnen blijven. Brussels Airlines is een van deze ondernemingen. Het is dan ook in het kader van de recente economische ontwikkeling dat het akkoord afgesloten door deze regering moet geëvalueerd worden.

Hij meent dat de vice-eersteminister op een zeer handige manier het akkoord heeft onderhandeld. Vooreerst werd er geen subsidie maar wel een lening verstrekt die op 6 jaar tijd zal moeten terugbetaald worden. Waarom heeft men in het kader van deze lening geopteerd voor het bedrag van 290 miljoen euro daar er tijdens de onderhandelingen nog andere cijfers de ronde deden?

Een ander belangrijk fundamenteel punt is het behoud van de naam Brussels Airlines en dit binnen de

fonds seront uniquement octroyés à Brussels Airlines et ils ne pourront pas être transférés à d'autres filiales ou à la maison-mère. Les autorités belges disposeront à cet égard de deux représentants au sein du conseil d'administration de Brussels Airlines. Ces représentants auront-ils un mandat à part entière avec droit de vote?

L'intervenant s'interroge par ailleurs sur la rentabilité à long terme des compagnies aériennes. Cette rentabilité sera encore davantage compromise par la pandémie de coronavirus et par ses conséquences catastrophiques sur l'économie. Le membre renvoie notamment à cet égard au taux d'occupation des places en classe affaires, qui risque de diminuer en raison du changement de comportement des nombreux voyageurs professionnels internationaux à la suite de la crise du coronavirus.

Cette rentabilité sera également impactée par les exigences environnementales supplémentaires imposées dans le cadre de l'accord de Paris sur le climat. La flotte vieillissante de Brussels Airlines constitue un inconvénient majeur en la matière. L'intégration du renouvellement de la flotte de Brussels Airlines dans l'accord conclu par le gouvernement dans le cadre du sauvetage de Brussels Airlines est donc un élément essentiel. Cette dernière pourra ainsi respecter ses obligations en termes de réduction des émissions de CO₂ et de limitation des nuisances sonores.

L'intervenant craint que l'accord soit contesté tant par la Commission européenne que par des compagnies concurrentes comme Ryanair, en raison du fait qu'il accorderait une aide d'État injustifiée. Il sera sans doute possible de parvenir à un compromis en la matière avec la Commission européenne, étant donné que le gouvernement belge a opté pour un prêt et non pour une autre mesure d'aide. L'intervenant s'attend néanmoins à ce que malgré le feu vert de la Commission européenne, d'autres compagnies aériennes se sentent lésées et introduisent dès lors une procédure devant la Cour européenne de Justice. Le patron de Ryanair a déjà déclaré dans la presse qu'il envisageait cette option.

L'intervenant reconnaît enfin que cet accord donne à Brussels Airlines la bulle d'oxygène nécessaire pour surmonter cette crise à court terme. Il apporte en outre davantage de clarté et de sécurité aux nombreux travailleurs qui dépendent directement ou indirectement des activités exercées par Brussels Airlines à Brussels Airport.

hub van Brussels Airport. Bovendien zal het geld enkel toegekend worden aan Brussels Airlines en niet naar andere dochterbedrijven of het moederbedrijf versluisd kunnen worden. Daarbij zal de Belgische overheid beschikken over twee vertegenwoordigers binnen de raad van bestuur van Brussels Airlines. Zullen deze vertegenwoordigers beschikken over een volwaardig mandaat inclusief stemrecht?

Bovendien stelt de spreker zich vragen bij de rendabiliteit op lange termijn van de luchtvaartmaatschappijen. Deze rendabiliteit zal nog meer onder druk komen te staan door de coronapandemie en haar rampzalige economische gevolgen. Hij verwijst hierbij onder meer naar een potentieel lagere bezetting van de plaatsen in businessclass ten gevolge van het gewijzigde gedrag van de vele internationale professionele reizigers in de nasleep van de coronacrisis.

Deze rendabiliteit zal ook onder druk staan door de bijkomende milieueisen in het kader van het klimaatakkoord van Parijs. De verouderde vloot van Brussels Airlines is hierbij een belangrijk nadeel. Vandaar dat het belangrijk is dat de vernieuwing van de vloot van Brussels Airlines opgenomen is in het akkoord dat deze regering heeft afgesloten in het kader van de redding van Brussels Airlines. Hierdoor zal Brussels Airlines haar verplichtingen betreffende de daling van de CO₂-uitstoot en de beperking van de geluidsoverlast kunnen naleven.

De spreker vreest dat dit akkoord door zowel de Europese Commissie als de andere luchtvaartconcurrenten, zoals bijvoorbeeld Ryanair, zal aangevochten worden wegens onverantwoorde staatssteun. Mogelijks zal er wel een vergelijk met de Europese Commissie kunnen gevonden worden aangezien de Belgische regering geopteerd heeft voor een lening en niet voor een andere steunmaatregel. Hij meent echter wel dat, ondanks het groen licht van de Europese Commissie, andere luchtvaartmaatschappijen een proces zullen aanspannen bij het Europees Hof van Justitie omdat zij zich benadeeld voelen. De topman van Ryanair heeft in de pers reeds verklaard dat dit een mogelijk optie is.

Tot slot erkent de spreker dat dit akkoord de nodige zuurstof geeft aan Brussels Airlines om op korte termijn ongeschonden doorheen deze crisis te geraken. Bovendien verschaft dit akkoord meer duidelijkheid en zekerheid aan de vele werknemers die rechtstreeks en onrechtstreeks afhankelijk zijn van de activiteiten van Brussels Airlines op de luchthaven Brussels Airport.

III. — RÉPONSES DU VICE-PREMIER MINISTRE ET MINISTRE DES FINANCES, CHARGÉ DE LA LUTTE CONTRE LA FRAUDE FISCALE ET MINISTRE DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT

M. Alexander De Croo (Open Vld), ministre des Finances, chargé de la lutte contre la fraude fiscale et ministre de la coopération au développement, constate que, dans une large mesure, les différents groupes politiques ont réagi positivement à l'accord à l'examen.

Il observe en outre que d'autres dossiers liés à l'aéroport de Bruxelles suscitent une grande inquiétude. Il évoque, à titre d'exemple, les griefs exprimés à l'égard du nouveau bagagiste qui a remplacé Swissport Bruxelles à la suite de sa faillite. Le vice-premier ministre prendra contact à ce sujet avec la ministre de l'Emploi. Il signale que les normes en vigueur en matière d'emploi doivent également être appliquées aux activités liées à l'aéroport de Bruxelles National. Il estime qu'il serait particulièrement cynique que certaines entreprises profitent de la situation pour enfreindre certaines règles.

Le vice-premier ministre transmettra le document de base de son exposé introductif aux membres de la commission. En ce qui concerne d'éventuels autres documents, le vice-premier ministre souligne qu'il s'agit de documents confidentiels dans un cadre commercial que la SFPI ne divulguera donc pas.

En ce qui concerne le volet social, le vice-premier ministre indique que 1 000 des 4 000 emplois seront perdus, dont 300 à 400 sous la forme de licenciements secs. Au cours des mois et des semaines écoulées, le gouvernement s'est surtout employé à faciliter la concertation sociale entre la direction de l'entreprise, d'une part, et les syndicats et les travailleurs, d'autre part. Il se félicite dès lors que cette concertation se soit déroulée dans la sérénité grâce à l'attitude constructive des différentes parties concernées.

En ce qui concerne les engagements et les conditions concernant les normes environnementales, climatiques et sonores, le vice-premier ministre souligne que les accords conclus par les autres compagnies aériennes ne sont pas vraiment plus stricts et ne vont pas vraiment plus loin que les obligations et les engagements prévus à cet égard par l'accord à l'examen. Par conséquent, les renvois à d'autres compagnies aériennes comme Air France et Austrian Airlines ne sont guère pertinents, d'autant moins que la situation individuelle varie d'une compagnie aérienne à l'autre.

III. — ANTWOORDEN VAN DE VICE-EERSTEMINISTER EN MINISTER VAN FINANCIËN, BELAST MET DE BESTRIJDING VAN DE FISCALE FRAUDE, EN MINISTER VAN ONTWIKKELINGSSAMENWERKING

De heer Alexander De Croo (Open Vld), minister van Financiën, belast met de Bestrijding van de fiscale fraude, en minister van Ontwikkelingssamenwerking, stelt vast dat er een overwegend positieve respons is van de verschillende politieke fracties ten aanzien van dit akkoord.

Daarnaast merkt hij op dat er heel wat bezorgdheid is over andere dossiers die gelinkt zijn aan Brussels Airport zoals de grieven die er geuit worden ten aanzien van de nieuwe bagageafhandelaar die in de plaats is gekomen van het failliete Swissport Brussels. De vice-eersteminister zal hierover in contact treden met de minister van Arbeid. Hij wijst erop dat de vigerende arbeidsregels moeten toegepast worden ook bij de activiteiten die verbonden zijn aan Brussels Airport. Hij meent dat het bijzonder cynisch zou zijn dat bedrijven van de situatie misbruik maken om hierbij bepaalde regels te schenden.

De vice-eersteminister zal het document dat als basis diende van zijn inleidende uiteenzetting doorzenden naar de leden van deze commissie. Met betrekking tot mogelijke andere documenten, wijst de vice-eersteminister erop dat het hierbij gaat om vertrouwelijke documenten binnen een commerciële context die bijgevolg niet vrijgegeven zullen worden door de FPIM.

Wat het sociale luik betreft geeft de vice-eersteminister aan dat 1 000 van de 4 000 banen zullen sneuvelen. Hierbij zullen er 300 tot 400 naakte ontslagen zijn. De regering heeft de afgelopen maanden en weken vooral getracht om het sociaal overleg tussen enerzijds de bedrijfsleiding en anderzijds de vakbonden en de werknemers zo goed als mogelijk te faciliteren. Hij is dan ook opgetogen dat dit sociaal overleg sereen verlopen is omwille van de constructieve houding van de verschillende betrokken partijen.

Met betrekking tot de engagementen en voorwaarden betreffende milieu-, klimaat- en geluidsnormen, wenst de vice-eersteminister erop te wijzen dat de akkoorden die door andere luchtvaartmaatschappijen werden afgesloten niet bijzonder veel strenger of verregaander zijn dan de verplichtingen en engagementen dienaangaande die binnen dit akkoord zijn opgenomen. Vandaar dat de verwijzingen naar andere luchtvaartmaatschappijen zoals Air France en Austrian Airlines niet veel steek houden, ook omdat de individuele situatie verschilt van luchtvaartmaatschappij tot luchtvaartmaatschappij.

Le vice-premier ministre précise que l'accord contient des engagements très clairs et sans équivoque liés à la mise en œuvre correcte du Pacte vert européen. Par exemple, le renouvellement de la flotte et une efficacité accrue sur le plan de la consommation de carburant réduiront considérablement l'empreinte écologique de Brussels Airlines.

Il reconnaît que le secteur du transport aérien a ses obligations dans le cadre de la réduction des émissions de CO₂, et que l'on souhaite, par exemple, l'introduction d'une taxe sur le kérosène. Le vice-premier ministre n'est pas favorable à l'introduction de cette taxe au seul niveau belge. La part du secteur du transport aérien dans les émissions totales de CO₂ ne doit toutefois pas être surestimée. Elle ne représente que 3 à 4 % des émissions mondiales totales de CO₂. Il admet que la croissance des émissions est beaucoup plus importante dans le secteur de l'industrie aéronautique que dans d'autres secteurs industriels mais, dans le cadre de l'accord à l'examen, une évaluation équilibrée a été faite entre, d'une part, la préservation des emplois et la perspective d'une activité économique rentable et, d'autre part, le respect des normes environnementales, climatiques et sonores.

En ce qui concerne une éventuelle participation au capital de Brussels Airlines, le vice-premier ministre indique qu'il est préférable de prévoir un prêt car le remboursement des prêts passe avant le versement des bénéfices. En outre, l'État belge disposera de deux administrateurs à part entière au conseil d'administration de Brussels Airlines, et ces administrateurs auront le droit de vote dans le cadre des décisions importantes. Enfin, il souligne qu'un prêt est remboursé tandis qu'une participation au capital ne pourrait être convertie en espèces que si d'autres candidats étaient disposés à entrer dans le capital de Brussels Airlines.

Les objectifs prévus par le business plan dépendent des prestations économiques globales. Le plan part du principe qu'une légère croissance annuelle sera observée à partir de 2021. Toutefois, si l'économie mondiale s'enfonce dans une récession prolongée, le business plan sera également adapté à la réalité socio-économique du moment.

Il en va de même pour la rentabilité de Brussels Airlines et l'emploi au sein de la compagnie. Il n'existe pas de garanties en la matière, mais par la politique qu'il applique, le gouvernement peut créer les conditions permettant à Brussels Airlines de prospérer. Il renvoie notamment au rôle du gouvernement dans la concertation sociale ainsi que dans l'accord conclu avec les États-Unis au sujet du prédédouanement.

De vice-eersteminister verduidelijkt dat er zeer duidelijk en heldere engagementen opgenomen zijn in het akkoord die gekoppeld zijn aan de correcte uitvoering van de *European Green Deal*. Op die manier zal de vernieuwing van de vloot en een hogere efficiëntie van het brandstofgebruik de ecologische voetafdruk van Brussels Airlines drastisch verkleinen.

Hij erkent dat de luchtvaartsector haar verplichtingen heeft in het kader van de vermindering van de CO₂-uitstoot waarbij er dan bijvoorbeeld gepleit wordt voor de invoering van een kerosinetaks. De vice-eersteminister is geen voorstander om deze taks enkel op Belgisch niveau in te voeren. Desalniettemin mag het aandeel van de luchtvaartsector in de totale CO₂-uitstoot niet overschat worden. Zij maakt slechts 3 à 4 % van de totale, mondiale CO₂-uitstoot uit. Hij geeft toe dat de groei van de uitstoot binnen de luchtvaartindustrie veel groter is dan in andere industrietakken maar in het kader van dit akkoord heeft men een evenwichtige afweging gemaakt tussen het behoud van jobs en het perspectief van een rendabele economische activiteit enerzijds en het respect voor de milieu-, klimaat- en geluidsnormen anderzijds.

Met betrekking tot een mogelijke kapitaalparticipatie in Brussels Airlines, geeft de vice-eersteminister aan dat het een betere optie is om een lening te verstrekken aangezien de terugbetaling van een lening voorrang heeft op het uitkeren van de winst. Bovendien zal de Belgische overheid beschikken over twee volwaardige bestuurders in de schoot van de raad van bestuur van Brussels Airlines die stemrecht zullen hebben in het kader van de belangrijke beleidsbeslissingen. Tot slot wijst hij erop dat een lening wordt terugbetaald terwijl een kapitaalparticipatie pas opnieuw kan verzilverd worden wanneer andere gegadigden bereid zijn om in te stappen in het kapitaal van Brussels Airlines.

De doelstellingen die opgenomen zijn in het businessplan zijn afhankelijk van de globale economische prestaties. Het plan vertrekt vanuit het idee dat er zich jaarlijks een lichte groei zal aftekenen vanaf 2021. Indien de wereldeconomie echter in een langdurige depressie verzeild geraakt zal het businessplan ook aangepast worden aan de geldende socio-economische realiteit.

Hetzelfde geldt evenzeer voor de rendabiliteit of winstgevendheid van Brussels Airlines of de werkgelegenheid binnen deze maatschappij. Hierover bestaan geen garanties maar de regering kan via haar beleid de voorwaarden creëren waarbinnen Brussels Airlines kan floreren. Hij verwijst hierbij onder meer naar de rol van de regering bij het sociaal overleg alsook bij het akkoord met de Verenigde Staten inzake de *preclearance*-overeenkomst.

En ce qui concerne le remboursement du prêt, les autorités belges se montreront un créancier responsable et pratiqueront toujours la concertation afin de vérifier comment Brussels Airlines pourra respecter les engagements conclus. Le taux d'intérêt de ce prêt diffère d'une année à l'autre; la première année, il est supérieur de 50 points de base à l'*Interbank Offering Rate* (IBOR), la deuxième et la troisième année, il est supérieur de 100 points de base à l'IBOR et les années suivantes, il dépasse l'IBOR de 200 points de base.

Le montant de 290 millions a été demandé par Lufthansa et, sur la base du *business plan*, ce montant, auquel s'ajoutent les 170 millions d'euros venant de Lufthansa, est nécessaire pour permettre à la compagnie aérienne de se sortir des difficultés qui l'attendent.

Le vice-premier ministre fait par ailleurs observer qu'au cours des années écoulées, Brussels Airlines était rentable. Il en était ainsi en 2016, 2017 et 2018. Brussels Airlines n'a plus enregistré de bénéfices à partir de 2019. Il précise qu'en 2016, le bénéfice s'élevait à 46 millions d'euros.

La philosophie générale du *business plan* est de restructurer la compagnie aérienne et de la rendre rentable afin de pouvoir assurer la croissance continue de Brussels Airlines.

Le vice-premier ministre reconnaît et souligne l'importance des deux personnes qui siégeront au conseil d'administration au nom des autorités belges. Le choix des deux personnes est très important et doit être basé sur leur expertise et leur expérience ainsi que sur leur possibilité d'investir suffisamment de temps dans l'exercice du mandat.

Le vice-premier ministre fait ensuite observer que cet accord requiert un arrêté royal d'exécution dans le cadre des missions déléguées. Les moyens qui seront octroyés dans le cadre du prêt consenti par les autorités belges ne proviennent pas d'un fonds de la SFPI, mais doivent être libérés via une mission déléguée. Ce montant est en fait inclus dans le troisième milliard supplémentaire que le ministre du Budget a prévu dans le cadre de l'augmentation de la provision interdépartementale. Cet arrêté royal sera comparable à l'arrêté royal publié dans le cadre du sauvetage d'Aviapartner.

En ce qui concerne l'évaluation éventuelle de la Commission européenne, le vice-premier ministre fait observer que le gouvernement et la Commission européenne se sont régulièrement concertés pendant les

Wat de terugbetaling van de lening betreft, zal de Belgische overheid zich opstellen als een verantwoorde schuldeiser en steeds in overleg treden om na te gaan hoe Brussels Airlines er alsnog in kan slagen om de aangegane engagementen te respecteren. De rentevoet van deze lening verschilt van jaar tot jaar en bedraagt in het eerste jaar 50 basispunten meer dan de *Interbank Offering Rate* (IBOR), in het tweede en het derde jaar is dat 100 basispunten meer dan de IBOR en de jaren daarna bedraagt de rentevoet 200 basispunten meer dan de IBOR.

Het bedrag van 290 miljoen euro werd gevraagd door Lufthansa en is op basis van het businessplan het bedrag dat, samen met de 170 miljoen euro die Lufthansa zelf toestopt, nodig is om de luchtvaartmaatschappij doorheen de komende, moeilijke periode te loodsen.

Daarnaast wijst de vice-eersteminister erop dat Brussels Airlines de afgelopen jaren wel winstgevend was. Dit was het geval in 2016, 2017 en 2018. Vanaf 2019 heeft Brussels Airlines geen winst meer gemaakt. Hij stipt aan dat de winst in 2016 46 miljoen euro bedroeg.

De algemene filosofie van het businessplan bestaat erin om de luchtvaartmaatschappij te herstructureren en rendabel te maken teneinde daarna de verdere groei van Brussels Airlines te kunnen verzekeren.

De vice-eersteminister erkent en benadrukt het belang van de twee personen die namens de Belgische overheid in de raad van bestuur zullen zetelen. De keuze van de twee personen is heel belangrijk en moet gebaseerd zijn op hun expertise en ervaring alsook op de mogelijkheid om voldoende tijd te investeren in de uitoefening van het mandaat.

Vervolgens merkt de vice-eersteminister op dat dit akkoord ter uitvoering een koninklijk besluit behoeft in het kader van de gedelegeerde opdrachten. De middelen die verschaft zullen worden in het kader van de lening verstrekt door de Belgische overheid zijn niet afkomstig van een fonds van de FPIM maar moeten vrijgemaakt worden via een gedelegeerde opdracht. Dit bedrag is eigenlijk opgenomen in het derde extra miljard euro dat de minister van Begroting voorzien heeft in het kader van de verhoging van de interdepartementale provisie. Dit koninklijk besluit zal vergelijkbaar zijn met het koninklijk besluit dat werd uitgevaardigd in het kader van de redding van Aviapartner.

Inzake het mogelijke oordeel van de Europese Commissie, wijst de vice-eersteminister erop dat er tijdens de onderhandelingen regelmatig overleg heeft plaatsgevonden tussen de Europese Commissie en de

négociations. Une concertation a encore eu lieu après la finalisation de l'accord. Il part du principe que les clauses de l'accord s'inscrivent dans l'Encadrement temporaire établi dans le cadre de la lutte contre la pandémie de coronavirus.

En ce qui concerne les licenciements à Brussels Airlines, le vice-premier ministre indique que les pertes d'emplois déplorées dans d'autres compagnies aériennes sont nettement plus importantes qu'à Brussels Airlines. Dans ces compagnies, ce sont facilement 40 à 50 % des emplois qui passent à la trappe. Brussels Airlines perdra 25 % de ses emplois. C'est nettement moins, même s'il est clair que la pilule est amère pour les travailleurs qui perdent leur emploi.

Le vice-premier ministre reconnaît que d'autres pays ont pris une participation importante dans le capital de leurs compagnies aériennes respectives, mais à l'inverse de la France, des Pays-Bas et du Portugal, la Belgique n'était pas actionnaire de Brussels Airlines avant la crise du coronavirus. Il s'ensuit que, pour ces pays, le pas à franchir était nettement moins grand et plus logique pour accroître leur actionnariat en temps de conjoncture économique difficile. En Belgique, cette option n'a pas été évoquée.

À partir de 2022, Brussels Airlines peut décider de convertir une partie du prêt en certificats bénéficiaires. Ces certificats sont un instrument hybride, à mi-chemin entre un prêt et une participation au capital. Selon les normes comptables internationales, ces certificats sont considérés comme un prêt et, selon les normes comptables belges, ils sont considérés comme du capital. Ces certificats bénéficiaires permettent donc de mieux faire face aux problèmes de solvabilité. Cette conversion ne peut d'ailleurs être opérée que d'un commun accord. Cette conversion n'entraînera pas non plus de changements en ce qui concerne le contrôle exercé par les autorités belges au sein du conseil d'administration de Brussels Airlines. La conversion en certificats bénéficiaires sera donc basée sur des considérations de technique financière et n'aura pas pour objectif d'accroître le contrôle au sein de la compagnie.

S'agissant du statut de la flotte de Brussels Airlines, le vice-premier ministre estime que tous les appareils ne sont pas en leasing. Brussels Airlines possède un certain nombre d'appareils, mais le vice-premier ministre en ignore la proportion exacte au sein de l'ensemble de la flotte.

L'évolution du développement des futures activités commerciales de Brussels Airlines déterminera pendant combien de temps la compagnie pourra continuer à

regering. Na afronding van het akkoord heeft er ook nog een overlegmoment plaatsgevonden. Hij gaat ervan uit dat de bepalingen van het akkoord zich inschrijven binnen het kader van het *Temporary Framework* opgemaakt in het kader van de strijd tegen de coronapandemie.

Met betrekking tot de ontslagen bij Brussels Airlines, stipt de vice-eersteminister aan dat er bij andere luchtvaartmaatschappijen veel groter jobverlies is dan bij Brussels Airlines. Hierbij sneuvelen makkelijk 40 tot 50 % van de arbeidsplaatsen. Bij Brussels Airlines zullen 25 % van de arbeidsplaatsen verdwijnen. Dat is een pak minder alhoewel dit natuurlijk een bittere pil is voor de mensen die hun job verliezen.

De vice-eersteminister erkent dat andere landen een grote participatie hebben genomen in het kapitaal van hun respectieve nationale luchtvaartmaatschappijen maar in tegenstelling tot Frankrijk, Nederland en Portugal was België geen aandeelhouder van Brussels Airlines in de periode voorafgaand aan de coronacrisis. De stap voor die landen is bijgevolg veel kleiner en logischer om hun aandeelhouderschap in moeilijke economische tijden te vergroten. Deze optie lag in België dus niet op tafel.

Vanaf 2022 kan Brussels Airlines beslissen om een deel van de lening om te zetten in winstcertificaten. Deze winstcertificaten zijn een hybride instrument dat zich tussen een lening en een kapitaalsdeelname in bevindt. Volgens de internationale boekhoudkundige normen worden deze winstcertificaten beschouwd als een lening en naar de Belgische boekhoudkundige normen wordt het aanzien als kapitaal. De problemen inzake solvabiliteit kunnen door deze winstcertificaten dus beter aangepakt worden. Deze omzetting kan trouwens enkel plaatsvinden in het kader van een onderling akkoord. Deze omzetting zal ook geen veranderingen teweegbrengen ten aanzien van de zeggenschap van de Belgische overheid binnen de raad van bestuur van Brussels Airlines. De omzetting naar winstcertificaten zal dus gebaseerd zijn op financieel-technische overwegingen en niet om de zeggenschap in de maatschappij te verhogen.

Inzake het statuut van de vloot van Brussels Airlines, meent de vice-eersteminister dat niet alle toestellen geleased worden. Een aantal toestellen zijn echter in het bezit van Brussels Airlines maar de precieze verhouding binnen de volledige vloot is ook de vice-eersteminister onbekend.

De evolutie van de ontwikkeling van de toekomstige commerciële activiteiten van Brussels Airlines zullen bepalen hoe lang de maatschappij kan verder werken

fonctionner grâce à l'injection de capital de 460 millions d'euros. Brussels Airlines a déjà indiqué que, grâce à ce prêt, il sera effectivement possible de réaliser l'extension prévue de ses activités à partir du 1^{er} août. Cette croissance progressive des activités au cours de la période qui suivra la pandémie due au coronavirus est cruciale pour les perspectives d'avenir de la compagnie aérienne.

En ce qui concerne le suivi de cet accord, le vice-premier ministre compte d'abord sur la gestion quotidienne de la SFPI. Si le Parlement souhaite organiser un suivi périodique, il devra d'abord s'adresser aux collaborateurs de la SFPI qui seront directement associés à la mise en œuvre de cet accord.

IV. — RÉPLIQUES ET RÉPONSES COMPLÉMENTAIRES DU VICE-PREMIER MINISTRE ET MINISTRE DES FINANCES, CHARGÉ DE LA LUTTE CONTRE LA FRAUDE FISCALE ET MINISTRE DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT

M. Wim Van der Donckt (N-VA) se demande ce qu'il arrivera exactement si Brussels Airlines fait faillite sans que le gouvernement belge ait déjà récupéré le prêt comme garantie pour les actions de la compagnie.

Le vice-premier ministre souligne que la faillite est toujours précédée d'une période difficile durant laquelle il n'est pas possible de rembourser le prêt contracté. À ce moment-là, le gouvernement pourra déjà décider de reprendre les actions de Brussels Airlines. En outre, en cas de faillite, les créanciers sont prioritaires sur les actionnaires de l'entreprise. En ce qui concerne la mise en œuvre technique de l'accord dans le cadre d'une éventuelle faillite, le vice-premier ministre suggère d'adresser une question à ce sujet à la SFPI, qui dispose de plus d'informations à ce sujet en sa qualité de future gestionnaire.

M. Dieter Vanbesien (Ecolo-Groen) demande sur la base de quelles hypothèses le *business plan* a été établi. Le CEO de Brussels Airlines, M. Dieter Vranckx, a déclaré qu'il espérait pouvoir voler à 50 % de la capacité totale au cours de cette année et à 75 % de cette capacité au cours de l'année prochaine. Ces hypothèses semblent bien trop optimistes. Il conviendra dès lors de rectifier le *business plan* dans le courant des prochaines semaines et des prochains mois.

dankzij de kapitaalsinjectie van 460 miljoen euro. Brussels Airlines heeft al te kennen gegeven dat dankzij de lening de voorziene uitbereiding van de activiteiten vanaf 1 augustus wel zal kunnen plaatsvinden. Die geleidelijke groei van de activiteiten in de nasleep van de coronapandemie is cruciaal voor de toekomstperspectieven van de luchtvaartmaatschappij.

Met betrekking tot de opvolging van dit akkoord rekent de vice-eersteminister in de eerste plaats op de dagelijkse leiding van de FPIM. Indien het parlement een periodieke opvolging wil organiseren dan moet men zich in de eerste plaats richten tot de medewerkers van de FPIM die rechtstreeks betrokken zullen zijn bij de uitvoering van dit akkoord.

IV. — REPLIEKEN EN BIJKOMENDE ANTWOORDEN VAN DE VICE-EERSTE MINISTER EN MINISTER VAN FINANCIËN, BELAST MET DE BESTRIJDING VAN DE FISCALE FRAUDE, EN MINISTER VAN ONTWIKKELINGSSAMENWERKING

De heer Wim Van der Donckt (N-VA) vraagt zich af wat er precies gebeurt indien Brussels Airlines failliet gaat zonder dat de Belgische overheid de lening reeds verzilverd heeft als onderpand voor aandelen van de maatschappij.

De vice-eersteminister stipt aan dat een faillissement steeds voorafgegaan wordt door een moeilijke periode waarbij de aflossing van de aangegane lening niet kan worden terugbetaald. Op dat ogenblik kan de regering reeds beslissen om de aandelen van Brussels Airlines over te nemen. Bovendien hebben de schuldeisers bij een faillissement voorrang op de aandeelhouders van het bedrijf. Voor de technische uitwerking van de regeling in het kader van een eventueel faillissement suggereert de vice-eersteminister om hieromtrent een vraag te richten aan de FPIM die daaromtrent als toekomstig medebeheerder over meer informatie zal beschikken.

De heer Dieter Vanbesien (Ecolo-Groen) vraagt zich af op basis van welke veronderstellingen het businessplan werd opgemaakt. Hij vreest dat op basis van de uitspraken van de CEO van Brussels Airlines, met name de heer Dieter Vranckx, die hoopt om in de loop van dit jaar aan 50 % van de totale capaciteit te kunnen vliegen en volgend jaar aan 75 %, deze veronderstellingen veel te optimistisch worden ingeschat. Bijgevolg zal het businessplan in de loop van de komende weken en maanden moeten bijgestuurd worden.

L'intervenant souligne ensuite que la part du secteur aérien dans le volume total des émissions de CO₂ augmentera de façon exponentielle au cours des prochaines années. Alors que d'autres secteurs fournissent des efforts pour réduire drastiquement leurs émissions de CO₂, celles-ci continuent à augmenter dans le secteur aéronautique. Le membre est convaincu qu'une réduction durable des émissions de CO₂ du secteur aéronautique ne pourra pas être obtenue par de simples innovations technologiques. Il déplore, à la lumière des défis climatiques à relever, que différents plans de sauvetage aient été examinés à l'échelon national sans aucune concertation globale au niveau européen et sans que les États membres s'accordent sur l'avenir du secteur aéronautique et de la mobilité au sein de l'Union européenne. Le membre espère que la crise actuelle servira de catalyseur dans le cadre de ce processus.

M. Kurt Ravyts (VB) souligne que le gouvernement belge s'est prononcé en 2019 en faveur de l'instauration d'une taxe sur le kérosène. Cette position date d'avant l'apparition de la pandémie de coronavirus. L'intervenant se demande s'il est bien opportun aujourd'hui d'imposer en pleine crise un impôt supplémentaire à un secteur déjà confronté à des difficultés considérables. Il estime en outre que l'instauration d'une telle taxe devrait de préférence avoir lieu au niveau mondial, de façon à garantir des conditions de concurrence équitables pour les vols intercontinentaux organisés par les compagnies aériennes européennes.

Le membre déplore la position prématurée adoptée dès 2019 par un certain nombre de pays européens, dont la Belgique. Il souligne que depuis le début de la crise du coronavirus, on ne parle plus du tout de l'initiative visant à instaurer une taxe sur le kérosène.

Le vice-premier ministre indique que le *business plan* a été actualisé jusqu'au dernier moment par la direction de Brussels Airlines. Il part du principe que la direction se fonde sur les dernières prévisions dont elle dispose. Il souligne que la mise en œuvre concrète de ce plan sera plus importante que le plan lui-même car la situation actuelle peut changer rapidement.

Il reconnaît que le gouvernement est favorable à une approche coordonnée au niveau européen en ce qui concerne l'instauration d'une taxe sur le kérosène afin de garantir des conditions de concurrence équitables. Il estime que l'instauration éventuelle d'une taxe sur le kérosène n'aura pas un impact majeur sur le prix des billets individuels car si les prix des billets sont très bas, c'est non seulement en raison de l'absence de taxes mais aussi en raison l'hyperconcurrentie observée dans le secteur du transport aérien.

Daarnaast merkt de spreker op dat het aandeel van de luchtvaartsector in de totale CO₂-uitstoot de komende jaren exponentieel zal toenemen. Terwijl in andere sectoren er inspanningen geleverd worden om de CO₂-uitstoot drastisch naar omlaag te krijgen, blijft deze uitstoot binnen de luchtvaartsector stijgen. Hij is ervan overtuigd dat een duurzame reductie van de CO₂-uitstoot van de luchtvaartsector niet zal gerealiseerd kunnen worden door louter technische vernieuwingen. In het licht van de klimaatuitdagingen betreurt de spreker dat er binnen Europa op nationaal niveau verschillende reddingsplannen zijn besproken zonder een globaal Europees overleg en gemeenschappelijke afspraken over de toekomst van de luchtvaartsector en de mobiliteit binnen de Europese Unie. Hij hoopt dat deze crisis alsnog de katalysator kan zijn van dat proces.

De heer Kurt Ravyts (VB) merkt op dat de Belgische regering zich in 2019 uitgesproken heeft voor de implementatie van een kerosinetaks. Dit standpunt dateert van voor de uitbraak van de coronapandemie. De spreker vraagt zich af of het thans wel opportuun is om in volle crisis een extra belasting op te leggen aan een sector die in enorme moeilijkheden verkeert. Bovendien meent hij dat de invoering van een dergelijke taks het best op mondiaal niveau kan plaatsvinden. Op die manier zal er ook een *level playing field* ontstaan in het kader van de intercontinentale vluchten die door de Europese luchtvaartmaatschappijen worden georganiseerd.

Hij betreurt de voorafname die door een aantal Europese landen waaronder België reeds in 2019 werd ingenomen en merkt op dat het sinds de uitbraak van de coronacrisis bijzonder stil is geworden rondom het initiatief tot de invoering van een kerosinetaks.

De vice-eersteminister merkt op dat het businessplan tot op het laatste moment werd bijgewerkt door de bedrijfsleiding van Brussels Airlines. Hij gaat ervan uit dat de bedrijfsleiding zich baseert op de laatste voorspellingen waarover zij beschikken. Hij benadrukt daarbij dat de concrete uitvoering van het plan belangrijker is dan het plan zelf aangezien de huidige situatie snel kan evolueren.

Hij erkent dat deze regering voorstander is van een gecoördineerde aanpak op Europees niveau tot invoering van een kerosinetaks om ervoor te zorgen dat er een *level playing field* ontstaat. Hij meent dat een eventuele invoering van een kerosinetaks geen grote invloed zal hebben op de kostprijs van een individueel ticket aangezien niet enkel de afwezigheid van belastingen maar ook de hyperconcurrentie in de luchtvaartsector voor heel scherpe ticketprijzen zorgt.

En ce qui concerne la réduction des émissions de CO₂ dans le secteur du transport aérien, l'orateur observe que ces émissions augmentent également de manière significative dans le secteur du transport maritime, mais que cette évolution continue à passer largement inaperçue. Il estime que Brussels Airlines peut jouer un rôle important dans les efforts de réduction des émissions de CO₂ mais qu'elle ne doit pas essayer de s'imposer des normes plus strictes que la moyenne.

M. Servais Verherstraeten (CD&V) souligne que des facteurs externes non prévus dans cet accord auront un impact beaucoup plus important sur les chances de survie de Brussels Airlines. La direction devra veiller, en concertation avec les parties prenantes concernées, à ce que ce plan soit affiné et adapté aux évolutions les plus récentes.

En outre, l'intervenant préconise que les représentants de la SFPI et les membres du conseil d'administration qui y siègent au nom de l'État belge entament la procédure de désescalade le plus rapidement possible et de manière proactive en cas de non-respect de certains accords non financiers concernant, par exemple, les normes de bruit et d'émissions.

M. Marco Van Hees (PVDA-PTB) indique que Brussels Airlines était détenue à 100 % par l'État sous le nom "Sabena". Il craint que l'accord actuel ait pour effet que Lufthansa profite d'une aide d'État et traite Brussels Airlines comme Swissair a traité la Sabena en son temps, à savoir en la cannibalisant au détriment de la navigation aérienne belge.

Il signale qu'en 1983, un certain Herman De Croo, alors ministre, a ouvert le capital de la Sabena à des investisseurs privés en garantissant un dividende annuel de 10 %, que cette entreprise réalise des bénéfices ou des pertes. Ce fut le début de la privatisation des profits et de la collectivisation des dettes.

Enfin, l'intervenant se demande si le modèle de revenus prévalant aujourd'hui dans le secteur aérien, caractérisé par une concurrence effrénée qui a des conséquences négatives pour les travailleurs concernés, est encore tenable. Il craint que de nombreuses compagnies aériennes tombent encore en faillite et préconise la création d'une grande compagnie aérienne européenne basée sur un modèle de rémunération durable sur les plans social et écologique.

M. Christian Leysen (Open Vld) recommande de regarder vers l'avant et de s'atteler pleinement à la mise

Met betrekking tot de reductie van de CO₂-uitstoot in de luchtvaartsector, merkt de spreker op dat de uitstoot van CO₂ ook fors toeneemt binnen de scheepvaartsector maar dat deze evolutie sterk onderbelicht blijft. Hij meent dat Brussels Airlines een belangrijke rol kan spelen in het streven naar een vermindering van de CO₂-uitstoot maar zij moet hierbij niet proberen om zichzelf strengere normen dan gemiddeld op te leggen.

De heer Servais Verherstraeten (CD&V) stipt aan dat externe factoren die niet opgenomen zijn in dit akkoord een veel grotere invloed zullen hebben op de overlevingskansen van Brussels Airlines. De bedrijfsleiding zal er moeten op toezien in samenspraak met de betrokken *stakeholders* om dit plan verder te verfijnen en aan te passen aan de meest recente evoluties.

Daarnaast pleit de spreker ervoor dat de vertegenwoordigers van FPIM en de leden in de raad van bestuur, die er namens de Belgische overheid zetelen, zo snel mogelijk en op een proactieve wijze de de-escalatieprocedure opstarten wanneer bepaalde niet-financiële afspraken zoals rond de geluids- en uitstootnormen niet worden nageleefd.

De heer Marco Van Hees (PVDA-PTB) benadrukt dat Brussels Airlines onder de naam Sabena voor de volle 100 % in handen was van de overheid. Hij vreest dat het huidige akkoord ervoor zal zorgen dat Lufthansa zal profiteren van de overheidssteun en Brussels Airlines zal behandelen zoals Swissair indertijd Sabena heeft behandeld, met name als een melkkoe waaruit heel veel middelen werden gehaald ten koste van de Belgische luchtvaartmaatschappij.

Hij merkt op dat in 1983 een zekere minister Herman De Croo het kapitaal van Sabena openstelde voor privéinvesteers en dit met de garantie van een dividend van 10 % op jaarbasis ongeacht of de maatschappij winst of verlies maakte. Dat is het begin van de privatisering van de winsten en het afwentelen van de schulden op de collectiviteit.

Tot slot vraagt de spreker zich af in welke mate het huidige verdienmodel binnen de luchtvaartsector, gekenmerkt door een moordende concurrentie met negatieve gevolgen voor de betrokken werknemers, kan standhouden. Hij vreest dat nog heel wat luchtvaartmaatschappijen alsnog failliet zullen gaan en hij pleit ervoor om één grote publieke Europese luchtvaartmaatschappij op te richten gebaseerd op een sociaal en ecologisch duurzaam verdienmodel.

De heer Christian Leysen (Open Vld) pleit ervoor om vooruit te kijken en volop werk te maken van de

en œuvre du *business plan*, afin que Brussels Airlines puisse se créer des perspectives d'avenir à relativement court terme.

M. Joris Vandenbroucke (sp.a) fait observer que l'accord négocié peut offrir des garanties suffisantes pour aider Brussels Airlines à traverser la crise du secteur aérien au cours des semaines et des mois à venir. Il craint toutefois qu'en raison de l'attitude conciliante adoptée par le Conseil national de sécurité à l'égard du rebond de contaminations au coronavirus, la situation se détériore à nouveau et que si Brussels Airlines fait prochainement faillite en raison à la deuxième vague de coronavirus, les autorités publiques devront déboursier à nouveau un montant considérable pour sauver cette compagnie aérienne.

Mme Caroline Taquin (MR) suppose que le gouvernement et le Parlement veilleront à ce que les accords pris soient respectés afin que les fonds investis par le contribuable belge restent effectivement aux mains de Brussels Airlines et ne soient pas transférés vers la société-mère allemande Lufthansa.

M. Reccino Van Lommel (VB) se demande si plus de précisions peuvent être fournies au sujet du *business plan* et de l'accord conclu par les autorités belges. Ces documents peuvent-ils être consultés?

M. Jan Bertels (sp.a), président (a.i.), fait observer que le vice-premier ministre a déjà indiqué que certains documents sont et resteront confidentiels. Ces documents sont détenus par la SFPI. Il indique qu'une réunion de suivi sera organisée avec les représentants de la SFPI en commission. Ils pourront, à leur tour, veiller à la transparence nécessaire dans le cadre de l'exécution de l'accord. Cette transparence sera toutefois limitée en raison de la confidentialité dont sont assortis les accords commerciaux confidentiels qui ont été conclus.

Le rapporteur,

Dieter VANBESIEN

Le président,

Jan BERTELS (A.I.)

uitvoering van het businessplan zodat Brussels Airlines op relatief korte termijn een toekomstperspectief voor zichzelf kan creëren.

De heer Joris Vandenbroucke (sp.a) merkt op dat het akkoord dat onderhandeld werd voldoende garanties kan bieden om Brussels Airlines in de loop van de komende weken en maanden doorheen de crisis in de luchtvaartsector kan loodsen. Hij vreest echter dat door de makke houding van de Nationale Veiligheidsraad in het kader van de nieuwe opstoot van coronabesmettingen de situatie opnieuw zal verslechteren waardoor de overheid genoodzaakt zal zijn om bij een toekomstig faillissement van Brussels Airlines ten gevolge van een tweede coronacrisis opnieuw diep in de buidel te tasten om de luchtvaartmaatschappij te redden.

Mevrouw Caroline Taquin (MR) gaat ervan dat de zowel de regering als het parlement erover zullen waken dat de afspraken opgenomen in het akkoord zullen nageleefd worden zodat het geld besteed door de Belgische belastingbetaler wel degelijk in handen blijft van de Brussels Airlines en niet doorgesluist zal worden naar het Duitse moederbedrijf Lufthansa.

De heer Reccino Van Lommel (VB) vraagt zich af of er meer informatie kan verschaft worden omtrent het businessplan en het akkoord dat afgesloten werd door de Belgische overheid. Kan er over deze documenten inzage verworven worden?

De heer Jan Bertels (sp.a), voorzitter (a.i.), merkt op dat de vice-eersteminister reeds heeft verklaard dat een aantal documenten vertrouwelijk zijn en blijven. Deze documenten bevinden zich bij de FPIM. Hij merkt op dat er in de schoot van deze commissie een opvolgingsvergadering zal plaatsvinden met de vertegenwoordigers van de FPIM. Zij zullen op hun beurt de nodige transparantie kunnen verstrekken in het kader van de uitvoering van het akkoord. Deze transparantie is echter beperkt door de vertrouwelijkheid die verbonden is aan de confidentiële commerciële afspraken die werden gemaakt.

De rapporteur,

Dieter VANBESIEN

De voorzitter a.i.,

Jan BERTELS