

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

20 juni 2025

WETSONTWERP

houdende instemming met
het Samenwerkingsakkoord van 4 april 2024
tussen de Federale Staat, het Vlaamse Gewest,
het Waalse Gewest en
het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest
tot wijziging van het Samenwerkingsakkoord
van 2 september 2013 tussen de Federale
Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse
Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke
Gewest betreffende het opnemen
van luchtvaartactiviteiten in de regeling
voor de handel in broeikasgasemissierechten
binnen de Gemeenschap overeenkomstig
Richtlijn 2008/101/EG van het Europees
Parlement en de Raad van 19 november 2008
tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG
teneinde ook luchtvaartactiviteiten
op te nemen in de regeling voor de handel
in broeikasgasemissierechten
binnen de Gemeenschap

Verslag

namens de commissie
voor Energie, Leefmilieu en
Klimaat
uitgebracht door
de heer **Luc Frank**

Zie:

Doc 56 **0768/ (2024/2025)**:
001: Wetsontwerp.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

20 juin 2025

PROJET DE LOI

portant assentiment à l'Accord de coopération
du 4 avril 2024 entre l'État fédéral,
la Région flamande, la Région wallonne et
la Région de Bruxelles-Capitale
modifiant l'Accord de coopération
du 2 septembre 2013 entre l'État fédéral,
la Région flamande, la Région wallonne et
la Région de Bruxelles-Capitale
relatif à l'intégration des activités aériennes
dans le système communautaire
d'échange de quotas d'émission
de gaz à effet de serre conformément
à la directive 2008/101/CE
du Parlement européen et
du Conseil du 19 novembre 2008 modifiant
la directive 2003/87/CE afin d'intégrer
les activités aériennes
dans le système communautaire
d'échange de quotas d'émission
de gaz à effet de serre

Rapport

fait au nom de la commission
de l'Énergie, de l'Environnement et
du Climat
par
M. **Luc Frank**

Voir:

Doc 56 **0768/ (2024/2025)**:
001: Projet de loi.

01784

**Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag/
Composition de la commission à la date de dépôt du rapport**

Voorzitter/Président: Jeroen Soete

A. — Vaste leden / Titulaires:

N-VA	Katrijn van Riet, Lotte Peeters, Bert Wollants
VB	Kurt Ravys, Sam Van Rooy
MR	Christophe Bombled, Hervé Cornillie
PS	Marie Meunier, Éric Thiébaud
PVDA-PTB	Roberto D'Amico, Julien Ribaud
Les Engagés	Luc Frank, Marc Lejeune
Vooruit	Jeroen Soete
cd&v	Phaedra Van Keymolen
Ecolo-Groen	Tinne Van der Straeten
Open Vld	Steven Coenegrachts

B. — Plaatsvervangers / Suppléants:

Dorien Cuylaerts, Wouter Raskin, Lieve Truymen, Kristien Van Vaerenbergh
Dieter Keuten, Alexander Van Hoecke, Reccino Van Lommel
Michel De Maegd, Anthony Dufrane, Gilles Foret
N., Caroline Désir, Ludivine Dedonder
Greet Daems, Natalie Eggermont, Farah Jacquet
Xavier Dubois, Jean-François Gatelier, Isabelle Hansez
Oskar Seuntjens, Niels Tas
Tine Gielis, Koen Van den Heuvel
Petra De Sutter, Rajae Maouane
Vincent Van Quickenborne, Kjell Vander Elst

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
PS	: Parti Socialiste
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Les Engagés	: Les Engagés
Vooruit	: Vooruit
cd&v	: Christen-Democratisch en Vlaams
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
Open Vld	: Open Vlaamse liberalen en democraten
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant

Afkorting bij de nummering van de publicaties:		Abréviations dans la numérotation des publications:	
DOC 56 0000/000	Parlementair document van de 56 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 56 0000/000	Document de la 56 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi
QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA	Questions et Réponses écrites
CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag	CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral
CRABV	Beknopt Verslag	CRABV	Compte Rendu Analytique
CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)	CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
PLEN	Plenum	PLEN	Séance plénière
COM	Commissievergadering	COM	Réunion de commission
MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)	MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Inhoud	Blz.	Sommaire	Pages
I. Inleidende uiteenzetting	4	I. Exposé introductif.....	4
II. Algemene bespreking.....	6	II. Discussion générale.....	6
A. Vragen en opmerkingen van de leden.....	6	A. Questions et observations des membres	6
B. Antwoorden van de minister	11	B. Réponses du ministre	11
III. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen	11	III. Discussion des articles et votes.....	11

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsontwerp besproken tijdens haar vergadering van 10 juni 2025.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING

De heer Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, benadrukt meteen dat dit wetsontwerp zo snel mogelijk moet worden aangenomen. Het betreft namelijk de omzetting van Richtlijn 2023/958, waarvoor de Europese Commissie België op 24 januari 2024 voor de eerste keer in gebreke heeft gesteld. In het daaropvolgende antwoord werd gevraagd de omzettingstermijn te verlengen tot 24 mei 2024. Op 7 mei 2025 is een met redenen omkleed advies ontvangen, waarin om een stand van de omzetting wordt verzocht. Voor 7 juli 2025 dient een antwoord naar de Europese Commissie te worden gestuurd. Mocht het Parlement het wetsontwerp voor 4 juli 2025 aannemen, kan de Europese Commissie op de hoogte worden gebracht van de inmiddels geboekte vooruitgang, temeer omdat het Vlaams Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest hun respectieve teksten al hebben aangenomen.

Dit wetsontwerp regelt de goedkeuring van het Samenwerkingsakkoord van 4 april 2024, tot wijziging van het Samenwerkingsakkoord van 2 september 2013 tussen de Federale Staat, het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende het opnemen van luchtvaartactiviteiten in de gemeenschappelijke regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten.

De luchtvaartsector (intra-EER-vluchten) werd sinds 2008 opgenomen in het toepassingsgebied van het Europese systeem voor de handel in broeikasgasemissierechten (ETS) via Europese reglementeringen. In zijn arrest van 2 maart 2011 was het Grondwettelijk Hof van mening dat de bevoegdheden van de Federale Staat en van de gewesten op het vlak van de uitvoering van ETS voor de luchtvaart zodanig nauw verbonden zijn dat deze bevoegdheden enkel kunnen worden uitgeoefend in het kader van een wederzijdse samenwerking. Bijgevolg werd in 2013 een samenwerkingsakkoord opgesteld, gekend onder de naam Samenwerkingsakkoord luchtvaart. Dit samenwerkingsakkoord regelt de verdeling van de bevoegdheden in België voor de invoering van het Europese systeem voor de handel in broeikasemissierechten voor de luchtvaartsector. Het samenwerkingsakkoord werd reeds gewijzigd in 2015 en in 2020 naar aanleiding van wijzigingen van de Europese regelgeving.

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné ce projet de loi au cours de sa réunion du 10 juin 2025.

I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF

M. Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, commence par souligner l'importance d'adopter ce projet de loi le plus rapidement possible. Ce dernier concerne en effet la transposition de la directive 2023/958, pour lequel la Commission européenne a, le 24 janvier 2024, adressé une première mise en demeure à la Belgique. Une réponse avait alors été envoyée afin de prolonger le délai de transposition jusqu'au 24 mai 2024. Un avis motivé a été transmis le 7 mai 2025, demandant un état des lieux de la transposition. Une réponse doit être communiquée à la Commission européenne pour le 7 juillet 2025. Une adoption parlementaire avant le 4 juillet 2025 permettrait de signaler à la Commission européenne les avancées du processus législatif, d'autant que la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale ont déjà validé leurs textes respectifs.

Le projet de loi à l'examen règle l'approbation de l'Accord de coopération du 4 avril 2024 modifiant l'Accord de coopération du 2 septembre 2013 entre l'État fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'intégration des activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre.

Depuis 2008, le secteur de l'aviation (intra-EEE) est incorporé au champ d'application du système européen d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre (ETS) par l'action de réglementations européennes. Dans son arrêt du 2 mars 2011, la Cour constitutionnelle était d'avis que les compétences de l'État fédéral et des Régions quant à l'application de l'ETS pour le secteur de l'aviation étaient à ce point imbriquées qu'elles ne pouvaient être exercées que dans le cadre d'une coopération. Par conséquent, en 2013, un accord de coopération a été conclu sous le nom d'Accord de coopération aviation. Cet accord de coopération règle la répartition des compétences en Belgique concernant l'introduction du système européen d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre applicable au secteur de l'aviation. L'accord de coopération a déjà été modifié en 2015 et en 2020 dans le sillage de modifications apportées à la réglementation européenne.

Als gevolg van de goedkeuring van de richtlijnen 2023/958 en 2023/959 van 10 mei 2023 die de klimaatambities verhogen inzake uitstootvermindering van de luchtvaartsector voor ETS en tegen uiterlijk 31 december 2023 hadden moeten worden omgezet, hebben de gewesten en de Federale Staat onderhandeld en een nieuw samenwerkingsakkoord gesloten dat deze verplichtingen omzet, de toekomstige invoering ervan vereenvoudigt en de verdeling van bevoegdheden verduidelijkt.

Dit nieuwe samenwerkingsakkoord werd goedgekeurd door de Nationale Klimaatcommissie op 12 oktober 2023 en door het Overlegcomité op 22 november 2023 en door alle ministers ondertekend op 4 april 2024. De Raad van State heeft op 30 juli 2024 advies uitgebracht. De Nationale Klimaatcommissie heeft op 2 december 2024 nota genomen van de opmerkingen van de Raad van State en van het feit dat het ontwerp van samenwerkingsakkoord niet hoefde te worden gewijzigd (enkel en alleen de memorie van toelichting).

Het samenwerkingsakkoord van 4 april 2024 brengt nieuwe wijzigingen aan in het bestaande Samenwerkingsakkoord luchtvaart, met een tweeledig doel:

- het in overeenstemming brengen van het samenwerkingsakkoord met de Europese regelgeving, door een aanpassing van het emissieplafond, het reductietempo, het beheer van de gratis emissierechten en de nadere controle- en sanctieregels;

- een administratieve vereenvoudiging om te voorkomen dat een langdurige en omslachtige aanpassingsprocedure voor het samenwerkingsakkoord moet worden doorlopen telkens wanneer het toepassingsgebied van het ETS luchtvaart of de verplichtingen voor vliegtuigexploitanten wijzigen in de Europese regelgeving, en om de omzetting ervan in Belgisch recht te versnellen.

Dat het samenwerkingsakkoord van 2013 al twee keer moest worden aangepast als gevolg van het gewijzigde Europese toepassingsgebied, illustreert volgens de minister de noodzaak van een administratieve vereenvoudiging. De nieuwe verordening beperkt vluchten binnen de EER opnieuw voor drie jaar, tot 2026, maar het is mogelijk dat die beperking de komende jaren weer wordt gewijzigd. Zonder de beoogde vereenvoudiging moet voor elke Europese wijziging een tijdrovende wetgevingsprocedure worden doorlopen.

Voorts is het huidige samenwerkingsakkoord Luchtvaart zeer gedetailleerd. Sommige bepalingen zijn overbodig omdat ze al in andere samenwerkingsakkoorden staan of omdat ze verplichtingen voor vliegtuigexploitanten bevatten die niet onder de bevoegdheidsverdeling vallen en daarom beter in gewestelijke regelgeving worden

À la suite de l'approbation des directives 2023/958 et 2023/959 du 10 mai 2023, qui renforcent les ambitions climatiques en matière de réduction des émissions dans le secteur de l'aviation dans le cadre de l'ETS et qui auraient dû être transposées pour le 31 décembre 2023 au plus tard, les Régions et l'État fédéral ont négocié un nouvel accord de coopération transposant ces obligations, simplifiant leur mise en pratique à venir et clarifiant la répartition des compétences.

Ce nouvel accord de coopération a été approuvé par la Commission Nationale Climat le 12 octobre 2023, par le Comité de Concertation le 22 novembre 2023 et a été signé par l'ensemble des ministres le 4 avril 2024. Le Conseil d'État a rendu son avis le 30 juillet 2024. La Commission Nationale Climat a pris acte des remarques du Conseil d'État et du fait que le projet d'accord de coopération ne devait pas être modifié le 2 décembre 2024 (seul l'exposé des motifs devait alors être modifié).

Le présent accord de coopération du 4 avril 2024 apporte de nouvelles modifications à l'accord de coopération aviation existant, avec un double objectif:

- la mise en conformité de l'accord de coopération avec la réglementation européenne, en ajustant le plafond d'émissions, la cadence de réduction, la gestion des quotas gratuits ainsi que les modalités de contrôle et de sanction; et,

- la simplification administrative pour éviter une procédure longue et fastidieuse d'adaptation de l'accord de coopération à chaque fois que le champ d'application de l'ETS aviation ou les obligations des exploitants d'aéronefs changent dans les réglementations européennes et pour accélérer leur transposition en droit belge.

Le ministre illustre cette volonté de simplification par le fait que l'accord de coopération de 2013 a déjà dû être adapté à deux reprises, en raison du changement du champ d'application européen. La nouvelle réglementation restreint à nouveau les vols intra-EEE pour trois ans, jusqu'en 2026, mais cette restriction pourrait être modifiée à nouveau dans les années à venir. Sans cette simplification, chaque changement européen exigerait une procédure législative lourde.

En outre, l'accord de coopération aviation actuel est très détaillé. Certaines dispositions sont redondantes parce qu'elles figuraient déjà dans d'autres accords de coopération ou parce qu'elles contiennent des obligations pour les exploitants d'aéronefs qui ne relèvent pas de la répartition des compétences et sont donc mieux

geregeld. Andere bepalingen zullen de komende jaren niet langer van toepassing zijn en zijn dus achterhaald. De bepalingen betreffende de bevoegdheidsverdeling tussen de entiteiten blijven echter ongewijzigd in deze vereenvoudigde tekst.

II. — ALGEMENE BESPREKING

A. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Wim Van der Donckt (N-VA) geeft aan dat zijn fractie het voorliggend wetsontwerp steunt. Het lijkt hem vanzelfsprekend om met de wijziging van het Samenwerkingsakkoord in te stemmen, nadat hierover binnen het Overlegcomité reeds een consensus werd bereikt.

De spreker stelt vast dat doelstellingen inzake uitstootreductie worden aangescherpt om zo tegemoet te komen aan de herziene EU-regelgeving in het kader van *Fit for 55*. Op die manier wordt zowel de strijd aangegaan met het probleem van luchtverontreiniging als met de opwarming van het klimaat ten gevolge van de uitstoot van broeikasgassen. Bovendien blijft de bevoegdheidsverdeling tussen de federale overheid en de gewesten met dit wetsontwerp gerespecteerd en creëert het de voorwaarden voor een vlotter overleg indien in de toekomst nog Europese aanpassingen aan de milieunormen voor luchtvaart zouden volgen.

De heer Sam Van Rooy (VB) verklaart dat zijn fractie het wetsontwerp niet zal goedkeuren, en wel om twee fundamentele redenen. Ten eerste verzet zijn partij zich tegen de Europese Unie, die hij beschouwt als een project dat in strijd is met de waarden van vrijheid en democratie. Hij haalt aan dat de toenemende reguleringsdrang van de EU, die volgens hem wordt ingegeven door ideologische dogma's zoals klimaathysterie, een bedreiging vormt voor de soevereine natiestaat en de keuzevrijheid van de burgers.

De spreker stelt dat het huidige wetsontwerp een uiting is van deze zogenaamde overregulering en machtsconcentratie op Europees niveau. Volgens hem druist de regeling in tegen de diversiteit en subsidiariteit die Europa kenmerkten vóór de komst van de EU.

Als tweede argument geeft hij aan dat zijn fractie de klemtoon niet wil leggen op de reductie van CO₂-uitstoot, maar op de verlaging van de energiefactuur en de belastingdruk in België. In zijn ogen levert het

couvertes par des réglementations régionales. Certaines autres dispositions sont devenues obsolètes car elles ne s'appliquent pas aux années suivantes. Cependant, les dispositions relatives à la répartition des compétences entre les entités restent quant à elles inchangées dans ce texte simplifié.

II. — DISCUSSION GÉNÉRALE

A. Questions et observations des membres

M. Wim Van der Donckt (N-VA) indique que son groupe soutient le projet de loi à l'examen. À ses yeux, il est évident que la modification de l'Accord de coopération doit être approuvée, dans la mesure où un consensus a déjà été dégagé en la matière au sein du Comité de concertation.

L'intervenant constate que les objectifs en termes de réduction des émissions sont renforcés en vue de répondre à la révision de la réglementation européenne dans le cadre de l'initiative *"Fit for 55"*. Cette démarche permet à la fois de lutter contre la pollution atmosphérique et contre le réchauffement climatique dû aux émissions de gaz à effet de serre. En outre, le projet de loi à l'examen permet de respecter la répartition des compétences entre les autorités publiques fédérales et les Régions et crée un contexte de concertation fluide dans le cas où de nouvelles modifications des normes environnementales relatives à l'aviation seraient adoptées au niveau européen.

M. Sam Van Rooy (VB) déclare que, pour deux raisons fondamentales, son groupe n'approuvera pas le projet de loi. Tout d'abord, parce que son parti s'oppose à l'Union européenne, qu'il considère comme un projet inconciliable avec les valeurs de liberté et de démocratie. Il affirme que la soif croissante de réglementation de l'Union européenne, dictée selon lui par des dogmes idéologiques tels que l'hystérie climatique, représente une menace pour la souveraineté de l'État-nation et pour la liberté de choix des citoyens.

L'intervenant avance que le projet de loi à l'examen est une émanation de la surréglementation et de la concentration de pouvoir au niveau européen. D'après lui, la réglementation est en contradiction avec la diversité et avec le principe de subsidiarité qui caractérisaient l'Europe avant l'émergence de l'Union européenne.

L'intervenant poursuit avec son deuxième argument. Il indique que son groupe ne souhaite pas mettre l'accent sur la réduction des émissions de CO₂, mais plutôt sur la réduction de la facture énergétique et de la pression

wetsontwerp slechts een verwaarloosbare bijdrage aan de wereldwijde CO₂-reductie en dus ook aan de klimaatverandering, waarvan hij de ernst in twijfel trekt.

De heer Van Rooy benadrukt het belang van betaalbare vliegreizen voor de gemiddelde Vlaming. Reizen is een vorm van ontspanning en ontdekking die toegankelijk moet blijven voor iedereen. Vliegen dreigt ten gevolge van de Europese regelgeving opnieuw een privilege te worden voor een beperkte elite. Het wetsontwerp zal tot gevolg hebben dat vliegreizen duurder zullen worden. De spreker beschouwt het als een stap achteruit in de democratisering van mobiliteit.

De heer Kurt Ravyts (VB) stelt dat het wetsontwerp in essentie gaat over het beperken van CO₂-uitstoot en de integratie van de luchtvaart in het Europees emissiehandelssysteem (EU ETS). Volgens hem is het echter de vraag of dit systeem daadwerkelijk effectief is.

De spreker verwijst naar recent academisch onderzoek van de KU Leuven dat het emissiehandelssysteem voor luchtvaart heeft geëvalueerd. Uit dat onderzoek blijkt dat de vervanging van vluchten binnen de Europese Unie door elektrisch aangedreven treinverkeer niet noodzakelijk leidt tot een daling van de totale Europese uitstoot. Hij haalt aan dat er binnen het systeem immers een algemeen emissieplafond geldt voor de elektriciteitsproductie, industrie en luchtvaart gezamenlijk. Daarom is het, in termen van CO₂-uitstoot, volgens hem niet zeker dat dergelijke verschuivingen enig effect sorteren.

Daarnaast merkt hij op dat er klimaatimpacten zijn van luchtvaart die niet rechtstreeks aan CO₂-uitstoot gerelateerd zijn en evenmin door het ETS worden gevat. Dit beperkt volgens hem de effectiviteit van het systeem. De heer Ravyts besluit dat er binnen de academische wereld, ondanks het enthousiasme van sommige fracties voor het *Fit for 55*-pakket, dus wel degelijk fundamentele bedenkingen bestaan bij het werkelijke nut van dit instrument.

De heer Hervé Cornillie (MR) merkt op dat het wetsontwerp, hoewel technisch van aard, toch duidelijke politieke reacties ontlokt bij sommige commissieleden. Volgens hem is het belangrijk zich te concentreren op de essentie van het voorstel. Hij wijst op het feit dat in België de bevoegdheden vaak versnipperd zijn over verschillende bestuursniveaus en dat een goede afstemming noodzakelijk is om die bevoegdheden in overeenstemming te brengen met de Europese en internationale verplichtingen van het land.

fiscale in België. Selon lui, le projet de loi apporte une contribution négligeable à la réduction des émissions de CO₂ à l'échelle mondiale et, partant, à la lutte contre le changement climatique, dont il remet la gravité en doute.

M. Van Rooy souligne l'importance de maintenir, pour le Flamand moyen, des voyages en avion à prix démocratiques. L'intervenant estime que le voyage est une forme de détente et de découverte qui doit rester à la portée de tous. La réglementation européenne risque de refaire du voyage en avion un privilège réservé aux élites. Le projet de loi va provoquer une augmentation des tarifs des vols. L'intervenant y voit un recul dans la démocratisation de la mobilité.

M. Kurt Ravyts (VB) indique que le projet de loi porte essentiellement sur la limitation des émissions de CO₂ et l'intégration de l'aviation dans le système européen d'échange de quotas d'émission (EU ETS). Il faut toutefois s'interroger, selon lui, sur l'efficacité réelle de ce système.

L'intervenant renvoie ainsi à une étude universitaire récente de la KU Leuven qui a évalué le système d'échange de quotas d'émission pour l'aviation et qui montre que le remplacement des vols au sein de l'Union européenne par des trains à motorisation électrique n'entraîne pas nécessairement une diminution des émissions totales en Europe. Il fait valoir qu'au sein de ce système, un plafond global d'émissions s'applique à la production d'électricité, à l'industrie et à l'aviation, de sorte qu'il n'est pas certain que cette transition aura un impact sur les émissions de CO₂,

Il fait également observer que l'aviation a des effets sur le climat qui ne sont pas directement liées aux émissions de CO₂ et qui ne sont pas non plus intégrées par le SEQUE, ce qui limite l'efficacité du système. M. Ravyts conclut qu'il existe, au sein du monde universitaire, et malgré l'enthousiasme de certains groupes politiques pour le paquet *"Fit for 55"*, des réserves fondamentales quant à l'utilité réelle de cet instrument.

M. Hervé Cornillie (MR) fait observer que, bien que de nature technique, le projet de loi suscite néanmoins des réactions politiques claires chez certains membres de la commission. L'important, selon lui, est de se concentrer sur l'essence même du projet. Il souligne qu'en Belgique, les compétences sont souvent morcelées entre différents niveaux de pouvoir et qu'une bonne coordination est nécessaire pour aligner ces compétences en adéquation sur nos obligations européennes et internationales.

Wat betreft de luchtvaart en klimaatdoelstellingen erkent de spreker dat deze op het eerste gezicht moeilijk te verenigen lijken. Toch vindt hij het belangrijk te onderstrepen dat er wel degelijk inspanningen geleverd worden in de luchtvaartsector om de uitstoot te beperken. Het voorliggende wetsontwerp geeft volgens hem een positief signaal, doordat het bijdraagt aan het collectieve doel om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen.

De MR-fractie steunt het voorstel omdat het bijdraagt aan een oplossingsgericht ecologisch beleid in plaats van dogmatische benaderingen. Bovendien versterkt het wetsontwerp de juridische duidelijkheid voor zowel burgers als bedrijven. Tot slot prijst de heer Cornillie het feit dat de minister reeds anticiperende stappen zet ten aanzien van toekomstige regelgevende evoluties, waardoor telkens terugkerende wetwijzigingen kunnen worden vermeden.

Mevrouw Marie Meunier (PS) benadrukt dat het samenwerkingssakkoord meer is dan een louter technische aangelegenheid. Het past binnen de bredere doelstelling van de Europese Unie om de uitstoot van broeikasgassen tegen 2030 met minstens 55 % te reduceren. Zij merkt op dat de luchtvaartsector tot op heden relatief weinig heeft bijgedragen aan deze reductie-inspanningen.

De spreekster stelt dat het bevoorrechte fiscale en emissiestatuut dat de luchtvaart lang heeft kunnen genieten, niet langer te verantwoorden is. Terwijl andere sectoren zoals landbouw, industrie en de burgers zelf ingrijpende veranderingen moeten doorvoeren, is het volgens haar logisch dat ook de luchtvaartsector een gelijkaardige bijdrage levert. De PS-fractie zal het wetsontwerp dan ook vol overtuiging steunen.

De heer Marc Lejeune (Les Engagés) stelt dat zijn fractie het wetsontwerp ten volle steunt, aangezien het volgens hem duidelijke stappen zet in de juiste richting. Hij benadrukt dat het essentieel is de luchtvervuiling aan te pakken, procedures te vereenvoudigen en Europese regelgeving correct te integreren.

De spreker wijst op het grensoverschrijdende karakter van luchtvervuiling, wat samenwerking tussen deelstaten des te belangrijker maakt. Ook herinnert hij eraan dat de strijd tegen klimaatverandering een collectieve verantwoordelijkheid is, waarbij alle sectoren hun steentje moeten bijdragen. Hij wijst op de impact die de klimaatverandering reeds vandaag heeft, ook in België, op bossen, landbouw en volksgezondheid.

Volgens de heer Lejeune is dit alles geen kwestie van ideologie, maar van gezond verstand. Hij besluit door zijn volledige steun uit te spreken voor het wetsontwerp.

En ce qui concerne l'aviation et les objectifs climatiques, l'intervenant reconnaît qu'à première vue, ceux-ci semblent difficiles à concilier. Il estime toutefois important de souligner que des efforts sont bel et bien consentis dans le secteur de l'aviation pour réduire les émissions: le projet de loi à l'examen envoie un signal positif en contribuant à l'objectif collectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Le groupe MR soutiendra la proposition, car elle contribue à une politique écologique axée sur les solutions plutôt que sur des approches dogmatiques. Le projet de loi renforce en outre la clarté juridique tant pour les citoyens que pour les entreprises. Enfin, M. Cornillie salue le fait que le ministre prenne déjà des mesures anticipatives en vue des évolutions réglementaires futures, ce qui permettra d'éviter des modifications législatives répétitives.

Mme Marie Meunier (PS) souligne que l'accord de coopération est plus qu'une simple question technique. Il s'inscrit dans l'objectif plus large de l'Union européenne de réduire les émissions de gaz à effet de serre d'au moins 55 % d'ici à 2030. Or elle constate que jusqu'ici, le secteur de l'aviation a contribué assez peu à ces efforts de réduction.

Elle estime que le statut avantageux en matière fiscale et d'émissions dont l'aviation a longtemps bénéficié ne se justifie plus. À l'heure où d'autres secteurs tels que l'agriculture, l'industrie et les citoyens eux-mêmes doivent opérer des changements radicaux, il est logique, selon elle, que le secteur de l'aviation contribue, lui aussi, de manière équivalente. Le groupe PS soutiendra dès lors le projet de loi avec conviction.

M. Marc Lejeune (Les Engagés) déclare que son groupe soutiendra pleinement le projet de loi, estimant qu'il contient des mesures claires allant dans le bon sens. Il souligne qu'il est essentiel de lutter contre la pollution atmosphérique, de simplifier les procédures et d'intégrer correctement la réglementation européenne.

L'intervenant épingle le caractère transfrontalier de la pollution atmosphérique, qui rend d'autant plus importante la coopération entre entités fédérées. Il rappelle également que la lutte contre le changement climatique est une responsabilité collective, à laquelle tous les secteurs doivent contribuer. Il souligne l'impact que le changement climatique a déjà aujourd'hui, y compris en Belgique, sur les forêts, l'agriculture et la santé publique.

Selon M. Lejeune, tout cela n'est pas une question d'idéologie, mais de bon sens. Il conclut en indiquant qu'il soutiendra pleinement le projet de loi.

Mevrouw Phaedra Van Keymolen (cd&v) wijst vooreerst op het lange traject dat het Samenwerkingsakkoord van 4 april 2024 heeft doorlopen.

Haar fractie steunt het principe van het beprijzen van luchtvaartemissie. Het is onverdedigbaar om de luchtvaartsector vrij te stellen van het bijdragen aan de klimaatdoelstellingen. Daarom vindt ze het een goede zaak dat luchtvaartactiviteiten in de Europese regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten werden opgenomen.

Ook de herziene EU-regelgeving in het kader van het *Fit for 55*-pakket kan de goedkeuring wegdragen van de cd&v-fractie. De spreekster uit haar tevredenheid over het bereiken van een hernieuwd samenwerkingsakkoord dat de interfederale modaliteiten nader bepaalt en spreekt bijgevolg haar steun uit voor voorliggend wetsontwerp.

Mevrouw Tinne Van der Straeten (Ecolo-Groen) wijst erop dat het wetsontwerp dat vandaag wordt besproken weliswaar technisch van aard lijkt, maar inhoudelijk een veel ruimere draagwijdte heeft. Zoals ook andere leden hebben benadrukt, kadert deze hervorming in het bredere Europese *Fit for 55*-pakket, dat tot doel heeft de broeikasgasuitstoot in de EU tegen 2030 met minstens 55 % te reduceren ten opzichte van het niveau van 1990.

Zij reageert vervolgens op de tussenkomst van de heer Van Rooy waarin werd gesteld dat CO₂-reductie ondergeschikt zou moeten zijn aan welvaart en comfort. De spreekster herinnert aan de overstromingen in West-Vlaanderen in november 2023, waarbij een gelijkaardige “waterbom” als die van juli 2021 in Wallonië wel acht miljard euro aan schade had kunnen veroorzaken. Naast de economische schade wijst ze op het verlies aan mensenlevens tijdens die overstromingen en benadrukt ze dat dit het werkelijke gevolg is van klimaatverandering. In haar ogen is het dan ook misplaatst om klimaatmaatregelen te minimaliseren of af te wijzen omwille van economische overwegingen.

Volgens mevrouw Van der Straeten zal het nalaten van actie tegen klimaatverandering uiteindelijk tot veel hogere kosten leiden dan de inspanningen die vandaag worden gevraagd. Dat betekent niet dat economische efficiëntie geen rol mag spelen – integendeel, het is belangrijk om na te denken over hoe klimaatmaatregelen op een slimme en welvaartbevorderende manier kunnen worden doorgevoerd.

In een bredere reflectie over Europese samenwerking wijst de spreekster op het historische belang van de Europese Unie als vredesproject, ontstaan uit de puinhopen van de Tweede Wereldoorlog. In 2025 – tachtig jaar

Mme Phaedra Van Keymolen (cd&v) souligne tout d’abord le long parcours qu’a suivi l’accord de coopération du 4 avril 2024.

Son groupe soutient le principe de tarifier les émissions de l’aviation. Il est indéfendable de dispenser le secteur de l’aviation de contribuer aux objectifs climatiques. Il est dès lors positif, selon elle, d’inclure les activités aériennes dans le système européen d’échange de quotas d’émission de gaz à effet de serre.

La réglementation européenne révisée dans le cadre du paquet “*Fit for 55*” peut également compter sur le soutien du cd&v. L’intervenante se félicite de la conclusion d’un nouvel accord de coopération, qui précise les modalités interfédérales et indique qu’elle soutiendra dès lors le projet de loi à l’examen.

Mme Tinne Van der Straeten (Ecolo-Groen) souligne que le projet de loi à l’examen, bien qu’il semble être d’ordre technique, a une portée très large sur le plan du contenu. Comme d’autres membres l’ont souligné, cette réforme s’inscrit dans le cadre du paquet européen *Fit for 55*, qui vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre dans l’UE d’au moins 55 % d’ici 2030 par rapport au niveau de 1990.

L’intervenante réagit ensuite à l’intervention de M. Van Rooy, qui a déclaré que la réduction des émissions de CO₂ devrait être subordonnée à la prospérité et au confort. L’intervenante rappelle que des inondations ont frappé la Flandre occidentale en novembre 2023. Si elles avaient été aussi importantes que celles qui ont touché la Wallonie en juillet 2021, elles auraient pu occasionner jusqu’à huit milliards d’euros de dégâts. Outre les dommages économiques, elle souligne les pertes humaines causées par ces inondations et insiste sur le fait qu’il s’agit là des conséquences réelles du changement climatique. À ses yeux, il est donc inapproprié de minimiser ou de rejeter les mesures climatiques pour des raisons économiques.

Selon Mme Van der Straeten, l’inaction face au changement climatique entraînera à terme des coûts bien plus élevés que les efforts demandés aujourd’hui. Cela ne signifie pas que l’efficacité économique ne doit pas jouer un rôle, bien au contraire: il est important de réfléchir à la façon de mettre en œuvre les mesures climatiques de manière intelligente et favorable à la prospérité.

Dans une optique plus large, en ce qui concerne la coopération européenne, l’intervenante souligne l’importance historique de l’Union européenne en tant que projet de paix né des ruines de la Seconde Guerre mondiale.

na het einde van dat conflict – is het volgens haar meer dan ooit belangrijk te erkennen welke voordelen Europese samenwerking heeft opgeleverd op het vlak van vrede, veiligheid en welvaart. Zij betreurt dat sommige collega's deze fundamenteën van de EU in twijfel trekken en herinnert eraan dat ook vandaag nog, op Europees grondgebied, namelijk in Oekraïne, strijd wordt geleverd die de veiligheid van de hele Unie aanbelangt.

Wat het specifieke onderwerp van het wetsontwerp betreft, onderstreept de spreker dat de vergroening van de luchtvaartsector niet hoeft te betekenen dat de welvaart zal worden aangetast. Integendeel, er zijn in België reeds veelbelovende initiatieven rond duurzame vliegtuigbrandstoffen (*Sustainable Aviation Fuel*, SAF), onder meer bij geïntegreerde raffinaderijen zoals die van TotalEnergies. Deze innovatieve industriële projecten tonen het economisch potentieel aan van de inspanningen om de klimaatverandering tegen te gaan en zouden net moeten worden aangemoedigd. De combinatie van regelgeving en innovatie creëert volgens haar net de nodige randvoorwaarden om ook in moeilijk te vergroenen sectoren zoals de luchtvaart vooruitgang te boeken.

Het commissielid verzet zich tegen de idee dat maatregelen zoals opgenomen in het wetsontwerp zouden neerkomen op een verhoging van vliegtuigticketprijzen of een beperking van de reismogelijkheden voor burgers. Zij noemt dergelijke beweringen misleidend en ideologisch ingegeven. Het feit dat vliegtuigreizen relatief goedkoop zijn, heeft niet alleen te maken met belastingvrije luchtvaartbrandstoffen, maar ook met andere zaken zoals de lage lonen voor piloten.

Het wetsontwerp creëert volgens haar veeleer een gelijk speelveld tussen luchtvaartmaatschappijen en maakt het mogelijk de sector op een meer duurzame wijze te ontwikkelen. Ze steunt dan ook het onderliggende doel van het wetsontwerp en benadrukt daarbij het belang van een brede hervorming van de sector, niet alleen ecologisch maar ook sociaal.

Tot slot wijst mevrouw Van der Straeten op het belang van het samenwerkingsakkoord zelf, dat de verdeling van bevoegdheden binnen België verduidelijkt en een coherent interfederaal klimaatbeleid mogelijk maakt. Haar fractie zal het wetsontwerp dan ook steunen.

De heer Steven Coenegrachts (Open Vld) spreekt zijn steun uit voor het Samenwerkingsakkoord van 4 april 2024, dat aansluit bij de ambities uit het verleden en nu een noodzakelijke update heeft gekregen. Hij beschouwt het Europese Emissiehandelssysteem (EU ETS) als een belangrijk marktmechanisme in het streven naar het

En 2025, quatre-vingts ans après la fin de ce conflit, il est selon elle plus important que jamais de reconnaître les avantages que la coopération européenne a apportés en matière de paix, de sécurité et de prospérité. Elle regrette que certains collègues remettent en question ces fondements de l'UE et rappelle qu'aujourd'hui encore, en Ukraine, sur le territoire européen, on mène un combat qui a de l'importance pour la sécurité de l'ensemble de l'Union.

En ce qui concerne le sujet spécifique traité par le projet de loi, l'intervenante souligne que le verdissement du secteur aérien ne doit pas nécessairement rimer avec perte de prospérité, bien au contraire. Il existe déjà en Belgique des initiatives prometteuses en matière de carburants d'aviation durables (*Sustainable Aviation Fuel*, SAF), notamment dans des raffineries intégrées telles que celles de TotalEnergies. Ces projets industriels innovants démontrent le potentiel économique des efforts visant à lutter contre le changement climatique et devraient justement être encouragés. Selon l'intervenante, la combinaison de la réglementation et de l'innovation crée précisément les conditions nécessaires pour réaliser aussi des avancées dans les secteurs difficiles à décarboner, tels que l'aviation.

La membre s'oppose à l'argument selon lequel les mesures prévues dans le projet de loi équivaldraient à augmenter le prix des billets d'avion ou à restreindre les possibilités de voyage pour les citoyens. Selon elle, ces affirmations sont trompeuses et d'ordre idéologique. Le fait que les billets d'avion soient relativement bon marché n'est pas seulement lié à l'exonération fiscale des carburants d'aviation, mais aussi à d'autres facteurs tels que la faible rémunération des pilotes.

Selon elle, la proposition crée plutôt des conditions de concurrence équitables entre les compagnies aériennes et permet un développement plus durable du secteur. Elle soutient donc l'objectif sous-jacent du projet de loi et souligne l'importance d'une vaste réforme du secteur, non seulement sur le plan écologique, mais aussi sur le plan social.

Enfin, Mme Van der Straeten souligne l'importance de l'accord de coopération lui-même, qui clarifie la répartition des compétences au sein de notre pays et permet de mener une politique climatique interfédérale cohérente. Son groupe soutiendra donc le projet de loi.

M. Steven Coenegrachts (Open Vld) exprime son soutien à l'Accord de coopération du 4 avril 2024, qui s'inscrit dans la continuité des ambitions du passé et qui a désormais fait l'objet d'une mise à jour nécessaire. Il considère le système européen d'échange de quotas d'émission (SEQE-UE) comme un mécanisme de

counteren van de nadelige gevolgen van de klimaatverandering. Over EU ETS2 heeft de spreker echter wel zijn bedenkingen, maar dat valt volgens hem buiten de scope van het wetsontwerp dat ter bespreking voorligt. Hij besluit zijn tussenkomst met de bevestiging van zijn goedkeuring van het wetsontwerp.

B. Antwoorden van de minister

De heer Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, is het niet eens met de heer van Rooy. Hij staat achter de klimaatdoelstellingen van de Europese Commissie voor 2050 en gelooft dat voorliggend wetsontwerp zal helpen bij het halen van die doelstellingen. Hij is ook van mening dat economische welvaart en de vermindering van de broeikasgasuitstoot verzoenbaar zijn. Beter reizen via duurzamere vluchten wordt steeds meer een reële mogelijkheid.

III. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

Artikel 1

Dit artikel betreft de constitutionele bevoegdheidsgrondslag.

Er worden geen opmerkingen over gemaakt.

Artikel 1 wordt eenparig aangenomen.

Art. 2

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.

Artikel 2 wordt aangenomen met 12 tegen 2 stemmen.

*
* *

Het gehele wetsontwerp wordt aangenomen met 12 tegen 2 stemmen.

Resultaat van de naamstemming:

Hebben voorgestemd:

N-VA: Axel Ronse, Wim Van der Donckt, Bert Wollants;

MR: Christophe Bombled, Hervé Cornillie;

PS: Marie Meunier;

marché important dans la lutte contre les effets néfastes du changement climatique. L'intervenant émet toutefois des réserves quant au SEQE-UE 2, mais estime que cela dépasse le cadre du projet de loi à l'examen. Il conclut son intervention en confirmant qu'il votera en faveur du projet de loi.

B. Réponses du ministre

M. Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, indique qu'il ne partage pas l'avis de M. Van Rooy. Pour sa part, il souscrit aux objectifs climatiques de la Commission européenne pour 2050 et considère que le présent projet de loi permettra de s'en rapprocher. Il considère en outre que la prospérité économique et la réduction des émissions de gaz à effet de serre ne sont pas irréconciliables. Mieux voyager en prenant des vols plus durables devient en effet de plus en plus envisageable.

III. — DISCUSSION DES ARTICLES ET VOTES

Article 1^{er}

Cet article fixe le fondement constitutionnel de la compétence.

Il ne fait l'objet d'aucun commentaire.

L'article 1^{er} est adopté à l'unanimité.

Art. 2

Cet article n'appelle aucun commentaire.

L'article 2 est adopté par 12 voix contre 2.

*
* *

L'ensemble du projet de loi est adopté par 12 voix contre 2.

Le résultat du vote nominatif est le suivant:

Ont voté pour:

N-VA: Axel Ronse, Wim Van der Donckt, Bert Wollants;

MR: Christophe Bombled, Hervé Cornillie;

PS: Marie Meunier;

Les Engagés: Luc Frank, Marc Lejeune;

Vooruit: Jeroen Soete;

cd&v: Phaedra Van Keymolen;

Ecolo-Groen: Tinne Van der Straeten.

Hebben tegengestemd:

VB: Kurt Ravyts, Sam Van Rooy.

Heeft zich onthouden:

nihil.

De rapporteur,

Luc Frank

De voorzitter,

Jeroen Soete

Bepalingen die een uitvoeringsmaatregel vergen
(artikel 78.2, vierde lid, van het Reglement):

- krachtens artikel 105 van de Grondwet: nihil;
- krachtens artikel 108 van de Grondwet: nihil.

Les Engagés: Luc Frank, Marc Lejeune;

Vooruit: Jeroen Soete;

cd&v: Phaedra Van Keymolen;

Ecolo-Groen: Tinne Van der Straeten.

Ont voté contre:

VB: Kurt Ravyts, Sam Van Rooy.

S'est abstenu:

nihil.

Le rapporteur,

Luc Frank

Le président,

Jeroen Soete

Dispositions nécessitant une mesure d'exécution
(article 78.2, alinéa 4, du Règlement):

- en vertu de l'article 105 de la Constitution: nihil;
- en vertu de l'article 108 de la Constitution: nihil.