



GEWONE ZITTING 2024-2025

21 MEI 2025

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT****ONTWERP VAN ORDONNANTIE**

houdende instemming met het samenwerkingsakkoord van 4 april 2024 tussen de Federale Staat, het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 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 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

uitgebracht namens de commissie voor het Leefmilieu en de Energie

door Mounir Laarissi (FR)
en Isabelle Emmery (FR)

SESSION ORDINAIRE 2024-2025

21 MAI 2025

**PARLEMENT DE LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE****PROJET D'ORDONNANCE**

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'Environnement et de l'Énergie

par Mounir Laarissi (FR)
et Isabelle Emmery (FR)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelge-
nomen:

Ont participé aux travaux de la commission :

Vaste leden

Membres effectifs

MR	:	Aurélié Czekalski, Ariane de Lobkowicz.
PS	:	Martin Casier, Isabelle Emmery, Cécile Vainsel.
PTB	:	Danaé Michaux Maimone, Oliver Rittweger de Moor.
Les Engagés	:	Mounir Laarissi.
Ecolo	:	Kalvin Soiresse Njall.
Groen	:	Lotte Stoops.
Team Fouad Ahidar	:	Fouad Ahidar.
N-VA	:	Mathias Vanden Borre.

Andere leden

Autres membres

MR	:	Amélie Pans.
PTB	:	Abdourahmane Baldé.
Ecolo	:	Zakia Khattabi.
DéFI	:	Jonathan de Patoul.

I. Inleidende uiteenzetting van minister Alain Maron

De minister heeft voor de commissieleden de volgende uiteenzetting gehouden:

“Ik heb de eer u vandaag het ontwerp van ordonnantie houdende instemming met het samenwerkingsakkoord van 4 april 2024 voor te stellen.

Dat akkoord wijzigt het akkoord van 2 september 2013 betreffende het opnemen van luchtvaartactiviteiten in de regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap, het inmiddels bekende ETS voor de luchtvaart.

In dat akkoord is bepaald dat de uitvoering van het ETS voor de luchtvaart in België onder de bevoegdheid valt van de partijen bij het akkoord die de luchthavens op Belgisch grondgebied beheren.

Volgens dat akkoord is het Brussels Hoofdstedelijk Gewest geen luchthavenbeheerder, aangezien er geen luchthaven op zijn grondgebied ligt.

Voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vereist de omzetting van de Europese richtlijnen met betrekking tot het ETS voor de luchtvaart dus geen andere bepalingen dan de bepalingen die in dat akkoord zijn opgenomen.

Waarom deze aanpassing? Sinds 2013 is het ETS luchtvaart de belangrijkste hefboom voor het verminderen van de emissies van de luchtvaartsector in Europa. Met het ‘Fit for 55’-pakket heeft de Europese Unie haar klimaatambities echter verhoogd: richtlijnen (EU) 2023/958 en 2023/959 van 10 mei 2023 versterken het systeem en moesten uiterlijk op 31 december 2023 zijn omgezet.

Om een einde te maken aan de lopende inbreukprocedure en om de exploitanten rechtszekerheid te garanderen, hebben de vier entiteiten van het land onderhandeld over een nieuw samenwerkingsakkoord dat die verplichtingen omzet, hun toekomstige bijwerking vereenvoudigt en de verdeling van de bevoegdheden verduidelijkt.

Het nieuwe akkoord, dat het akkoord van 2013 wijzigt, werd op 12 oktober 2023 goedgekeurd door de Nationale Klimaatcommissie en op 22 november 2023 door het Overlegcomité. Het werd op 4 april 2024 ondertekend door alle bevoegde ministers.

Concreet heeft de tekst die u wordt voorgesteld twee doelstellingen:

- 1° de tekst beoogt deze nieuwe Europese vereisten te integreren door het emissieplafond, de reductiesnelheid, het beheer van de kosteloze emissierechten en de controle- en sanctieregels aan te passen;

I. Exposé introductif du ministre Alain Maron

Le ministre a tenu devant les commissaires l'exposé suivant :

« J'ai l'honneur de vous présenter aujourd'hui le projet d'ordonnance portant assentiment à l'accord de coopération du 4 avril 2024.

Cet accord modifie celui du 2 septembre 2013 relatif à l'intégration des activités aériennes dans le Système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre, le désormais bien connu ETS aviation.

Cet accord prévoit que la mise en œuvre de l'ETS aviation en Belgique relève des compétences des parties à l'accord qui sont gestionnaires des aéroports situés sur le territoire belge.

En vertu de cet accord, la Région de Bruxelles-Capitale n'a pas la qualité de gestionnaire d'aéroport, aucun aéroport n'étant situé sur son territoire.

Pour la Région de Bruxelles-Capitale, la transposition des directives européennes relatives à l'ETS aviation ne nécessite donc pas d'autres dispositions que celles prévues par cet accord.

Pourquoi cette adaptation ? Depuis 2013, l'ETS aviation constitue le principal levier de réduction des émissions du secteur aérien en Europe. Or, avec le paquet « Fit for 55 », l'Union européenne a rehaussé ses ambitions climatiques : les directives (UE) 2023/958 et 2023/959 du 10 mai 2023 renforcent le dispositif et devaient être transposées pour le 31 décembre 2023.

Afin de pallier la procédure d'infraction en cours et de garantir la sécurité juridique des exploitants, les quatre entités du pays ont négocié un nouvel accord de coopération qui transpose ces obligations, simplifie leur mise à jour future et clarifie le partage des compétences.

Ce nouvel accord, modifiant celui de 2013, a été approuvé le 12 octobre 2023 par la Commission nationale Climat, puis le 22 novembre 2023 par le Comité de concertation. Il a été signé par l'ensemble des ministres compétents le 4 avril 2024.

Concrètement, le texte qui vous est présenté poursuit deux objectifs :

- 1° intégrer ces nouvelles exigences européennes en ajustant le plafond d'émissions, la cadence de réduction, la gestion des quotas gratuits ainsi que les modalités de contrôle et de sanction ;

2° de tekst vereenvoudigt het Belgische mechanisme zodat in de toekomst geen lange en tijdrovende procedure voor de aanpassing van het samenwerkingsakkoord meer hoeft te worden uitgevoerd telkens wanneer het toepassingsgebied van het ETS voor de luchtvaart of de verplichtingen van vliegtuigexploitanten veranderen in de regelgeving van de Europese Unie, waardoor de omzetting in Belgisch recht wordt versneld.

Het huidige akkoord is namelijk zeer gedetailleerd, en sommige bepalingen zijn overbodig of bevatten verplichtingen voor exploitanten die beter in de gewestelijke regelgeving kunnen worden opgenomen. Andere bepalingen raken verouderd, omdat ze niet meer van toepassing zijn op de volgende jaren. De nieuwe Europese regelgeving biedt dus de mogelijkheid om de inhoud van het akkoord te vereenvoudigen door die te beperken tot de bepalingen die de bevoegdheidsverdeling tussen de entiteiten regelen.

Het akkoord van 2013 moest bijvoorbeeld al twee keer worden aangepast vanwege wijzigingen van het Europese toepassingsgebied. De nieuwe regelgeving beperkt de vluchten binnen de EER opnieuw voor drie jaar, tot 2026, maar deze beperking kan de komende jaren opnieuw worden gewijzigd. Zonder vereenvoudiging zouden we elke drie jaar geconfronteerd worden met een omslachtige aanpassingsprocedure.

Om dat te vermijden is het dus noodzakelijk om bepaalde artikelen aan te passen of te schrappen, met name artikel 17 en artikel 20, door de inleververplichtingen en sancties te koppelen aan het toepassingsgebied gedefinieerd door de Europese regelgeving.

De bepalingen betreffende de bevoegdheidsverdeling tussen de entiteiten blijven ongewijzigd in deze vereenvoudigde tekst.

Concluderend kan worden gesteld dat dit ontwerp van ordonnantie ervoor moet zorgen dat België voldoet aan de Europese vereisten op het gebied van het ETS voor de luchtvaart, en tegelijk moet zorgen voor een duidelijker en efficiënter vereenvoudigd beheer.”

II. Algemene bespreking

Ariane de Lobkowicz vraagt zich af welk gevolg er is gegeven aan de opmerkingen van de afdeling Wetgeving van de Raad van State over de volgende punten:

1° het feit dat zou worden voorbijgegaan aan “*de Europees-rechtelijke noodzaak dat er slechts één administrerende overheid mag zijn per vliegtuigexploitant*” (opmerking 3.3) – welke instelling moet bij een geschil verantwoording afleggen bij de Europese Commissie of het Hof van Justitie van de Europese Unie?;

2° de niet-omzetting van artikel 14, vijfde lid van richtlijn

2° simplifier la mécanique belge afin d’éviter qu’à l’avenir une procédure longue et fastidieuse d’adaptation de l’accord de coopération doive être menée chaque fois que le champ d’application de l’ETS aviation ou les obligations des exploitants d’aéronefs changent dans les réglementations de l’Union européenne, accélérant ainsi leur transposition en droit belge.

En effet, l’accord actuel est très détaillé, avec certaines dispositions redondantes ou contenant des obligations pour les exploitants qu’il serait préférable d’intégrer dans la réglementation régionale. D’autres deviennent obsolètes, car elles ne s’appliquent plus aux années suivantes. La nouvelle réglementation européenne offre donc l’occasion de simplifier le contenu de l’accord en le limitant aux dispositions régissant la répartition des compétences entre entités.

À titre d’exemple, l’accord de 2013 a déjà dû être adapté deux fois en raison de changements 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 simplification, nous serions confrontés à une procédure lourde d’adaptation tous les trois ans.

Pour éviter cela, il est donc nécessaire d’adapter ou de supprimer certains articles, notamment les articles 17 et 20, en liant les obligations de remise et les sanctions au champ d’application défini par la réglementation européenne.

Les dispositions relatives à la répartition des compétences entre les entités restent quant à elles inchangées dans ce texte simplifié.

En conclusion, ce projet d’ordonnance vise à garantir la conformité de la Belgique avec les exigences européennes en matière d’ETS aviation tout en assurant une gestion simplifiée plus claire et plus efficace. ».

II. Discussion générale

Ariane de Lobkowicz s’interroge sur le suivi réservé aux observations de la section de législation du Conseil d’État portant sur les points suivants :

1° la méconnaissance éventuelle de « *la nécessité en droit européen de n’avoir qu’une seule autorité responsable par exploitant d’aéronef* » (observation 3.3) – en cas de litige, quelle institution serait responsable devant la Commission européenne ou la Cour de justice de l’Union européenne ? – ;

2° la non-transposition de l’article 14, paragraphe 5, de la

2003/87/EG “dat voorziet in de invoering, vanaf 1 januari 2025, van een systeem voor monitoring en rapportage van niet-CO₂ effecten van de luchtvaart” (opmerking 3.4);

- 3° het feit dat de Nationale Klimaatcommissie nergens staat vermeld, wat de coördinatie tussen de bevoegde overheden in het gedrang dreigt te brengen (opmerking 4.2).

Het voorliggende akkoord biedt een evenwicht tussen vereenvoudiging en coördinatie, maar we moeten waakzaam blijven toezien op de uitvoering ervan.

Lotte Stoops legt uit dat het samenwerkingsakkoord dat voorligt ter instemming, kadert in het “Fit for 55”-pakket van de Europese Commissie, dat onder andere voorziet in:

- de geleidelijke afschaffing van gratis emissierechten voor de luchtvaart tegen 2026;
- een versterkt toezicht op de toepassing van het ETS-systeem voor de luchtvaart binnen de Europese Economische Ruimte; en
- de implementatie van het Corsia-systeem (*Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation*) voor internationale vluchten.

De luchtvaartsector, die tot nu toe zeer weinig heeft bijgedragen aan de inspanningen om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen, krijgt dus een grotere klimaatverantwoordelijkheid toegewezen.

Het voorliggende samenwerkingsakkoord is niet louter een technisch werkstuk, maar is ook politiek belangrijk, aangezien België er de aangepaste regeling mee bekrachtigt. De fractie van de spreekster zal het dus ten volle steunen.

Isabelle Emmery benadrukt dat de klimaatcrisis steeds ernstigere vormen aanneemt. In het licht van die urgentie is het onze collectieve verantwoordelijkheid om de bestaande instrumenten te versterken en aan te passen, zowel aan de huidige realiteit als aan de ambitieuze doelstellingen van de Europese Unie in het kader van het “Fit for 55”-pakket.

De luchtvaartsector is een van de grootste uitstoters van broeikasgassen en stoot sinds twee decennia in sneltempo steeds meer uit. De sector heeft echter lange tijd niet deelgenomen aan de collectieve uitstootbeperkende inspanningen. De aanpassing van het systeem voor de handel in emissierechten voor de luchtvaart beoogt dat instrument efficiënter te maken en af te stemmen op de doelstelling om tegen 2050 koolstofneutraliteit te bereiken.

Het voorliggende samenwerkingsakkoord toont aan dat de verschillende overheden die bevoegd zijn voor milieuzaken, in staat zijn hun krachten te bundelen om de klimaatverstoring aan te pakken. Dat blijkt een vruchtbare aanpak te zijn,

directive 2003/87/CE, « qui prévoit la mise en place, à partir du 1^{er} janvier 2025, d'un système de surveillance et de déclaration des effets hors CO₂ de l'aviation » (observation 3.4) ;

- 3° la disparition des mentions de la Commission nationale Climat et le risque y afférent d'une réduction de la coordination des autorités compétentes (observation 4.2).

L'accord à l'examen présente un équilibre entre la simplification et la coordination, mais il convient de rester vigilant à l'égard de son exécution.

Lotte Stoops expose que l'accord de coopération auquel il s'agit d'assentir s'inscrit dans le cadre du paquet « ajustement à l'objectif 55 » de la Commission européenne, qui prévoit notamment :

- la suppression progressive, d'ici 2026, des quotas d'émission gratuits pour l'aviation ;
- une surveillance renforcée de l'application de l'ETS aviation au sein de l'espace économique européen ; et
- la mise en œuvre du système CORSIA (*Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation*) pour les vols internationaux.

La responsabilité climatique du secteur aérien, dont la participation à l'effort de réduction des émissions de gaz à effet de serre était jusqu'à présent très réduite, s'en trouve renforcée.

L'accord de coopération à l'examen n'est pas purement technique mais présente une portée politique, en ce qu'il entérine cette évolution pour la Belgique. Le groupe de l'intervenante lui apporte en conséquence son plein soutien.

Isabelle Emmery souligne que la crise climatique s'intensifie. Face à cette urgence, il est de notre responsabilité collective de renforcer les instruments existants et de les adapter aux réalités actuelles et aux objectifs ambitieux de l'Union européenne dans le cadre du paquet « ajustement à l'objectif 55 ».

Le secteur aérien est l'un des principaux émetteurs de gaz à effet de serre et ses émissions croissent rapidement depuis deux décennies. Or, il est resté longtemps en marge des efforts collectifs de réduction des émissions. La révision du système des quotas, l'ETS aviation, vise à rendre cet outil plus efficace et à l'aligner sur les objectifs de neutralité carbone à l'horizon 2050.

L'accord de coopération à l'examen démontre que la collaboration entre les niveaux de pouvoir compétents en matière environnementale est non seulement possible, mais nécessaire et féconde, pour affronter le dérèglement

die bovendien noodzakelijk is. Als België wil, kan het met één stem spreken over een van de grootste uitdagingen van onze tijd.

Dit is echter slechts een van de vele instrumenten. We staan voor de fundamentele uitdaging om ons verplaatsingsmodel, en dan vooral de manier waarop we omgaan met luchtvervoer, anders in te vullen. We moeten een stap verder gaan en gedrag dat nefast is voor het klimaat, bestrijden. Zo moeten we komaf maken met het toenemende gebruik van privéjets en het groeiende aandeel van lagekostenluchtvaartmaatschappijen. De leiders van de Europese Unie zouden de regels die ze goedkeuren, op zichzelf moeten toepassen. Onlangs onthulde de pers namelijk dat hoge vertegenwoordigers een privéjet gebruikten voor een reis van amper 200 kilometer.

We moeten bij het voeren van dit debat ook oog blijven hebben voor sociale rechtvaardigheid. De klimaattransitie kan alleen slagen als ieder zijn eerlijk deel van de inspanningen levert. Het is niet langer aanvaardbaar dat de luchtvaartsector een voorkeursbehandeling geniet, terwijl andere sectoren (landbouw, industrie en gezinnen) grondig moeten bijsturen. De grootste vervuilers moeten meer bijdragen en de opname van de luchtvaartsector in het emissiehandelssysteem is een stap in de goede richting.

Het samenwerkingsakkoord is niet alleen technisch. Het maakt ook deel uit van een bredere beweging om onze samenlevingen ecologisch te transformeren. Door in te stemmen met het akkoord, stellen we een krachtige politieke daad en geven we het signaal dat we ons samen willen inzetten voor het klimaat, sociale rechtvaardigheid en onze toekomst.

Fouad Ahidar wijst erop dat, aangezien zijn fractie op dit moment geen klimaatexpert in huis heeft, hij het advies van zijn vrouw zal volgen die zegt dat, als hij twijfelt over de te volgen lijn in dergelijke aangelegenheden, hij de groenen moet volgen. (*Gelach*).

Oliver Rittweger de Moor stelt dat private multinationals op grond van het ETS-systeem voor de luchtvaart het recht kunnen kopen om te vervuilen en er daardoor niet aan zullen denken om zich structureel anders te gaan gedragen. Wat we nodig hebben, is geen handel in emissierechten, maar sterke, bindende regelgeving. De Corsia-compensatieregeling houdt in dat we hier mogen vervuilen als we elders maar een paar bomen planten. Onderzoek toont aan dat op die manier slechts 2% van de uitstoot daadwerkelijk wordt gecompenseerd. Vaak is het niet meer dan een publiciteitsstunt, terwijl het ecosysteem en de lokale bevolking het gelag betalen. Luchtvervoer wordt nog steeds sterk gesubsidieerd en er wordt niets gedaan om milieuvriendelijkere alternatieven te promoten. Het is goedkoper om met het vliegtuig naar Rome te reizen dan met de trein! Om de uitstoot van de luchtvaartsector aanzienlijk te verminderen, moeten we massaal investeren in internationaal spoorvervoer en korte vluchten, zoals die van miljardairs in hun privéjet, strikt beperken.

climatique. La Belgique, quand elle le veut, peut parler d'une seule voix face à l'un des principaux défis de notre temps.

Il ne s'agit toutefois que d'un outil parmi d'autres, l'enjeu fondamental étant la refonte de notre modèle de transports, en particulier de notre rapport au transport aérien. Il faut aller plus loin et lutter contre les comportements climaticides, dont le développement des jets privés ou des lignes *low cost*. Les dirigeants de l'Union européenne devraient d'ailleurs s'appliquer à eux-mêmes les règles qu'ils votent : la presse révélait récemment que de hauts représentants ont utilisé un jet privé pour accomplir un trajet d'à peine 200 kilomètres.

Ce débat doit toujours se mener avec le souci de la justice sociale : la transition climatique ne peut réussir que si les efforts sont équitablement répartis. Le traitement de faveur dont bénéficiait le secteur aérien n'est plus acceptable alors que d'autres secteurs (l'agriculture, l'industrie ou les ménages) doivent se réformer en profondeur. Les grands pollueurs doivent davantage être mis à contribution, et l'intégration du secteur aérien dans le système des quotas va dans ce sens.

L'accord de coopération n'est pas seulement technique ; il s'inscrit dans un mouvement plus vaste, celui de la transformation écologique de nos sociétés. Y assentir est donc un acte politique fort, le signe d'un engagement commun pour le climat, la justice sociale et notre avenir.

Fouad Ahidar signale que, son groupe ne disposant pas à ce stade d'expert dans les questions climatiques, il va suivre l'avis de sa femme, celle-ci lui ayant conseillé, en cas de doute sur la ligne à tenir dans ces matières, de « *suivre les écologistes* ». (*Rires*).

Oliver Rittweger de Moor est d'avis que le système ETS aviation permet à des multinationales privées d'acheter le droit de polluer, plutôt que de modifier structurellement leurs pratiques. Ce n'est pas d'un marché de quotas dont nous avons besoin, mais d'une régulation forte et contraignante. Quant au dispositif de compensation CORSIA, il revient à considérer qu'on peut polluer ici tant qu'on plante quelques arbres ailleurs. Les études prouvent que seuls 2 % des émissions sont véritablement compensées par ce biais. Il ne s'agit le plus souvent que d'effets d'annonce, au détriment de l'écosystème et des populations locales. Le transport aérien demeure largement subventionné et rien n'est fait pour promouvoir les alternatives plus écologiques. Il est moins cher d'aller à Rome en avion qu'en train ! Pour réduire significativement les émissions du secteur aérien, il faut investir massivement dans le transport ferroviaire international, limiter strictement les vols courts, notamment ceux des jets privés des milliardaires.

Aangezien het voorliggende samenwerkingsakkoord dat inefficiënte en onrechtvaardige systeem overneemt zonder de privileges van de luchtvaart ten opzichte van andere vervoerswijzen aan te pakken, zal de fractie van de spreker tegen het ontwerp stemmen.

Mathias Vanden Borre geeft aan geen opmerkingen te hebben. Vermits het om een instemmingsordonnantie gaat, biedt het volgens hem geen meerwaarde om over dit onderwerp te debatteren in het Brussels Parlement.

Mounir Laarissi merkt op dat het voorliggende samenwerkingsakkoord aansluit bij de Europese strategie voor een koolstofarm vervoer, waarop het traject is gegrondvest dat we moeten afleggen om de doelstellingen van het Klimaatakkoord van Parijs te bereiken. De afdeling Wetgeving verwijst in dat verband in haar advies naar volgende rechtspraak van het Grondwettelijk Hof: *“Te dezen zijn evenwel de bevoegdheden van de federale Staat en de gewesten door, enerzijds, de Europeesrechtelijke noodzaak dat er slechts één administrerende overheid mag zijn per vliegtuigexploitant en, anderzijds, de hoofdzakelijk gewestgrensoverschrijdende aard van de door in een gewest landende of opstijgende vliegtuigen veroorzaakte emissies tijdens hun volledige vlucht, dermate verweven dat ze niet dan in onderlinge samenwerking kunnen worden uitgeoefend.”* We hebben in het licht van de klimaaturgentie geen tijd te verliezen en dus is het nodig om het voorliggende ontwerp van ordonnantie te steunen. Toch wenst het parlamentslid zich ervan te vergewissen of er gevolg werd gegeven aan de opmerkingen 3.3 en 4.2 van de Raad van State, waarover Ariane de Lobkowicz het eerder had. Indien niet, hoe komt dat?

Zakia Khattabi wil, net zoals Ariane de Lobkowicz en Mounir Laarissi, even stilstaan bij de opmerking dat er slechts één administrerende overheid mag zijn. In hoeverre weerspiegelt het voorliggende samenwerkingsakkoord het federale voornemen om die verantwoordelijkheid volledig door te schuiven naar de gewesten, zoals recent werd aangekondigd door de eerste minister?

Kalvin Soiresse Njall zegt dat de klimaatverstoring een negatieve invloed heeft op het dagelijkse leven van de bevolking. Zij heeft gevolgen voor het milieu, de biodiversiteit en de gezondheid, maar ook op sociaal vlak. De inspanningen moeten dus eerlijk worden verdeeld. Het is dan ook een goede zaak om de luchtvaartsector op te nemen in het ETS-systeem ondanks de kritiek waaraan het onderhevig is. Het principe 'de vervuiler betaalt' dient van toepassing te zijn. De spreker vindt het, net als Oliver Rittweger de Moor, niet normaal dat sommige verplaatsingen goedkoper zijn met het vliegtuig dan met de trein. Op federaal niveau heeft zijn partij er tijdens de vorige zittingsperiode voor gepleit om meer te investeren in het spoorvervoer.

Jonathan de Patoul vindt dat we ons, gezien de uitdagingen voor het milieu en de maatschappij, pragmatisch en 'eco-logisch' moeten opstellen: het oplossen van milieuproblemen

Dans la mesure où l'accord de coopération à l'examen transpose ce système inefficace et injuste, qui ne touche pas aux privilèges dont bénéficie l'aviation par rapport aux autres modes de transport, le groupe de l'intervenant votera contre le projet.

Mathias Vanden Borre indique ne pas avoir de remarque : s'agissant d'une ordonnance d'assentiment, des débats au sein du Parlement bruxellois ne présentent aucune plus-value.

Mounir Laarissi note que l'accord de coopération à l'examen s'inscrit dans le cadre de la stratégie européenne de décarbonation des transports, pierre angulaire de la trajectoire vers les objectifs de l'accord de Paris. Comme le rappelle la Cour constitutionnelle dans la jurisprudence citée dans son avis par la section de législation : *« les compétences de l'État fédéral et des régions sont devenues à ce point imbriquées, par suite, d'une part, de la nécessité en droit européen de n'avoir qu'une seule autorité responsable par exploitant d'aéronef et, d'autre part, de la nature principalement transrégionale des émissions causées pendant l'intégralité de leur vol par des aéronefs qui atterrissent dans une région ou qui en décollent, qu'elles ne peuvent plus être exercées que dans le cadre d'une coopération. »*. Dès lors, même si l'urgence climatique impose d'aller vite – et donc de soutenir le projet d'ordonnance –, le député souhaite néanmoins s'assurer que les observations 3.3 et 4.2 du Conseil d'État, déjà évoquées par Ariane de Lobkowicz, ont été suivies et, si non, pourquoi elles ne l'ont pas été.

Zakia Khattabi revient sur la question de l'autorité unique, déjà abordée par Ariane de Lobkowicz et Mounir Laarissi : dans quelle mesure l'accord de coopération à l'examen traduit-il la volonté fédérale, récemment annoncée par le Premier ministre, de se défaire intégralement de cette responsabilité sur les Régions ?

Kalvin Soiresse Njall déclare que le dérèglement climatique a une incidence négative sur la vie quotidienne des citoyens : il a des effets sur l'environnement, la biodiversité, la santé, mais aussi au niveau social. Les efforts doivent donc être équitablement répartis. Aussi l'intégration du secteur aérien dans le système ETS, pour critiquable qu'il soit, est une bonne chose : le principe du pollueur-payeur doit s'appliquer. L'orateur pense, comme Oliver Rittweger de Moor, qu'il n'est pas normal que certains trajets soient moins onéreux en avion qu'en train. Au niveau fédéral, son parti a plaidé sous la législature précédente pour un renforcement des investissements dans le rail.

Jonathan de Patoul estime, vu les défis environnementaux et sociétaux, qu'il faut se montrer pragmatiques et « éco-logiques » : régler les problématiques environnementales

en het oplossen van maatschappelijke problemen gaan hand in hand. In die gedachtegang zal zijn fractie de voorliggende tekst steunen.

Antwoorden

De minister legt uit dat de Nationale Klimaatcommissie als overlegorgaan van de drie gewesten en de federale overheid de opmerkingen van de Raad van State onder de loep heeft genomen. In samenspraak werd beslist om de memorie van toelichting aan te passen en er de antwoorden op de formuleerde opmerkingen in te verwerken.

Er is slechts één administrerende overheid per luchthavenexploitant, namelijk het gewest waar die gevestigd is. Zowel Wallonië (voor de luchthavens van Luik en Charleroi) als Vlaanderen (voor de luchthavens van Antwerpen en Zaventem) moeten zich dus onder het toezicht van hun respectieve parlement houden aan alle bepalingen van het ETS-systeem voor de luchtvaart.

Corsia is een wereldwijde overeenkomst (al hebben niet alle landen die ondertekend) die tot doel heeft om de uitstoot van de luchtvaartsector op vrijwillige basis te stabiliseren op het niveau van 2019. Dat komt dus neer op de beperkte ambitie om de uitstoot van de sector niet te laten toenemen. Daarbij bestaat de mogelijkheid om, zoals Oliver Rittweger de Moor aangaf, rechten te kopen die voortvloeien uit koolstofputprojecten. Het is allemaal nogal vaag. Het samenwerkingsakkoord dat voorligt ter bespreking, heeft evenwel betrekking op het ETS-systeem voor de luchtvaart, dat van een heel ander gehalte is. Het stelt namelijk de stevige doelstelling voorop om de uitstoot terug te dringen door de toegestane maximumwaarden jaarlijks te verlagen, zodat de prijs van CO₂ op de emissierechtenmarkt stijgt en de uitstoot ervan steeds duurder wordt. Zal dat prijssignaalmechanisme effect hebben? De spreker is er niet zo zeker van: de luchtvaartsector stoot zeer veel koolstof uit en wil blijven groeien (daarin gesteund door Vlaanderen en Wallonië, die erop aansturen om de activiteit van hun luchthavens uit te breiden, aangezien zij die beschouwen als de motor van hun economische groei), terwijl er geen technologische oplossing voorhanden is om de sector koolstofarm te maken.

implique de régler les problématiques sociétales. C'est dans cet esprit que son groupe soutiendra le présent texte.

Réponses

Le ministre explique que les observations du Conseil d'État ont été examinées par la Commission nationale Climat, instance de concertation entre les trois Régions et l'autorité fédérale. Il a été décidé de manière concertée de modifier l'exposé des motifs pour y intégrer les réponses à ces observations.

Les exploitants des aéroports n'ont bien qu'une seule autorité responsable : la Région sur le territoire de laquelle il sont installés. L'ensemble des dispositions du système ETS aviation devront donc être respectées par la Wallonie (pour les aéroports de Liège et de Charleroi) et la Flandre (pour ceux d'Anvers et de Zaventem), sous le contrôle de leur parlement respectif.

Le système CORSIA est un accord au niveau mondial (mais tous les pays n'y ont pas souscrit) qui vise à stabiliser, sur une base volontaire, les émissions du secteur aérien à leur niveau de 2019 – c'est-à-dire l'ambition faible de ne pas augmenter les émissions du secteur – avec, comme l'a dit Oliver Rittweger de Moor, la possibilité d'acheter des droits découlant de projets de puits de carbone. Le tout est assez nébuleux. L'accord de coopération à l'examen concerne quant à lui le système ETS aviation, qui est d'un tout autre niveau : il vise l'ambition forte d'une réduction des émissions, via une réduction annuelle des plafonds autorisés, de sorte que le prix du CO₂ sur le marché des quotas augmente et qu'il devienne de plus en plus cher d'en émettre. Ce mécanisme de signal-prix va-t-il fonctionner ? L'orateur n'en est pas certain : le secteur aérien est très émetteur, il désire poursuivre son expansion (avec le soutien de la Flandre et de la Wallonie, qui plaident en faveur d'une augmentation de l'activité de leurs aéroports, conçus comme des moteurs de leur développement économique) et, en l'absence de solution technologique, personne ne sait comment le décarboner.

III. Artikelsgewijze bespreking
en stemmingen

Artikelen 1 en 2

Deze artikelen lokken geen enkele commentaar uit.

Stemmingen

Artikel 1 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

Artikel 2 wordt aangenomen met 11 stemmen tegen 3.

IV. Stemming over het geheel
van het ontwerp van ordonnantie

Het geheel van het ontwerp van ordonnantie wordt aangenomen met 11 stemmen tegen 3.

Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteurs voor het opstellen van het verslag.

De rapporteurs	De voorzitter van de vergadering
Mounir Laarissi	Aurélie Czekalski
Isabelle Emmery	

III. Discussion des articles
et votes

Articles 1^{er} et 2

Ces articles ne suscitent aucun commentaires.

Votes

L'article 1^{er} est adopté à l'unanimité des 14 membres présents.

L'article 2 est adopté par 11 voix contre 3.

IV. Vote sur l'ensemble
du projet d'ordonnance

L'ensemble du projet d'ordonnance est adopté par 11 voix contre 3

Confiance est faite aux rapporteurs pour la rédaction du rapport.

Les rapporteurs	La présidente de séance
Mounir Laarissi	Aurélie Czekalski
Isabelle Emmery	