

COMMISSION DE LA MOBILITE,  
DES ENTREPRISES PUBLIQUES  
ET DES INSTITUTIONS  
FEDERALES

du

MARDI 18 JANVIER 2022

Après-midi

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,  
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN  
FEDERALE INSTELLINGEN

van

DINSDAG 18 JANUARI 2022

Namiddag

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.18 uur en voorgezeten door de heer Jef Van den Bergh.

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 18 et présidée par M. Jef Van den Bergh.

*Les textes figurant en italique dans le Compte rendu intégral n'ont pas été prononcés et sont la reproduction exacte des textes déposés par les auteurs.*

*De teksten die in cursief zijn opgenomen in het Integraal Verslag werden niet uitgesproken en steunen uitsluitend op de tekst die de spreker heeft ingediend.*

**01** Questions jointes de

- Mélissa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les vols sans passagers prévus par Brussels Airlines" (55023742C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les vols à vide opérés par des compagnies aériennes" (55023830C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les vols fantômes de Brussels Airlines" (55023903C)
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les vols d'avions à vide" (55023924C)
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les vols à vide" (55023989C)
- Sophie Rohonyi à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La modification de la réglementation européenne en matière de slots" (55024080C)

**01** Samengevoegde vragen van

- Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spookvluchten van Brussels Airlines" (55023742C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De door luchtvaartmaatschappijen uitgevoerde lege

**vluchten" (55023830C)**

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spookvluchten van Brussels Airlines" (55023903C)
- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Spookvluchten" (55023924C)
- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spookvluchten" (55023989C)
- Sophie Rohonyi aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De wijziging van de Europese regelgeving betreffende de slots" (55024080C)

**01.01** Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, er zijn luchtvaartmaatschappijen die dreigen hun slots te verliezen. Dat komt door de Europese regelgeving. Europa heeft hieromtrent een regeling waarbij 80 % van de slots moet worden benut. In 2021 is dat veranderd naar 50 %, als ik het goed begrepen heb.

En wat zien we nu? Die regelgeving heeft een pervers systeem in werking gezet, waardoor er vluchten, bijvoorbeeld van Brussel naar Barcelona, vertrekken zonder passagiers. Vanuit ecologisch standpunt blijkt dat zo'n vlucht naar Barcelona 60 ton CO<sub>2</sub> uitstoot. Als je dat maal 3.000 doet, kom je aan een nutteloze CO<sub>2</sub>-uitstoot 180.000 ton. Dat is niet min.

Dit debat gaat er natuurlijk over dat men niet-rendabele vluchten moet blijven uitvoeren om de slots te behouden. Dat is het hele punt. Als de luchtvaartmaatschappijen weten dat ze hun slots kunnen behouden, zou er geen probleem zijn. We zien nu dat mensen als Michael O'Leary van Ryanair, die daar als eerste kritiek op gaf en de slots wilde vrijgeven voor iedereen, nu zelf vooral die concurrentie wil blijven organiseren. Bovendien verwijt hij dat luchtvaartmaatschappijen

te veel geld krijgen van de overheden, terwijl ze zelf ook geld krijgen. De hele situatie is dus nogal absurd.

Wat is het standpunt van de federale regering over die Europese regelgeving? Is die 50 %-regeling te hoog gegrepen, of wat vindt u daarvan? Volgens sectororganisatie ACI Europe is er geen enkele noodzaak om via spookvluchten slots te behouden. Zelfs als die 50 % niet haalbaar is, is er een uitzondering mogelijk. Die uitzonderingsregeling kan worden aangevraagd als er vluchten niet rendabel zijn vanwege reisverboden en beperkingen, zowel verplichte quarantaines als isolaties? Klopt deze stelling van ACI?

Doet Brussels Airlines een beroep op die uitzonderingsregel?

Waarom wordt daar een vliegtaks tegenovergesteld als men wel mag rondvliegen met vliegtuigen zonder dat er mensen in zitten? Is dat niet een beetje absurd?

**01.02** **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Monsieur le président, monsieur le ministre, pour conserver ses créneaux horaires, Lufthansa a annoncé qu'elle allait devoir effectuer 18 000 vols sans passagers. Au niveau de Brussels Airlines, il a été question de 3 000 vols quasi vides cette saison. Cette situation est due à la réglementation européenne qui prévoit que les *slots* ne peuvent être conservés d'année en année par les compagnies aériennes qu'à condition d'en utiliser au moins 80 %. Avec la pandémie, cette proportion a été revue à la baisse, à 50 %.

Vous vous êtes positionné à cet égard, et nous avons pris connaissance de votre position dans la presse. Par ailleurs, vous avez récemment interpellé la Commission européenne - compétente sur le sujet - afin de repenser les règles sur ces créneaux, notamment dans la logique environnementale, puisqu'on peut s'interroger sur le sens de faire voler des avions à vide, avions qui ont des répercussions conséquentes en ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre.

Quelle solution préconisez-vous au-delà du courrier adressé à la Commission européenne? Avez-vous déjà reçu une réponse officielle? Dans l'affirmative, pouvez-vous nous la communiquer? Pouvez-vous confirmer les propos que nous avons pu lire à cet égard dans la presse?

En cas de résistance de la part de la Commission

européenne, envisagez-vous de sensibiliser vos homologues européens sur le sujet, pour aller contre des positions qui, jusqu'ici, étaient plutôt conservatrices par rapport au système existant, et contre sa mise en place qui, comme vous l'avez déjà dit dans la presse, constitue une aberration environnementale?

Je vous remercie d'avance pour vos réponses.

**01.03** **Mélissa Hanus** (PS): Monsieur le ministre, comme l'ont dit mes collègues, nous apprenions il y a quelques jours que la compagnie aérienne Lufthansa prévoyait de réaliser environ 18 000 vols sans passagers cet hiver, dont 3 000 seraient pris en charge par Brussels Airlines, et ce, tandis que le secteur aérien est responsable de 3,5 % des émissions de gaz à effet de serre de l'Union européenne et que plusieurs initiatives ont été lancées ces derniers mois en vue de réduire ces émissions.

Plusieurs éléments ont été évoqués pour expliquer cette situation. Premièrement, la réglementation européenne imposerait aux compagnies aériennes d'assurer 50 % de leurs créneaux d'atterrissage et de décollage pour ne pas les perdre l'année suivante - un taux allégué de 30 % en février 2021 en raison de la crise covid. Deuxièmement, en raison d'une chute des réservations liée à la propagation du variant Omicron et aux mesures de lutte contre la propagation du virus, Lufthansa prévoit d'annuler 33 000 vols d'ici à la fin du mois de mars 2022.

Monsieur le ministre, pouvons-nous avoir votre retour à ce propos? Nous savons que vous avez adressé un courrier à la Commissaire européenne aux Transports et relayé la demande de Brussels Airlines de réviser la réglementation européenne. Une réponse de la Commission européenne est-elle parvenue au gouvernement? Le cas échéant, pouvons-nous obtenir des informations à ce sujet?

En outre, cette situation peut être notamment expliquée par l'impact financier de la crise du covid-19 sur une partie du secteur aérien.

Nous savons que la Commission européenne travaille à accélérer la révision du système d'allocation de quotas à titre gratuit des émissions de gaz à effet de serre pour ce secteur, chose dont nous pouvons bien entendu nous réjouir.

Pouvons-nous être informés de l'état d'avancement des négociations portant sur les propositions de la Commission y afférent?

L'impact de la crise sanitaire sur certaines compagnies aériennes influe-t-il sur la réalisation des ambitions affichées?

**01.04 Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, we zitten midden in een enorme klimaatcrisis. Het is onvoorstelbaar dat we door achterhaalde Europese regelgeving vliegtuigmaatschappijen ertoe aanzetten met lege vliegtuigen rond te vliegen. De collega's gaven de cijfers reeds. Ik ben zeer blij dat u heel snel aan de alarmbel trok en de Europese Commissaris voor Mobiliteit aanschreef.

Ook bij het begin van de coronapandemie kenden we deze problematiek. Ik heb daarover toen een vraag gesteld aan uw voorganger. Destijds trok de Europese Commissie de slotregels in en stelde ze uiteindelijk bij. Nu komt het fenomeen echter opnieuw voor.

Kreeg u reeds antwoord van de Europese Commissaris? Zo ja, wat was haar reactie?

Welk beleid passen de Belgische luchthavens toe met betrekking tot *justified non-use of slots*? Zult u hen erop wijzen dat het goed is een soepel gebruik van deze maatregelen toe te staan gedurende de coronapandemie?

**01.05 Frank Troosters** (VB): *Mijnheer de minister, ter preventie van hun start- en landingsrechten voeren luchtvaartmaatschappijen vluchten uit zonder passagiers. Zo voerde men bij de Lufthansa Groep deze winter 18.000 nutteloze vluchten uit, waarvan 3.000 bij Brussels Airlines. Indien luchtvaartmaatschappijen geen 50 procent van hun slots gebruiken riskeren ze die kwijt te spelen.*

*De federale regering stuurde via minister van Mobiliteit G. Gilkinet een brief over de onzinnige en luchtvervuilende situatie aan de Europese Commissie.*

*Heeft de minister al een antwoord ontvangen van de Europese instanties op zijn brief?*

*Zo ja, wat was de inhoud? Welke maatregelen zullen genomen worden?*

*Heeft de minister inzake het probleem van de lege passagiersvluchten overleg gehad met de luchtvaartsector? Zo ja, waar, wanneer, met wie en met welk resultaat? Zo neen, waarom niet en zal de minister alsnog overleg organiseren?*

*Welke initiatieven zal de minister nemen bij het*

*uitblijven van Europese actie/maatregelen?*

**01.06 Sophie Rohonyi** (DéFI): Monsieur le président, monsieur le ministre, permettez-moi, tout d'abord, de vous présenter mes meilleurs vœux.

À l'instar de mes collègues, je souhaite rebondir sur cette actualité. En effet, la réglementation européenne fixe la règle de 80 % de vols à effectuer pour qu'une compagnie aérienne puisse conserver ce qu'on appelle des slots, à savoir des créneaux horaires qui déterminent le droit pour une compagnie aérienne de faire décoller ou atterrir un avion dans un aéroport. Cette réglementation est inspirée par le principe de libre concurrence, mais elle pose clairement question à l'heure de la pandémie et, en particulier, du dérèglement climatique. Nous serons tous d'accord pour dire que faire voler des avions à vide constitue, aujourd'hui, une véritable absurdité. On consomme du kérosène et on produit, par la même occasion, du CO<sub>2</sub> sans transporter de passagers.

On se souviendra que, lors de la première vague de l'épidémie de coronavirus, les compagnies aériennes européennes avaient été confrontées à une réduction significative du nombre de passagers et de leurs activités. À cette occasion, la Commission européenne avait abaissé à 50 % des vols le seuil à atteindre pour qu'une compagnie conserve ses créneaux horaires. Le taux était de 64 % cet été.

Il me revient, monsieur le ministre, que vous vous êtes adressé à la Commission européenne afin de permettre un assouplissement de ladite règle pendant une période déterminée. Toutefois, il y a quatre jours à peine, elle a fait savoir qu'elle refusait purement et simplement ce débat estimant que "les règles en vigueur sont assez souples et que les dérogations pour éviter de faire voler des avions à vide sont suffisantes".

Monsieur le ministre, que comptez-vous répondre à la Commission européenne? Une concertation est-elle organisée avec vos homologues européens, en particulier avec le ministre allemand de la Mobilité, vu la plainte déposée par Lufthansa, en vue de formuler des propositions à la Commission européenne avec pour objectif d'obtenir des assouplissements de cette réglementation européenne en matière de slots? Entendez-vous rendre plus compétitif le transport de passagers par train, au regard des vols *low cost* qui constituent une part non négligeable des gaz à effet de serre? Dans l'affirmative,

comment?

**01.07** **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur le président, à mon tour, je présente mes meilleurs vœux aux membres de cette commission. J'espère que nous aurons des débats passionnants et constructifs au cours de cette année 2022. Les questions qui viennent d'être posées sont tout à fait intéressantes.

Ik dank u voor de vragen over dit onderwerp dat erg belangrijk is voor me, namelijk de economische, ecologische en sociale gevolgen van de luchtvaartsector.

Comme vous l'avez très bien expliqué, les règles européennes actuelles imposent aux compagnies aériennes de réaliser un certain pourcentage de vols afin de conserver leurs créneaux de décollages et d'atterrissages, ce qu'on appelle leurs slots, du moins dans les aéroports qui sont coordonnés car tous ne le sont pas. Il s'agit des principaux aéroports européens.

En raison de la pandémie et de la baisse de la demande, il est particulièrement difficile pour les compagnies aériennes de répondre à ces conditions, sauf à réaliser des vols inutiles, vides ou plus souvent imparfaitement remplis, ce qui serait un non-sens sur le plan économique et environnemental. Je pense que vous partagez mon point de vue.

C'est la raison pour laquelle j'ai écrit, dès le 20 juillet dernier, à la Commission avec mes collègues maltais et grec pour demander une adaptation à la baisse de ces règles. La Commission a alors répondu positivement à cette première démarche. Suite à celle-ci, le taux d'utilisation minimum des slots a été réduit à 50 %, alors qu'il est de 80 % en temps normal.

Cependant, se basant sur des prévisions très optimistes en matière de reprise de l'activité aérienne, la Commission a proposé, au mois de novembre, de relever à 65 %, à partir de l'été prochain, ce taux de vols à assurer pour conserver les créneaux dans les aéroports coordonnés.

Cela inquiète fort légitimement plusieurs compagnies aériennes qui souhaitent davantage de flexibilité pour pouvoir réagir à des vagues épidémiques qui entraînent une forte baisse des réservations de vols, en fonction des différents variants, ou des règles d'application dans les États de décollage ou d'atterrissage.

Verschillende luchtvaartmaatschappijen hebben bijgevolg aangekondigd dat zij lege, of zo goed als lege vluchten zouden uitvoeren om hun slot te kunnen behouden. Voor Lufthansa zou dit niet minder dan 8.000 lege, of zo goed als lege vluchten betekenen en voor Brussels Airlines niet minder dan 3.000 lege, of zo goed als lege vluchten, aldus de woordvoerders van de twee luchtvaartmaatschappijen.

Outre l'aberration environnementale que cela engendre, cette situation génère également une forme de concurrence déloyale entre les compagnies aériennes utilisant les aéroports coordonnés et celles utilisant de plus petites plates-formes aéroportuaires pour lesquelles il n'existe pas d'obligation d'un pourcentage minimum d'utilisation.

Il y a donc là un triple problème: un non-sens environnemental avec de fortes émissions de CO<sub>2</sub> pour rien, un non-sens économique avec un gaspillage d'argent pour les compagnies qui souffrent déjà fortement et un problème social avec cette concurrence déloyale par rapport aux compagnies dites *low cost* qui utilisent des aéroports non soumis à la législation.

La Commission européenne a le pouvoir de fixer un seuil d'utilisation approprié via des "actes délégués". C'est pourquoi, le 3 janvier 2022, j'ai réécrit à la Commissaire européenne aux Transports, Mme Valean, afin de lui demander de revoir ces règles et, plus précisément, pour lui demander que le seuil d'utilisation obligatoire des *slots* soit à nouveau diminué et que de nouvelles possibilités de dérogation soient instaurées, à tout le moins pour la saison d'hiver jusqu'à l'été 2022 et jusqu'à ce qu'une sortie de crise liée au coronavirus puisse être confirmée ou que de nouvelles règles soient d'application en fonction de la nouvelle normalité.

La Commission européenne m'a répondu assez rapidement, le 12 janvier 2022. La Commissaire dit partager pleinement mon point de vue, et le vôtre aussi, selon lequel toute opération massive de vols à vide représenterait une absurdité environnementale en nette contradiction avec nos objectifs climatiques, avec les objectifs européens et belges en matière climatique. Cependant, selon la Commission, il existe suffisamment de souplesse et de dérogations dans ces règles pour éviter des vols à vide.

Si on peut reconnaître que la Commission a fait preuve de souplesse en diminuant le taux minimum d'utilisation des *slots* et que les

compagnies européennes utilisent déjà les dérogations, la réalité est quand même un peu différente.

Vandaag de dag bestaan er inderdaad grote verschillen tussen de bestemmingen, afhankelijk van de epidemiologische situatie in elk land. In sommige landen zoals België vliegen luchtvaartmaatschappijen dan ook met zeer weinig passagiers aan boord in plaats van hun slots te optimaliseren. Dat gebeurt steeds met de bedoeling om hun slots niet te verliezen. Het resulteert in zeer hoge koolstofkosten per passagier, hetgeen onverenigbaar is met onze milieudoelstellingen.

C'est pourquoi, en tant que ministre de la Mobilité, je vais poursuivre les contacts pour que la Commission européenne mette en place une solution structurelle qui laisse la place à plus de flexibilité.

Cette solution pourrait être, par exemple, de conserver un socle commun de *slots* à utiliser en situation sanitaire normale mais de pouvoir réagir rapidement face à un nouvel épisode épidémique ou à toute autre circonstance exceptionnelle.

Bovendien moet er snel een moratorium ingesteld worden tijdens dit soort golven om de vermelde veroordeling te neutraliseren. Parallel daarmee moet een systeem van monitoring een herevaluatie van de situatie toelaten, met als doel de opheffing van het moratorium, als dat van toepassing zou zijn.

Plusieurs pays ont exprimé leur intérêt par rapport à notre demande. J'ai envoyé à mes collègues le courrier que j'ai adressé à la Commission. Il a suscité des réactions et du soutien. Des consultations entre mon cabinet et la Commission européenne sont prévues dans les tous prochains jours, ce vendredi plus précisément, pour poursuivre le dialogue. Nous ne devons pas enfermer l'aviation dans des règles rigides du passé. En tant que ministre de la Mobilité, je veux œuvrer à une aviation résolument tournée vers l'avenir, qui soit plus respectueuse de l'environnement et des droits des travailleurs, et je veux aussi, comme vous le savez, madame Rohonyi, développer des alternatives, notamment des trains internationaux et des trains de nuit.

À propos de l'environnement et des droits des travailleurs, madame Hanus, en ce qui concerne les quotas d'émission de gaz à effet de serre, le système dit ETS, aucune information ne nous

permet de conclure à ce stade à un quelconque impact de la crise sanitaire sur ce projet, que ce soit quant à ses ambitions ou quant à sa date d'application.

Je suis tout à fait conscient du rôle de l'ETS dans l'architecture Climat et de la nécessité de le renforcer. J'accueille favorablement les dispositions relatives au secteur de l'aviation et à l'inclusion du secteur maritime dans l'ETS. Selon les indications de la présidence française, depuis le 1<sup>er</sup> janvier, les travaux en la matière reprendront dans le cadre du groupe de travail Environnement au sein du Conseil du 27 janvier prochain. Divers points seront abordés dans le cadre des discussions sur le système d'échange de quotas d'émission pour l'aviation, notamment le plafond et le facteur de réduction linéaire, la suppression progressive des allocations gratuites, ou l'utilisation des agrocarburants et des carburants synthétiques.

Vous ne devez pas douter du fait que je continuerai à porter, comme je l'ai fait depuis mon entrée en fonction, de type de sujet à l'ordre du jour des Conseils européens auxquels je participe tous les six mois, afin de faire progresser les pratiques en la matière. Vos réactions quasi unanimes m'encouragent à poursuivre dans cette direction.

**01.08** **Mélissa Hanus** (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. Il est vrai que ce chiffre sera pour moi le chiffre de ce début d'année: 3 000 vols à vide se profilent. C'est pour le moins un nombre aberrant! Au vu de nos ambitions en termes de transition environnementale, je pense qu'il faut agir.

Vous avez donné des éléments de réponse qui nous permettent d'avoir un cadre et un retour de vos échanges avec la Commission européenne. Peu importe la théorie juridique, l'administration doit être en mesure de contrôler si des vols à vide auront lieu ou ont peut-être déjà eu lieu et nous en informer.

Pour la suite, sans aucun doute, nous devons par notre impulsion revoir la logique de la réglementation européenne qui incite finalement à toujours plus d'avions dans le ciel. Vous l'avez citée dans votre réponse, la question du transport ferroviaire international, à l'instar du train de nuit qui fait son grand retour dans notre pays et à l'échelle internationale, est bien sûr une solution que le groupe PS avance.

Si par la suite, on pouvait avoir un retour sur les

réponses obtenues concernant les vols à vide ou non et leur nombre, je pense que cela intéresserait hautement les membres de cette commission.

**01.09** **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, u hebt een heel uitgebreid antwoord gegeven. Ik begrijp natuurlijk dat de tijd relatief kort is geweest. Er was een brief op 3 januari 2022 en een antwoord op 12 januari 2022. Wij zijn niet veel later. U hebt niettemin een aantal zaken geschetst van het drievoudige probleem: op milieuvlak, op economisch vlak en ook op het vlak van de dreigende concurrentie.

Dat is allemaal heel terecht alsook dat de dialoog wordt gevoerd. Heel terecht zijn ook een aantal elementen, zoals snel reageren en moratoria monitoren. Daaraan hebben de betrokkenen op dit moment echter niks.

Ik wil echt aandringen op het verhoogd opvoeren van de dialoog, om tot snelle, concrete maatregelen te komen. Waaraan de luchtvaartsector nu nood heeft, zijn geen ellenlange dialogen en analyses maar concrete, effectieve, flexibele maatregelen. Dat is wat nodig is voor een sector die het al moeilijk genoeg heeft.

Ik wil oproepen om er alles aan te doen om dat te bewerkstelligen.

**01.10** **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, wij moeten inderdaad snel reageren. Het klopt dat een groot deel van de problematiek zal moeten worden opgelost op Europees niveau. In het andere geval zal de concurrentie worden georganiseerd tussen de verschillende landen.

Ik ben in de jaren tachtig op de luchthaven begonnen. Toen was het probleem van de slots er niet omdat toen veel meer gereguleerd was. De hele liberalisering golf in de sector zorgt ervoor dat een en ander nu veel moeilijker is, met een groot gevaar dat u zelf ook aangeeft, namelijk dat de Ryanairs van deze wereld de markt willen overnemen, dat zij minder moeten betalen en meer geld hebben.

Net dat is niet de evolutie die wij willen volgen. Ten eerste, de arbeids- en loonvoorwaarden zijn heel slecht. Ten tweede, zij zorgen voor een neerwaartse spiraal voor de werknemers maar ook voor het ecologische aspect.

Wij zijn van mening dat moet worden voortgewerkt aan het alternatief, namelijk de nachttrein,

internationale treinen en treinen naar de luchthaven.

Er zou op Europees vlak echter een regeling moeten komen rond de slots zodat er geen oneerlijke concurrentie komt tussen de verschillende luchtvaartmaatschappijen.

**01.11** **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. Elles nous permettent de constater que la Belgique a pris le leadership dans la contestation des règles depuis plusieurs mois. On voit que vous êtes proactif dans ce dossier.

Nous sommes dans une bataille de points de vue avec la Commission. Il est interpellant de constater qu'après l'année européenne du rail, on se dirige vers l'année européenne du CO<sub>2</sub>, sans révision drastique adaptée à la gestion de la situation sanitaire. Je vous soutiens totalement dans vos initiatives vis-à-vis de vos collègues européens.

Nous continuons également à plaider pour un changement de modèle de l'avion vers le train. C'est indispensable. On parle de concurrence au sein du secteur aérien mais il y a aussi la concurrence entre l'avion et le train. À ce sujet, il est important de mettre fin aux avantages concurrentiels déloyaux du secteur de l'aviation vis-à-vis du train, ce à quoi le gouvernement s'est engagé.

**01.12** **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, het verheugt mij te vernemen dat u onmiddellijk partners hebt gezocht, en ook gevonden, om de boodschap te brengen dat lege of bijna lege vluchten over Europa te laten vliegen, alleen maar om te voldoen aan absurde regels, kortzichtig en onzinnig is. In de klimaatcrisis is Europa een belangrijke partner om kort op de bal te spelen. Het is goed dat de Commissaris snel reageerde, hoewel haar antwoord wat teleurstellend is. Ik ben blij dat u verder zult aandringen op een structurele oplossing zodat we die zogenaamde spookvluchten een halt kunnen toeroepen. Ik ben het ook eens met de collega's die erop wijzen dat naast het aanpassen van de regels en het er voor zorgen dat de spookvluchten verdwijnen, er Europees ook werk gemaakt moet worden van alternatieven zoals internationale treinen. Dat is de beste manier om de Europese grenzen te doen vervagen en ervoor te zorgen dat er valabele alternatieven zijn binnen Europa.

**01.13** **Sophie Rohonyi** (DéFI): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse