



Fiche 13: Luchtvaart heropstarten in functie van de klimaatdoelstellingen

De coronacrisis zorgt voor een ongeziene luchtvaartcrash:

- Ongeveer 25 miljoen directe banen worden bedreigd in het wereldwijd luchtvervoer. Een enorm hoog percentage werknemers is momenteel (technisch) werkloos, en verschillende bedrijven uit de sector zullen deze eerste corona golf niet overleven. Werknemers vrezen ook op lange termijn voor hun toekomst.
- Ook verschillende Belgische bedrijven hebben nood aan steunmaatregelen. Onze grootste luchtvaartmaatschappij Brussel Airlines wacht nog steeds op een onzeker en weinig toekomstgericht reddingsplan.

Tegelijk merken we op dat:

- Een scenario 'back to normal' ervoor kan zorgen dat de luchtvaart maar liefst een vierde van het nog beschikbare uitstootbudget inneemt, in een 1,5% opwarmingsscenario 2050.
- Lagekostenmaatschappijen klaarstaan om de vluchtbewegingen van nationale luchtvaartmaatschappijen over te nemen.
- De Europese Unie ondertussen het verzoek van de luchtvaartsector steunt om hun vrijblijvende CO₂-doel 2030 te versoepelen wegens de crisis.
- Er bij de bevolking alleen maar draagvlak is voor een klimaatgerichte luchtvaartfiscaliteit, als gebruik en alternatieven mee in rekening worden genomen.

Maatregelen voor een eerlijke verduurzaming van de luchtvaart

1 Staatssteun koppelen aan klimaatmaatregelen

Het is niet te verantwoorden dat nogmaals een impuls wordt gegeven aan een sector die niet genoeg stappen zet in het bereiken van klimaatdoelstellingen. Staatssteun is uiteraard te verantwoorden door de zorgen over economie en arbeidsmarkt, maar kan niet voorbij aan steeds dwingendere klimaat- en werknemersbelangen. Indien er steun komt, moet die dus minstens gekoppeld worden aan voorwaarden zoals bepaald in de ACV congresskrachtlijnen:

Kerosine moet worden belast en er moet een btw op vliegtickets worden ingevoerd. Een Europees ingevoerde slimme vliegkilometerheffing moet worden ingevoerd, gekoppeld aan wereldwijde afspraken om de efficiëntie van het vliegverkeer sterk te vergroten. De mogelijkheden om het aantal vluchten en afgelegde miles te verlagen, moeten geoptimaliseerd worden. Nieuwe luchtvaarttechnologieën moeten versneld ingevoerd worden. De inkomsten ervan moeten geïnvesteerd worden in onder andere internationaal openbaar vervoer.

Eveneens kunnen luchthavens gehernationaliseerd worden, om op die manier het vliegverkeer beter te kunnen regisseren. De concurrentie tussen nationale en regionale luchthavens heeft immers een enorme impact op de ecologische voetafdruk en de werksituatie in de Belgische luchtvaartsector.

2 Europese Green Deal moet level playing field verzekeren

Belangrijk is hierbij dat er hierbij naar een Europees level playing field wordt gestreefd. Dit om te vermijden dat er prijs- en werkgelegenheidsconcurrentie komt, zonder de beoogde uitstootvermindering. De luchtvaart-aankondigingen van de Europese Green Deal zijn alvast een veelbelovende houvast. Wij verwachten dat er dus snel strengere Europese normering aangekondigd wordt met betrekking tot:

- 1) *Accijnzen op kerosine;*
- 2) *BTW op tickets;*
- 3) *Milieutaks op tickets;*
- 4) *Subsidies aan luchtvaartmaatschappijen en luchthavens;*
- 5) *Uitbreiding ETS-regeling intra-Europese vluchten;*
- 6) *Aantal airmiles en uitstoot per vlucht;*
- 7) *Incentives voor innovatie en verplichting schonere brandstoffen(mix).*

Dit level playing field moet uiteraard ook gelden voor de arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden in de toekomstige luchtvaartsector. Hier kan vandaag binnen Europa nog al te creatief mee worden omgesprongen.

3 Zonder alternatieven geen daling van het vliegvolume

Luchtvaart duurder maken zonder extra aanbod van alternatieven zal ons vlieggedrag nauwelijks veranderen. Zeker voor verplaatsingen binnen Europa, moet de capaciteit van internationaal treinverkeer (passagiers én cargo) veel sterker worden uitgebouwd en gefaciliteerd. Luchthavens kunnen omgevormd worden tot internationale transporthubs waar duurzaam vervoer en lange afstand vliegverkeer compatibel zijn.

4 De afbouw van de luchtvaartactiviteit moet rechtvaardig verlopen

Bijkomende kapitaalsparticipatie vanwege overheden mag niet leiden tot hogere dividenden, subsidie van onvermijdelijke ontslagen en slechtere arbeidsomstandigheden. Een klimaatvriendelijker aanbod en een betere kwaliteit van de arbeid in heel de sector moet het richtpunt zijn in de heropstartmaatregelen.

De voorgestelde fiscale inkomsten moeten op termijn worden geïnvesteerd in fondsen om luchtvaartwerknemers te helpen bij de transitie naar kwaliteitsvolle jobs in duurzamere (vervoer)sectoren. Daar zullen vele van hun specifieke vaardigheden ongetwijfeld zeer inzetbaar zijn.