



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BEKNOPT VERSLAG

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BIJZONDERE COMMISSIE "KLIMAAT EN
DUURZAME ONTWIKKELING"

COMMISSION SPÉCIALE "CLIMAT ET
DÉVELOPPEMENT DURABLE"

Woensdag

Mercredi

27-02-2019

27-02-2019

Voormiddag

Matin

Het Beknopt Verslag geeft een samenvatting van de debatten. Rechtzettingen kunnen schriftelijk meegedeeld worden vóór

04/03/2019, om 16 uur.

aan de dienst Vertaling BV-CRA

e-mail: vert.crabv.correcties@deKamer.be

Le Compte rendu analytique est un résumé des débats. Des rectifications peuvent être communiquées par écrit avant le

04/03/2019, à 16 heures.

au Service de Traduction du CRA-BV

e-mail: trad.crabv.corrections@laChambre.be

N-VA	<i>Nieuw-Vlaamse Alliantie</i>
PS	<i>Parti Socialiste</i>
MR	<i>Mouvement réformateur</i>
CD&V	<i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>
Open Vld sp.a	<i>Open Vlaamse Liberalen en Democraten socialistische partij anders</i>
Ecolo-Groen	<i>Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen</i>
cdH	<i>centre démocrate Humaniste</i>
VB	<i>Vlaams Belang</i>
DéFI	<i>Démocrate Fédéraliste Indépendant</i>
PTB-GO!	<i>Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture!</i>
Vuye&Wouters	<i>Vuye&Wouters</i>
PP	<i>Parti Populaire</i>

<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>		<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>	
DOC 54 0000/000	<i>Parlementair stuk van de 54^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>	DOC 54 0000/000	<i>Document parlementaire de la 54^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>
QRVA	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>	QRVA	<i>Questions et Réponses écrites</i>
CRIV	<i>Voorlopige versie van het Integraal Verslag</i>	CRIV	<i>Version provisoire du Compte Rendu Intégral</i>
CRABV	<i>Beknopt Verslag</i>	CRABV	<i>Compte Rendu Analytique</i>
CRIV	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)</i>	CRIV	<i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)</i>
PLEN	<i>Plenum</i>	PLEN	<i>Séance plénière</i>
COM	<i>Commissievergadering</i>	COM	<i>Réunion de commission</i>
MOT	<i>Moties tot besluit van interpellaties (op beige kleurig papier)</i>	MOT	<i>Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)</i>

<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i>	<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i>
<i>Bestellingen :</i>	<i>Commandes :</i>
<i>Natieplein 2</i>	<i>Place de la Nation 2</i>
<i>1008 Brussel</i>	<i>1008 Bruxelles</i>
<i>Tel. : 02/ 549 81 60</i>	<i>Tél. : 02/ 549 81 60</i>
<i>Fax : 02/549 82 74</i>	<i>Fax : 02/549 82 74</i>
<i>www.dekamer.be</i>	<i>www.lachambre.be</i>
<i>e-mail : publicaties@dekamer.be</i>	<i>e-mail : publications@lachambre.be</i>

INHOUD

Het klimaatbeleid - hoorzitting met:	1
- de minister van Energie, Leefmilieu en Duurzame Ontwikkeling;	1
- de heer Peter Wittoeck, diensthoofd, dienst Klimaatverandering, FOD Volksgezondheid, Leefmilieu en Veiligheid van de Voedselketen.	1

Sprekers: **Peter Wittoeck**, diensthoofd van de dienst Klimaatverandering, FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu, **Marie-Christine Marghem**, minister van Energie, Leefmilieu en Duurzame Ontwikkeling, **Marco Van Hees**, **Jean-Marc Nollet**

SOMMAIRE

La politique climatique – audition de:	1
- la ministre de l'Énergie, de l'Environnement et du Développement durable;	1
- M. Peter Wittoeck, chef du service Changements climatiques, SPF Santé Publique, Environnement et Sécurité de la Chaîne alimentaire.	1

Orateurs: **Peter Wittoeck**, chef du service Changements climatiques, SPF Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement, **Marie-Christine Marghem**, ministre de l'Énergie, de l'Environnement et du Développement durable, **Marco Van Hees**, **Jean-Marc Nollet**

BIJZONDERE COMMISSIE "KLIMAAT EN DUURZAME ONTWIKKELING"

van

WOENSDAG 27 FEBRUARI 2019

Voormiddag

COMMISSION SPÉCIALE "CLIMAT ET DÉVELOPPEMENT DURABLE"

du

MERCREDI 27 FÉVRIER 2019

Matin

De openbare commissievergadering wordt geopend om 10.06 uur en voorgezeten door de heer Bert Wollants.

01 Het klimaatbeleid - hoorzitting met:

- de minister van Energie, Leefmilieu en Duurzame Ontwikkeling;
- de heer Peter Wittoeck, diensthoofd, dienst Klimaatverandering, FOD Volksgezondheid, Leefmilieu en Veiligheid van de Voedselketen.

01.01 Peter Wittoeck (*Nederlands*): Ik zal een stand van zaken geven van het klimaatbeleid van de federale overheid en het daarna hebben over de perspectieven voor de komende maanden en jaren.

Naar aanleiding van de COP24 in het Poolse Katowice en het recente Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC)-rapport werd eens te meer duidelijk voor welke uitdaging we wereldwijd staan om de opwarming tot maximum 1,5 °C te beperken. Het IPCC ging in dat rapport in op de emissiereducties die noodzakelijk zijn om de klimaatopwarming tot 1,5 °C te beperken, enerzijds, én om ruim onder een opwarming met 2 °C te blijven in vergelijking met de situatie tijdens het pre-industriële tijdperk, anderzijds. In de klimaatakkoorden van Parijs werd er afgesproken dat die eerste doelstelling zou worden nagestreefd terwijl de tweede doelstelling verplicht werd opgelegd. In het IPCC-rapport wordt ook ingegaan op de impact van beide scenario's.

Om het eerste resultaat te halen moeten we tegen 2050 wereldwijd koolstofneutraal zijn. Dit betekent dat de emissie en de absorptie van broeikasgassen in balans moeten zijn. Om de opwarming beneden

La réunion publique de commission est ouverte à 10 h 06 par M. Bert Wollants, président.

01 La politique climatique – audition de:

- la ministre de l'Énergie, de l'Environnement et du Développement durable;
- M. Peter Wittoeck, chef du service Changements climatiques, SPF Santé Publique, Environnement et Sécurité de la Chaîne alimentaire.

01.01 Peter Wittoeck (*en néerlandais*): Je vous propose de dresser, dans un premier temps, l'état des lieux de la politique climatique du gouvernement fédéral avant de passer aux perspectives pour les mois et les années à venir.

Les défis que devra affronter la communauté internationale pour limiter le réchauffement de la planète à maximum 1,5 °C ont une nouvelle fois été confirmés par la COP24 organisée à Katowice en Pologne et par la publication récente du rapport du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC). Dans celui-ci, le GIEC s'étend sur les réductions d'émission nécessaires pour, d'une part, limiter le réchauffement du climat à 1,5 °C et, d'autre part, contenir le réchauffement largement en dessous de 2 °C, par comparaison avec l'ère préindustrielle. Il a été convenu dans le cadre de l'Accord de Paris que le premier objectif doit être réalisé si possible, tandis que le second est contraignant. Le rapport du GIEC évoque, en outre, l'impact des deux scénarios.

Pour atteindre le premier résultat, nous devons arriver à une neutralité carbone dans le monde entier en 2050, c'est-à-dire que les émissions et l'absorption des gaz à effet de serre devront

die 2 °C te houden moeten we die balans tegen 2075 realiseren. Op korte termijn – en dat is ook het tijdspad voor het Nationale Energie- en Klimaatplan – moeten de wereldwijde netto-emissies met 45 % naar beneden. De baseline is hier 2010. Het is bekend dat de *Nationally Determined Contributions* (NDC) van de klimaatakkoorden van Parijs ruim onvoldoende zijn om een van beide trajecten te realiseren. Als de kloof met de te halen doelstellingen niet wordt gedicht, evolueren we naar een opwarming van 3 °C, wat rampzalige gevolgen zal hebben. Er is dus nood aan ambitieuze doelstellingen en aan een snelle en sterke systeemtransitie in alle sectoren van de samenleving.

Het IPCC legt geen doelstellingen op, maar heeft wel geanalyseerd waar we heen moeten met onze emissies. Dat is een ambitieus plan en de tijd dringt. We weten al langer dat we, om die 1,5 °C te halen, een hele snelle en vérstrekkende transitie moeten doen in alle sectoren van de samenleving.

COP24 was een van de aandachtspunten want dat rapport moest de uitvoeringsregels van Parijs aannemen en een ambitieuze boodschap brengen, gebaseerd op de vaststellingen van het IPCC. Dat is niet gelukt door toedoen van de *usual suspects*, met name vier landen die dwars lagen. Dat betekent gelukkig ook dat 192 landen wél mee wilden.

Toch blijft de analyse in United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC)-verband het kader bij uitstek om te praten over de uitvoering van het verdrag van Parijs. Het is ook het kader om de NDC's voor te bereiden. Dat is vooral een verdienste van de Poolse voorzitter. De Poolse milieuminister zei al dat de beslissingen alleen bij consensus kunnen worden genomen, maar dat de COP24 toch kan dienen om alle partijen van de Overeenkomst van Parijs op te roepen hun NDC's te versterken.

Welke zijn nu de volgende stappen? We werken naar COP25 toe, waar vooral technische zaken zullen worden besproken. Het *rulebook* is nog niet volledig. Onder meer over de koolstofmarkt zijn we het niet eens geraakt.

De politieke aandacht zal verschuiven naar een aantal processen buiten UNFCCC, met als

s'équilibrer. Pour maintenir le réchauffement sous la barre des 2 °C, nous devons atteindre cet équilibre pour 2075. À court terme – il s'agit de la trajectoire retenue dans le Plan national Énergie-Climat – les émissions nettes doivent être réduites de 45 % dans le monde entier par rapport à 2010. Chacun sait que les CDN (contributions déterminées au niveau national) des accords de Paris seront largement insuffisantes pour réaliser l'un des deux trajets. Si nous ne résorbons pas l'écart avec les objectifs, nous évoluerons vers un réchauffement de 3 °C, ce qui aura des conséquences catastrophiques. Il est dès lors nécessaire de se fixer des objectifs ambitieux et de mettre en œuvre une transition systémique rapide et forte dans l'ensemble des secteurs de notre société.

Le GIEC n'impose aucun objectif. Toutefois, il a analysé la trajectoire que nous devons suivre pour nos émissions. Ce plan est ambitieux et il est urgent d'agir. Nous savons depuis longtemps que pour atteindre l'objectif de 1,5 °C, une transition très rapide et très large devra être opérée dans tous les secteurs de la société.

Ce rapport a été un des points importants examinés lors de la COP24, à savoir la COP qui devait adopter les règles d'application des accords de Paris et envoyer un message ambitieux basé sur les constatations du GIEC. Certains pays, à savoir toujours les quatre mêmes, ont freiné le processus et n'ont pas permis d'atteindre ce but. Fort heureusement, un rapide calcul permet de se rendre compte que 192 pays ont bel et bien souhaité souscrire à cette démarche.

Toutefois, la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) reste le cadre par excellence pour débattre de la mise en œuvre des accords de Paris. Il s'agit également du cadre adéquat pour préparer les CDN. C'est au président polonais que revient le mérite d'avoir enregistré des avancées en la matière. Le ministre polonais de l'environnement a déjà déclaré que même si un consensus était requis pour prendre des décisions, la COP24 pouvait tout de même servir à appeler l'ensemble des parties à l'Accord de Paris à renforcer leurs CDN.

Quelles sont à présent les étapes suivantes? Nous préparons la COP25 où les discussions porteront essentiellement sur des questions techniques. Le règlement d'opérationnalisation n'est pas encore achevé. Des dissensions subsistent notamment à propos du marché carbone.

L'attention politique se portera vers plusieurs processus qui sortent du cadre de la CCNUCC,

brandpunt de klimaattop die de secretaris-generaal van de VN in september organiseert in New York. Dat wordt het moment om de ambities af te toetsen. De ambitiecyclus ging van start met de Talanoadialoog en elke twee jaar wordt er geëvalueerd in hoeverre de partijen erin slagen hun doelstellingen te halen. Op dat moment worden ook de NDC's geüpdatet. De eerste keer zal dat gebeuren in 2020.

Dit jaar zal de vraag of de ambities aangescherpt moeten worden, vooral vallen op de komende VN-klimaattop onder leiding van de VN-secretaris-generaal António Guterres. Hij verstoopt niet dat hij die vergadering wil gebruiken om het ambitieniveau op te krikken en de NDC's te versterken. Het is echter nog niet duidelijk of de EU een nieuwe NDC-doelstelling zal indienen.

De Europese Raad heeft in elk geval de politieke wil uitgedrukt om een langetermijnstrategie te ontwikkelen die aansluit bij het Akkoord van Parijs. Dat werd trouwens meer gedetailleerd vertaald door de Raad Milieu (ENVI), vlak voor Katowice, die de Europese Commissie opriep om ook een scenario op te nemen dat coherent is met het streefdoel van 1,5 °C en dus netto een nulmissie. Het Europees Parlement heeft ook duidelijk opgeroepen meer ambitie te tonen met een langetermijnvisie, om een update door te voeren van de Europese NDC en om een plan om naar nulmissie te evolueren.

Naast de ambitie van de Europese instellingen zelf zien we ook duidelijke ambities bij coalities van landen. Er is de zogenaamde Paris Proof Coalition die in april vorig jaar al opriep om een langetermijnstrategie in lijn met de Overeenkomst van Parijs op te stellen. Ook de Benelux heeft reeds een dergelijk signaal gegeven.

De Europese Commissie heeft ondertussen haar voorstel voor een langetermijnstrategie gepubliceerd, genaamd *Our Vision for a Clean Planet for All*. Dat is een krachtig internationaal signaal dat de EU het plafond van 1,5 °C stijging wil trachten te respecteren. In de tekst zijn acht gedetailleerde scenario's opgenomen om tot een emissiereductie te komen.

Velen willen dat deze strategie nog in deze zittingperiode een vervolg zou moeten krijgen op het niveau van de Europese Raad, meer bepaald op de

avec, comme point d'orgue, le sommet sur le climat organisé à New York en septembre par le secrétaire général de l'ONU. Ce sera l'occasion d'évaluer les ambitions de chacun. Le cycle d'ambition a été amorcé lors du dialogue de Talanoa et la réalisation des objectifs par les différentes parties fera l'objet d'une évaluation bisannuelle. Ce sera aussi l'occasion d'actualiser les CDN. Le premier exercice du genre aura lieu en 2020.

La question d'une éventuelle révision à la hausse des ambitions sera essentiellement abordée cette année lors du prochain sommet sur le climat de l'ONU, présidé par son secrétaire général António Guterres. Ce dernier ne cache pas qu'il compte profiter de cette réunion pour rehausser le niveau des ambitions et renforcer les CDN. Pour l'heure, nul ne sait cependant si l'UE introduira un nouvel objectif en termes de CDN.

Le Conseil européen a en tout cas exprimé sa volonté de voir développée une stratégie à long terme qui se fonde sur l'Accord de Paris. Cette volonté a été traduite de manière plus détaillée à la veille de Katowice par le Conseil de l'Environnement (ENVI) qui a lancé à la Commission européenne un appel tendant à la définition d'un scénario qui soit cohérent par rapport à l'objectif de 1,5 °C et plaide donc en faveur d'une émission nette égale à zéro. Le Parlement européen a également plaidé très clairement en faveur d'un objectif plus ambitieux en ce qui concerne la définition d'une vision à plus long terme afin de procéder à une actualisation des CDN et à l'élaboration d'un plan pour évoluer vers une émission zéro.

Outre l'ambition des institutions européennes elles-mêmes, nous voyons que des coalitions de pays nourrissent également des ambitions claires. Il y a la Paris Proof Coalition qui lançait dès avril dernier un appel en faveur d'une stratégie à long terme dans la ligne de la convention de Paris. Le Benelux a lui aussi déjà émis un signal en ce sens.

La Commission européenne a publié entre-temps sa proposition de stratégie à long terme intitulée *Planète propre pour tous*. Il s'agit d'un signal clair adressé à la communauté internationale qui indique que l'UE s'efforcera de respecter un réchauffement maximum de 1,5 °C. Le texte propose huit scénarios détaillés pour réduire les émissions.

Nombreux sont ceux qui souhaitent qu'avant les prochaines élections européennes, cette stratégie connaisse encore une suite à l'échelon du Conseil

Future of Europe-top in het Roemeense Sibiu in mei 2019. De Europese Raad die over een kleine maand in Brussel plaatsvindt, is daartoe een opstap. Daar prijkt de langetermijnstrategie op de agenda.

België heeft zich sinds een jaar volledig afgestemd op het Europese beleid. Ook wij hanteren een vijfjarige cyclus die begint met een Nationaal Energie- en Klimaatplan, dat na twee jaar geüpdatet wordt. Na de vijf jaar moet er een langetermijnstrategie komen die we in 2020 moeten voorleggen.

Ons klimaat- en energieplan integreert in elk aspect de vijf dimensies van de Energie-unie, namelijk decarbonisering, energie-efficiëntie, bevoorradingszekerheid, energiemarkten, onderzoek en ontwikkeling en concurrentievermogen. Dat is veel ruimer dan de klimaatplannen die we gewoon zijn. In ons land is dat nog een grotere uitdaging dan voor andere lidstaten omdat een en ander over de verschillende bevoegdheidsniveaus heen moet worden uitgevoerd.

Om het plan voor te bereiden, dat we eind 2018 bij de Europese Commissie hebben ingediend, werd met een gemeenschappelijke stuurgroep gewerkt, met vertegenwoordigers van het overleg tussen de Staat en de Gewesten en van de Nationale Klimaatcommissie. Het plan heeft meerdere onderdelen: een federaal hoofdstuk, een Vlaams klimaatplan, een Vlaams energieplan, een Waals klimaatplan, een Waals energieplan en een Brussels energie- en klimaatplan. Al die plannen samen vormen de basis voor het Nationaal Energie- en Klimaatplan dat de Commissie nu evalueert.

Naast de diverse onderdelen bevat het plan ook een overkoepelende tekst waarin een aantal van die maatregelen uit de deelplannen is opgenomen. De Commissie zal vermoedelijk wel wat uitleg kunnen gebruiken.

Elk van de deelplannen werd afzonderlijk voorbereid door de administraties en zij werden vervolgens goedgekeurd of er werd nota van genomen door de regeringen van de vier betrokken overheden. De overkoepelende tekst is goedgekeurd binnen het Overlegcomité. De administratieve voorbereiding is op een niet-geïntegreerde manier verlopen.

De administratieve voorbereiding is in zeer grote

européen et plus particulièrement lors du sommet consacré à l'avenir de l'Europe, organisé en mai 2019 à Sibiu en Roumaine. Le prochain Conseil européen qui se tiendra à Bruxelles dans un peu moins d'un mois est un premier pas dans cette direction. La stratégie à long terme figure en bonne place à l'ordre du jour de cette réunion.

Depuis un an, la Belgique s'est complètement alignée sur la politique européenne. Nous appliquons également un cycle quinquennal commençant par un Plan national Énergie-Climat, actualisé après deux ans. Au terme des cinq années, une stratégie à long terme devra être élaborée et soumise à la Commission en 2020.

Les différents volets de notre Plan national Énergie-Climat intègrent les cinq dimensions de l'Union de l'énergie, soit décarbonisation, efficacité énergétique, sécurité d'approvisionnement, marchés énergétiques, recherche et développement et compétitivité. Cela va largement au-delà des plans climat auxquels nous sommes habitués. Dès lors que ces différents aspects doivent être mis en œuvre par les différents niveaux de pouvoir, le défi est encore plus grand pour la Belgique que pour les autres États membres.

La préparation du plan que nous avons introduit auprès de la Commission européenne à la fin 2018 a été confiée à un groupe de pilotage commun réunissant des représentants des organes de concertation entre l'État et les Régions et de la Commission Nationale Climat. Le plan est subdivisé en plusieurs parties: un chapitre fédéral, un plan climat flamand, un plan énergie flamand, un plan climat wallon, un plan énergie wallon et un plan énergie-climat pour la Région de Bruxelles-Capitale. Ces différents plans constituent le socle du Plan national Énergie-Climat que la Commission évalue actuellement.

Outre les éléments précités, le plan comporte également un texte chapeau qui reprend quelques-unes des mesures extraites des plans régionaux. Il y a fort à parier que la Commission aura besoin de quelques explications.

Chacun de ces sous-projets a été préparé séparément par les administrations avant d'être approuvé ou acté par les exécutifs des quatre entités concernées. Le texte chapeau a été approuvé par le Comité de concertation. Il n'y a eu aucune intégration des préparatifs administratifs.

D'un point de vue administratif, les préparatifs ne se

mate op een niet-geïntegreerde manier gebeurd.

sont pas déroulés de manière particulièrement intégrée.

Ik ga even in op de verwachte impact van de doelstellingen uit het plan. Voor horizon 2020 is dat voor België -15 % in de niet-ETS-sectoren (Emission Trading System) en -35 % tegen 2030 volgens een lineair traject. Als men kijkt naar de uitstoot, in vergelijking met de twee trajecten, is het risico zeer groot dat we het doelstellingstraject voor horizon 2020 niet halen.

Je m'attarde quelques instants sur l'impact attendu des objectifs fixés dans le plan. Ils impliquent pour la Belgique une réduction, à l'horizon 2020, de 15 % dans les secteurs hors ETS (Emission Trading System) et de 35 % à l'horizon 2030 selon un trajet linéaire. Par comparaison avec les deux trajets, le risque est grand que nous n'atteindrons pas les objectifs fixés dans la feuille de route à l'horizon 2020 en matière de réduction des émissions.

Het plan is dus nodig om onze doelstelling te halen.

Le plan est donc indispensable pour atteindre notre objectif.

Dit betekent grote inspanningen in alle sectoren, waaronder transport en residentiële en andere gebouwen. Zeker in de transportsector zal de inspanning vrij groot moeten zijn: de inspanning is er het grootst in absolute termen en er is ook een ommekeer van de trend nodig. De emissies in de transportsector blijven immers nog steeds stijgen.

Il est synonyme d'efforts considérables dans tous les secteurs, parmi lesquels celui des transports et des bâtiments résidentiels et autres. L'effort demandé au secteur des transports en particulier sera énorme: en termes absolus, c'est dans ce secteur que les efforts requis sont les plus importants et il faut, par ailleurs, une inversion de tendance. Dans ce secteur, les émissions continuent en effet à augmenter.

Het plan bevat de facto een *burden sharing*. De 35 % is vertaald in 35 % voor het Vlaams Gewest, 32 % voor Brussel en 37 % voor het Waals Gewest. Dit is opnieuw, net zoals het geval was in de huidige *burden sharing*, ondersteund met federale beleidsmaatregelen die hun uitwerking in termen van emissiereducties uiteraard op het grondgebied van de Gewesten hebben.

Le plan inclut *de facto* un partage des objectifs. L'objectif d'une réduction de 35 % des émissions se traduit par une réduction de 35 % pour la Région flamande, de 32 % pour Bruxelles et de 37 % pour la Région wallonne. À l'instar du partage actuel des objectifs, des mesures fédérales qui produisent par la force des choses des effets en termes de réduction d'émissions sur le territoire des Régions viennent en appui de ces objectifs.

De belangrijkste federale maatregelen houden een fiscale aanmoediging in van energie-efficiëntie in huishoudens. Er is ook een grote rol weggelegd voor biobrandstoffen en voor fiscale maatregelen voor energiebesparing.

À l'échelon fédéral, les principales mesures visent à encourager, par le biais de la fiscalité, l'efficacité énergétique des ménages. Un rôle important est, en outre, dévolu aux biocarburants, ainsi qu'aux mesures fiscales dans le domaine des économies d'énergie.

De decarbonisatiedimensie van het Nationaal Energie- en Klimaatplan gaat uiteraard over emissies, maar ook over hernieuwbare energie. De Belgische bijdrage aan de Europese doelstellingen inzake hernieuwbare energie maakt daar deel van uit. België stelt op horizon 2030 een aandeel van 18,3 % hernieuwbare energie in de energiemix voor. De lijnen die naar 2050 gaan, staan niet in het plan.

La dimension "decarbonisation" du Plan national Énergie-Climat concerne évidemment les émissions mais aussi les énergies renouvelables. La contribution de la Belgique aux objectifs européens, s'agissant des énergies renouvelables, s'inscrit dans ce contexte. La Belgique s'est fixé à l'horizon 2030 une part de 18,3 % d'énergie renouvelable dans le mix énergétique. Les lignes à l'horizon 2050 ne figurent pas dans ce plan.

De Europese Commissie heeft vorig jaar al, nog voor we het plan hadden ingediend, signalen gegeven dat zij van België meer verwachtte. In de Europese aanbevelingen zal er druk komen op die 18,3 %. In het *impact assessment* van de Europese

L'an dernier déjà, avant même que nous ne déposions le plan, la Commission européenne avait laissé entendre qu'elle attendait davantage de la Belgique. Ces 18,3 % seront mis sous pression dans les recommandations européennes. Dans

Commissie kreeg België een aandeel van 21 %. Europees commissaris Cañete had het in september zelfs over 25 %. De uiteindelijke aanbevelingen van de Commissie krijgen we aan het einde van het semester.

l'impact assessment de la Commission européenne, la Belgique s'était vu assigner 21 %. Le commissaire européen Cañete parlait même de 25 % en septembre dernier. Les recommandations finales de la Commission sont attendues pour fin juin.

Tot slot de doelstellingen voor energie-efficiëntie in het Nationaal Energie- en Klimaatplan voor 2030. Als men kijkt naar de primaire energieconsumptie, zou er een vermindering van het energieverbruik met 22 % moeten komen in vergelijking met het scenario *business as usual*. Als men naar de finale energieconsumptie kijkt, zou het om 17 % moeten gaan. Opnieuw moeten er daarvoor inspanningen komen in alle sectoren.

J'en viens enfin aux objectifs pour l'efficacité énergétique tels qu'ils sont fixés dans le Plan national Énergie-Climat à l'horizon 2030. Si l'on considère la consommation énergétique primaire, il faudrait arriver à une réduction de la consommation d'énergie de 22 % dans un scénario *business as usual*. Si l'on considère la consommation énergétique finale, il devrait s'agir de 17 %. Ici encore, tous les secteurs devront fournir des efforts.

De maatregelen die in het voorontwerp van het federale deel zijn ingeschreven, waren gebaseerd op bestaande documenten: het interfederaal energiepact, de gewestelijke energie- en klimaatplannen en de inbreng van alle bevoegde federale departementen. We hebben ook gekeken naar de diverse parlementaire klimaatresoluties. Verder bestudeerden we de adviezen van de twee voornaamste adviesraden: de Federale Raad voor Duurzame Ontwikkeling en de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven.

Les mesures inscrites dans l'avant-projet du plan fédéral étaient basées sur les documents existants: le pacte énergétique interfédéral, les plans climat et énergie régionaux et l'apport de l'ensemble des départements fédéraux compétents. Nous avons également pris en considération diverses résolutions parlementaires sur le climat. Par ailleurs, nous étudions également les avis des deux principaux conseils consultatifs: le Conseil fédéral du Développement Durable et le Conseil Central de l'Économie.

Bij de voorbereiding van het voorontwerp hebben we op administratief niveau gekeken naar wat de Gewesten vroegen als begeleidend beleid op federaal niveau. We zijn ondertussen gestart met het onderzoeken van hun vragen om na te gaan of het ontwerpplan eventueel aan die wensen moet en kan worden aangepast.

Dans le cadre de la préparation de l'avant-projet, nous avons examiné au niveau administratif quelle était la politique d'accompagnement demandée au niveau fédéral par les Régions. Dans l'intervalle, nous avons entamé l'examen de ces demandes afin de vérifier si l'avant-projet de plan doit le cas échéant y être adapté.

Bij de gewestvoorstellen kwamen er verhoudingsgewijs heel veel voorstellen van Brussel. De regionale voorstellen zijn voor het overige voor een groot stuk gelijklopend. Er is een gelijkaardige vraag naar een federaal beleid in de drie gewestelijke plannen, met variaties natuurlijk. Mobiliteit en gebouwen staan vooraan. Zij vragen vooral ondersteunende federale fiscale maatregelen daarvoor, in diverse vormen. Fiscaliteit gaat dan onder andere over de koolstofprijzen en energiefiscaliteit, coherent met de Overeenkomst van Parijs. Ook zijn er heel wat vragen om de btw-regeling aan te passen.

En ce qui concerne les propositions des Régions, Bruxelles en a présenté un nombre relativement élevé. Pour le reste, les propositions régionales sont en grande partie identiques. Les trois plans régionaux comportent une demande similaire en faveur d'une politique fédérale, bien sûr avec certaines variantes. La mobilité et les bâtiments occupent une place centrale. Les demandes concernent essentiellement des mesures fiscales d'accompagnement sur le plan fédéral sous diverses formes. Les demandes relatives à la fiscalité concernent notamment le prix du carbone et la fiscalité énergétique ainsi que la cohérence avec les accords de Paris. De très nombreuses demandes visent à adapter le régime de TVA.

De federale overheid staat al vrij ver bij het bestuderen van de mogelijkheden. Het fiscaal beleid zit ook verankerd in het Interfederaal Energie- en Klimaatpact.

L'État fédéral est déjà assez avancé dans l'étude des possibilités. La politique fiscale est également ancrée dans le pacte interfédéral énergie-climat.

Er is een heel debat gevoerd over de nationale koolstofprijs. We hebben geprobeerd zo breed mogelijk, met alle actoren in de samenleving, de feiten te bekijken, om het ultieme politieke debat zoveel mogelijk te objectiveren. Een aantal landen is ons voorgegaan in het invoeren van een koolstofprijs. Dat gebeurt overal trajectgewijs. Soms gaat het om vrij hoge tarieven, zoals al het geval is in Zweden. Frankrijk streeft hiernaar tegen 2030.

Wij onderzoeken de mogelijkheden voor het invoeren van een koolstofprijs in België in de niet ETS-sectoren, want in de ETS-sectoren is er reeds een koolstofprijs. Wij hebben daarvoor drie scenario's bekeken. Daarbij zou die koolstofprijs evolueren van 10 euro per ton CO₂ in 2020 naar respectievelijk 40, 70 en 100 euro per ton CO₂ tegen 2030.

We gaan uit van drie belangrijke principes. Ten eerste is er de noodzakelijke budgetneutraliteit. Het is niet de bedoeling om de belastingdruk op de belastingbetaler te verhogen. Ten tweede is er een oriëntatie op de lange termijn, om zekerheid te bieden aan investeerders en huishoudens. Ten derde moet het ingebed worden in een breder beleid.

Er wordt nagedacht over vier *implementation issues*. Over welke sectoren en gassen gaat het, wat is het prijsniveau en wat is het traject? Wat doet men met de opbrengsten van zo'n koolstofprijs? Dit mag immers niet beperkt blijven tot het klimaatbeleid; een koolstofprijs heeft immers een hervedelende impact en dus ook een sterke sociale dimensie.

We hebben een studie laten maken om zoveel mogelijk de expertise te benutten van de verschillende relevante sectoren en organisaties.

Een hogere koolstofprijs hoeft niet per se tot een hogere energiefactuur voor de huishoudens te leiden, omdat de koolstofprijs in een breder beleid moet kaderen en men huishoudens bijvoorbeeld moet aanmoedigen of verplichten om hun huizen beter te isoleren.

De inkomsten van de koolstofprijs kunnen betekenisvol zijn: als we het middelste traject – het 70 %-traject – zouden volgen, kunnen de Belgische overheden 2,6 miljard euro realiseren in 2030.

Vaak zegt men, deels terecht, dat een sturende heffing zichzelf overbodig moet maken. De

Un débat important a été mené concernant le prix du carbone sur le plan national. Nous avons essayé d'observer les faits d'une manière aussi large que possible avec l'ensemble des acteurs de la société en vue d'objectiver au maximum le débat politique ultime. Plusieurs pays nous ont précédés dans l'instauration d'un prix carbone. Cette démarche répond chaque fois à une trajectoire. Dans certains pays comme la Suède, les tarifs sont parfois assez élevés. La France se fixe l'horizon 2030 comme but.

Nous étudions l'instauration d'un prix du carbone en Belgique dans les secteurs hors ETS car il existe déjà dans les secteurs ETS. Nous avons analysé trois scénarios dans ce domaine. Le prix du carbone passerait de 10 euros par tonne de CO₂ en 2020 à respectivement 40, 70 et 100 euros par tonne de CO₂ à l'horizon 2030.

Trois principes essentiels guident notre approche. Premièrement, l'indispensable neutralité budgétaire. Il est hors de question d'accroître la pression fiscale sur le contribuable. Deuxièmement, une orientation à long terme destinée à rassurer les investisseurs et les ménages. Troisièmement, la nécessité d'un ancrage dans une politique plus large.

Quatre scénarios de mise en œuvre sont à l'étude. Dans quels secteurs et pour quels gaz le prix du carbone doit-il être instauré, quel doit être le niveau de ce prix et quelle est la feuille de route? Quelle sera l'affectation des recettes de ce prix du carbone? Elles ne doivent en effet pas être exclusivement allouées à la politique climatique: un prix du carbone produit un effet de redistribution et revêt, par conséquent, une forte dimension sociale.

Nous avons fait faire une étude pour utiliser au maximum l'expertise des organisations et secteurs concernés.

Une augmentation du prix du carbone ne doit pas nécessairement mener à une augmentation de la facture énergétique, car le prix du carbone doit s'inscrire dans une politique plus vaste et que l'on doit, par exemple, encourager les ménages à mieux isoler leur maison, sinon les y contraindre.

Les recettes générées par l'augmentation du prix du carbone pourraient être importantes: si nous empruntons le traject médian – le traject à 70 % –, les pouvoirs publics pourraient engranger 2,6 milliards d'euros en 2030.

L'on dit souvent, à juste titre, qu'une taxe tendant à corriger les comportements a pour vocation de se

inkomsten blijven stijgen tot ongeveer halweg het decennium 2030-2040 in een grootteorde van 1 miljard. Daarna dalen ze, omdat het beleid impact begint te hebben op de CO₂-uitstoot en er dus minder CO₂ te beprijzen valt, maar zelfs aan het einde in 2050, blijft er nog vrij veel geld over. Dit biedt ons alleszins ruim de tijd voor een evaluatie en overdenking van de resterende inkomsten.

Het gebruik van de opbrengsten is een van onze belangrijkste onderzoekselementen. Zo kan men een taxshift doorvoeren door de lasten op arbeid te verlagen. Ook werd een verlaging van de elektriciteitsprijs ten koste van de prijs van fossiele brandstoffen bestudeerd. Ook belangrijk is hoe de opbrengsten gebruikt worden om negatieve sociale effecten te compenseren of om te innoverend investeren.

Men kan de koolstofprijs invoeren met een positief herverdelend effect. Als men werkt met eenzelfde bedrag dat alle huishoudens, ongeacht hun inkomen, terugkrijgen, is de uitkomst van de koolstofprijs en de teruggestorte compensatie voordelig voor de lagere inkomensdecilen, terwijl de hogere inkomensdecilen – die veel meer uitstoten en daarvoor dus ook veel meer betalen – de koolstofprijs niet gecompenseerd zien door dat uniforme bedrag. Overigens hebben we een bevraging uitgevoerd onder de bevolking naar steun voor een koolstofprijs en daaruit blijkt dat er iets meer voor- dan tegenstanders zijn van een koolstoftarifiering, met daarnaast een zeer grote middenmoot zonder uitgesproken mening. Als we dit budgetneutraal maken voor de gebruiker, wordt de steun uiteraard nog groter.

De voornaamste fiscale maatregelen in het federale en of nationaal overkoepelende deel van het Nationaal Energie- en Klimaatplan betreffen studiewerk en plannen, btw, het uitfaseren van fossiele brandstoffen en de hieraan verbonden subsidies. Op energievlak is er de hogere capaciteit van de offshore windmolenparken, het samenwerkingsakkoord volgend jaar voor mobiliteit en vervoer en voor een gewestelijke verkeersfiscaliteit, de verkeersbelasting en de belasting op de inverkeerstelling. Voorts is er de bijmenging van biobrandstoffen van 14 % tegen 2030. Ook het debat over de bedrijfswagens en de maatregelen rond de spoorwegen kaderen hierin.

Investerings worden essentieel voor de

rendre elle-même superflue. Jusqu'au milieu des années 2030-2040, les recettes continueraient d'augmenter d'1 milliard d'euros environ. Ensuite, elles diminueraient parce que la politique commencera à impacter les émissions de CO₂ et qu'il y aura donc moins de CO₂ à taxer. Mais même à la fin de 2050, il restera encore pas mal d'argent. Cela nous offre en tout cas largement le temps de faire une évaluation et de repenser le mécanisme.

L'affectation des recettes constitue pour nous un objet de recherche important. L'on pourrait ainsi procéder à un *tax shift* en abaissant les charges sur le travail. Une diminution du prix de l'électricité au détriment du prix des carburants fossiles a également été étudiée. Autre enjeu important: comment les recettes pourraient-elles servir à compenser les effets sociaux négatifs ou à investir dans l'innovation.

L'on pourrait instaurer le prix du carbone en l'assortissant d'un effet redistributeur positif. Si l'on travaille avec un même montant qui serait ristourné à l'ensemble des ménages, indépendamment de leurs revenus, le résultat de l'opération serait avantageux pour les déciles de revenus inférieurs, alors que les déciles de revenus supérieurs – qui émettent beaucoup plus et paieraient donc beaucoup plus – ne bénéficieraient d'aucune compensation en raison de ce montant uniforme. Nous avons d'ailleurs effectué auprès de la population une enquête concernant l'adhésion à la tarification du carbone, d'où il est ressorti que les partisans de l'instauration d'une telle tarification sont un peu plus nombreux que les adversaires, avec, au milieu, un large pourcentage sans opinion tranchée. Si cette tarification du carbone était budgétairement neutralisée, l'adhésion serait encore plus forte.

Les principales mesures fiscales du volet global fédéral et/ou national du Plan national Énergie-Climat concernent des travaux d'étude et des plans, la TVA, l'élimination graduelle des combustibles fossiles et les subsides y afférents. Dans le domaine énergétique, il est question de la capacité accrue des parcs éoliens offshore, de l'accord de coopération annoncé pour l'an prochain en matière de mobilité et de transport ainsi que pour une fiscalité automobile régionale, de la taxe de circulation et de la taxe de mise en circulation. Il y a également, par ailleurs, l'incorporation de biocarburants à hauteur de 14 % d'ici à 2030. Le débat sur les voitures de société et les mesures relatives au chemin de fer s'inscrivent aussi dans ce cadre.

Les investissements sont cruciaux pour la transition

langetermijntransitie. Het plan spreekt over de vergroening van ons financieel systeem, zoals de impulsfondsen en groene obligaties.

Maar er is ook een robuust systeem nodig voor de planning, uitvoering, evaluatie en bijsturing van het plan. Of de samenwerking tussen ENOVER en de Nationale Klimaatcommissie daartoe zo een robuust governancestelsel is, laat ik over aan het oordeel van eenieder. Dat geldt ook voor een betere integratiefilosofie van de energie-unie.

Met het oog op het definitieve plan dat eind 2019 moet worden voorgelegd aan de Commissie, zijn er nog een aantal stappen te zetten: de samenwerking met onze buurlanden via de lidstaten van het Pentalateraal Energieforum, en de consultaties op het nationale niveau met de voorbereiding van adviezen door de adviesraden en een raadpleging van het publiek, waar ook de Kamer bij betrokken zou worden in het eerste kwartaal van 2019.

Parallel is er de dialoog met de Europese Commissie, waarvan de aanbevelingen door ons land meegenomen kunnen worden in de voorbereiding van het definitieve plan tegen december 2019.

We moeten dit zien binnen de langetermijncontext die ons wordt voorgeschreven door de Overeenkomst van Parijs en ons wordt gesuggereerd door de Europese Commissie. Wat we nu beslissen is bepalend voor het al dan niet halen van onze langetermijndoelstellingen en -investeringen. Investeringscycli gaan verder dan de tijdshorizon van het Nationaal Energie- en Klimaatplan.

In het anderhalvegraadscenario van de Europese Commissie wordt rekening gehouden met zowel de reductie als de absorptie van emissies, door zogenaamde *carbon removal technologies* en andere methoden om CO₂ uit de lucht te halen en te stockeren. Dat betekent dat de emissiereductie in dit scenario in 2050 niet op nul moet worden gebracht, maar 94 % moet bedragen.

Het traject daarnaartoe gaat in 2030 niet door de minstens 40 % die de huidige Europese doelstelling is, maar door een missiepunt van 46 %. Hoe die 94%-reductie kan worden bereikt, hangt af van de technologiekeuzes die men maakt.

De Europese Commissie heeft berekend dat de impact van de netto-emissies tegen 2050 op de

à long terme. Le plan évoque le verdissement de notre système financier et cite à cet égard l'exemple des fonds d'impulsion et des obligations vertes.

La planification, l'exécution, l'évaluation et l'ajustement du plan requièrent néanmoins un système solide. Je laisse à chacun le soin de juger si la coopération entre CONCERE et la Commission Nationale Climat répond à cette exigence de gouvernance robuste. Une même exigence existe en ce qui concerne une meilleure philosophie d'intégration de l'Union énergie.

Plusieurs démarches doivent encore être accomplies pour élaborer la version finale du plan qui doit être soumis à la Commission à la fin 2019: la coopération avec les pays limitrophes dans le cadre du Forum pentalatéral de l'énergie et les consultations à l'échelon national, incluant la préparation d'avis par les organes consultatifs et une consultation publique à laquelle la Chambre serait également associée au cours du premier trimestre 2019.

Le dialogue se poursuit parallèlement avec la Commission européenne, dont les recommandations pourront être intégrées dans la préparation du plan définitif d'ici décembre 2019.

Toutes ces initiatives doivent être vues selon la perspective à long terme qui nous est prescrite par l'Accord de Paris et nous est suggérée par la Commission européenne. Les décisions que nous prenons actuellement seront décisives pour la réussite de nos objectifs et investissements à long terme. Les cycles d'investissement dépassent la trajectoire du Plan national Énergie-Climat.

Le scénario de la Commission européenne, basé sur un réchauffement de 1,5 °C, prend en considération à la fois la réduction et l'absorption des émissions par des technologies de capture du carbone et d'autres méthodes visant à extraire et stocker le CO₂ de l'air. Dans ce scénario, en 2050, la réduction d'émissions devra donc atteindre non pas 0, mais 94 %.

En 2030, la trajectoire visant à atteindre ce pourcentage passera non pas par les 40 % minimum actuellement fixés par l'Europe, mais par 46 %. La manière d'aboutir à cette réduction de 94 % dépendra des choix technologiques qui seront opérés.

La Commission européenne a calculé que l'impact des émissions nettes sur la croissance économique

economische groei zowel positief als negatief kan zijn. De impact is vrij beperkt. Ik durf er mijn hand voor in het vuur te steken dat de foutenmarge niet veel kleiner is dan het verschil tussen de positieve en de negatieve impact van het beleid rond een business-as-usual-groei-scenario. In elk geval is er geen zware negatieve en mogelijk zelfs een positieve impact. De Commissie verwacht bovendien de creatie van 600.000 tot 2 miljoen bijkomende jobs.

In de grafiek voor België worden de emissies in een bestaand beleidsscenario en een beleid vervat in het Nationaal Energie- en Klimaatplan, vergeleken met een lineair traject aan het einde van de 35 %-reductie, naar een volledige decarbonisering of een 80 %-reductie. De grafiek vertoont een knik, wat betekent dat er een versnelling moet worden ingezet. Van 1 ton reductie per jaar naar bijna 4 tot niet iets meer dan 5 megaton per jaar, oftewel een vier- tot vijfvoud van de reductiesnelheid.

De sectoren die door het Europese emissiehandelssysteem (ETS) zijn afgedekt, zullen dat blijven. Het gaat om belangrijke economische sectoren, maar omdat ze minder relevant zijn voor het federale beleid, zal ik focussen op de niet-ETS-sectoren. Zij nemen het grootste deel van de Belgische emissies voor hun rekening. Het gaat vooral over transport en gebouwen en daarnaast om industrie en landbouw.

De Europese Commissie geeft ons geen volledig traject, maar puntdoelstellingen. De koolstofneutraliteit in 2050 veronderstelt, voor alle sectoren samen, een emissiereductie van 91 tot 94 % tegenover het referentiejaar 1990.

In de niet-ETS-sectoren geldt 2005 als basisjaar, omdat we pas van dan af over betrouwbare cijfers beschikken. De bijdrage van de niet-ETS-sectoren aan netto-nulemissies in heel Europa vergt een reductie van 86 à 87 %. Dat vereist ook op Europees niveau een versnelling van de inspanningen. Op Horizon 2030, met huidig beleid, moeten de niet-ETS-sectoren 30 % reduceren – het Belgische percentage van 35 % is daarvan afgeleid. De inspanningen in die sectoren moeten op termijn opnieuw versnellen om tot netto-nulemissies te komen.

à l'horizon 2050 pourrait être positif aussi bien que négatif. Cet impact est relativement limité. Je suis tout à fait persuadé que la marge d'erreur n'est pas beaucoup plus réduite que la différence entre l'impact positif et l'impact négatif de la politique axée sur un scénario de croissance classique. En toute hypothèse, il n'y a pas d'impact négatif lourd et il pourrait même y avoir un impact positif. La Commission s'attend en outre à des créations d'emplois comprises entre 600 000 et 2 millions d'emplois supplémentaires.

Dans le graphique relatif à la Belgique, les émissions intégrées dans un scénario politique existant et dans une politique sont contenues dans le Plan national Énergie-Climat et sont comparées à une trajectoire linéaire au terme de la réduction de 35 %, et vers une décarbonisation complète ou une réduction de 80 %. Le graphique montre un infléchissement, ce qui signifie qu'un coup d'accélérateur doit être donné, et cela afin de passer d'une tonne de réduction par an à presque quatre tonnes jusqu'à un tout petit peu plus de cinq mégatonnes par an, soit un quadruplement, voire un quintuplement de la vitesse de réduction.

Les secteurs que recouvre le système européen d'échange de quotas d'émission resteront couverts. Il s'agit de secteurs économiques importants mais étant donné qu'ils sont peu pertinents pour la politique fédérale, je me concentrerai sur les secteurs non SEEQE car ils produisent la plus grande partie des émissions belges. Il s'agit essentiellement du transport et des bâtiments et, en outre, de l'industrie et de l'agriculture.

La Commission européenne ne nous fournit pas une feuille de route complète, mais fixe des objectifs ponctuels. La neutralité carbone à l'horizon 2050 suppose une réduction des émissions de 91 à 94 % par rapport à l'année de référence 1990, tous secteurs confondus.

Dans les secteurs hors ETS, l'année de référence est 2005 car ce n'est qu'à partir de cette date que nous disposons de statistiques fiables. Pour atteindre des émissions nettes nulles dans l'ensemble de l'Europe, les secteurs hors ETS doivent réduire leurs émissions de 86 à 87 %. L'Europe doit, donc impérativement passer à la vitesse supérieure dans ce domaine. Sur la base de la politique actuelle, à l'horizon 2030, les secteurs hors ETS doivent réduire leurs émissions de 30 % – le pourcentage de 35 % de la Belgique en découle. Pour atteindre l'objectif d'émissions nettes nulles, ces secteurs devront, à terme, donner un nouveau coup d'accélérateur.

Als alle lidstaten de doelstellingen op Horizon 2020 halen en vanaf dan volgens een lineair traject inzetten op koolstofneutraliteit, kom je in 2030 aan 35 %. Volgens de meest recente prognoses zullen alle lidstaten samen grotere emissiereducties realiseren dan de 10 % die collectief is voorgeschreven. Het zou gaan om 15 tot 17 % tegen 2020. Met dat niveau als basis kom je in 2030 aan 39 à 40 % reductie.

Als men in 2005 was beginnen inzetten op dat lineaire traject, dan zou men in 2030 aan -48 % zitten. Hetzelfde geldt op Belgische niveau, voor niet-ETS-sectoren en met 86 à 87 % als langetermijndoelstelling: was men in 2005 begonnen, dan zat men in 2030 aan een reductie van 48 %. Als we vertrekken van de doelstelling 2020, komen we in 2030 aan een reductie van 38 % in de niet-ETS-sectoren.

Hoewel het hier om een louter illustratieve voorspelling gaat, geeft het wel een idee van de grootteorde van de inspanningen.

Sinds 2012 bekijken zowel wij als de drie Gewesten gedetailleerde langetermijntrajecten. Wij hebben de scenario's om tot een koolstofarme samenleving te komen, geanalyseerd. Daarbij was ook een scenario met een reductie van 95 % in alle sectoren, zoals in de langetermijnstrategie van de Europese Commissie. In ons scenario is een belangrijke bijdrage opgenomen van bio-energie. Dat vereist een drastische omslag van het bestaande beleid.

Als we naar 95 % emissiereductie willen gaan, zullen we tot 2020 een heel grote stijging moeten hebben van de investeringen. De kosten voor brandstof dalen tegelijkertijd. In alle scenario's – zelf in de meest ambitieuze – worden de verhoogde kosten voor investeringen volledig gecompenseerd door de verlaging van de nationale energiefactuur. Op sectorniveau zal dat niet altijd het geval zijn en daar zal het beleid uiteraard rekening mee moeten houden.

We hebben ook de impact op de bredere economie bekeken voor Horizon 2030. We zien dat de ontkoppeling tussen broeikasgasemissies en economische groei zich doorzet. Hoewel in dit scenario 46 % van de emissies gereduceerd wordt, is er toch een nagenoeg lineaire economische groei. Als er daarnaast ook maatregelen genomen worden om de kosten te verschuiven van arbeid naar de emissies van broeikasgassen, kan men een dubbel dividend realiseren dat leidt tot 2 % economische groei en significant veel bijkomende

Si à l'horizon 2020, tous les États membres atteignent les objectifs et misent ensuite, selon un trajet linéaire, sur la neutralité carbone, les 35 % seront réalisés en 2030. Selon les dernières prévisions, l'addition des efforts de tous les États membres entraînera une réduction des émissions supérieure aux 10 % prescrits collectivement. Il est question de 15 à 17 % d'ici 2020. Sur la base de ce niveau, la réduction des émissions devrait atteindre 39 à 40 % en 2030.

Si on avait commencé à miser sur ce trajet linéaire en 2005, on serait arrivé à - 48 % en 2030. Il en va de même au niveau belge, pour les secteurs non ETS: si on s'était fixé un objectif à long terme de 86 à 87 % et si on avait commencé en 2005, on serait arrivé à une réduction de 48 % en 2030. Si nous partons de l'objectif 2020, nous arrivons en 2030 à une réduction de 38 % dans les secteurs non ETS.

Bien qu'il s'agisse en l'occurrence d'une prédiction purement illustrative, cela donne une idée de l'ordre de grandeur des efforts.

Depuis 2012, nous examinons, nous-mêmes et les Régions, des trajets à long terme détaillés. Nous avons analysé les scénarios pour arriver à une société pauvre en carbone. L'un de ces scénarios prévoyait une réduction de 95 % dans tous les secteurs, à l'instar de la stratégie à long terme de la Commission européenne. Notre scénario prévoit une contribution importante de la bio-énergie, ce qui requiert un changement de cap radical par rapport à la politique actuelle.

Si nous voulons poursuivre l'objectif d'une réduction des émissions à raison de 95 %, il faudra augmenter très considérablement les investissements jusqu'en 2020. Les coûts en carburant diminueront simultanément. Dans tous les scénarios, même les plus ambitieux, le surcoût des investissements est totalement compensé par la diminution de la facture énergétique nationale. Ce ne sera pas toujours le cas à l'échelon des secteurs et il faudra en tenir compte dans la stratégie.

Nous avons également examiné l'impact plus largement économique à l'horizon 2030. Nous constatons que le découplage des émissions de gaz à effet de serre et de la croissance économique se poursuit. Bien que, dans ce scénario, les émissions soient réduites à 46 %, on observe encore une croissance économique linéaire. Si, parallèlement, des mesures sont également prises pour faire glisser les coûts du travail vers les émissions de gaz à effet de serre, on pourrait réaliser un dividende double qui déboucherait sur

jobs. Daarnaast heeft een goed klimaatbeleid ook secundaire baten, zoals minder gezondheidskosten, minder files, minder verkeersonveiligheid en minder kosten aan slechte woningen.

Om het scenario van 95 % emissiereductie te realiseren, zijn een aantal hefboven noodzakelijk. In vergelijking met 2010 moet er een verlaging van de mobiliteitsvraag zijn. Daarvoor is er een ander beleid inzake ruimtelijke ordening nodig en moet men evolueren naar compactere steden met minder mobiliteitsbehoefte en is er ook een gedragswijziging van de bevolking nodig. Ook de modal shift zal zich moeten doorzetten, met vooral een veel groter aandeel voor het openbaar vervoer. Hiervoor zijn er verbeteringen nodig aan de infrastructuur voor het openbaar vervoer, de fietsers en de voetgangers. In het verlagen van het autogebruik kan fiscaliteit een rol spelen.

Daarnaast is er ook een technologische shift nodig, met de volledige uitfasering tegen 2050 van auto's met een verbrandingsmotor. Zij moeten vervangen worden door elektrische auto's of wagens op waterstof. Er zijn hiervoor investeringen nodig in de laad- en opslaginfrastructuur, maar ook fiscale maatregelen en investeringen in onderzoek en ontwikkeling kunnen een rol spelen.

Investeringen zijn ook nodig in de renovatie van bestaande gebouwen. Vandaag wordt jaarlijks gemiddeld 1 % van de gebouwen gerenoveerd. Als we het scenario van 95 % emissiereductie willen realiseren, moet dat tegen 2050 2,6 % worden. Het moet dan uiteraard gaan om energiezuinige renovaties. Gezinnen en bedrijven moeten de nodige stimuli krijgen om dergelijke renovaties uit te voeren. Dat kan door subsidies, goedkope leningen of met het voorstel voor een Europees klimaatfinancieringspact. Ook de private financiële markten kunnen hierin een rol spelen. Het juiste beleidsniveau moet de regelgeving en normen uitvaardigen voor deze investeringen.

Tegen 2050 zullen wij 80 % van de huizen moeten verwarmen met alternatieve technologieën, zoals warmtepompen of elektronische verwarming in plaats van met gas of stookolie.

Ook de industrie speelt uiteraard een rol. Wij zijn

une croissance de 2 % et la création d'un nombre important d'emplois. Par ailleurs, une politique climatique de qualité produirait également des effets secondaires positifs tels que moins de dépenses en soins de santé, moins d'embouteillages, moins d'insécurité routière et moins de coûts liés aux habitations de mauvaise qualité.

La réalisation du scénario de réduction de 95 % des émissions requiert la mise en place d'une série de leviers. Par rapport à 2010, une réduction de la demande de mobilité est nécessaire, ce qui requerra une autre politique d'aménagement du territoire et une évolution vers des villes plus compactes avec des besoins en mobilité moindres ainsi qu'un changement de comportement de la population. Le glissement modal devra également se poursuivre, avec un renforcement des transports en commun. Il faudra pour cela des améliorations de l'infrastructure pour les transports en commun, les cyclistes et les piétons. Moins utiliser la voiture pourra également être encouragé sur le plan fiscal.

Parallèlement, un glissement technologique s'impose également. D'ici 2050 et de manière phasée, les moteurs à combustion devront disparaître et être remplacés par des voitures électriques ou des voitures à hydrogène. Des investissements sont nécessaires à cet effet dans les infrastructures de chargement et de stockage mais des mesures fiscales et des investissements dans la recherche et le développement peuvent également jouer un rôle.

Il est également nécessaire d'investir dans la rénovation des bâtiments actuels. La moyenne actuelle des rénovations s'élève à 1 % des bâtiments par an. Si nous voulons atteindre le scénario d'une réduction des émissions de 95 %, ce pourcentage de rénovation devra arriver à 2,6 %. Il devra évidemment s'agir de rénovations visant à rendre les bâtiments peu énergivores. Les ménages et les entreprises doivent disposer des incitants adéquats pour réaliser ces rénovations, qu'il s'agisse de subventions, de prêts avantageux ou de la proposition européenne de Pacte finance-climat. Les marchés financiers privés peuvent également jouer un rôle à cet égard. Les réglementations et normes applicables à ces investissements doivent être édictées par le niveau de pouvoir adéquat.

D'ici à 2050, des technologies telles que les pompes à chaleur ou le chauffage électronique devront se substituer au gaz ou au mazout pour assurer le chauffage de 80 % des habitations.

Il va de soi que l'industrie aussi devra assumer sa

ervan uitgegaan dat de economische sectoren zullen blijven groeien. Er zullen belangrijke inspanningen nodig zijn om de efficiëntie van processen te verhogen en er zal ingezet moeten worden op alternatieve processen. *Carbon capture and storage* speelt in onze scenario's een belangrijke rol. Dat moet voornamelijk gerealiseerd worden door het Europees beleid via het ETS, maar voor de benodigde infrastructuur kunnen belangrijke federale en gewestelijke beleidsinspanningen nodig zijn. Ook ondersteuning via onderzoek en ontwikkeling is relevant.

Om vooruitgang te boeken zijn een langetermijnstrategie en -visie nodig die wetenschappelijk onderbouwd zijn, waarbij gekeken wordt wat mogelijk en nodig is, in welke sectoren en met welke hefboomen. Er moet een maatschappelijk en politiek debat georganiseerd worden, zodat het niet blijft bij door experts voorgeschreven trajecten. Ik voel mij geïnspireerd door de manier waarop men in Nederland de kortetermijndoelstellingen heeft ingevuld met het poldermodel. Het hele systeem moet veranderen, dus daar moet ook iedereen bij betrokken worden. De strategie moet integraal en geïntegreerd zijn. Het moet niet alleen over milieu en energie gaan, maar ook over de financiële markten en de renovatie van gebouwen. Verschillende initiatieven en hefboomen moeten elkaar versterken en niet tegenwerken.

Ten slotte moet de visie ook robuust zijn. De actoren van de samenleving, die eigenlijk al in 2005 in actie hadden moeten schieten, moeten nu een kader uitbouwen dat binnen vijf of tien jaar niet opnieuw zal wijzigen. Ook het aspect van governance in dit land vraagt de nodige aandacht.

De **voorzitter**: Ik dank de heer Wittoeck voor zijn uitgebreide en gedetailleerde uiteenzetting. Ik veronderstel dat we de slides zullen krijgen, want we zullen deze grote hoeveelheid informatie zeker nog moeten bestuderen.

01.02 Minister **Marie-Christine Marghem** (*Frans*): In dit uitvoerige exposé werden de talrijke uitdagingen en risico's van dit wereldwijde probleem uiteengezet. Er zijn er die liever angst zaaien en vooral geen actie willen ondernemen, maar of ze het nu willen of niet, we beschikken tegenwoordig over de nodige instrumenten om het komende decennium daadkrachtig te werk te gaan. Alle indicatoren wijzen erop dat als we nu werkelijk

part de l'effort. Nous sommes partis du principe que la croissance se poursuivra dans tous les secteurs économiques. L'accroissement de l'efficacité des processus exigera de gros efforts et il faudra miser sur de nouveaux processus. Les scénarios que nous proposons accordent une part importante à la technologie du captage et stockage de carbone. Sa mise en œuvre doit être inscrite pour l'essentiel dans la politique européenne par le biais du SEEQE, mais les gouvernements fédéral et régionaux peuvent être appelés à fournir des efforts importants pour la mise en place de l'infrastructure nécessaire. Le soutien de la recherche et du développement est également pertinent dans ce domaine.

Les avancées passent par une stratégie et une vision à long terme scientifiquement étayées, qui analysent les possibilités et les besoins, les secteurs concernés et les leviers à activer. Afin de ne pas en rester à des trajets dictés par des experts, il faut organiser un débat sociétal et politique. Le modèle de concertation utilisé aux Pays-Bas pour fixer les objectifs à court terme m'inspire. À partir du moment où le système doit être revu de fond en comble, chacun doit être associé à ce changement. Il faut une stratégie intégrale et intégrée. Les changements ne doivent pas se cantonner à l'environnement et à l'énergie, mais doivent également concerner les marchés financiers et la rénovation des bâtiments. Les différentes initiatives et les différents leviers ne doivent pas se gêner mutuellement mais bien se renforcer mutuellement.

Enfin, cette vision doit être très solidement charpentée. Les acteurs de la société, qui en réalité auraient dû entrer en action dès 2005, doivent à présent créer un cadre qui ne sera pas à nouveau modifié dans les cinq ou dix ans. L'aspect gouvernance dans notre pays requiert que nous y prêtions également attention.

Le **président**: Je remercie M. Wittoeck pour son exposé circonstancié et détaillé. Je suppose que nous recevrons les diapos car il ne fait aucun doute que nous devons encore étudier cette grande quantité d'informations.

01.02 **Marie-Christine Marghem**, ministre (*en français*): Cet ample exposé a présenté les nombreux défis et dangers de ce problème global. Néanmoins, aujourd'hui, nous avons des outils – n'en déplaise à ceux qui préfèrent figer l'action et susciter la peur! – pour travailler avec détermination durant une décennie. Tous les indicateurs montrent que si nous investissons réellement, en intégrant tous les segments de notre société (administration,

investeren en daar alle segmenten van onze maatschappij bij betrekken (administratie, politiek, maatschappelijk middenveld en industrie), we in 2030 effectief positieve resultaten kunnen behalen.

Men heeft me vragen gesteld over de *burden sharing* 2013-2020 en over het Nationaal Energie- en Klimaatplan. De heer Wittoeck heeft reeds het kader van de Overeenkomst van Parijs geschetst, evenals de denkpistes die nuttig zullen zijn om de beleidslijnen uit te zetten, onder meer voor de toekomstige gewestelijke regeringen, die in dezen een belangrijke rol spelen.

Het regeerakkoord van oktober 2014 preciseert de begeleidende rol van de federale overheid in domeinen zoals fiscaliteit, biobrandstoffen, productnormen of de spoorwegen. Het akkoord bepaalt dat de regering de Gewesten zal steunen in hun klimaat- en milieubeleid. Offshore windenergie draagt bij tot het bereiken van de door de EU aan België opgelegde klimaat- en energiedoelstellingen voor 2020.

De Nationale Klimaatcommissie werd tot eind 2018 voorgezeten door het Vlaamse Gewest en momenteel wordt ze voorgezeten door het Brusselse Gewest. In februari 2018 heeft men een programma opgesteld. In november werd het Nationaal Energie- en Klimaatplan goedgekeurd.

Het samenwerkingsakkoord over de *burden sharing* is de vertaling van het politieke akkoord van december 2015. Het heeft veel te lang geduurd vooraleer er in België een klimaatbeleid gevoerd kon worden teneinde onze Europese verplichtingen voor de periode 2013-2021 na te komen. Dit gemengde akkoord werd goedgekeurd door de zeven Belgische parlementen.

In afdeling 2 verbindt de federale Staat zich ertoe de bestaande interne beleidslijnen en maatregelen voort te zetten, met een ingeschatte totale emissiereductie van 15.250 kton CO₂-eq.

De federale Staat kan een maatregel door een andere vervangen wanneer de uitstootreductie ten gevolge van die maatregel ten minste gelijk is aan de uitstootreductie door de oorspronkelijke maatregel. De Nationale Klimaatcommissie heeft de berekeningswijze voor de uitstootreductie goedgekeurd.

De federale Staat verbindt zich ertoe nieuwe interne beleidslijnen ten uitvoer te leggen die een bijkomende emissiereductie van 7.000 kiloton zullen genereren voor de periode 2016-2020.

politique, société civile et industries), l'effet vertueux sera effectif en 2030.

On m'a interrogée sur le *burden sharing* 2013-2020 et sur le Plan national Énergie-Climat. M. Wittoeck a déjà esquissé le cadre de l'accord de Paris et les pistes qui seront utiles pour tracer les perspectives politiques, notamment pour les futurs exécutifs régionaux qui jouent un rôle important dans ce domaine.

L'accord de gouvernement d'octobre 2014 détaille le rôle d'accompagnement du fédéral dans des domaines comme la fiscalité, les biocarburants, les normes de produits ou les chemins de fer. Il stipule que le gouvernement soutiendra les Régions dans leurs politiques climatique et atmosphérique. L'énergie éolienne *offshore* est une contribution aux objectifs belges du paquet Climat-Énergie 2020 de l'Union européenne.

Présidée par la Région flamande jusque fin 2018, la Commission Nationale Climat est actuellement présidée par la Région bruxelloise. En février 2018, un programme a été établi. En novembre, le plan national a été validé.

L'accord de coopération sur le *burden sharing* est la traduction de l'accord politique de décembre 2015. Un long délai a été nécessaire pour doter la Belgique d'une gouvernance climatique. Cet accord mixte a été adopté par les sept parlements belges.

Dans la section 2, le fédéral s'engage à poursuivre les politiques existantes qui permettent une réduction de 15 250 kilotonnes équivalent CO₂.

L'État fédéral peut remplacer une mesure par une autre lorsque celle-ci engendre une réduction d'émissions au moins égale à la réduction d'émissions de la mesure initiale. La Commission Nationale Climat a approuvé la méthodologie de calcul de réduction d'émissions.

L'État fédéral s'engage à mettre en œuvre de nouvelles politiques internes engendrant une réduction supplémentaire de 7 000 kilotonnes pour la période 2016 à 2020.

Artikel 16 zegt dat de federale minister die bevoegd is voor het klimaat jaarlijks een rapport met een stand van zaken van de planning en uitvoering van de beleidslijnen en –maatregelen, alsook een inschatting van de emissiereducties, overmaakt aan de Nationale Klimaatcommissie. De minister verzamelt tevens de gewestelijke en federale gegevens die nodig zijn voor de jaarlijkse beoordeling van het effect van de beleidslijnen en –maatregelen.

De Nationale Klimaatcommissie kan de federale Staat verzoeken een actieplan met binnenlandse corrigerende maatregelen in te dienen als het rapport aantoont dat de federale Staat het risico loopt de doelstelling niet te bereiken.

De Nationale Klimaatcommissie beoordeelt uiterlijk op 31 december 2022 of de federale Staat zijn in artikel 9 vermelde doelstelling al dan niet heeft gehaald.

Wat heeft de federale overheid in het licht hiervan al gerealiseerd op reglementair vlak?

De federale overheid heeft haar bestaande beleidsmaatregelen verder uitgevoerd: 15.250 kiloton CO₂-equivalent door het bevorderen van biobrandstoffen en het openbaar vervoer en de belastingverlaging voor energiebesparende investeringen.

Er werden zes nieuwe emissiereducerende maatregelen vastgelegd teneinde onze verbintenissen in het samenwerkingsakkoord inzake de *burden sharing* 2013-2020 na te komen. Deze maatregelen zijn de volgende: de positieve mobiliteitstoelage, de promotie van elektrische fietsen, de vermindering van het energieverbruik bij de NMBS, het nieuwe stelsel van de accijnzen op benzine en diesel, het verminderde verbruik van fossiele brandstoffen overeenkomstig de Ecodesignrichtlijn voor toestellen met een impact op de niet-ETS-sectoren, en de uitvoering van de verordening 517/2014 betreffende gefluoreerde broeikasgassen.

Deze maatregelen werden op 19 april 2017 voorgelegd aan de Nationale Klimaatcommissie.

Volgens een studie die beschikbaar is op klimaat.be genereren de federale maatregelen voor de periode 2013-2020 een emissiereductie van 86,6 miljoen ton CO₂-equivalent.

Ik zal u een gedetailleerde tabel met deze gegevens overleggen.

L'article 16 indique que le ministre fédéral du Climat transmet annuellement à la commission nationale un rapport sur la planification et mise en œuvre des mesures. Le ministre doit collecter les données régionales et fédérales nécessaires à l'évaluation de l'impact de ces mesures.

La Commission Nationale Climat peut demander à l'État fédéral un plan d'action de mesures correctives internes si le rapport met en évidence que l'État fédéral risque de ne pas atteindre l'objectif.

La Commission Nationale Climat évalue, au plus tard le 31 décembre 2022, si l'État fédéral a atteint son objectif visé à l'article 9.

Quelles réalisations peuvent-elles être mises à l'actif du fédéral dans la perspective indiquée sur le plan réglementaire?

Le fédéral a poursuivi la mise en œuvre des politiques existantes, soit 15 250 kilotonnes équivalent CO₂ par la promotion des biocarburants et des transports publics et la réduction fiscale d'investissements économiseurs d'énergie.

On a identifié six nouvelles mesures réductrices d'émissions pour atteindre nos engagements de l'accord de coopération *burden sharing* 2013-2020. Ce sont l'allocation mobilité positive, la promotion de vélos électriques, la réduction de l'énergie consommée à la SNCB, le régime des accises essence et diesel, la réduction de consommation de combustibles fossiles suite à la directive Ecodesign pour les appareils affectant le secteur non-ETS et la mise en œuvre du règlement sur les gaz à effet de serre fluorés 517/2014.

Ces mesures ont été transmises à la Commission Nationale Climat le 19 avril 2017.

Selon une étude disponible sur klimat.be, les réductions engendrées par les mesures fédérales s'élèvent pour 2013-2020 à 86,6 millions de tonnes équivalent CO₂.

Un tableau détaillé reprend ces données: je vous le communique.

De federale minister die bevoegd is voor het klimaat maakt jaarlijks een rapport over de beleidslijnen en –maatregelen over aan de Nationale Klimaatcommissie. De studie 2013-2020 waarover ik het had, vormt de basis voor de jaarrapporten. Die documenten worden besproken in de werkgroep Beleid en maatregelen van de Nationale Klimaatcommissie, waarin ook vertegenwoordigers van de gewestelijke overheden zitten.

Bijlage 4 bij de tekst over *burden sharing* 2013-2020 gaat over de afspraken met betrekking tot de verdere verfijning van de energiegegevens opgesteld door de federale Staat. Deze laatste heeft, in overleg met de Gewesten, in het kader van ENOVER het koninklijk besluit van 11 maart 2003 houdende de organisatie van de inzameling van de gegevens betreffende het opstellen van de petroleumbalans aangepast met het oog op het jaarlijks aanleveren van brandstofverkoopgegevens per brandstoftype per Gewest.

Op basis hiervan valideert de Algemene Directie Energie de gegevens en maakt zij een analyse en vergelijking van de resultaten.

Overeenkomstig artikel 9 van het akkoord inzake de *burden sharing* moet de federale Staat alle noodzakelijke maatregelen nemen om het brandstofsurplus zo veel mogelijk te verminderen, meer bepaald via maatregelen in verband met de gegevensuitwisseling.

De FOD Financiën bezorgt de werkgroep Wegverkeer elk jaar een analyse van de evolutie van de accijnzen per brandstof en een database betreffende het overzicht van de terugbetaling van accijnzen voor professionele diesel. De cijfers van de petroleumbalans worden geanalyseerd zodra het brandstofsurplus meer dan 10 % bedraagt.

Bijlage 5 van het samenwerkingsakkoord heeft betrekking op de federale beleidslijnen en maatregelen betreffende de sectoren waarop beschikking nr. 406/2009/EG van toepassing is. Voor de residentiële sector bestaat er de belastingaftrek voor energiebesparende investeringen. Voor de transportsector zijn er de nieuwe percentages voor biobrandstoffen, de verhoging van het aantal per spoor vervoerde passagiers en goederen, de opname van gekwantificeerde doelstellingen in de beheerscontracten van de NMBS en in het investeringsplan voor de periode 2013-2025, alsook de tussenkomst in de kosten van het openbaar vervoer voor de pendelaars en de derde-betalersovereenkomst. Voor de industrie bestaat er

Le ministre fédéral en charge du Climat doit transmettre annuellement à la Commission Nationale Climat un rapport sur les politiques et mesures. L'étude 2013–2020 que j'ai mentionnée sert de base aux rapports annuels. Ces documents sont discutés dans un groupe de travail Politiques et mesures de la Commission Nationale Climat, dans lequel on retrouve également des représentants des administrations régionales.

L'annexe 4 au texte sur le *burden sharing* 2013–2020 traite de l'accord relatif à l'affinement des données énergétiques de l'État fédéral. Celui-ci a adopté avec les Régions dans le cadre CONCERE l'arrêté royal organisant la collecte de données relatives à l'établissement du bilan pétrolier en vue de la fourniture annuelle des données de vente de carburant par type et par Région.

Sur cette base, la DG Énergie se livre à une validation des données ainsi qu'à l'analyse et la comparaison des résultats.

L'accord de *burden sharing* contient, en son article 9, un engagement à prendre toutes les mesures nécessaires pour réduire au maximum le surplus de carburant, notamment par des mesures concernant l'échange de données.

Le SPF Finances transmet chaque année au groupe de travail Transport routier une analyse de l'évolution des accises par carburant ainsi qu'une base de données concernant le relevé du remboursement du gasoil professionnel. Les chiffres du bilan pétrolier sont analysés dès que le surplus carburant dépasse les 10 %.

L'annexe 5 de l'accord *burden sharing* concerne les politiques et mesures fédérales au sujet des secteurs couverts par la décision 406/2009/CE. Pour le résidentiel, il y a la déductibilité fiscale pour investissements économiseurs d'énergie. Pour le transport, il y a les nouveaux pourcentages en biocarburants, l'augmentation du nombre de passagers et marchandises transportés par rail, l'intégration d'objectifs quantifiés dans les contrats de gestion de la SNCB et le plan d'investissements pour 2013-2025, ainsi que l'intervention dans les frais de transports publics pour les navetteurs et la convention tiers-payant. Pour l'industrie, il y a la déductibilité fiscale pour investissements économiseurs d'énergie et la réduction d'accises dans le cadre d'accords de branche.

de belastingaftrek voor energiebesparende investeringen en de accijnsverlaging in het kader van sectorale akkoorden.

In de tertiaire sector is er de energetische renovatie van de federale gebouwen, de bevordering van multimodaal goederenvervoer, carpoolen, fietsen en telewerken en de fiscaliteit voor bedrijfswagens.

In de residentiële en tertiaire sectoren werden de productnormen aangescherpt en werden er zonnepanelen op de openbare gebouwen aangebracht. In de andere sectoren dragen de ecodesign-richtlijnen bij tot de versterking van de normen om gezondheids- of milieudoelstellingen te halen.

Wat hernieuwbare energie betreft, maken de maatregelen het mogelijk om tegen 2020 een geïnstalleerd vermogen van 2,2 GW in de Noordzee te bereiken. Het ondersteuningsmechanisme voor de offshoreproductie werd herzien om de factuur van de consumenten te verlagen en tegen 2030 een bijkomende capaciteit van 1,8 GW te installeren. Buiten de 221 km² zou er een strook van 80 m² kunnen worden toegevoegd, wat onze rol van offshorepionier zou versterken.

Op het platform zal een stopcontact op zee geïnstalleerd worden. Daar kunnen dan de windmolenparken die tegen 2020 worden gebouwd, op aangesloten worden en er kan ook verbinding gemaakt worden met andere offshoreparken in de Noordzee.

Op 31 december hebben we, als een van de eerste Europese landen, een ontwerp van het Nationaal Energie- en Klimaatplan ingediend. Er is een samenwerking met de Europese Commissie betreffende dat plan en we zullen ook haar aanbevelingen ontvangen.

Naar aanleiding van de betogingen willen de vier beleidsniveaus hun ambities naar boven bijstellen en de interactie met de Europese Commissie opvoeren opdat het definitieve plan nog solider zal zijn.

Het huidige ontwerp is online beschikbaar. De Europese Commissie heeft zes maanden om niet-bindende aanbevelingen te formuleren. De governanceverordening bepaalt dat de lidstaten er in hun definitief plan rekening mee moeten houden voor het einde van dit jaar.

In afwachting van de resultaten van de commissie wordt het accent, overeenkomstig de wetgeving, op

Dans le secteur tertiaire, il y a la rénovation énergétique des bâtiments fédéraux, la promotion du transport multimodal de marchandises, du covoiturage, du vélo ou du télétravail et la fiscalité pour les voitures de société.

Dans les secteurs résidentiels et tertiaires, les normes de produits ont été renforcées et des panneaux photovoltaïques ont été installés sur les bâtiments publics. Dans les autres secteurs, les règlements eco-design contribuent au renforcement des normes pour atteindre des objectifs de santé ou d'environnement.

Pour les énergies renouvelables, les mesures permettent d'atteindre une puissance installée de 2,2 GW en mer du Nord en 2020. Le mécanisme de soutien à la production d'éoliennes *offshore* a été revu pour alléger la facture du consommateur et installer 1,8 GW de capacité supplémentaire jusqu'en 2030. Au-delà des 221 km², une bande de 80 m² pourrait être ajoutée, ce qui conforterait notre rôle de pionnier de l'*offshore*.

Sur la plaque sera développée la prise en mer. Les parcs éoliens qui seront installés d'ici 2020 pourront s'y raccorder et nous pourront nous relier à d'autres parcs *offshore* en mer du Nord. Nous avons renforcé notre réseau de transmission sur terre.

Le Plan national Énergie-Climat a été transmis en projet le 31 décembre. Nous sommes un des premiers pays européens à le faire. Nous travaillons sur ce plan avec la Commission européenne pour recevoir ses recommandations.

À la suite des manifestations, les quatre niveaux de pouvoir ont la volonté d'augmenter nos ambitions et d'accroître notre interaction avec la Commission européenne pour que le plan définitif soit encore plus robuste.

Le projet actuel est disponible en ligne. La Commission européenne a six mois pour faire ses recommandations non contraignantes. Le règlement de gouvernance prévoit que les États membres doivent en tenir compte dans leur plan définitif pour la fin de cette année.

En attendant les résultats de la commission, l'accent est mis, conformément à la législation, sur

de openbare raadpleging gelegd. De federale en gewestelijke adviesorganen werken aan een gezamenlijke aanbeveling die eind maart online aan het grote publiek wordt voorgelegd. De Gewesten winnen ook advies in over hun respectieve plannen. In juli zal het consultancybureau de resultaten verzenden.

Daarnaast zullen de buurlanden en de regionale partners van de Benelux en het Pentalateraal Energieforum geraadpleegd worden in het kader van de regionale energie- en klimaatdialoog, met name over de grensoverschrijdende aspecten. Al die adviezen zullen de dialoog met de Europese Commissie verrijken en ons helpen om ons plan voor de overgang naar een koolstofarme maatschappij te finaliseren.

Als EU-lidstaat moeten wij de langetermijnstrategie voorbereiden op basis van het werk dat we verricht hebben inzake *carbon pricing*, dat cijfers en tools heeft opgeleverd om te evolueren naar een koolstofarme economie. Dat is nog een verplichting die krachtens de verordening betreffende de governance van de energie-unie uiterlijk op 1 januari 2020 moet worden nagekomen. Momenteel wordt het voorbereidende werk gedaan in het kader van de Nationale Klimaatcommissie en ENOVER. Het interparlementaire werk, waaronder de resolutie, behoort tot onze inspiratiebronnen.

U zult een samenvattende tabel krijgen van de belangrijkste doelstellingen van België die in het Nationaal Energie- en Klimaatplan zijn opgenomen.

Naast de flankerende maatregelen heeft de federale Staat geen autonome bevoegdheden inzake klimaat.

Om de Gewesten te ondersteunen bij het nastreven van de klimaatdoelstellingen verbindt de federale Staat zich ertoe de interne klimaatmaatregelen voort te zetten en de maatregelen in het Nationaal Energie- en Klimaatplan toe te passen. Eind maart zal de federale overheid de gewestelijke aanvragen met betrekking tot dit Energie-Klimaatplan onderzoeken en de ondersteunende maatregelen in functie daarvan bijsturen; de federale overheid zal deze maatregelen tevens op het vlak van middelen en resultaten becijferen, op zijn minst voor de federale gebouwen en voertuigen en de NMBS. De federale maatregelen zullen ook naar aanleiding van de evaluaties van het Nationaal Energie- en Klimaatplan bijgestuurd worden.

Wat betreft energie-efficiëntie en het koolstofvrij maken van de maatschappij zet de federale overheid in op hernieuwbare energiebronnen. Er

la consultation publique. Les organes consultatifs fédéraux et régionaux élaborent une recommandation commune qui sera soumise au grand public sur internet, fin mars. Les Régions consultent également sur leurs plans spécifiques. En juillet, le bureau de consultance transmettra les résultats.

Parallèlement, les pays voisins et les partenaires régionaux du Benelux et le Forum pentalatéral seront consultés au sein du Dialogue régional Énergie-Climat, particulièrement sur les aspects transfrontaliers. Tous ces avis enrichiront le dialogue avec la Commission européenne et aideront à finaliser notre plan pour la transition "bas carbone".

En tant qu'État membre, nous devons préparer la stratégie à long terme à partir du travail sur le *carbon pricing*, qui nous a permis de nous doter de chiffres et d'outils pour aller vers une économie "bas carbone". C'est une obligation, en vertu du règlement de gouvernance, d'ici le 1^{er} janvier 2020. Les travaux préparatoires sont en cours à la Commission Nationale Climat et au groupe CONCERE. Le travail interparlementaire, dont la résolution, est une de nos sources d'inspiration.

Vous recevrez un tableau récapitulatif des objectifs principaux de la Belgique repris dans le Plan national Énergie-Climat.

Outre les mesures d'accompagnement, l'État fédéral n'a pas de compétences autonomes en matière de climat.

Pour accompagner des Régions, l'État fédéral s'engage à poursuivre les mesures climatiques internes et à appliquer les actions préconisées dans le Plan national Énergie-Climat. Fin mars, il examinera les demandes régionales relatives à ce plan et actualisera les mesures d'accompagnement en fonction de celles-ci, et il les chiffrera en termes de moyens et de résultats, au minimum pour les bâtiments et véhicules fédéraux et pour la SNCB. Les mesures fédérales seront aussi actualisées lors des évaluations du Plan national Énergie-Climat.

Pour la décarbonisation et l'efficacité énergétique, l'État fédéral est en charge des énergies renouvelables. Il devra poursuivre ses efforts pour

moeten nog inspanningen geleverd worden om de offshorewindenergie verder te ontwikkelen. Wat transport betreft, moeten benzine en diesel tegen 2030 14 % duurzame biobrandstoffen bevatten. De technische haalbaarheid van deze doelstelling zal tweejaarlijks worden nagegaan. Er werd in dit verband ook een interfederaal plan voor de bedrijven uitgewerkt. We houden regelmatig gedachtewisselingen met de Europese Commissie om erop toe te zien dat deze ambitie wordt geconcretiseerd.

We ontwikkelen een technisch en regelgevend kader om het gebruik van biogas in de bestaande voorzieningen mogelijk te maken.

We blijven werk maken van de energieoptimalisatie, zowel op het stuk van de gebouweninfrastructuur als op het stuk van de infrastructuur van de energietransmissiebeheerders.

Er wordt overleg gepleegd over de installatie van onshorewindmolens rond de voor het publiek ontoegankelijke militaire zones en de luchthavens.

Het marien ruimtelijk plan 2020-2026 voorziet in verschillende zones voor industriële en commerciële activiteiten die tot de verwezenlijking van de klimaatdoelstellingen kunnen bijdragen.

Tegen 2040 moeten alle federale gebouwen energieneutraal zijn. We zijn de maatregelen aan het becijferen om die inspanning strikt te kunnen plannen.

De installatie van verwarmingsketels is zowel een gewestelijke als een federale materie, met name wat betreft de begeleidende maatregelen die er met de Gewesten moeten worden genomen en het progressief verbod op het gebruik van ketels die op fossiele brandstoffen draaien. De federale overheid kan maatregelen op het vlak van de fiscaliteit en de btw nemen. We onderzoeken de mogelijke invoering van een btw-tarief van 6 % voor de sloop en wederopbouw van gebouwen in pilotsteden.

Ik heb overlegd met de Confederatie Bouw die ervoor pleit om moeilijk te renoveren gebouwen door nieuwe te vervangen en hiervoor ook een globaal btw-tarief van 6 % toe te passen daar nieuwbouw direct rendeert en op het vlak van verwarming ongetwijfeld minder duur is.

Sinds 1 januari 2019 geldt het optionele btw-stelsel voor de verhuur van nieuwe gebouwen die door de huurder worden gebruikt voor een economische activiteit. De vermindering van de btw op de verhuur van nieuwbouw kan ertoe leiden dat het

développer l'énergie éolienne *offshore*. En matière de transport, existe l'obligation d'incorporer 14 % de biocarburants durables dans l'essence et le diesel pour 2030. Un suivi bisannuel vérifiera la faisabilité technique de cet objectif. Par ailleurs, un plan interfédéral sur ce thème vise les entreprises. Nous échangeons régulièrement avec la Commission européenne pour veiller à concrétiser cette ambition.

Nous développons un cadre technique et réglementaire pour permettre l'injection de biogaz dans les infrastructures existantes.

Nous poursuivons l'optimisation énergétique, au niveau de l'infrastructure des bâtiments et de celle des gestionnaires de transmission d'énergie.

Un dialogue est en cours sur l'installation d'éoliennes *onshore* autour des zones militaires interdites d'accès et des aéroports.

Le plan d'aménagement des espaces marins 2020-2026 prévoit plusieurs zones d'activités industrielles et commerciales pouvant contribuer à la réalisation des objectifs climatiques.

À l'horizon 2040, tous les bâtiments fédéraux devront être neutres sur le plan énergétique. Nous sommes en train de chiffrer des mesures pour planifier rigoureusement cet effort.

L'installation de chaudières concerne le niveau régional et le niveau fédéral: mesures d'accompagnement avec les Régions; interdiction progressive des chaudières utilisant des combustibles fossiles. Le fédéral peut agir sur la fiscalité et la TVA. Nous étudions la possibilité d'un taux de TVA de 6 % pour la démolition et la reconstruction de bâtiments dans des villes pilotes.

J'ai rencontré la confédération de la construction qui a plaidé pour le remplacement de bâtiments difficilement rénovables par de nouveaux, et la généralisation d'une TVA à 6 % dans ce cas, la reconstruction étant immédiatement performante et sans doute moins coûteuse en chauffage.

Au 1^{er} janvier 2019, est entré en vigueur un régime de TVA de location de bâtiments neufs utilisés pour une activité économique du preneur de bail. La diminution de la TVA sur les nouvelles constructions peut accélérer la rénovation de l'immobilier

professionele vastgoed sneller wordt gerenoveerd.

professionnel.

We streven er ook naar dat de nog te bouwen federale gebouwen tegen 2040 klimaatneutraal zijn.

Nous essayons de faire en sorte que les bâtiments fédéraux à construire soient neutres à l'horizon 2040.

Tussen 2005 en 2017 heeft de NMBS het verbruik van niet-tractie-energie met 17,5 % verminderd. Tussen 2016 en 2022 streeft de NMBS naar een bijkomende verlaging met 7 %.

Entre 2005 et 2017, la SNCB a réduit sa consommation d'énergie hors traction de 17,5 %. Entre 2016 et 2022, elle vise encore une réduction de 7 %.

Defensie beheert zijn infrastructuur in overeenstemming met de EPB-regelgeving. Als het budgettair enigszins mogelijk is, wil Defensie er vanaf 2019 voor zorgen dat zijn nieuwe gebouwen energieneutraal zijn en de energie-efficiëntie van bestaande gebouwen via kleine renovaties wordt opgekrikt.

La Défense respecte les législations PEB pour gérer ses infrastructures. Si son budget le permet, elle vise une performance énergétique neutre dès 2019 dans ses bâtiments neufs et veut améliorer l'efficacité des bâtiments existants, par des petits travaux de rénovation.

De Regie der Gebouwen beschikt over een tabel om haar energie-efficiëntie te meten.

La Régie des Bâtiments a un tableau de mesure de son efficacité énergétique.

De FOD Economie bestudeert momenteel de energieprestatie van al zijn toestellen om, op basis van het Europees energielabel, een beleid uit te stippelen en na te gaan waar er energie kan worden bespaard.

Le SPF Économie étudie actuellement le stock d'appareils installés afin de déterminer des développements politiques basés sur le label énergétique européen et d'évaluer le potentiel d'économies d'énergie.

Er wordt een haalbaarheidsstudie uitgevoerd betreffende een energiekadaster voor zowel openbare als particuliere onroerende goederen op het Belgische grondgebied.

Une étude de faisabilité d'un cadastre énergétique des actifs immobiliers belges publics et privés est en cours.

In het Nationaal Pact voor Strategische Investerings is bepaald dat overheidsinvesteringen in de eerste plaats moeten worden aangewend voor de renovatie van overheidsgebouwen. Er wordt voorzien in een bedrag van 17 miljard euro tegen 2030, waarvan 1,7 miljard euro voor federale gebouwen.

Le Pacte national pour les Investissements Stratégiques prévoit de concentrer les investissements publics sur la rénovation des bâtiments publics pour 17 milliards d'euros à l'horizon 2030, dont 1,7 milliards pour les bâtiments fédéraux.

Op het gebied van de mobiliteit worden biobrandstoffen bevorderd en worden de duurzaamheidscriteria op Europees niveau versterkt. Samen met de Gewesten bevorderen we de elektrificatie van het vervoer en bestuderen we een mechanisme om de transitie naar koolstofvrije energie te realiseren, met name door de emissienormen in de maritieme sector te versterken. De impact van de scheepvaart op de biodiversiteit was een agendapunt op de conferentie over het behoud van het mariene milieu.

Pour la mobilité, les biocarburants sont favorisés et les critères de durabilité sont renforcés au niveau européen. Avec les Régions, nous promovons l'électrification des transports et étudions un mécanisme assurant la transition vers des énergies sans carbone, notamment en renforçant les normes d'émission dans le secteur maritime. Lors du colloque sur la préservation des milieux marins, l'impact de la navigation sur la biodiversité a été abordé.

In een interfederaal samenwerkingsakkoord wordt de kwestie van de duurzame mobiliteit geregeld, wat een absolute prioriteit is in ons beleid om de CO₂-emissie terug te dringen. Het akkoord heeft betrekking op de infrastructuur, de economie, het

Un accord de coopération interfédéral règle la question de la mobilité durable, priorité absolue de nos politiques de réduction des émissions. Il concerne aussi bien les infrastructures, l'économie, l'environnement, l'énergie, l'aménagement du

milieu, energie, ruimtelijke ordening, fiscaliteit en innovatie.

In een regelgevend kader dat nu wordt uitgewerkt worden er alternatieven voor de bedrijfswagens voorgesteld: het mobiliteitsbudget en de *cash for car*-regeling. De milieueisen zullen worden aangescherpt voor degenen die niet van dat voordeel willen afzien.

Om het spoorwegvervoer te optimaliseren moet de concurrentie worden aangezwengeld en moeten de diensten beter afgestemd worden op de verwachtingen van de reizigers. Er is dus nog werk aan de winkel en we zullen moeten blijven investeren.

De **voorzitter**: De commissie voor de Volksgezondheid heeft om 13.00 uur een hoorzitting over de klimaatwet. Ik stel voor dat de minister voortgaat met haar uiteenzetting en dat we een nieuwe datum zoeken voor de vragen en de antwoorden.

01.03 Marco Van Hees (PTB-GO!): Bestaat er een schriftelijke versie van uw presentatie, aan de hand waarvan we onze vragen kunnen voorbereiden?

De **voorzitter**: Er wordt een integraal en een beknopt verslag gemaakt van deze vergadering.

01.04 Minister Marie-Christine Marghem (Frans): U zult een schriftelijk verslag met tabellen krijgen. We zullen dit later bespreken.

01.05 Jean-Marc Nollet (Ecolo-Groen): Uit de uiteenzetting van de heer Wittoeck blijkt dat dit onvoldoende was, dat men de gestelde doelen, die zelf ontoereikend zijn, niet haalt. U beschikt over weinig tijd. We moeten tot de kern van de zaak komen.

Aan de tekst wordt er ook parallel in de commissie voor de Volksgezondheid gewerkt. Er zullen aanstaande woensdag andere hoorzittingen gehouden worden. We hebben niet veel tijd meer. We zullen ook de werkzaamheden over de klimaatwet moeten afronden. Ik heb de indruk dat u het terrein wilt bezetten. De prioriteiten liggen elders, met name bij de interventie van de heer Wittoeck.

01.06 Minister Marie-Christine Marghem (Frans): Ik sta in contact met de jongeren die elke donderdag manifesteren.

Vorige week heb ik de vertegenwoordigers van die

territoire, la fiscalité et l'innovation.

Un cadre réglementaire en cours d'élaboration propose des alternatives aux véhicules de société: budget mobilité et *cash for car*. Les exigences environnementales seront relevées pour ceux qui ne veulent pas renoncer à cet avantage.

L'optimisation du transport ferroviaire se traduit par une plus grande compétitivité et une plus grande rencontre des attentes des voyageurs. Il y a encore du travail, des investissements devront continuer à être réalisés.

Le **président**: La commission de la Santé publique organisera à 13 heures une audition relative à la loi sur le climat. Je propose que la ministre poursuive son exposé et que nous fixions une nouvelle date pour les questions et réponses.

01.03 Marco Van Hees (PTB-GO!): Existe-t-il un support écrit de votre présentation afin de préparer nos questions?

Le **président**: La présente réunion fera l'objet d'un Compte rendu intégral et d'un Compte rendu analytique.

01.04 Marie-Christine Marghem, ministre (en français): Vous aurez un support écrit, avec des tableaux. Nous en discuterons ultérieurement.

01.05 Jean-Marc Nollet (Ecolo-Groen): L'exposé de M. Wittoeck a démontré que c'était insuffisant, on n'atteint pas les cibles qui ont été définies, elles-mêmes insuffisantes. Votre temps est compté, il faut aller à l'essentiel.

Le texte se travaille également en parallèle en commission Santé. D'autres auditions auront lieu mercredi prochain. On est limité dans le temps, nous devons aussi terminer le travail de la loi climat. J'ai l'impression que vous voulez occuper l'espace, les priorités concernent l'intervention de M. Wittoeck.

01.06 Marie-Christine Marghem, ministre (en français): Je suis en contact avec les jeunes qui manifestent chaque jeudi.

J'ai rencontré la semaine passée les représentants

jongeren ontmoet en ze kwamen tot de conclusie dat er een communicatieprobleem was. Als men ze immers voorlegt wat politici, bedrijven en ngo's al verwezenlijkt hebben, krijgen ze een nauwkeuriger beeld van de werkelijkheid en bekijken ze de zaak vanuit een breder perspectief. Mijnheer Nollet, bij u is het glas steeds halfleeg, terwijl het bij mij altijd halfvol is, zelfs wanneer het een bijzonder complexe situatie zoals deze betreft.

Als we onze globale doelstellingen willen bereiken, moeten we dagelijks actie ondernemen, op lange termijn. Daar moeten we dan nog bijkomende acties aan toevoegen. Houdt u toch op met steeds te zeggen dat er niets gedaan werd tijdens deze regeerperiode, want dat klopt helemaal niet! De jongeren hebben dat ook ingezien. We moeten hen beter informeren en ik zal erop toezien dat dat ook gebeurt.

Ik sta ter beschikking van de commissie om vragen te beantwoorden, ook tijdens de vakantie, zoals altijd.

De **voorzitter**: Kan de minister nu het vervolg van haar uiteenzetting houden?

01.07 Minister **Marie-Christine Marghem** (*Frans*): Mijnheer de voorzitter, de regering heeft het op sterven na dood zijnde GEN-dossier nieuw leven ingeblazen met de intentie om het tegen 2031 volledig uit te voeren.

Er werden maatregelen genomen die het aanbod efficiënter hebben gemaakt. Het spoorwegnet werd uitgerust met een veiligheidssysteem. De as Brussel-Luxemburg werd gemoderniseerd. De as Gent-Brugge en de toegang tot de luchthaven van Gosselies werden verder uitgebouwd. Er werden meerdere spoorlijnen geëlektrificeerd..

Er zullen bijkomende investeringen gedaan worden om het goederenvervoer aantrekkelijker te maken en het intermodale vervoer in de kijker te plaatsen. Er zullen werken worden uitgevoerd zodat er treinen van 740 meter lang kunnen worden ingezet. De verbindingen met logistieke draaischijven zullen worden verbeterd. De capaciteit van de as Zeebrugge-Gent zal worden uitgebreid. De infrastructuur zal verbeterd worden.

Voor de exploitatie van het spoorwegnet zullen er voorrangregels worden bepaald voor het huren van slots. Er wordt een neutraal orgaan opgericht voor het goederenvervoer per spoor. Het mechanisme van subsidies voor het goederenvervoer wordt bijgestuurd om de *modal shift* te stimuleren.

de ces jeunes, qui ont constaté un problème de communication. En effet, quand on leur présente les réalisations politiques, des entreprises et des ONG, ils perçoivent plus précisément la réalité et selon un prisme plus large. Monsieur Nollet, vous voyez le verre à moitié vide alors que je le vois toujours à moitié plein, même dans une situation très complexe comme nous la connaissons.

Pour atteindre nos objectifs globaux, une action quotidienne sur le long cours sera nécessaire. À cela, nous devons ajouter des actions complémentaires. Cessez de marteler que rien n'a été fait sous cette législature, c'est faux! Les jeunes s'en sont rendus compte. Nous devons mieux les informer et je m'y engage.

Je suis à la disposition de la commission pour répondre aux questions, même pendant les vacances, comme je l'ai toujours été.

Le **président**: La ministre peut-elle poursuivre son exposé maintenant?

01.07 **Marie-Christine Marghem**, ministre (*en français*): Monsieur le président, Le dossier moribond du RER a été déterré par le gouvernement pour qu'il soit finalisé en 2031.

Des mesures rendent l'offre plus efficace. Le réseau a été équipé d'un système de sécurité. L'axe Bruxelles-Luxembourg a été modernisé. L'axe Gand-Bruges et l'accès à l'aéroport de Gosselies ont été augmentés. Des lignes ont été électrifiées.

Des investissements vont être réalisés pour promouvoir le transport de marchandises et accentuer l'intermodalité. Des travaux permettront la circulation de trains de 740 mètres. Les connexions avec des plates-formes logistiques seront améliorées. La capacité de l'axe Zeebrugge-Gand sera augmentée. Les infrastructures seront améliorées.

Pour l'exploitation du réseau, des règles de priorité sont fixées pour la location de sillons. Un organisme neutre est créé pour promouvoir le fret ferroviaire. Un mécanisme de subsidence-fret est actualisé pour favoriser le *modal shift*.

Via een hervorming van het parafiscale kader, die steeds in overleg met de Gewesten tot stand gebracht wordt, zullen de duurzame mobiliteit en de intermodaliteit gestimuleerd worden. De federale overheid overweegt de mogelijkheid om een treinabonnement van een jaar te combineren met andere actieve of collectieve vervoersmodi op een bepaald aantal dagen per jaar.

Op het federale en gewestelijke vlak dringen we erop aan dat de luchtvaart een routekaart opstelt om de uitstoot van broeikasgassen terug te dringen teneinde tegen 2050 de doelstelling van een nuluitstoot in de luchtvaart te bereiken. De andere landen moeten daar ook aan meewerken, want alleen zullen we er niet raken.

Wat de bedrijfsfietsen en het tegengaan van fietsdiefstallen betreft, zijn er belastingmaatregelen en willen we de Gewesten op dat vlak begeleiden.

Wat de schepen, de vrachtwagens en het openbaar vervoer betreft, willen we in samenwerking met de Gewesten maatregelen nemen en overstappen naar cng- en lng-technologie.

Wat de wagen betreft werkt de federale overheid aan een normalisatie van banden en brandstoffen en wil ze autodelen, carpooling en telewerk uitbreiden door het harmoniseren van ons belastingstelsel en het bevorderen en ondersteunen van privé-initiatieven.

De ontwikkeling van autonome deelvoertuigen moet worden onderzocht. Er kunnen proefprojecten worden opgezet bij ons. Dat beleid moet uitgestippeld worden in samenwerking met de Gewesten.

De Regie der Gebouwen overweegt om gebouwen uit te rusten voor elektromobiliteit door oplaadpunten aan te bieden op private parkings van gebouwen en bij de stations van de NMBS. Alles wat niet-tractie-energie is bij de NMBS, heeft betrekking op de gebouwen. De bedoeling is om het tractie-energieverbruik van de NMBS te verminderen met 4 % per reizigerskilometer in 2022 in vergelijking met 2017.

We voeren een reflectie uit rond het verminderen van de kosten voor de elektriciteit die gebruikt wordt voor het vervoer per spoor en de federale overheid onderzoekt, met inachtneming van het Europese kader, het mechanisme voor vrachtsubsidie na 2020 voor het goederenvervoer per spoor.

De federale overheid onderzoekt voorts de emissies

Avec les Régions, la réforme du cadre parafiscal va promouvoir la mobilité durable et l'intermodalité. Le fédéral envisage le cumul d'un abonnement annuel de train avec d'autres modes actifs ou collectifs de transport durant un certain nombre de jours par an.

Aux niveaux fédéral et régional, nous insistons pour que la navigation aérienne élabore une feuille de route pour réduire les gaz à effet de serre afin de parvenir à une aviation à "zéro émission" d'ici 2050. Les autres pays devraient y collaborer car, seuls, nous ne pouvons réaliser cet objectif.

Pour les vélos de société et la lutte contre leur vol, nous avons des mesures fiscales et voulons accompagner les Régions sur cette voie.

Pour les navires, poids lourds et transports publics, nous voulons passer à la technologie CNG et LNG avec les Régions et avons des mesures avec elles.

Pour la voiture, le fédéral normalise les pneus et carburants et veut développer les voitures partagées, le covoiturage et le télétravail, par l'harmonisation de notre fiscalité et par des campagnes de promotion et de soutien aux initiatives privées.

Le développement des véhicules autonomes partagés est à examiner. Des expériences-pilotes pourraient être développées chez nous. C'est une politique en lien avec les Régions.

La Régie des Bâtiments envisage des bâtiments équipés pour l'électromobilité via des bornes dans les parkings des bâtiments dans les gares pour la SNCB où tout ce qui est hors traction concerne ces bâtiments. Le but est de diminuer la consommation en traction de 4 % par voyageur-kilomètre en 2022 par rapport à 2017.

Nous réfléchissons à la réduction des coûts de l'électricité utilisée par les chemins de fer et, compte tenu du cadre européen, le fédéral examine la subsidiation du fret ferroviaire après 2020.

Pour la navigation aérienne et maritime, le fédéral

van de lucht- en scheepvaart en bestudeert maatregelen om het brandstofverbruik terug te dringen. De federale overheid blijft wel pleiten voor een nuluitstoot tegen 2050.

Volgens het Nationaal Pact voor Strategische Investerings zullen de meeste investeringen gericht zijn op het onderhoud en de ontwikkeling van de netwerken en de diensten voor geïntegreerd vervoer. Men schat die investeringen op 20 tot 24 miljard euro, waarvan er 9 miljard bestemd is voor onderhoud en 13 miljard voor ontwikkeling (7 miljard voor de spoorinfrastructuur, 2 miljard voor de waterwegen en 3 miljard voor andere projecten).

We willen steun blijven bieden aan de ondernemingen op het vlak van energiecontracten en sectorovereenkomsten die aansporen tot energie-efficiëntie en uitstootreductie, zonder daarbij hun concurrentievermogen in de EU uit het oog te verliezen.

Samen met de Gewesten werken we momenteel aan een analyse om de circulaire economie in kaart te brengen. Het wordt een geactualiseerde nationale kaart, die geïmplementeerd zal worden. Voorts maken we momenteel een actieplan voor F-gassen op, met inbegrip van productnormen en de toepassing ervan.

We willen een analyse voorstellen die de CO₂-productie gedurende de volledige levenscyclus in kaart brengt, in het kader van een standaardduurzaamheidstoets die moet worden toegepast op producten ter bevordering van de energie-efficiëntie en producten die noodzakelijk zijn voor de productie van hernieuwbare energie. Een en ander moet worden meegenomen in de berekening van de milieubelasting van producten.

We willen de fiscale lasten verschuiven van de 'minder fossiele' grondstoffen naar de 'meer fossiele' brandstoffen, teneinde de steun voor fossiele brandstoffen af te bouwen en ervoor te zorgen dat de financiële stromen rijmen met de overgang naar een koolstofarme maatschappij.

De federale studie die eind juni 2018 werd gepubliceerd behelst een verkennend onderzoek naar de mogelijkheden van een koolstofarifiering. Een fiscaal instrument zou een sturend effect kunnen hebben op de niet-ETS-sectoren. Er moeten echter nog bijkomende studies worden uitgevoerd, gelet op de verdeling van de bevoegdheden en de ontvangsten, en om verschuivingseffecten te voorkomen.

Als er een shift doorgevoerd zal worden, moet dat

étude les émissions et analyse les mesures de réduction de carburant, plaidant pour zéro émission en 2050.

Selon le Pacte national pour les investissements stratégiques, l'essentiel de ceux-ci se concentrera sur l'entretien et le développement des réseaux et des services de transport intégrés. Ils sont estimés à 20 à 24 milliards d'euros, dont 9 milliards pour l'entretien et 13 pour le développement (sept milliards dans les infrastructures ferroviaires, deux dans les voies navigables et trois dans d'autres projets).

Nous voulons continuer à soutenir les entreprises dans le cadre de contrats énergétiques ou d'accords de branche incitant à l'efficacité énergétique et à la baisse des émissions, en tenant compte de la compétitivité au sein de l'UE.

Nous travaillons avec les Régions à l'actualisation et à la mise en œuvre d'une carte nationale de l'économie circulaire et nous établissons un plan d'action en matière de gaz F, y compris les normes de produits et leur application.

Nous voulons proposer une cartographie de la production de CO₂ tout au long du cycle de vie, intégrée dans un test de durabilité standard à appliquer aux produits favorisant l'efficacité énergétique et à ceux nécessaires à la production d'énergie renouvelable. Ceci doit faire partie du calcul de l'empreinte environnementale des produits.

Nous voulons un glissement des charges fiscales des matières premières "moins fossiles" vers les matières premières "plus fossiles", en vue de réduire le soutien aux carburants fossiles et de rendre les flux financiers cohérents avec une transition vers une société bas-carbone.

L'étude fédérale publiée fin juin 2018 consiste en une recherche exploratoire sur les possibilités d'une tarification carbone. Un instrument fiscal pourrait avoir un impact dirigeant pour les secteurs non-ETS. Mais des études supplémentaires sont encore nécessaires, compte tenu de la répartition des compétences et des recettes, et pour éviter des effets de transfert.

En cas de *shift*, il faudra respecter le principe de la

wel begrotingsneutraal gebeuren, zoals de heer Wittoeck reeds aangaf.

De winst die de eerste uitgifte van groene lineaire obligaties in februari 2018 heeft opgeleverd, zal aangewend worden voor de overgang naar een duurzame economie op basis van dat plan, evenals het interfederaal energiepact en het Nationaal Pact voor Strategische Investerings.

In overeenstemming met de andere EU-lidstaten zullen we een einde stellen aan de investeringen in fossiele brandstoffen.

Voorts zullen we de Nationale Bank vragen een hoofdstuk te wijden aan de impact van de klimaatverandering op de Belgische economie.

De federale overheid beheert haar wagenpark en vastgoed in overeenstemming met de doelstelling om ze koolstofneutraal te maken tegen 2040. Verder willen we zonnepanelen plaatsen op overheidsgebouwen, duurzame ontwikkeling opnemen in bestuursovereenkomsten en de criteria voor openbare aanbestedingen verbeteren door er een koolstofclausule aan toe te voegen.

Daarnaast willen we de digitalisering van de federale overheidsdiensten voortzetten en nog versterken, evenals de procedures optimaliseren door middel van unieke loketten, *paperless* kantoren, enzovoort.

Op het vlak van de *governance* beschikken we over instrumenten zoals het akkoord over de *burden sharing*, het Nationaal Energie- en Klimaatplan en het interfederaal energiepact.

Op het vlak van de internationale samenwerking willen we onze voortrekkersrol blijven vervullen. We willen zorgen voor een eerlijke verdeling van de klimaatfinanciering. Onze speerpuntacties zijn de jaarlijkse bijdrage tot de klimaatfinanciering, die jaarlijks stijgt, en de uitvoering van de federale bijdrage aan het nationaal adaptatieplan.

Wat de energiezekerheid betreft, moet er nog veel gedaan worden aan onze infrastructuur, met name de werking van de energiemarkt en de groei en uitbreiding van ons productiepark, met name via het CRM.

Onze infrastructuur moet performant blijven, ook op het gebied van de interconnecties. Er is Nemo. Tegen het eind van het jaar hebben we een rechtstreekse interconnectie met Duitsland, met name Allegro. Dankzij die interconnecties beschikken we op het hoogspanningstransportnet

neutralité budgétaire, comme l'a indiqué M. Wittoeck.

Le bénéfice de la première émission d'obligations linéaires vertes de février 2018 sera consacré à la transition vers une économie durable, sur la base de ce plan, du Pacte énergétique interfédéral et du Pacte national pour les Investissements Stratégiques.

En lien avec les autres États membres de l'Union européenne, nous mettrons fin aux investissements financiers dans les combustibles fossiles.

Nous demanderons à la Banque nationale de consacrer un chapitre à l'impact du changement climatique sur l'économie belge.

Le fédéral gère ses parcs automobiles et immobiliers en accord avec les objectifs de neutralité carbone d'ici 2040. Nous voulons aussi placer des panneaux solaires photovoltaïques sur les bâtiments publics, intégrer le développement durable dans les contrats d'administration et optimiser les critères des adjudications publiques par une clause carbone.

Nous voulons poursuivre et accentuer la digitalisation des services publics au niveau fédéral et rationaliser les procédures par guichets uniques et par bureaux sans papier, etc.

Concernant la gouvernance, nous avons des instruments, comme l'accord du *burden sharing*, le Plan national Énergie-Climat et le Pacte énergétique interfédéral.

Pour la coopération internationale, nous voulons rester pionniers. Nous voulons assurer une juste distribution du financement climatique. Les actions phares sont la contribution annuelle au financement climatique qui croît au fil des ans et la mise en œuvre de la contribution fédérale au plan national d'adaptation.

Sur le plan de la sécurité énergétique, il reste du travail à effectuer sur nos infrastructures, à savoir le fonctionnement du marché de l'énergie, l'accroissement et l'extension de notre parc de production, notamment à travers le CRM.

Notre infrastructure doit rester performante, également en termes d'interconnexion. Il y a Nemo. D'ici la fin de l'année, nous aurons une interconnexion directe avec l'Allemagne, Allegro. Grâce à ces interconnexions, nous avons des possibilités sur le réseau de transport à haut voltage

mogelijkheden om efficiënter gebruik te maken van onze infrastructuur.

Wat gas betreft, is er voor 2018-2027 een investering van 549 miljoen euro bij Fluxys gepland voor de verbetering van het gastransport. Die investeringen werden voor de periode 2020-2030 goedgekeurd.

We hebben een plan om energiearmoede te bestrijden, met name door huizen energiezuiniger te maken en zo de druk op de energiefactuur te verminderen. De absolute prioriteit moet uitgaan naar het terugdringen van het verbruik en naar energie-efficiëntie.

Een interfederaal platform zal toezien op de samenhang van de projecten en activiteiten die door de entiteiten worden gefinancierd, de synergie tussen onderzoekscentra en de verspreiding van informatie over onderzoeksprogramma's en studies. De conclusies van het platform zullen ter beschikking worden gesteld van het hoger en universitair onderwijs, bedrijven en energieorganisaties.

De federale overheid heeft het Energietransitiefonds opgericht, dat minstens tot in 2025 een jaarlijkse financiering van 20 miljoen euro krijgt toebedeeld. Het budget voor 2018 bedraagt 30 miljoen euro en uit dit fonds kunnen er subsidies worden toegekend aan projecten die voldoen aan alle aangehaalde voorwaarden.

Wij hebben een belangrijk project op poten gezet ter ondersteuning van het wetenschappelijk onderzoek naar kernenergie: het MYRRHA-project, dat gericht is op het vinden van innovatieve oplossingen voor de verwerking van kernafval. We houden de vakkennis in eigen land en kunnen zo een continue productie van radio-isotopen verzekeren. De impact van radio-isotopen op de traceerbaarheid van kankertumoren is indrukwekkend.

Een fundamentele kwestie – die ten gevolge van deze periode van lopende zaken wordt uitgesteld tot de volgende legislatuur – heeft te maken met ons concurrentievermogen, met andere woorden de minimale en maximale grenswaarden waartussen de energieprijzen mag schommelen opdat onze bedrijven concurrentieel kunnen blijven. Het kostenplaatje omvat materies die ofwel een exclusief federale bevoegdheid, ofwel een exclusief gewestelijke bevoegdheid zijn.

Niet alleen doet elk beleidsniveau het nodige, maar er wordt ook met de Gewesten samengewerkt. De

pour augmenter l'efficacité de nos infrastructures.

Concernant le gaz, des investissements sont en projet auprès de Fluxys pour 2018-2027, à concurrence de 549 millions d'euros, pour améliorer le transport de gaz. Ces investissements sont consentis pour la période 2020-2030.

Nous avons un plan de lutte contre la précarité énergétique. Il s'agit de rendre les maisons plus économes en énergie et de réduire ainsi la pression sur les factures. La priorité absolue va à la réduction de la consommation et à l'efficacité énergétique.

Une plate-forme interfédérale veillera à la cohérence des projets et activités financés par les entités, à la synergie des centres de recherche et à la diffusion des informations sur les programmes de recherche et les études. Ses conclusions seront mises à la disposition de l'enseignement supérieur et universitaire, des entreprises et des organisations dans le domaine de l'énergie.

Le fédéral a institué le Fonds de transition énergétique, doté d'un financement annuel de 20 millions d'euros au minimum jusqu'en 2025. Son budget pour 2018 s'élève à 30 millions et il pourra être accordé à titre de subside à des projets qui remplissent toutes les conditions citées.

Nous avons développé un volet important de soutien à la recherche nucléaire: le projet MYRRHA, en vue de trouver des solutions innovantes pour le traitement des déchets. Ce maintien des compétences doit permettre de garantir la production des radio-isotopes, dont l'impact sur la traçabilité des tumeurs cancéreuses est formidable.

Une question fondamentale – désormais reportée à la prochaine législature en raison des affaires courantes – a trait à la compétitivité, à savoir du plancher et du plafond entre lesquels doit évoluer le coût de l'énergie pour que nos entreprises puissent rester compétitives. Le coût est formé par des éléments relevant soit de la compétence exclusive du fédéral soit de celle des Régions.

Le travail se fait à chaque niveau de pouvoir mais aussi en collaboration avec les Régions. Le

regering heeft die energienorm gelanceerd, maar die moet nog met de deelgebieden herwerkt worden. Men moet ook de impact op de koopkracht van de gezinnen analyseren. We moeten er namelijk voor zorgen dat onze bedrijven concurrerend blijven – via staatssteun of consumentenfinanciering – en tegelijkertijd mogen we het budget van de gezinnen en van de overheid niet aantasten. De oplossing ligt in een drastisch investeringsbeleid.

De uitdaging maakt ons soms bang. We moeten immers op alle fronten tegelijk handelen. Als we echter allen gedurende ten minste tien jaar op systematische en coöperatieve wijze samenwerken, zullen we onze ambitieuze doelstellingen bereiken. Iedereen heeft een deel van de oplossing. We moeten die samenwerking en het netwerken aanmoedigen en ondersteunen, want dat is de enige manier om het klimaatprobleem op te lossen.

Sommigen zetten pilotprojecten op in bepaalde domeinen om aan te tonen dat het mogelijk is. In die voorbeeldwerking ligt volgens ons de sleutel tot de oplossing.

De **voorzitter**: We moeten hier de commissievergadering afsluiten. Ik stel voor dat we een nieuwe datum zoeken om de leden vragen te laten stellen over wat er hier vandaag werd behandeld. (*Instemming*)

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 12.59 uur.

gouvernement a lancé cette norme énergétique mais elle doit encore être retravaillée avec les autres entités. Il faut aussi analyser l'impact sur le pouvoir d'achat des ménages. En effet, nous devons assurer le fait que nos entreprises restent compétitives – par un soutien financier de l'État ou par le financement des consommateurs – tout en préservant le budget des ménages et de l'État. Une politique d'investissements drastique est la solution.

Le défi fait parfois peur. En effet, nous devons agir sur tous les fronts en même temps. Cependant, si nous agissons tous ensemble de manière systémique et collaborative, au moins pendant dix ans, nous parviendrons à nos objectifs ambitieux. Chacun détient une partie de la solution. Nous devons encourager et encadrer ce vivier et ce travail en réseau qui est le seul moyen de résoudre le problème climatique.

Certains mettent en place des expériences pilotes sur des territoires donnés pour montrer que c'est possible. Cet effet d'exemple nous donne la clé de la solution.

Le **président**: Nous devons clore à présent notre réunion. Je propose de rechercher une nouvelle date pour permettre aux membres de poser des questions sur les points qui ont été abordés ce jour. (*Assentiment*)

La réunion publique de commission est levée à 12 h 59.