



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRESENTANTS
DE BELGIQUE

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

COMPTE RENDU INTEGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

COMMISSIE VOOR DE VOLKSGEZONDHEID, HET
LEEFMILIEU EN DE MAATSCHAPPELIJKE
HERNIEUWING

COMMISSION DE LA SANTE PUBLIQUE, DE
L'ENVIRONNEMENT ET DU RENOUVEAU DE LA
SOCIETE

dinsdag

17-11-2009

Voormiddag

mardi

17-11-2009

Matin

cdH	<i>centre démocrate Humaniste</i>
CD&V	<i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>
Ecolo-Groen!	<i>Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen!</i>
FN	<i>Front National</i>
LDD	<i>Lijst Dedecker</i>
MR	<i>Mouvement réformateur</i>
N-VA	<i>Nieuw-Vlaamse Alliantie</i>
Open Vld	<i>Open Vlaamse Liberalen en Democraten</i>
PS	<i>Parti Socialiste</i>
sp.a	<i>socialistische partij anders</i>
VB	<i>Vlaams Belang</i>

<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>		<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>	
DOC 52 0000/000	<i>Parlementair stuk van de 52e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>	DOC 52 0000/000	<i>Document parlementaire de la 52e 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 (groene kaft)</i>	CRIV	<i>version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte)</i>
CRABV	<i>Beknopt Verslag (blauwe kaft)</i>	CRABV	<i>Compte Rendu Analytique (couverture bleue)</i>
CRIV	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)</i> <i>(PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)</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> <i>(PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)</i>
PLEN	<i>plenum</i>	PLEN	<i>séance plénière</i>
COM	<i>commissievergadering</i>	COM	<i>réunion de commission</i>
MOT	<i>alle moties tot besluit van interpellaties (op beigegekleurd 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

Vraag van de heer Éric Jadot aan de minister van Klimaat en Energie over "de deelname van de andere regeeringsleden aan de inspanningen die moeten worden geleverd in het kader van de uitvoering van het Kyotoprotocol" (nr. 16223)

Sprekers: **Éric Jadot, Paul Magnette**, minister van Klimaat en Energie

Vraag van de heer Éric Jadot aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de stand van zaken met betrekking tot de maatregel inzake de geleidelijke vervanging van de voertuigen van de federale overheid door minder vervuilende voertuigen" (nr. 16226)

Sprekers: **Éric Jadot, Paul Magnette**, minister van Klimaat en Energie

Vraag van de heer Peter Logghe aan de minister van Klimaat en Energie over "de beperking van de uitstoot van bestelwagens" (nr. 16205)

Sprekers: **Peter Logghe, Paul Magnette**, minister van Klimaat en Energie

SOMMAIRE

Question de M. Éric Jadot au ministre du Climat et de l'Énergie sur "la participation des autres membres du gouvernement aux efforts à mettre en oeuvre dans le cadre de la mise en oeuvre du protocole de Kyoto" (n° 16223)

Orateurs: **Éric Jadot, Paul Magnette**, ministre du Climat et de l'Énergie

Question de M. Éric Jadot au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'état d'avancement de la mesure visant à remplacer progressivement le parc de véhicules des autorités fédérales par des véhicules plus propres" (n° 16226)

Orateurs: **Éric Jadot, Paul Magnette**, ministre du Climat et de l'Énergie

Question de M. Peter Logghe au ministre du Climat et de l'Énergie sur "la limitation des émissions générées par les camionnettes" (n° 16205)

Orateurs: **Peter Logghe, Paul Magnette**, ministre du Climat et de l'Énergie

COMMISSIE VOOR DE
VOLKSGEZONDHEID, HET
LEEFMILIEU EN DE
MAATSCHAPPELIJKE
HERNIEUWING

van

DINSDAG 17 NOVEMBER 2009

Voormiddag

COMMISSION DE LA SANTÉ
PUBLIQUE, DE
L'ENVIRONNEMENT ET DU
RENOUVEAU DE LA SOCIÉTÉ

du

MARDI 17 NOVEMBRE 2009

Matin

De vergadering wordt geopend om 10.41 uur en voorgezeten door de heer Luc Goutry.
La séance est ouverte à 10.41 heures et présidée par M. Luc Goutry.

01 Question de M. Éric Jadot au ministre du Climat et de l'Énergie sur "la participation des autres membres du gouvernement aux efforts à mettre en oeuvre dans le cadre de la mise en oeuvre du protocole de Kyoto" (n° 16223)

01 Vraag van de heer Éric Jadot aan de minister van Klimaat en Energie over "de deelname van de andere regeringsleden aan de inspanningen die moeten worden geleverd in het kader van de uitvoering van het Kyotoprotocol" (nr. 16223)

01.01 **Éric Jadot** (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, monsieur le ministre, cette question fait suite au rapport de la Cour des comptes relatif à la politique climatique fédérale, publié en juin dernier. Il y apparaissait que le gouvernement ne serait pas en mesure de respecter l'engagement de réduction pris dans l'accord belge de 2004 concernant la répartition de l'objectif de Kyoto entre l'État fédéral et les Régions.

Divers manquements y étaient énumérés, parmi lesquels plusieurs concernaient des mesures entrant dans les compétences d'autres membres du gouvernement fédéral, notamment le ministre des Finances, le ministre de la Fonction Publique et le secrétaire d'État à la Mobilité. Vous l'aviez d'ailleurs confirmé vous-même dans la réponse que vous aviez adressée à la Cour des comptes, puisque vous y renvoyiez la responsabilité du suivi de différentes mesures à plusieurs de vos collègues.

Pouvez-vous me dire, monsieur le ministre, quelles initiatives vous avez prises auprès de vos collègues en tant que ministre du Climat et de l'Énergie, afin de faire en sorte que les manquements constatés dans le rapport de la Cour des comptes puissent être compensés dans les plus brefs délais?

Quels échanges avez-vous eus sur ces sujets avec chacun des ministres concernés depuis la publication du rapport de la Cour des comptes?

Quels engagements avez-vous pu obtenir de vos différents collègues?

01.01 **Éric Jadot** (Ecolo-Groen!): Volgens het rapport van het Rekenhof over het federaal klimaatbeleid zou de regering haar engagement in het Belgisch lastenverdelingsakkoord van 2004, dat de Kyoto-inspanningen verdeelt tussen de gewesten en de federale overheid, niet kunnen nakomen.

In het rapport worden diverse tekortkomingen opgesomd, waaronder diverse maatregelen waarvoor andere leden van de federale regering bevoegd zijn.

Welke initiatieven heeft u genomen om uw collega's ertoe aan te sporen de vastgestelde tekortkomingen te verhelpen?

Welke contacten heeft u gehad met elk van de betrokken ministers sinds de publicatie van het rapport van het Rekenhof?

Welke toezeggingen heeft u van uw collega's gekregen?

01.02 Paul Magnette, ministre: Monsieur le président, monsieur Jadot, en effet, j'ai déjà été interrogé sur ce rapport en séance plénière au mois de juin et je l'ai dit sans difficulté: je partage la plupart des critiques de la Cour des comptes.

Simplement, j'ai attiré l'attention sur le fait qu'entre le moment où la Cour des comptes a rédigé ses conclusions finales et le moment où le rapport a été publié, des améliorations avaient été apportées, notamment en ce qui concerne l'éolien offshore. Sur le fond, je partage les critiques de la Cour des comptes.

Je le fais avec d'autant plus d'aisance que la décision de répartition de la charge et la manière de l'évaluer ont été élaborées en 2004, bien avant que je n'arrive. C'est pourquoi je ne me sens pas responsable à titre personnel de ces lacunes. Comme je l'ai dit depuis le début de ma prise de fonction, je pense qu'il faut améliorer la coordination non seulement entre le fédéral et les Régions, mais au sein même de l'autorité fédérale.

À mon sens, il ne faut pas perdre de vue que les critiques méthodologiques émises par la Cour sont justes, mais que l'évaluation pour le fédéral sont assez compliquées.

En effet, d'abord, à partir d'une mesure particulière, comme les réductions d'impôt sur les véhicules, il est très difficile de déterminer concrètement si ce qui a permis la progression des ventes de véhicules les moins polluants est la réduction d'impôt ou les bonus apportés par les Régions et d'évaluer la proportion imputable à chacune de ces deux mesures.

Quand chaque niveau de pouvoir établit sa propre évaluation, selon sa méthodologie propre, il est difficile de mesurer ces *overlaps*. Il conviendrait donc d'arriver à des formes d'évaluation conjointes. D'ailleurs j'ai commencé à en discuter avec mes collègues régionaux. C'est une première difficulté.

La deuxième difficulté est liée au fait que le fédéral n'a pas de territoire, à l'exception de la mer du Nord, gouverné par le fédéral et pour lequel il a son propre projet de parc éolien *offshore*. Pour le reste, les mesures sont déterritorialisées. Il est donc moins facile d'effectuer une comptabilisation telle que celle des Régions, que ce soit en matière d'implantations industrielles, de logements ou de mobilité; en effet, les Régions ont un ancrage territorial.

Je vais essayer de me concentrer sur la coordination au sein de l'entité fédérale. Je crois que la première responsabilité du fédéral est de s'assurer que son travail soit réalisé correctement et ce, avant d'entretenir un dialogue avec les Régions – même si cela doit être fait en parallèle. C'est la raison pour laquelle j'ai proposé ce projet de loi Climat. Je suis en train d'y travailler et il vous sera soumis bientôt.

Ce projet prévoit l'établissement d'une commission fédérale des changements climatiques dont la mission sera précisément d'élaborer, dans le respect des recommandations méthodologiques, un plan fédéral pour une période donnée établissant les politiques et mesures permettant de contribuer à la réalisation des objectifs à moyen et à long terme.

01.02 Minister Paul Magnette: Wat de grond van de zaak betreft, ben ik het eens met de kritiek van het Rekenhof. Tussen het tijdstip waarop het Rekenhof zijn eindconclusies opstelde en de publicatie van het rapport, werden er echter verbeteringen aangebracht, met name wat de offshorewindmolenparken betreft.

Er moet inderdaad nog gesleuteld worden aan de coördinatie, niet alleen tussen de federale en het regionale niveau, maar ook in de federale overheid.

De methodologische kritiek van het Hof is weliswaar juist, maar voor de federale overheid is het vrij ingewikkeld om de maatregelen op hun waarde te beoordelen.

Het is immers zeer moeilijk om specifiek te bepalen welke maatregel – de belastingverlaging of de bonussen van de Gewesten – tot een grotere verkoop van schonere voertuigen leidt en wat het aandeel van elk van deze twee maatregelen daarin is.

Als elk bestuursniveau volgens zijn eigen methode zijn eigen evaluatie uitvoert, is het moeilijk om die overlappingen te meten. Men zou dus tot een of andere vorm van gezamenlijke evaluatie moeten komen. Ik heb daar trouwens al overleg met mijn gewestcollega's over opgestart.

Het tweede probleem betreft de deterritorialisering van de maatregelen. De federale overheid bezit immers geen territorium, met uitzondering van de Noordzee waarvoor ze haar eigen offshorewindmolenpark uitbouwt. Het is dus moeilijker om een en ander in kaart te brengen, zoals dat voor de Gewesten is gebeurd.

Men moet zich toeleggen op de coördinatie binnen de federale entiteit. Het ontwerp van Klimaatwet voorziet in de

Pour assurer la cohérence et la coordination de ces mesures, je n'ai pas voulu me décharger de la responsabilité sur mes collègues de la Mobilité, des Finances et autres. Toutefois, il faut reconnaître que parmi les critiques formulées par la Cour des comptes, si certaines m'étaient directement adressées, d'autres l'étaient à certains de mes collègues. Nous devons collectivement assumer la responsabilité de ces critiques et voir comment en sortir. Par conséquent, pour améliorer cette cohérence, la commission regroupera les experts des diverses administrations fédérales compétentes. Elle sera également chargée d'effectuer les évaluations annuelles permettant de suivre de près les performances des mesures et de les corriger le cas échéant.

Parallèlement, la loi prévoit la création d'un comité Climat 2050 indépendant, composé de scientifiques, qui sera chargé de contrôler le respect, par les autorités publiques, des obligations qui leur incombent en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre – obligations internationales et obligations propres que nous nous fixons – ainsi que de faire des rapports réguliers à ce sujet devant les Chambres et pourquoi pas, si on arrive à la pérenniser, devant la commission Climat de la Chambre.

Ce processus ne sera pas terminé tout de suite et certainement pas assez tôt, vu le temps de la décision de la mise en œuvre et puis de rodage du système, pour régler le problème de l'échéance 2012 que vous identifiez dans votre question à juste titre. C'est pourquoi mon projet prévoit également un dispositif spécifique de transition. Sur la base de l'inventaire des mesures du Plan national Climat 2009-2012, la commission fédérale rassemblera les données quantitatives et qualitatives qui doivent permettre une évaluation des réductions d'émissions déjà réalisées grâce à ces mesures et des réductions que ces mesures permettront encore de réaliser, en tenant compte des mesures additionnelles.

Cette commission fédérale effectuera ce travail en s'appuyant sur des indicateurs et des études figurant dans la base de données de la Commission nationale Climat et rédigera un compte rendu d'évaluation.

Outre cette initiative législative, qui devrait pouvoir régler le problème pour le long terme, je peux vous indiquer que l'évaluation finale pour la réalisation de l'objectif belge de Kyoto ne se fera qu'en 2014, puisqu'elle doit se baser sur des chiffres officiels d'inventaire des émissions belges de 2012. Il faut attendre la fin 2012 et que les registres aient été établis.

Je ne peux pas anticiper ces discussions mais j'ai déjà soumis la politique climatique fédérale à une étude d'impact, dont il a déjà été question dans cette commission. Il s'agit d'un pas important par rapport au passé; c'est la première fois qu'on procède à une véritable évaluation. De cette évaluation, il ressort que nous réussissons, en 2012, à réduire nos émissions de près de 4,8 millions de tonnes. Les résultats de cette étude ont été présentés en juillet dernier dans le cadre de la *task force*. Ils font l'objet d'une concertation avec les cabinets concernés, dont celui de la Mobilité.

Vu les efforts que devra fournir la Belgique pour réduire ses émissions à l'horizon 2020, nous avons tout intérêt à optimiser la politique en collaboration avec les Régions.

oprichting van een federale commissie inzake klimaatverandering die precies tot taak zal hebben een federaal plan voor een gegeven periode uit te werken. In het kader van dat plan zullen beleidslijnen en maatregelen worden uitgevaardigd waarmee de doelstellingen op middellange en lange termijn kunnen worden waargemaakt.

In een geest van samenhang zal de commissie worden samengesteld uit experts van de diverse bevoegde federale administraties. Ze zal tevens de jaarlijkse evaluaties voor haar rekening nemen, zodat we de effectiviteit van de genomen maatregelen van dichtbij kunnen volgen en ze indien nodig kunnen bijsturen.

Tegelijkertijd voorziet de wet in de oprichting van een onafhankelijk Comité Klimaat 2050, samengesteld uit vorsers, dat zal nagaan of de overheden hun verplichtingen inzake broeikasgasreductie nakomen en dat regelmatig rapporten daaromtrent aan de Kamers zal voorleggen.

Mijn wetsontwerp voorziet tevens in een specifieke overgangsbepaling. Op basis van de inventaris van de maatregelen van het Nationaal Klimaatplan 2009-2012 zal de federale commissie de kwantitatieve en kwalitatieve gegevens verzamelen die nodig zijn om de reeds gerealiseerde broeikasgasreductie te evalueren en na te gaan welke reductie er verder nog mogelijk is.

Die federale commissie zal zich daartoe baseren op indicatoren en op studies die voorhanden zijn in het kader van de databank van de Nationale Klimaatcommissie en ze zal een evaluatieverslag opstellen. De eindevaluatie met betrekking tot de Belgische Kyotodoelstelling zal pas in 2014 gebeuren, omdat ze moet plaatsvinden op grond van de officiële Belgische uitstootcijfers voor 2012.

De resultaten van de eerste impactstudie van het federale klimaatbeleid wijzen erop dat we er in 2012 miljoen ton te verminderen. Hierover vindt overleg plaats met de betrokken kabinetten, onder meer dat van Mobiliteit.

In het licht van de inspanningen die ons land zal moeten leveren om zijn uitstoot tegen 2020 terug te dringen, hebben we er alle belang bij het beleid, in samenwerking met de Gewesten, te optimaliseren.

01.03 **Éric Jadot** (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, nous attendrons avec impatience cette loi Climat. Mais au-delà de celle-ci, il y a aussi un aspect culturel à modifier. J'ai également interpellé MM. Reynders, Clerfayt et Schouppe. Même si, sur une série d'évaluations et de mises en oeuvre de mesures, ils présentent de bons arguments pour justifier le fait que cela n'a pu aboutir de la manière dont cela avait été promis en 2004, on ne sent pas non plus une grande créativité ni une priorité réservée aux mesures climatiques. Il reste du travail en perspective dans ce domaine.

Par ailleurs, les parlementaires souhaitent avoir accès à l'étude Econotec-Vito que vous avez évoquée.

01.03 **Éric Jadot** (Ecolo-Groen!): Er is niet alleen een klimaatwet, maar ook een mentaliteitswijziging nodig. Ik interpelleerde ook de heren Reynders, Clerfayt en Schouppe en vroeg hun meer creativiteit aan de dag te leggen en een hogere prioriteit toe te kennen aan de klimaatmaatregelen.

De parlementsleden zouden ook graag de Econotec-VITO-studie raadplegen.

01.04 **Paul Magnette**, ministre: Elle a été transmise.

01.04 **Minister Paul Magnette**: Die studie werd overgezonden.

01.05 **Éric Jadot** (Ecolo-Groen!): Ma collègue Tinne Van der Straeten me dit n'avoir rien reçu.

01.06 **Paul Magnette**, ministre: Nous allons vous la transmettre à nouveau.

De **voorzitter**: Ik verneem via het commissiesecretariaat dat de studie is rondgedeeld.

L'étude a bien été distribuée.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

02 **Question de M. Éric Jadot au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'état d'avancement de la mesure visant à remplacer progressivement le parc de véhicules des autorités fédérales par des véhicules plus propres" (n° 16226)**

02 **Vraag van de heer Éric Jadot aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de stand van zaken met betrekking tot de maatregel inzake de geleidelijke vervanging van de voertuigen van de federale overheid door minder vervuilende voertuigen" (nr. 16226)**

02.01 **Éric Jadot** (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, ma question est en connexion directe avec la précédente. Elle fait partie des séries de questions que nous avons posées aux différents ministres. Celle-ci était adressée à M. Vanackere. Elle concerne la mise en œuvre de la mesure qui vise à remplacer progressivement le parc de véhicules des autorités fédérales par des véhicules moins polluants.

Pour rappel, le gouvernement fédéral a décidé en 2004 de rendre progressivement le parc automobile "plus vert" en imposant des critères écologiques aux nouveaux achats et leasings de voitures. Cette transition vers un parc automobile plus écologique devait permettre l'économie de 310 000 à 390 000 tonnes de CO₂ par an. Pouvez-vous nous dire, monsieur le ministre, combien de tonnes de CO₂ ont ainsi pu être économisées chaque année depuis le début de cette législature?

La circulaire 307quater stipulait qu'en décembre de chaque année une liste récapitulative des véhicules achetés ou leasés serait fournie au ministre en charge du Développement durable. Cette obligation a-t-elle été systématiquement respectée par les services fédéraux? Le sera-t-elle en décembre 2009? Si non, pourquoi? Est-il exact que la circulaire soit en révision sous sa version 307quinquies? Avez-vous accepté, comme vous l'affirmiez, monsieur Magnette, le principe d'une évaluation *ex-ante* via la Direction des immatriculations automobiles? Quand la nouvelle circulaire pourra-t-elle entrer en application?

02.02 **Paul Magnette**, ministre: Monsieur Jadot, l'objectif de cette circulaire était au départ qu'au moins 50 % des nouvelles voitures particulières achetées émettent au maximum 145gr de CO₂ pour le diesel et 160 gr pour l'essence. Le rapport annuel de la Conférence interdépartementale pour le développement durable (CIDD) du 31 mars 2009 nous indique que l'objectif est atteint, puisque sur 144 véhicules, 102 correspondent à ces critères. Ainsi, l'objectif des 50 % est-il largement dépassé! Je me réjouis de constater que cette obligation de rapportage est bien suivie, comme vous le constaterez à la lecture du rapport susmentionné.

Cela dit, aucun calcul n'a été effectué concernant les tonnes de CO₂ économisées. En effet, il s'agit d'un parc très restreint. Ensuite, ces calculs sont assez compliqués à faire. Toutefois, on peut reformuler la demande à la CIDD si on pense que l'affichage en termes de CO₂ est symboliquement important. Par ailleurs, je confirme qu'à l'initiative du ministre de la Fonction publique, cette circulaire 307quater a été abrogée et remplacée par une circulaire 307quinquies du 13 juillet 2009. Elle a été publiée au *Moniteur belge* le 3 août 2009.

Ma responsabilité reste liée à cet égard au rapport que les administrations fédérales doivent m'envoyer à ce sujet.

La révision de la circulaire permet de renforcer les critères et de les étendre à d'autres critères que les normes Euro comme, par exemple, les critères repris dans l'Ecoscore pour toucher aussi notamment les particules fines émises par les véhicules diesel. Vous pouvez trouver cette circulaire complète avec toutes les spécifications techniques sur le site "Guide des achats durables.be".

02.01 **Éric Jadot** (Ecolo-Groen!): De federale regering heeft in 2004 beslist om haar wagenpark geleidelijk aan milieuvriendelijker te maken door bij de aankoop of leasing van nieuwe voertuigen rekening te houden met milieu-criteria. Op die manier zou er 310 000 à 390 000 ton CO₂ per jaar minder kunnen worden uitgestoten. Kan u ons meedelen hoeveel ton CO₂ per jaar er intussen op die manier al minder werd uitgestoten? Overeenkomstig de omzendbrief 307 quater moet er elk jaar in december een lijst van de aangekochte of geleasete voertuigen worden overgelegd aan de minister die bevoegd is voor Duurzame Ontwikkeling. Werd die verplichting nagekomen? Zal men deze regel ook in december 2009 in acht nemen? Klopt het dat deze omzendbrief zal worden herzien? Heeft u ingestemd met het principe van een evaluatie *ex ante* via de Directie Inschrijving Voertuigen?

02.02 **Minister Paul Magnette**: Bedoeling van de omzendbrief was ervoor te zorgen dat ten minste 50 procent van de nieuwe diesel- en benzine-voertuigen in het wagenpark respectievelijk nog maximaal 145 g CO₂ en 160 g CO₂ uitstoten. Uit het jaarverslag van de Interdepartementale Commissie Duurzame Ontwikkeling (ICDO) van 31 maart 2009 blijkt dat die doelstelling ook bereikt wordt, aangezien 102 van de 144 voertuigen aan de criteria voldoen. Ook de rapporteringsplicht wordt naar behoren nagekomen.

Met hoeveel ton CO₂ de uitstoot hierdoor kon worden teruggedrongen, werd niet berekend. De omzendbrief werd intussen vervangen door omzendbrief 307 quinquies van 13 juli 2009.

Met die herziening worden de criteria versterkt en uitgebreid tot andere normen, zoals die van de Ecoscore voor fijn stof dat door

Cette circulaire représente un premier pas de l'administration fédérale vers une mobilité plus durable. Le prochain plan de développement durable, qui sera adopté à la fin de l'année, proposera d'autres engagements en la matière, l'objectif étant évidemment d'améliorer constamment les performances et de faire en sorte que l'autorité donne l'exemple.

dieselvoertuigen wordt uitgestoten. Deze omzendbrief is een eerste stap. In het volgende plan voor duurzame ontwikkeling, dat eind dit jaar zal worden aangenomen, zullen andere verplichtingen worden opgenomen, aangezien het de bedoeling is de prestaties continu te verbeteren.

02.03 **Éric Jadot** (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, je remercie le ministre pour sa réponse.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

03 **Vraag van de heer Peter Logghe aan de minister van Klimaat en Energie over "de beperking van de uitstoot van bestelwagens" (nr. 16205)**

03 **Question de M. Peter Logghe au ministre du Climat et de l'Énergie sur "la limitation des émissions générées par les camionnettes" (n° 16205)**

03.01 **Peter Logghe** (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, Europa beperkt de uitstoot bij bestelwagens. Tegen 2020 zouden bestelwagens en lichte vrachtwagens tot 3,5 ton nog slechts 135 gr CO₂ mogen uitstoten. Op kortere termijn geldt een uitstootplafond van 175 gr CO₂.

03.01 **Peter Logghe** (Vlaams Belang): D'ici à 2020, les camionnettes et les camions légers d'un poids maximum de 3,5 tonnes ne pourront plus émettre que 135 grammes de CO₂ au kilomètre. D'ici à 2016, toutes les voitures de société devront répondre à un plafond d'émission de 175 grammes au kilomètre.

Mijnheer de minister, tegen 2016 moeten alle nieuwe bedrijfswagens aan voornoemde criteria beantwoorden.

Mijn vragen zijn heel eenvoudig.

Is over de desbetreffende, Europese maatregel ondertussen overleg gepleegd met de kmo-organisaties en met de distributiesector?

Cette disposition européenne a-t-elle fait l'objet d'une concertation avec les organisations représentatives des PME et le secteur de la distribution? Des mesures d'accompagnement seront-elles prises? Les autorités prendront-elles des mesures pour inciter les entreprises à remplacer plus rapidement leurs voitures de société? Comment les amendes seront-elles calculées pour les producteurs de voitures de société qui ne respectent pas les normes? Qui contrôlera effectivement les producteurs? Existe-t-il un recours contre ces amendes?

Worden er in België begeleidende maatregelen getroffen?

Ten derde, het valt te verwachten dat bedrijven, gelet op de financiële en economische crisis, hun bedrijfsvoertuigen waarschijnlijk langer in het verkeer zullen proberen te houden. Zulks zou ertoe kunnen leiden dat door de economische crisis er een hogere CO₂-uitstoot zou zijn, wat natuurlijk niet in het belang van een gezond milieu is.

Mijnheer de minister, treft de overheid maatregelen om bedrijven eventueel tot een snellere vervanging van oudere bedrijfsvoertuigen aan te zetten?

Ten slotte, wij vernemen dat producenten van bedrijfsvoertuigen die de genoemde normen niet halen, van de Europese Commissie een boete zullen krijgen.

Hebt u al een zicht op de manier waarop de boete concreet zal worden berekend?

Wie zal de producenten effectief controleren?

Is er tegen de opgelegde boetes een beroepsinstantie mogelijk?

Ik dank u alvast voor uw antwoord.

03.02 Minister **Paul Magnette**: Mijnheer de voorzitter, de reglementering past in de Europese geïntegreerde aanpak, die erop gericht is de doelstelling van 120 gram CO₂ per kilometer in 2012 te halen. Bij de evaluatie van de strategie in 2007 bleek dat die doelstelling niet zou kunnen worden gehaald. Er werd toen beslist om de CO₂-strategie te vervangen door de huidige geïntegreerde aanpak. De doelstelling van 120 gram blijft in haar totaliteit behouden, maar geldt niet langer alleen voor personenwagens. Voor personenwagens volstaat het dat ze 130 gram halen. De resterende 10 gram zal moeten worden behaald door een reeks van bijkomende maatregelen. Tot slot werd de deadline verlengd. De doelstelling van 130 gram wordt pas volledig verplicht vanaf 2015.

De reglementering inzake bedrijfsvoertuigen is een van de bijkomende maatregelen die aan de constructeurs de mogelijkheid bieden om hun inspanningen te spreiden. Tussen mei en juli 2007 heeft de Commissie overleg gepleegd met de stakeholders. Ze heeft bovendien in september 2008 en maart 2009 vergaderingen met hen georganiseerd. Er kwamen verschillende punten aan bod. De termijnen werden als te kort beschouwd en de marge om vooruitgang te boeken op het vlak van de CO₂-uitstoot werd als te klein beschouwd.

Het thans voorgelegde voorstel houdt rekening met de opmerkingen vanwege de sector, waarbij de uiteindelijke deadline wordt verschoven naar 2016, zonder dat de doelstelling wordt verscherpt. Het voorstel vermeldt ook een langetermijndoelstelling, zodat de sector over een duidelijke visie op langere termijn beschikt en zijn strategie daarop kan afstellen.

Deze reglementering is reeds een aanvullende maatregel bij de CO₂-reglementering voor personenwagens. Door de crisis vertraagt inderdaad het ritme waarop bedrijfswagens worden vervangen. Ik wil er echter aan herinneren dat in de verschillende reglementeringen die technische verbeteringen hebben opgelegd, de aanvankelijk geraamde kosten zeer vaak hoger waren dan de kosten die werden vastgesteld toen ze in werking traden.

Ik wil er nog absoluut aan toevoegen dat de reglementering leidt tot een betere efficiëntie, wat dus een besparing betekent voor de gebruikers van de voertuigen.

Om de correcte toepassing van de maatregelen na te gaan, moeten de lidstaten elk jaar aan de Europese Commissie de cijfers bezorgen. Op die basis kan de Commissie de gemiddelde uitstoot berekenen van elke constructeur. De eventuele boete wordt dan berekend op basis van de afwijking tussen het gemiddelde en de doelstelling die de constructeur werd opgelegd.

03.02 **Paul Magnette**, ministre: La réglementation s'inscrit dans le cadre de l'approche européenne intégrée qui a pour but d'atteindre l'objectif de 120 grammes de CO₂ au kilomètre en 2012. Lors de l'évaluation de la stratégie en 2007, il s'est avéré que cet objectif ne pourrait pas être atteint et l'approche intégrée actuelle a alors été décidée au lieu de cette stratégie. L'objectif de 120 grammes est maintenu mais ne vaut plus uniquement pour les voitures personnelles. Pour les voitures personnelles, l'objectif est de 130 grammes. La réduction des dix grammes restants doit être obtenue grâce à une série de mesures complémentaires. Enfin, les délais ont été prolongés. L'objectif de 130 grammes ne sera obligatoire pour tous les véhicules qu'en 2015.

La réglementation relative aux véhicules de société est une mesure complémentaire qui permet aux constructeurs de répartir leurs efforts. Les délais ont en effet été jugés trop courts et la marge pour enregistrer des progrès en matière d'émissions de CO₂ comme trop étroite. Dans la proposition actuelle, la date butoir finale est reportée à 2016, les objectifs étant inchangés. La proposition mentionne également un objectif à long terme de sorte que le secteur puisse y adapter sa stratégie.

Cette réglementation constitue une mesure complémentaire à la réglementation relative au CO₂ pour les véhicules personnels. La crise ralentit en effet le rythme de remplacement des voitures de société. Cette réglementation entraîne également une plus grande efficacité, et donc une économie pour les utilisateurs des véhicules.

Chaque année, les États membres doivent communiquer leurs

chiffres à la Commission européenne, qui calcule ensuite les émissions moyennes de chaque constructeur. Les amendes éventuelles sont calculées sur la base de la différence entre la moyenne et l'objectif imposé au constructeur.

03.03 Peter Logghe (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, uw antwoord was voorwaar een hele boterham. Ik zal het nog eens grondig nalezen.

Ik heb evenwel niets gehoord over de eventuele bijkomende maatregelen die u als overheid zult nemen of niet zult nemen om de oudere bedrijfswagens sneller te vervangen of vervangen te zien worden. U geeft zelf toe dat er een vertraging is opgetreden door de financiële en economische crisis. Ik hoop alleen dat dit niet van die aard zal zijn dat de bedrijfsvoertuigen langer in het verkeer zullen blijven wat er uiteindelijk toe zouden kunnen leiden dat de normen totaal niet worden gehaald.

Ik zal de zaak opvolgen. Begin volgend jaar of in de loop van volgend jaar hoort u mij hierover in elk geval opnieuw.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

De **voorzitter**: Collega's, wij hebben geen nieuws van de heer George. Vraag nr. 16314 van mevrouw Snoy en vraag nr. 16506 van mevrouw Schyns worden uitgesteld.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 11.04 uur.
La réunion publique de commission est levée à 11.04 heures.*

03.03 Peter Logghe (Vlaams Belang): Le remplacement des voitures de société est ralenti en raison de la crise économique; j'espère que cela ne nous empêchera pas d'atteindre les normes.